

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК



РЕДКОЛЛЕГИЯ СЕРИИ
«НАУЧНО-БИОГРАФИЧЕСКАЯ ЛИТЕРАТУРА»
И ИСТОРИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ИНСТИТУТА ИСТОРИИ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ
И ТЕХНИКИ АН СССР ПО РАЗРАБОТКЕ НАУЧНЫХ БИОГРАФИЙ
ДЕЯТЕЛЕЙ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ

*А. Т. Григорьян, В. И. Кузнецов, Б. В. Левшин,
С. Р. Микулинский, Д. В. Ознобишин,
З. К. Соколовская (ученый секретарь), В. Н. Сокольский,
Ю. И. Соловьев, А. С. Федоров (зам. председателя),
И. А. Федосеев (зам. председателя), А. П. Юшкевич,
А. Л. Яншин (председатель), М. Г. Ярошевский*

Б. Г. Броуде

**Умберто
НОБИЛЕ**

1885—1978



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

«НАУКА»

С.-Петербургское отделение

1992

УДК 92 Нобиле : «20» 629.132

Б р о у д е Б. Г. Умберто Нобиле (1885—1978). СПб.: Наука, 1992.
С. 160.

Книга посвящена жизни и деятельности известного итальянского инженера — конструктора дирижаблей и полярного исследователя Умберто Нобиле, судьба которого оказалась связанной с нашей страной. Описание его героических полетов в высокоширотной Арктике на дирижаблях «Норвегия» и «Италия», гибели последнего дирижабля при возвращении с Северного полюса, эпопеи спасения членов экипажа и роли ледокола «Красин» при этом, а также анализ конструкторской, научной и литературной деятельности У. Нобиле и является содержанием этой книги.

Ответственный редактор

д-р техн. наук А. П. МЕЛЬНИКОВ

Рецензенты:

канд. геогр. наук В. А. МАРКИН,

канд. техн. наук В. М. ПРУСАКОВ

Редактор издательства Т. И. СУШКОВА

Книга выпускается при финансовой поддержке автора и его родственников.

Б $\frac{1805030000-513}{054(02)-92}$ 71-91 НП

© Б. Г. Броуде, 1992

ISBN 5-02-024636-0

Предисловие

Италия, давшая миру гениальных художников и музыкантов, является родиной Умберто Нобиле, прославившего свою страну как талантливый конструктор дирижаблей и известный полярный исследователь.

У. Нобиле прожил долгую жизнь, полную труда, борьбы и нередко драматических событий. На его дирижабле «Норвегия» в 1926 г. под руководством знаменитого полярного исследователя Р. Амундсена впервые был совершен полет через Северный полюс. Очарованный загадочными арктическими просторами, Нобиле решил начать самостоятельное изучение полярной шапки Земли. К тому же он хотел доказать, что этим могут заниматься не только итальянцы-северяне,* но и южане.

Полярные исследования на дирижабле «Италия» в 1928 г. были задуманы как большое национальное событие, одобренное правительством и финансируемое общественными организациями Италии. Однако на обратном пути с Северного полюса дирижабль «Италия» потерпел катастрофу. Спасение нобилевцев из «Красной палатки» превратилось в международную эпопею и всколыхнуло весь мир.

Фашистское правительство Италии, ненавидевшее Нобиле за независимость и прогрессивные взгляды, обвинило полярника в неудаче экспедиции и не дало ему возможность продолжать работу над дирижаблями. Преследуемый фашистскими властями, Нобиле принял приглашение советского правительства приехать

* До Нобиле исследованиями Арктики занимались в основном уроженцы северной Италии: А. Фиала, У. Каньи, герцог Абрुцкый, П. Э. Парент, Д. Бове и др.

в СССР и принять активное участие в развитии дирижаблестроения СССР.

В начале второй мировой войны Нобиле эмигрировал в США, где занимался преподавательской деятельностью. В 1942 г. он вернулся на родину. После окончания войны Нобиле, будучи прогрессивным общественным деятелем, был избран независимым членом Учредительного собрания Италии по списку компартии.

Умер Умберто Нобиле в 1978 г. в возрасте 92 лет. Всю жизнь он был противником фашизма и другом Советского Союза. В книге проанализирована его конструкторская, изобретательская, научная и литературная деятельность.

Автор выражает глубокую признательность всем лицам, помогавшим в сборе материалов для данной книги, а в первую очередь вдове Нобиле доктору Гертруде Нобиле-Столып, приславшей из Рима книги, открытки и семейные фотографии, а также Л. В. Ивановой, В. Н. Шевыреву, В. А. Устиновичу и Д. С. Спасскому — сотрудникам, работавшим с Нобиле в Дирижаблестрое и поделившимися своими личными воспоминаниями о нем, писателю А. А. Чернову, сообщившему о своей переписке с Умберто Нобиле, и М. И. Павлушенко за предоставленные материалы.

Детство и юность

Умберто Нобиле родился 21 января 1885 г. в живописном городке Лауро вблизи Везувия. После пожара, случившегося в их доме, мать вместе с Умберто вынесли на заснеженную улицу, и проходившая мимо цыганка предсказала, что ее сыну еще не раз придется пройти испытание огнем и снегом. Нобиле считал это пророчество справедливым, так как эти две стихии всю жизнь имели для него огромную притягательную силу.

Отец его Винченцо Нобиле был красивый, высокий и крепкий юрист. Он заведовал конторой по регистрации юридических актов. После каждого повышения отца по службе семья переезжала в другой город. Отец был очень строг. Однажды Умберто прогулял занятия в школе, и отец дал ему такую взбучку, что навсегда отбил у него охоту к прогулкам вместо учебы.

Мать Умберто Мария, наоборот, была миниатюрной женщиной с глубокими черными глазами и маленькими нежными руками. Самыми лучшими детскими воспоминаниями Умберто были моменты, когда он засыпал у нее на руках, прижавшись к материнской груди. Она была из зажиточной крестьянской семьи. Ее глава дед Джованни садился за трапезу в окружении тридцати домочадцев.

Мать не получила никакого образования, но обладала живым умом и здравым смыслом. Занимаясь хозяйством, она вырастила семерых детей. Старшим в семье был Донато, затем родились Ирене, Ромильда, Эльмерина, Ида, Умберто и самый младший Амадео. Мать воспитывала детей в религиозном смиреннии и в традициях патриархальности. Перед сном она молилась с детьми и укладывала их спать. К родителям дети обращались на «Вы». Здороваясь утром, уходя из дома

или возвращаясь, а также перед сном Умберто целовал родителям руки. Проявление такого уважения было основано на глубокой привязанности к отцу и матери, но, к сожалению Нобиле, ничем более не выразалось. Мать умерла в Капуе в 1916 г. Непосильный труд и постоянные заботы безвременно свели ее в могилу. «Меня, — писал Нобиле, — вызвали тогда из Рима. В смятении наблюдал я за ее долгой агонией. Никогда не изгладится из моей памяти ее предсмертный хрип. . . Она была еще очень красива, сохранила свежий цвет лица, черные волосы. Мне тогда было тридцать один год. Смерть матери сразу состарила меня на много лет» [1, с. 31].

Отец умер через год после ее кончины. Нобиле писал: «Мой отец был человеком прямым, справедливым и всей своей жизнью являл нам пример чистоты и порядочности» [там же]. Нет сомнения, что в личности самого Умберто, в его жизненных принципах пример родителей оставил глубокий след.

Из четырех сестер Ирене, как и Умберто, имела властный характер. Поэтому они часто ссорились. Она знала много неаполитанских песен и любила их петь. Ромильда с юных лет также любила петь за работой. Замкнутый Умберто, лишённый музыкальных способностей, с наслаждением слушал ее и вообще находился под обаянием открытого характера сестры. По натуре она была самой ласковой из всех. Во время второй мировой войны на ее долю выпало так много невзгод и страданий, что она умерла в 1945 г.

Несмотря на многочисленность семьи, заработка отца хватало, чтобы дать образование всем детям. Сыновья учились в Неаполе сперва в школе и лицее, а затем в университете. Сестра Ида также поступила в гимназию.

Умберто научился читать и писать в частной начальной школе в Теоно. В государственной школе в городе Фраттамаджоре он начал учиться с восьми лет. Когда Умберто был в четвертом классе, из-за шалости, спровоцированной другим учеником, он так рассердил учителя, что стал бояться ходить в школу. С ним начал заниматься его брат Донато, который был старше Умберто на 11 лет и кончал юридический факультет Неаполитанского университета. Как и отец, брат был очень строг. Он успешно занимался с Умберто грамматикой,

математикой и латынью. Год спустя, не закончив начальной школы, Умберто благополучно сдал экзамены во второй класс лицея имени Джамбаттисты Вико, лучшего лицея Неаполя, в котором он проучился семь лет. Вначале он занимался средне, но, поссорившись с одноклассником-отличником, на спор стал учиться лучше и вскоре обогнал его.

Он жил тогда на полном пансионе у старой землячки его родителей в крохотной комнатенке на пятом этаже. В ту пору Неаполь был очень живописным. По рельсам ходили трамваи на конной тяге — конки, прямо на улицах жарили рыбу и варили спагетти. Во многих местах на улице сидели писцы, писавшие для нуждавшихся неграмотных письма и заявления.

В годы учения в школе и в лицее формировался характер Нобиле. Он очень полюбил чтение. В 9 или 10 лет он прочел «Отверженные» Гюго. Позднее стал читать Льва Толстого. «Воскресение» и «Война и мир» взволновали его до глубины души. Огромное впечатление произвели «Крейцера соната» и «Для чего люди одурманиваются?». Последней книге он обязан отращиванием к спиртному и табаку. До 45 лет Нобиле не пил и всю жизнь, за небольшим исключением, не курил. Вообще читал он много, без разбора. Зачитывался Золя. Увлекался Д'Аннунцио и другими итальянскими поэтами. С интересом читал Ф. Нансена «Среди льдов, во тьме», хотя ни о какой полярной экспедиции тогда не мечтал.

Из всех изучаемых предметов Умберто больше всего любил латинский язык, возможно, потому, что его преподавал в лицее замечательный педагог — священник Тарантини, которого все уважали и любили. Умберто был его любимцем и первым учеником. Нравилась ему и математика. Он с детства привык самостоятельно мыслить и никогда не принимал на веру чьих-либо высказываний. В сочинениях по литературе он смело излагал свои суждения и оценки, часто не совпадавшие с общим мнением, за что навлекал на себя гнев преподавателя и директора. На одном из таких сочинений преподаватель словесности Руберто написал: «Талант у тебя есть, но употребляешь ты его во зло!» [1, с. 39]. Через много лет этот учитель был в числе тех, кто восторженно встречал Нобиле после его полета на «Норвегии».

По воспоминаниям Нобиле, в своих детских мечтах он был очень честолюбив. Уже в 9 лет перед своим именем любил ставить звание «генерал». Тогда же он мечтал стать революционным трибуном, безразлично политическим или религиозным. Умберто взбирался на стол и обращался к воображаемой толпе с речью. Как оказалось, его мечтам суждено было сбыться!

В пятнадцать лет Нобиле стал размышлять о смысле жизни — какова цель жизни, как и почему существует Вселенная? Он считал Вселенную безграничной. Порой он думал об этом целыми днями. Кончилось тем, что Умберто пришел к мысли, что человеческий разум не в силах разрешить все эти проблемы бытия. В результате в нем укоренилось сильное религиозное чувство, не покидавшее его до конца жизни.

Нобиле всем своим существом ненавидел насилие и деспотизм и был готов восстать против социальной несправедливости. Близко к сердцу принимал он беды и страдания окружающих людей. В те времена рабочие трудились по десять, а то и по 14 часов в день, крестьяне, несмотря на непрерывный труд, жили впроголодь. «Эта беспросветная нужда, соседствовавшая с излишествами богачей, казалась мне абсолютно нетерпимой» [1, с. 41]. При таком обостренном чувстве справедливости он не мог не увлечься идеями социализма. Умберто и группа товарищей создали кружок социальной культуры и посещали митинги социалистов.

Окончив лицей, Умберто поступил в университет на инженерно-математический факультет. В начале его очень увлекла начертательная геометрия — проявились его конструкторские способности. В годы учебы, желая сократить расходы семьи, он стал давать уроки студентам младших курсов.

В 1906 г., когда Нобиле еще учился в университете, произошло сильное извержение вулкана Везувий, почти полностью разрушившее все города и поселки, расположенные на его склонах. 8 апреля продолжительный грохот и подземные толчки возвестили о начале катастрофы. Из старого и новых кратеров стала извергаться лава. Непрерывно падавший пепел покрыл весь Неаполь. Экипажи с трудом двигались по улицам. С крыш пришлось сбрасывать пепел. Нобиле вспоминал: «Вечером мы отправились пешком в Терре-Аннунциату посмотреть на извержение вблизи. Зрелище было фантас-

магорическое! Столб добела раскаленной породы взмывал из кратера в небо, раскрывался в форме кроны сосны и рассыпался по всей округе. Внутри столба сверкало белое, красное, желтое пламя, освещая все вокруг, до самого горизонта!» [1, с. 44].

Медленно расплывавшаяся лава сжигала растительность и разрушала дома. В Неаполе дождь из пепла усиливался. Стояла удушающая жара. Многие городки и поселки были разрушены и погребены под лавой и пеплом. Сотни человек погибли под обломками зданий.

Умберто с братом решили увезти мать в Капую, где их ждал отец и сестры. В Неаполе царило смятение. Дошедшие до отчаяния женщины собрались у собора просить, чтобы вынести статую святого Дженнаро — покровителя города. Казалось, что Неаполь постигнет участь Помпеи. Так, Умберто Нобиле прошел предсказанное ему испытание огнем!

После окончания университета ему предложили ехать работать в Германию. Но он не хотел уезжать далеко от дома, от больной матери. Директор электротехнического училища Ломбарди предложил Нобиле должность своего ассистента. Но из-за малой ставки от этого предложения также пришлось отказаться. В результате Нобиле подал на конкурс в Государственное железнодорожное ведомство и в Гражданское дорожно-мостовое управление. На обоих конкурсах он занял первое место. Желая работать в Неаполе, поближе к матери, он выбрал второе учреждение. Через год Нобиле перешел в Генеральную инспекцию железных дорог, где начали заниматься автомобильным транспортом. В его обязанности входила проверка состояния автомобилей и экзаменовка водителей. Однако вскоре он стал искать более интересное применение своим силам и способностям.

Дирижаблестроитель

Начало XX в. характерно бурным развитием воздухоплавания — аэродинамических и аэростатических летательных аппаратов, т. е. самолетов и аэростатов. Но воздушный шар перемещается вместе с массой воздуха, и можно управлять только высотой его полета. Придав аэростату вытянутую веретенообразную форму, снабдив его двигателем, воздушным винтом и рулями, удалось создать управляемый аэростат — дирижабль. Хотя первый дирижабль был построен Жиффаром еще в 1852 г., а первые самолеты Можайского, Адера и Филиппа — в конце XIX в., только в первом десятилетии XX в. появились дирижабли Цеппелина и самолеты Райтов и Фармана, получившие уже практическое применение.

Своими достижениями в воздухоплавании и авиации очень гордились специалисты того времени. Вот что писал в 1911 г. историк воздухоплавания Л. З. Маркович: «Как дорого стоил каждый шаг вперед человечеству в его великом стремлении к завоеванию воздуха!

Мы видим эту непрерывную цепь самопожертвований, несчастных опытов, беззаветной энергии, идей, правильно задуманных и все же большей частью не достигших целей из-за недостаточного количества знаний, опыта, чисто технической возможности и умения.

И поэтому мы теперь, гордые своей победой, должны помнить, что огромная часть ее принадлежит не нам, а прежде всего бесконечному числу часто безымянных борцов за идею, с огромным усилием и великим самопожертвованием приносивших камень за камень для сооружения великого здания!» [13, с. 47].

В 1907 г. в Италии создали организацию «Бригада специалисты», которая стала заниматься постройкой полужестких дирижаблей. В мастерских этой организа-

ции в Риме был построен первый дирижабль объемом 2500 м³ «Итальянский военный корабль № 1», спроектированный А. Крокко и А. Риккальдони. В 1909 г. этот дирижабль был модернизирован и получил название «№ 1 бис».

22 июля 1909 г. состоялся первый полет дирижабля «Леонардо да Винчи» объемом 3265 м³, построенного по проекту Э. Форланини. Впоследствии эти мастерские были преобразованы в военный завод по сооружению воздухоплавательных аппаратов, директором которого и станет Нобиле.

Как многие молодые инженеры того времени, после наблюдения в 1910 г. за полетом на «Фармане» французского летчика Кине У. Нобиле увлекся воздухоплаванием. Он поступил в воздухоплавательное училище в Риме.

Лекции в этом училище читали такие выдающиеся деятели итальянского дирижаблестроения, как А. Крокко и Р. Вердуцио, труды которых со временем были признаны классическими [12]. Выпускные экзамены Нобиле сдал лучше всех, и ему предложили остаться на упомянутом выше заводе и строить дирижабли. Из-за нежелания надолго расставаться с любимой матерью Нобиле отказался переезжать в Рим. Однако с вступлением Италии в первую мировую войну он сам пришел в Военное министерство и попросился в инженерный батальон, где встретился с А. Крокко, Р. Вердуцио и Л. Прассоне. Его направили на военный завод по сооружению и испытанию воздухоплавательных аппаратов и сразу подключили к разработке проекта дирижабля объемом 2600 м³ для военно-морского флота. Работами руководил Р. Вердуцио. Дирижабль предназначался для разведки в районе прибрежных вод в целях борьбы с подводными лодками и был обозначен буквой «Е». Затем Нобиле занимался дирижаблем «V» объемом 17 000 м³, также сконструированным Вердуцио. По сравнению с дирижаблями, построенными Крокко и Риккальдони, дирижабль «V» знаменит собой шаг вперед. Но в первом образце, погибшем в море во время боевой операции в августе 1915 г., были обнаружены крупные недостатки, устранением которых занялся Нобиле.

Одновременно с конструкторской работой Нобиле принимал участие и в испытательных полетах дири-

жаблей. Кроме того, ему поручили читать лекции о двигателях внутреннего сгорания в Чампино (Рим) офицерам-дирижаблеводителям, потом курс лекций по воздухоплаванию 126 курсантам школы гражданской авиации, созданной также в Риме при Колледжо романо. Впоследствии эти лекции были опубликованы с предисловием А. Крокко [18].

К этому времени четко обозначились три типа конструкции дирижаблей: мягкий, полужесткий и жесткий. Мягкий тип, как наиболее простой, появился исторически раньше всех остальных. Дирижабли мягкого типа строили сперва во Франции, а затем и в других странах. Обычно они были небольших размеров (редко более 10 000 м³), незначительной грузоподъемности и обладали малой скоростью.

Немецкий отставной кавалерийский генерал граф Ф. Цеппелин задался целью создать крупные, грузоподъемные и скоростные воздушные корабли. Он купил у вдовы инженера И. Шварца чертежи его первого в мире цельнометаллического дирижабля и вместе с инженером Корбером разработал конструкцию жесткого дирижабля. При этом для экономии веса металлическую обшивку он заменил матерчатой, не понимая, что этим он сильно ослабил конструкцию корпуса. Дирижабли такого типа строились в начале XX в. только в Германии и получили название «цеппелинов». Фирма «Цеппелин» с 1900 по 1938 г. построила 119 дирижаблей. Конструкторы постоянно увеличивали размеры и улучшали летно-технические данные цеппелинов. В 1928 г. был построен самый совершенный жесткий транспортный дирижабль LZ-127 «Граф Цеппелин». «Правильность и надежность реализованных в конструкции LZ-127 технических решений была впоследствии подтверждена успешным многолетним опытом его эксплуатации в различных районах земного шара» [17, с. 91]. В 1936 г. был построен крупнейший дирижабль жесткого типа LZ-129 «Гинденбург», а в 1930 г. аналогичный LZ-130 объемом 200 000 м³. В первую мировую войну наибольшие цеппелины имели объем более 60 000 м³, грузоподъемность более 30 т и скорость более 100 км/ч. Эти дирижабли бомбили Лондон и Париж.

Дирижабли жесткой конструкции (в 1911—1918 гг.) в Германии строила также фирма Шютте—Ланц. Затем их стали выпускать и в Англии. В 1929 г. двумя различ-

ными фирмами были построены два гигантских дирижабля жесткого типа (R-100 и R-101) транспортного назначения. На них собирались организовать пассажирские и грузовые перевозки из Англии в Индию (через Египет) и в Канаду.

В США в 1931 г. был построен крупнейший американский дирижабль — авиаматка жесткого типа «Акрон». В специальном ангаре он вез несколько самолетов, которых мог на ходу выпустить в полет и принимать на борт. В 1933 г. был построен второй такой же дирижабль «Мекон».

По сравнению с Германией, Англией и США Италия обладала меньшим промышленным потенциалом и ресурсами. Поэтому итальянские специалисты-воздухоплаватели разработали третий тип конструкции дирижабля — полужесткий. Он являлся промежуточным между мягким и жестким и имел средние размеры (от 10 000 до 40 000 м³).

Полужесткий тип дирижабля создали не сразу. Во время работы Нобиле на дирижаблестроительном заводе в Чампино было построено большое число дирижаблей: P, V, E, M, PV, A, T-34, O, SCA, OS и наконец N-1 («Норвегия») и N-4 («Италия») (табл. 1).

В 1915 г. молодой инженер Нобиле предложил создать новый противолодочный дирижабль вместо «Е». Проект был разработан в содружестве с талантливым инженером У. Пеше, много лет проработавшим в конструкторском бюро завода. Результаты были хорошими. Увеличив объем всего на 1000 м³ и поставив вместо одного два мотора, авторы добились увеличения полезной нагрузки с 800 до 1300 кг и скорости — с 70 до 91 км/ч. В течение 1917—1918 гг. было построено 15 таких дирижаблей для военно-морского флота. Причем два из них купила Аргентина и один — США.

После назначения Нобиле в декабре 1917 г. заместителем директора завода он получил большую свободу действий и направил все свои силы и способности на устранение серьезных недостатков итальянских дирижаблей: недостаточную компактность и прочность, в некоторых частях большое аэродинамическое сопротивление, результатом чего была их малая скорость, а также малую полезную весовую отдачу (отношение полезной нагрузки к полетному весу).

Полужесткие дирижабли Италии

Название	Год выпуска	Объем, м ³	Длина, м	Сечение, м	Мощность двигателя, кВт	Полезная нагрузка, кг	Скорость, км/ч	Авторы проекта
№ 1	1907	2500						Крокко, Ри-кальдони Форланини
«Леонардо да Винчи»	1909	3263						
P	1912	4900	62	12.6	103	1490	65	
M	1914	12500	82.7	16.9	287	5300	70	
E	1914—1916	2600	48.4	10.1	74	1010	68	Вердуцио
V	1915	17000						Вердуцио
V ²	1916	15700	87.1	20.7	397	5500	78	Вердуцио, Но-биле
0.1	1918	3600	54.2	10.8	177	1240	68	Нобиле, Песче
0.2	1918	3600	53.8	10.5	125	1110	90	Нобиле
0.8								
PV	1918	5200	62.0	12.9	279	1610	90	
A	1918	18000	98.0	18.5	699	9430	80	
SR-1	1918	12500	83.0	17.0		5950	76	Нобиле
0.9	1919	3600	53.8	10.5	125	1110	90	Нобиле
T-34	1919	35000	125	22.7	1524	19000	109.8	Узуэлли, Прасоне, Нобиле, Крокко

0.1	1920	3600	53.8	10.5	125	1110	90	Нобиле
0.11								
SCA-1.2	1921	1520	39.5	14	60	540	83	Нобиле
0.12	1921	3600	53.8	10.5	125	1110	90	Нобиле
0.13	1922	3600	53.8	10.5	125	1110	90	Нобиле
OS	1922	4970	67.7	20.7	177	2020	85	Нобиле
PM	1922	5270	67.1	20.7	279	2580	94	Нобиле
RS-1	1922	2130	45.7	9.5	60		68	Нобиле
N-1	1923	19000	106	26.0	552	8275	100	Нобиле
T-120	1923	120000					130	Крокко, Нобиле, Узуэлли, Прассоне
				Проект				
Mp-1.2	1924—1928	1041	32	7.8	29	465	72	Нобиле
N-2—3	1925	7100	82.3	12.8	336	3130	110	Нобиле
N-4	1925	18500	104	18.5	552	8000	90	Нобиле
N-5	1927	55000	173.6	24.3			110	Нобиле
N-6	1928	18500	104	18.5			120	Нобиле

Вспоминая этот период своей жизни, Нобиле тепло отзывался о тех инженерах, мастерах и рабочих, которые своим трудом и любовью к делу помогали строить и совершенствовать итальянские дирижабли. Самый молодой инженер Н. де Мартино стал его верным и преданным помощником. Механическими мастерскими твердой рукой и со знанием дела управлял майор А. Бруно. Отменным мастером был Тедескини. Аэростатную мастерскую возглавлял майор Аворио с мастером Скачатти. Но наиболее способным из всех был А. Каратти, брат моториста, участвовавшего в полярных экспедициях. Он был таким мастером своего дела, что Нобиле назначил его руководить бюро, поставил под его начало людей с высшим образованием, хотя у Каратти не было диплома университета. Он до всего доходил самостоятельно. Звание инженера ему присвоили за трудовые заслуги.

Поскольку завод был военным, У. Нобиле, ставшему его директором в 1919 г., присвоили звание полковника.

В ноябре 1918 г. военные заказы прекратились, и Нобиле постарался перевести производство на выпуск гражданской продукции. В начале 1919 г. ему предложили соорудить дирижабль для регулярных пассажирских рейсов в Аргентину, для чего понадобится дирижабль объемом не менее 100 000 м³. «Соорудить такую машину, не пройдя через стадию постройки дирижаблей среднего объема, — значит, ринуться очертя голову в неизвестность» [1, с. 55]. Нобиле от такого проекта отказался, но согласился построить дирижабль объемом в 30 000—40 000 м³. Для этого следовало набраться решимости и окончательно отказаться от старого дирижабля примитивного типа, с гондолой, служащей одновременно рубкой управления, помещением для моторов и подвешенной с помощью сложной системы тросов к внешней металлической арматуре, которую Крокко сохранил и в дирижаблях последних конструкций А-1 и А-2. Кстати, оба дирижабля потерпели катастрофу и погибли.

Дирижабли Вердуцио (типа V) и Форланини были уже классом выше, но и они еще далеко не удовлетворяли необходимым требованиям. По мнению Нобиле, дирижабль должен быть компактным, прочным, обтекаемой формы, быстроходным, с большой продолжительностью полета. Нобиле считал, что этих показателей

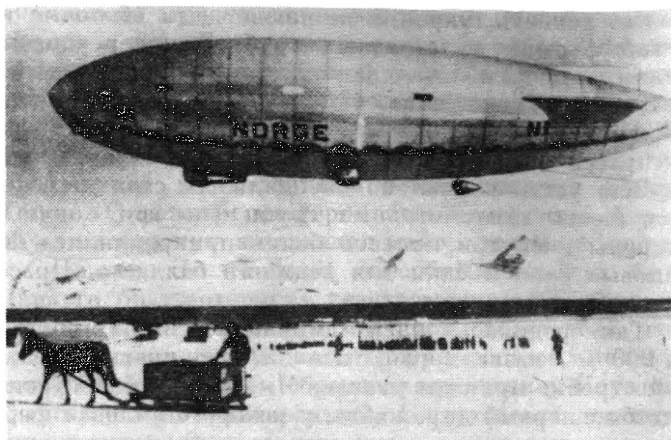
можно достичь, укрепив нижнюю часть оболочки килевой фермой из стальных труб. В поперечном сечении этот киль имел форму треугольника с вершиной, обращенной вниз. К носовой части эта форма расширялась, создавая пространство, в котором размещалась гондола управления. По обе стороны киля Нобиле устанавливал на специальных стальных фермах шесть винтомоторных групп (по три с каждой стороны). Внутри килевой балки прикреплялись бензиновые баки и баки для водяного балласта. Прассоне одобрил эту схему.

Так родилась идея дирижабля Т-34 объемом 34 000 м³, названного «Рома». В его проектировании и постройке приняли участие Ч. Узуэлли и А. Крокко. Это был первый дирижабль, у которого килевая ферма имела не плоскую, как у прежних, а пространственную форму треугольного сечения острием вниз.

Весной 1920 г. Т-34 совершил 25 полетов. Однако итальянские моторы «Ансальдо» были ненадежными. Во время полета на одном из них заменили цилиндр, что было бы невысказимо на самолете. Этот дирижабль был продан США. Во время ознакомительного полета для американских офицеров на его борту был устроен банкет на 52 человека. В эти годы Италия строила дирижабли также для Аргентины и Испании.

После сооружения «Рома» у Нобиле начался период очень интенсивной работы — проектирования новых дирижаблей и многочисленных исследований. Кроме того, в 1921 г. он выступал в Париже и Лондоне на международных конгрессах по воздухоплаванию, печатал статьи. В своей конструкторской деятельности Нобиле впервые испробовал разработанное им еще в 1920 г. крестообразное оперение. Прежнее оперение было «слабым местом» итальянских дирижаблей. Испытания показали правильность идей Нобиле.

Однако самой заветной мечтой Умберто было создание такого дирижабля, который по скорости, радиусу действия и экономичности мог бы соперничать с последними немецкими цеппелинами. Им стал построенный в 1923—1924 гг. дирижабль N-1, получивший название «Норвегия». В нем был обобщен многолетний опыт строительства дирижаблей в Италии. Это был красивый по форме дирижабль, развивавший скорость,



Дирижабль «Норвегия».

которой не достигал еще ни один итальянский дирижабль, и расходовавший наполовину меньше топлива, чем аналогичный дирижабль Крокко.

Таким образом, именно Умберто Нобиле не только развил технические идеи Крокко, Форланини и Узуэлли, но и создал классическую конструкцию дирижабля полужесткого типа, которая вошла в учебники по дирижаблестроению [14].

Позже был построен дирижабль такого же типа N-4 «Италия», а затем, когда Нобиле стал консультантом «Дирижаблестроения», — и ряд советских дирижаблей, в том числе СССР В-6 «Осоавиахим», побивший мировой рекорд по продолжительности полета. Эти дирижабли среднего объема (19 000—20 000 м³) доказали свою пригодность для дальних перелетов в суровых условиях Арктики (от Шпицбергена до Аляски).

В начале 20-х годов Крокко и Узуэлли предлагали строить полужесткий дирижабль объемом 120 000 м³. Но Нобиле понимал, что полужесткий тип непригоден для таких гигантов, и запустил в производство свой N-1 объемом 19 000 м³.

В те годы У. Нобиле справедливо считал, что если бы конструктор сам управлял дирижаблем, то смог бы быстрее обнаружить, что следует внести в конструкцию для ее существенного улучшения. И он решил научиться управлять дирижаблем и получить пилотское свиде-

тельство. Для тренировок он использовал самый маленький в мире полужесткий дирижабль М объемом всего 960 м³. Он был рассчитан на пилота и моториста. Но Нобиле так расположил управление, что, не покидая штурвала, сам мог запускать мотор и регулировать его работу. Нобиле считал, что летать на таком дирижабле, значит, пройти отличную учебу. Перед пилотом находилось управление рулем направления, справа — управление рулем высоты, газовыми и воздушными клапанами, слева — управление мотором. Тут же под рукой висел канат, дернув за который, можно было сбросить балластный стальной гайдроп для приземления. Все операции по управлению дирижаблем требовали быстрой реакции и умения мгновенно принимать решения.

На этом дирижабле Нобиле много раз приземлялся и приводнялся без всякой помощи с земли, стартовал со двора казармы (непосредственно в черте города) и возвращался туда же затемно. Один раз он посадил свой дирижабль возле дома своих друзей. Но однажды, перелетев из Рима через Аппенины, Нобиле с мотористом попали в туман и сильный ветер, гнавший их в Адриатическое море. При посадке они ударились о дерево. Гондола опрокинулась, и Нобиле выбросило на землю. Дирижабль с мотористом взмыл вверх. Нобиле схватился за стальной гайдроп, но ему разрезало ладони. Только обмотав конец троса вокруг дерева, удалось удержать дирижабль. Подоспевшие люди помогли закрепить его. Утром Умберто снова встал за штурвал и довел дирижабль до своей базы. Но еще несколько недель ему пришлось лечить руки. В дальнейшем умение управлять дирижаблем помогло Нобиле командовать дирижаблями «Норвегия» и «Италия» в их перелетах через Европу на Шпицберген, а затем и через Северный полюс.

Нобиле стал всемирно известным конструктором дирижаблей. Но талантливый инженер занимался еще изобретательством и конструированием и в смежных областях техники. Так, например, в период с 1918 по 1922 г. Нобиле изучал проблему надежности и безопасности парашютов. Итальянская авиация к концу первой мировой войны была снабжена французскими парашютами. По причине их ненадежности (они часто не раскрывались) происходило немало несчастных слу-

чаев. Надо было сконструировать и изготовить другой, безотказный парашют.* Нобиле занялся этой проблемой. Испытание усовершенствованного парашюта производили путем сбрасывания с привязанного аэростата мешков с песком. Все парашюты раскрывались. Оставалось произвести опыт с живым существом. Решили сбросить поросенка. На него надели соответствующие его размерам постромки и сбросили над аэродромом Чампино. При испытании присутствовало много солдат, надеявшихся при неудачном исходе вкусно поужинать. Но их надеждам не суждено было сбыться. Поросенок приземлился целым и невредимым и даже не был испуган. После небесного путешествия у него сильно разыгрался аппетит, и как только с него сняли постромки, он рванулся к еде, приготовленной ему в награду.

Впервые нобилевский парашют испытывал лейтенант военно-морского флота США Эмерсон, который прибыл в Италию за построенным для его страны дирижаблем типа О. Лейтенант утверждал, что он никогда не пил воду, предпочитая итальянские вина. Однако после благополучного спуска в море лейтенант не смог освободиться от парашюта, и из-за сильного ветра тот протаскил его по воде несколько сот метров. За ужином Эмерсону пришлось признаться, что после приводнения он вдоволь наглотался морской воды.

Этот первый итальянский парашют с успехом заменил используемый прежде французский.

В 1919 г. Нобиле удачно решил другую задачу, — спуск на парашюте всей гондолы наблюдения с двумя людьми на борту. Поворотом ручки гондола отделялась от аэростата, из специального чехла выходил и раскрывался большой купол парашюта. Такой спуск был даже приятнее индивидуального прыжка. Год спустя Нобиле настолько изменил парашют, что им можно было пользоваться с самолета на большой скорости. Его испытания в полете также дали хорошие результаты.

Нобиле занимался и самолетами. В то время фюзеляж и крылья самолетов изготовлялись из дерева и обтягивались полотном. Это было примитивно и пожароопасно. Нобиле предложил использовать для изготовле-

* В России эту проблему удалось решить известному изобретателю ранцевого парашюта Г. Котельникову в 1911 г.

ния самолета и его частей сталь.* В поисках решения поставленной задачи он работал совместно с Вердучио и Капрони до лета 1922 г. В результате был сконструирован и построен образец стального крыла, хорошо выдержавший расчетную нагрузку. Так родился проект первого в Италии металлического самолета, который был построен на заводе Капрони. Он получил название «Са-73» и имел хорошие летные характеристики. Позже, работая у Капрони, Нобиле предложил методику вывода самолета из штопора, проектировал самолет для транспортировки торпедного катера или танка.

Нобиле принимал участие в конкурсе по созданию механизма, позволявшего сажать самолет на палубу морского корабля.** Его система оказалась удачной и была внедрена на флоте. В 1922 г. Нобиле пытался проектировать вертолет, но не закончил этой работы.

В годы, когда Нобиле совершал свои арктические полеты, дирижаблестроение переживало эпоху расцвета. Дирижабли стали применяться как транспортное средство — для перевозок пассажиров, почты и грузов. Впервые регулярные пассажирские перевозки на дирижабле «Город Люцерн» начались в 1910 г. в Швейцарии. В России перевозить пассажиров на дирижабле «Киев» стали в 1911 г. В Германии в 1909—1914 гг. пассажиров перевозили семь дирижаблей акционерного общества воздушных перевозок «Делаг». После первой мировой войны на цеппелине LZ-120 «Бодензее» снова открылось регулярное пассажирское сообщение между Берлином и Фридрихсгафеном. Дирижабль летал с регулярностью движения железнодорожных поездов, и билеты распродавались на две недели вперед. Эти рейсы сразу завоевали популярность. С 1925 г. американская фирма «Гудиер» организовала успешные пассажирские и туристские перевозки на десятке небольших дирижаблей полумягкой конструкции. Наибольших успехов в пассажирских перевозках достигли немецкие цеппелины LZ-127 «Граф Цеппелин» и LZ-129 «Гинденбург».

* В СССР этими вопросами занимались авиаконструкторы А. И. Путилов, К. А. Калинин и другие [15], построившие ряд самолетов смешанной и цельностальной конструкций.

** Теперь это устройство называется финишерами и используется на авианосцах.

Итак, это было время, когда перелет самолета через Атлантический океан считался мировым рекордом, а огромные сигары, длиной в четверть километра, со скоростью 130 км/ч совершали регулярные рейсы из Европы в Северную и Южную Америку, перевозя десятки пассажиров с комфортом морских лайнеров. Пассажиры размещались в двухместных спальных каютах. Каждый дирижабль имел столовую, буфет, туалеты и ванные комнаты, курительную, почту и даже прогулочную палубу.

Летом 1922 г. военный атташе посольства США в Риме полковник Чейни сообщил Нобиле, что военное ведомство поручило фирме «Гудьер» (город Акрон, штат Огайо) проектирование и постройку полужесткого дирижабля. Поскольку эта фирма не строила дирижаблей такого типа, она нуждалась в сотрудничестве с ним. В августе Нобиле дали на рецензию общий чертеж и документацию. От фирмы в Италию прибыл инженер Ч. Циммерман для ознакомления с итальянским дирижаблестроением. Он же передал официальное предложение Нобиле приехать в Америку для оказания помощи инженерам фирмы в проектировании этого дирижабля.

Полковник Чейни добился разрешения правительства на двухмесячное пребывание итальянского конструктора в Акроне. Нобиле приехал туда в середине октября 1922 г. В Америке ему бросились в глаза явные признаки процветания страны (prosperity) и материального благополучия, резко контрастировавшие с нищетой Европы, разоренной первой мировой войной.

Находясь в Америке среди молодых специалистов фирмы «Гудьер», Нобиле хорошо познакомился с их образом жизни. Американцы ему понравились. Позднее он писал: «Это были простые, откровенные, сердечные люди, не придававшие значения социальным различиям и званиям, очень экспансивные. Здороваясь, они не снимали шляпы. „Мы же сделали бы этого, даже встретив президента Соединенных Штатов!“ — уверяли они меня» [1, с. 67]. Шляпу они снимали только перед женщинами, которые в Америке, по мнению Нобиле, имели привилегированное положение.

Как правило, американская молодежь об остальном мире имела довольно смутное представление. Они были убеждены, что Америка и все американское — лучшее

в мире. Однако итальянцы и даже их дети, родившиеся в Америке, сохраняли чувство патриотизма к своей родине. Один рабочий-итальянец, родившийся в Штатах, сказал Нобиле: «Я рад, что ты приехал. Покажи этим американцам, на что способны итальянцы!» [Там же].

Нобиле удивляло большое число негров и их приниженное положение, использование их только на черной работе. И это в такой демократической стране, как Америка!

Работа консультанта была для Нобиле интересной. Он оценил серьезность и деловитость американцев. Они были точны, пунктуальны и вообще не теряли времени зря. Нобиле удивляла их привычка даже зимой работать без пиджаков, в одних рубашках. Вызывала улыбку их манера класть ноги на стол, даже на важных совещаниях. Эта непринужденность и пренебрежение этикетом понравились Нобиле.

Руководители фирмы «Гудиер» предлагали Нобиле остаться в Америке на год. Но из Италии приходили тревожные телеграммы и письма. На родине происходили важные политические события. Фашисты предприняли поход на Рим и захватили власть в стране. Если бы не решительный протест короля Эммануила III, они ввели бы в стране военное положение. Нужно было немедленно возвращаться домой, чтобы отстаивать завод, который фашисты могли ликвидировать. После прихода их к власти в авиационном ведомстве царил полнейший хаос.

Вернувшись в Италию, Нобиле продолжал консультировать американских инженеров, которые выясняли у него различные вопросы проектирования и производства. К концу 1923 г. проект был готов, а в следующем году фирма «Гудиер» начала строить полужесткий дирижабль.

Перелет через Северный полюс с Амундсеном

Идея полетов в Арктику, к Северному полюсу Земли, родилась задолго до появления дирижаблей и самолетов. Первой практической попыткой достичь полюса по воздуху был полет шведских ученых под руководством С. Андре на воздушном шаре «Орел» в 1897 г. Однако шар до полюса не долетел, а воздухоплаватели погибли от холода и истощения. Стало ясно, что неуправляемый аэростат не пригоден для подобных перелетов. Для этого необходим дирижабль или самолет. Две неудачные попытки полета к полюсу на дирижабле были предприняты американцем В. Уэлманом в 1907—1909 гг. В следующем году Ф. Цеппелин ездил на Шпицберген и основал там метеостанцию, предполагая организовать полеты в Арктику своих жестких дирижаблей. Однако осуществить это ему не удалось.

Знаменитый полярный исследователь Руаль Амундсен, побывав на Южном полюсе Земли в 1911 г., решил достичь и Северного полюса. В 1924 г. он вел переговоры в Италии о гидросамолетах для полета на полюс.

В 1925 г. на двух гидросамолетах «Дорнье Валь» Амундсен долетел почти до 88-й параллели, но вынужден был вернуться. В результате этой экспедиции он пришел к выводу, что для полетов в Арктике более надежен дирижабль. Он писал, что у гидросамолетов небольшая течь или ослабевшая гайка ведет к вынужденной посадке, что очень рискованно в условиях Севера. В случае же тумана такая посадка — верная смерть. Другое дело — дирижабль. Если мотор выйдет из строя, его просто останавливают и чинят [7, с. 6].

Нобиле впервые высказал мысль об использовании дирижабля для полета на Северный полюс весной 1924 г., когда Руаль Амундсен приезжал в Италию



Руаль Амундсен.

заказывать гидросамолеты «Дорнье Валь». Размышляя над этой проблемой, он убедился, что дирижабль больше приспособлен для географических исследований, чем самолет. Учитывая большие возможности дирижабля относительно продолжительности полета, он считал, что будет нетрудно, вылетев из Кингсбея на Шпицбергене, добраться до полюса. Гораздо сложнее из Рима долететь до Шпицбергена. Необходимы промежуточные остановки. Нобиле увлекся этой идеей. Начались обсуждения с друзьями. В частности, Ч. Узуэлли предложил для полярной экспедиции построить полужесткий дирижабль объемом $120\,000\text{ м}^3$, проект которого он разработал вместе с А. Крокко. Но таких больших полужестких

дирижаблей еще не строили. Тогда Нобиле конкретизировал свою идею и предложил использовать для полярной экспедиции второй экземпляр дирижабля N-1, к сооружению которого уже приступили на заводе. Он считал, что если соорудить на Шпицбергене базу с ангаром и необходимым оборудованием, то с нее можно будет совершать систематические радиальные вылеты, исследуя неизученные полярные зоны.

Неожиданно Нобиле получил от Амундсена телеграмму с предложением о встрече и о своем решении использовать дирижабль для полярных перелетов. Нобиле был счастлив и известил Амундсена, что уже год, как он всесторонне изучает эту проблему, и для ее реализации требуется лишь разрешение итальянского правительства. На это Амундсен ответил, что Норвежский аэроклуб может купить дирижабль у Италии.

Серьезные трудности возникли при согласовании программы экспедиции. Амундсен был против проведения нескольких разведывательных полетов с возвращением в исходный пункт. Он настаивал на совершении только одного полета — через Северный полюс к Берингову проливу для выяснения существования гипотетического материка между Северным полюсом и Аляской. Это тревожило Нобиле, так как он не был уверен в том, сможет ли дирижабль N-1 пролететь без посадки 3500 км. Более того, Амундсен настаивал на проведении экспедиции уже весной 1926 г. К этому времени второй экземпляр N-1 должен находиться еще в производстве. Стало быть, Нобиле предстояло переделывать летающий N-1, который не имел необходимой дальности полета, был оборудован всего лишь просторной пассажирской каютой. На нем, кстати, любил летать итальянский король. Надо было приспособить дирижабль для причаливания к мачтам, которые должны установить на Шпицбергене и на пути к нему, решить вопрос о влиянии низких температур на элементы конструкции и об ограждении от их воздействия, уточнить маршрут, подготовить базы, подобрать и обучить экипаж. Наконец, надо было решить проблему приземления на Аляске без наземной команды. И всю эту работу необходимо было осуществить в оставшиеся шесть месяцев, причем на высочайшем уровне, так как на переделку времени не оставалось.



Умберто Нобиле.

Наверно, любой человек на месте Нобиле посчитал бы задачу невыполнимой. Но ему не хотелось огорчать Амундсена, к тому же он сам стремился полететь на своем корабле в Арктику. И он ответил согласием. «Встреча наша, — вспоминал Нобиле, — оказалась удачной! Великий полярный исследователь нашел аэронавта, готового предпринять вместе с ним попытку пролететь над неисследованным районом, простирающимся за Северным полюсом» [1, с. 82].

В свою очередь Амундсен также был очень доволен. Он писал: «В капитаны корабля нам удалось заполучить самого подходящего для этой цели человека — полковника Умберто Нобиле, конструктора и строителя

„Норге“... С первой же минутой своего назначения Нобиле с головой ушел в дело. Если упоминать о тех или иных его изумительных достоинствах, то, как нам кажется, добросовестность в подготовке к нашему полету должна стоять в списке номером первым» [8, с. 262].

Итак, в 1926 г. после нескольких неудачных попыток достичь Северного полюса на гидросамолете Амундсен организовал экспедицию на итальянском полужестком дирижабле объемом 19 000 м³, названном «Норвегия». Управлял кораблем его конструктор Умберто Нобиле. На борту находились: американец Л. Элсуорт, финансировавший экспедицию, товарищи Амундсена по его походу к Южному полюсу О. Вистинг и Б. Готвальд, также Рисер-Ларсен и О. Омдам, с которыми он летал на гидросамолете до 88-й параллели, геофизик Ф. Мальмгрен — спутник Амундсена в плавании на судне «Мод». Кроме того, норвежцы: радист С. Ионсен и штурман Э. Хорген. Экипаж дирижабля состоял в основном из итальянских специалистов: Э. Ардуино, А. Каратти, А. Чечони, Р. Александрины и В. Помелла. На Шпицбергене к летевшим присоединился журналист Ч. Рами. Всего на борту находилось 16 человек — семь норвежцев, семь итальянцев, один швед и один американец. О подготовке и ходе этой экспедиции У. Нобиле подробно писал в своих книгах [1, 2].

Сообщение о предстоявшей экспедиции на «Норвегии» вызвало в Италии много сомнений и критических замечаний. Все специалисты по дирижаблям высказывались против экспедиции. Самый лучший и авторитетный пилот по управлению дирижаблями полковник У. Валле считал дирижабль N-1 слишком малым для такой сложной задачи. Он предложил снарядить чисто итальянскую экспедицию на дирижабле объемом 120 000 м³, который проектировали Крокко и Узуэлли. Знаменитый в фашистской Италии поэт Д'Аннунцио ухватился за это предложение и высказал желание лететь на этом дирижабле, сойти на лед и остаться на Северном полюсе в гордом одиночестве. «Такой человек, как я, — заявил он, — не может умереть и лежать в гробу. Я должен уйти в таинственную глубь легенды. Я стану осью Земли!» [1, с. 84]. Дирижабль Крокко не был построен, и об экспедиции Д'Аннунцио никто не вспоминал.

Когда «Норвегия» благополучно завершила свой полет и все вернулись домой, Валле, тогда начальник Академии авиации в Ливорно, публично признал свое заблуждение, издав документ, начинавшийся словами: «Фантастический трансполярный перелет, замысел и осуществление которого очень многим казались чистым безумием, ныне стал реальностью» [1, с. 85]. Однако катастрофа такого же дирижабля «Италия» показала, что сомнения Валле и других специалистов не были лишены основания.

Итак, 10 апреля 1926 г. «Норвегия» вылетела из Рима. Совершив посадки в Пулхэме близ Лондона и в Осло, 15 апреля дирижабль приземлился под Ленинградом, в деревне Салази около Гатчины. При перелете из Норвегии в Ленинград был такой момент, когда штурман потерял ориентир по карте. Спустившись к железной дороге и прочтя название ближайшей станции, все увидели, что находятся в Эстонии. Был попутный ветер, и дирижабль летел со скоростью 117 км/ч. Этот стремительный полет над покрытой лесами и снегами Русской равниной в лучах заходящего солнца, как и прибытие в Гатчину, остались для Нобиле одним из самых прекрасных воспоминаний этого путешествия.

Ни на минуту не сомкнув глаз в течение 43 часов полета из Осло, Нобиле чувствовал себя обессиленным, но счастливым. Его посадили в сани и доставили в Гатчинский дворец, как гостя Советского правительства. Приехав в Гатчину, Нобиле сполна ощутил русское гостеприимство — директор дворца В. Макаров и его жена, хранительница музея, сделали все, чтобы ему там понравилось. «Эти милые люди окружили меня вниманием. На моем столе все время появлялись свежие цветы, а однажды я обнаружил, хотя не просил об этом, стопку прекрасно изданных итальянских книг» [2, с. 89].

Старая женщина, выполнявшая обязанности горничной, проявляла большую заботу о нем. Она ухаживала за ним, когда он немного приболел, присматривала за его собакой Титиной. В канун расставания эти прекрасные люди подарили Нобиле старинный ковер и сшитые на заказ сапоги, которые он не снимал в течение всего полета на Аляску. При прощании Нобиле обнял и поцеловал старушку и поблагодарил всех за радушный прием.

Описывая свое пребывание в Гатчине, Нобиле особо подчеркивал внимательное и сердечное отношение к нему Советского правительства и русского народа. Его удивляла большая любознательность советских людей, тысячами приходивших посмотреть на его дирижабль, стоявший в ангаре деревни Салази.

Из-за снегопадов вылет задерживался, поэтому 21 апреля Нобиле участвовал в торжественном заседании Академии наук СССР в Ленинграде. Его пригласили в президиум, где он сидел рядом с президентом Академии А. П. Карпинским. Нобиле встретился с выдающимися представителями русской науки — вице-президентом В. А. Стекловым, президентом Географического общества профессором Ю. М. Шокальским и другими. Известный авиационный специалист профессор П. А. Рынин в своей речи сказал: «Задача, которую Вы поставили перед собой, желая достичь полюса, восхищает нас и в то же время заставляет опасаться за Вашу судьбу. Мы преклоняемся перед Вашими дерзаниями и отвагой, но с мучительным беспокойством будем ждать вестей о Вашем благополучном прибытии на Аляску. В Арктике дирижаблю больше всего грозит обледенение» [2, с. 85].

Как уже отмечалось, Нобиле и его экипаж принимали очень приветливо. В поезде Ленинград—Гатчина, на улицах, в ангаре, где работали члены экспедиции, — они всюду чувствовали искренность и сердечность. Вокруг итальянцев царил атмосфера доброжелательности, которая их воодушевляла и облегчала томительное ожидание дня, когда они смогут продолжать полет. Наконец этот день настал. Собралось много народа торжественно проводить отважный экипаж, звучали напутственные речи. Когда оркестр исполнял государственный гимн Италии, кто-то крикнул: «Да здравствует Италия!». 5 мая в 10 ч утра на высоте 220 м дирижабль проплыл над Ленинградом, над его Зимним дворцом и Невским проспектом. «В то светлое майское утро Ленинград утратил свой сумрачный вид. Сквозь чистый холодный воздух город казался прекрасным. Он быстро приближался во всем своем блеске, контрастируя с однообразной неприглядной снежной равниной» [2, с. 92].

Пролетев через Петрозаводск и Мурманск, дирижабль достиг севера Норвегии и после остановки на

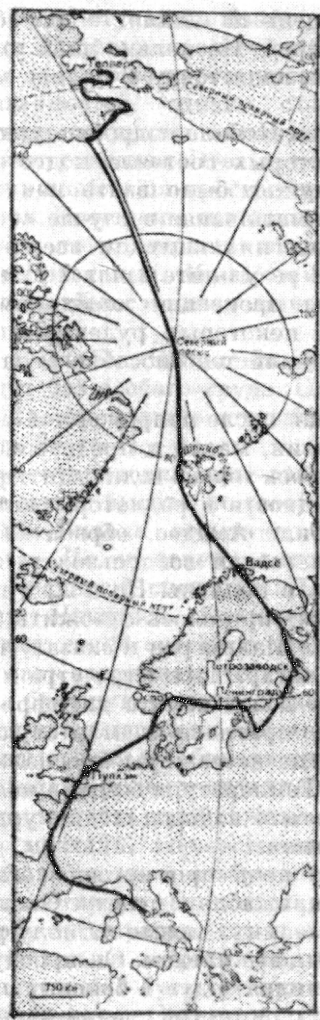


Схема трансполярного перелета «Норвегии». 1926 г.

острове Осо взял курс на Шпицберген. Итальянцы не переставали удивляться и восхищаться белыми ночами, а также незаходящим солнцем Арктики. 7 мая дирижабль прибыл в Кингсбей на Шпицбергене, где его ожидали Амундсен и Элсуорт и где специально был

построен упрощенный эллинг — две боковые стены без крыши и дверей. Несколько дней ушло на ремонтные работы и на подготовку к полету через Северный полюс.

В своих книгах Нобиле подробно описал все важные «мелочи», из которых состояла подготовка к полету. Прежде всего нужно было взять как можно больше бензина, чтобы иметь запас в случае встречного ветра. Поэтому с «Норвегии» снимали все, без чего можно было обойтись. В результате взяли 7 т бензина и 400 кг масла. В экипаже произошли необходимые замены, но тем не менее у некоторых рулевых не было смены, не было и специалиста, способного заменить самого Нобиле.

Вечером 10 мая после напряженной работы экипажа снаряжение, бензин, масло и продовольствие было погружено. Оставалось только залить антифризную (незамерзающую) жидкость в радиаторы моторов. Мальмгрен и брат Нобиле Амадео, обрабатывавшие скупые метеосводки, советовали воспользоваться хорошей погодой и вылететь в полночь. Но в 22 ч поднялся сильный ветер, и отлет пришлось отложить до утра. Около часа ночи пришел Мальмгрен и сказал, что ветер ослаб. Нобиле пошел в ангар. Часа в три утра пришли мотористы, которым он велел залить антифриз в радиаторы моторов. К 4 ч. пригласили стартовую команду. Но Амундсен и другие пассажиры проспали и не явились ни в 4, ни в 5 ч. Температура воздуха поднялась, отчего пришлось выпустить водород и для уравнивания слить часть бензина.

Команда всю ночь провела на ногах в холодном ангаре, готовя дирижабль к полету. Около 6 утра Нобиле не выдержал и уснул прямо на полу рубки управления. Кто-то укрыл его пледом. Он проснулся через час. Ветер снова усилился и дул в боковые стенки эллинга. Воспользовавшись минутой затишья, вывели дирижабль из эллинга, чуть не повредив горизонтальное оперение.

11 мая 1926 г. в 8 ч 50 м начался полет через Северный полюс на Аляску. В своей книге Амундсен писал [8, с. 176], что ему выпала самая легкая работа на борту — он изучал местность, над которой пролетали, ее характер и главным образом зорко наблюдал, не обнаружатся ли какие-либо признаки новой земли.

Журналист Рами стучал на пишущей машинке свои путевые заметки. Элсуорт, предоставивший экспедиции крупную сумму денег, был просто пассажиром без определенных обязанностей, однако старался помогать Мальмгрену снимать данные аппарата, измерявшего атмосферное электричество. Этот прибор был установлен на борту дирижабля по просьбе профессора Ф. Бегоунека из Праги. Все члены экипажа четко выполняли свои обязанности по поддержанию движения корабля в требуемом направлении. Из-за немногочисленности экипажа каждому предоставляли лишь несколько часов в сутки для отдыха.

Вылетая из Кингсбея, Нобиле был уверен, что полюса они достигнут без особого труда. Следовало преодолеть 1280 км, на что должно потребоваться 16 ч при скорости полета 80 км/ч.

Вначале полет проходил при отличной солнечной погоде. Летя на малой высоте, по своей тени определяли скорость полета. Видели песцов и белух, медвежьи следы на снегу. Но к вечеру погода испортилась. В 22 ч 15 м начался снегопад. Дирижабль вошел в густой туман. Началось обледенение, которое при подходе к полюсу стало опасным. Подняв нос кверху, стали использовать аэродинамическую подъемную силу и поднялись на большую высоту. Вскоре моторы стали останавливаться из-за неподачи бензина. Оказалось, что водяные пары замерзали и забивали трубки подачи бензина. При подходе к полюсу опустили до 250 м. По мере того как дирижабль приближался к полюсу, о котором столько мечтали, торжественное молчание на борту сменилось радостным возбуждением.

В 12 ч ночи, достигнув цели полета, поздравили друг друга с успехом, а Элсуорта — с днем рождения. Начало своего 46-летия он встретил над Северным полюсом! Нобиле раскупорил бутылку пунша, и все поздравили «новорожденного». Сбавив ход, в торжественной тишине сбросили три флага: Амундсен — норвежский, Элсуорт — американский и Нобиле — итальянский. Это был первый в истории полет с интернациональным экипажем — прообраз будущих космических интернациональных полетов.

12 мая 1926 г. в 1 ч 30 м по выглянувшему из-за туч солнцу еще раз убедились, что находятся над Северным полюсом Земли. Об этом важном событии послали ра-

диограмму. Но, очевидно, из-за неблагоприятных атмосферных условий ее никто не принял. Три дня весь мир пребывал в тревоге за судьбу отважных исследователей Севера.

«Закончив церемонию, с сердцем, переполненным радостью и гордостью, я, — вспоминал Нобиле, — приказал мотористам прибавить ход. Нос корабля был уже в то время обращен к другой стороне от полюса — к неведомому» [2, с. 103].

Во время полета Нобиле непрерывно вел дневниковые записи, по которым можно установить все перипетии, происходившие с дирижаблем и его экипажем.

«Норвегия» летела дальше. Под дирижаблем раскинулось все то же ледяное море. Земли нигде не было видно. Погода все время менялась. Снова началось обледенение. Из-за льда произошла поломка в перекрытии стропил. Днем 12 мая куски льда, отбрасываемые винтами, несколько раз прорывали воздушную часть оболочки, на которую тут же наклеивали заплаты. Дирижабль пролетал над совершенно неисследованными областями Арктики. Предполагалось нахождение гипотетической «Земли Гарриса». Но никаких признаков ее не было обнаружено. Туманы несколько раз заставляли подниматься на большую высоту. За 42 часа полета было израсходовано 4 т бензина и ни разу не был выпущен подъемный газ. Опасность аварийного увеличения веса миновала.

На протяжении полета у Нобиле несколько раз появлялась возможность урывками выглядывать в окно и наблюдать за окрестностями. Он был буквально очарован Арктикой. «Зрелище было великолепное! — вспоминал он позднее. — Поверхность бесконечного ледового моря, совершенно белая, казалась сквозь дымку тумана прозрачной. Местами белизна льда становилась похожей на голубоватый мрамор. Этот нежно-голубой тон вообще был характерен для льда. Огромное пространство ледового моря со своими тенями, бликами, голубыми узорами было поистине очаровательно! Время от времени появлялись длинные, узкие извилистые полыньи, а то и большие каналы, словно черные реки с нагромождением голубых глыб по берегам.

Когда полярное путешествие приближалось к счастливому концу, обледенелый корабль казался в праздничном наряде» [2, с. 108].

Вдруг сильный грохот прервал созерцание Нобиле. Большой кусок льда, отброшенный винтом, снова пробил в оболочке дыру длиной в 1 м. К счастью, это было в нижней воздушной части оболочки. Клей для крепления заплат уже кончился, и поэтому с нетерпением стали ожидать конца полета и посадки.

Утром 13 мая долетели до Аляски. С небольшой высоты увидели эскимосов, в изумлении смотревших на воздушный корабль. Из-за дождей, туманов и ветров в районе Берингова пролива управлять дирижаблем в конце путешествия было очень трудно. Поэтому Нобиле сам стал к рулю высоты. Полет к берегу продолжался в нервной обстановке над пеленой тумана и казался бесконечным. Лед кончился, и показалось бурное пенящееся море. Несмотря на тревогу, Нобиле был переполнен радостью от сознания, что их маленький воздушный корабль выдерживает такие трудные испытания.

13 мая в 21 ч 30 м они достигли берега, на котором находилось маленькое селение Кивилина. Здесь Рисер-Ларсен предложил приземлиться. Однако Нобиле, повернув дирижабль на запад, решил, что благодаря попутному северо-восточному ветру они без труда достигнут Номы, где их ждали.

Миновало 4 часа изматывающего полета. Летели над гористой местностью на малой высоте. Нобиле снова стал к рулю высоты. Это было серьезное испытание, требовавшее максимального внимания и нервного напряжения. Надо было маневрировать, управляя рулями вручную, и в то же время смотреть в окно, чтобы вовремя заметить изменение рельефа, холмы, внезапно возникавшие из тумана. Иногда они пролетали так низко, что антенна, дважды ударившись о землю, разбилась. Уже к утру 14 мая начались приготовления к посадке. Но погода ухудшилась. Небо почернело. Килевой крен достигал 30°. Продолжать полет в таких условиях с измученным экипажем было невозможно. Нобиле решил не лететь в Ному, а садиться у ближайшего поселка, которым оказался Теллер.

Как посадить людей на землю? Рисер-Ларсен предложил снять ткань, покрывавшую рубку, и в момент касания земли всему экипажу сразу спрыгнуть. При этом никем не управляемый дирижабль улетит. К этому времени Рисер-Ларсен был так утомлен, что у него

появились галлюцинации. Поэтому Нобиле не одобрил его рискованное предложение, а решил осуществить безопасную высадку людей на льду, рядом с поселком.

Медленно идя против ветра, корабль стал снижаться. Был выброшен мешок с балластом. За канат, на котором он висел, ухватилось несколько сбежавшихся жителей поселка. Двигатели выключили, и стали постепенно выпускать водород. Когда гондола слегка ударилась о землю своим пневматическим амортизатором, Нобиле, загородив собой выход из рубки, отдал приказ: «Никому не двигаться!». Затем один из членов экипажа спустился на землю, чтобы помочь жителям поселка закрепить швартовые канаты. Только тогда Нобиле разрешил сходить с корабля по очереди Амундсену, Рисер-Ларсену, Элсуорту и всем остальным. По мере выхода людей выпускали газ. В конце концов оболочка, съезжившись, легла на киль. Их великое путешествие благополучно закончилось. «Мы были целы и невредимы, — писал Нобиле, — а наш воздушный корабль безжизненно лежал посреди белого снежного поля. Он нес нас к цели сквозь тысячи километров, всегда подчиняясь приказам, не зная усталости, словно сознательно выполняя нелегкую миссию, которую мы на него возложили» [2, с. 117].

Нобиле блестяще провел посадочный маневр и благополучно завершил первый трансарктический перелет. Весь арктический перелет занял три дня. Всего же «Норвегия» пролетела 13 000 км, находясь в воздухе почти 200 часов. Как уже отмечалось, Нобиле не имел на борту дирижабля помощника, способного подменять его в управлении кораблем. Поэтому в течение 71 часа полета через полюс ему все время пришлось быть на ногах и удалось поспать всего лишь два часа!

В Ном членов экспедиции доставили на санях с ездовыми собаками. Там они стали ждать первого в эту навигацию парохода. 17 июня на борту «Виктории» они отплыли в Сизтл. Их путешествие длилось 10 дней. Амундсен, заявивший, что он завершил свою деятельность полярного исследователя, возвратился в Норвегию, с Нобиле он больше никогда не встречался. Элсуорт остался в США. Нобиле спешил вернуться в Италию, но получил приказ совершить сперва турне по итальянским колониям в США и выступить с лекциями о трансполярном перелете.



*Амундсен и Нобиле после полета на «Норвегии»
с американской девочкой.*

Впоследствии Нобиле писал, что благодаря Амундсену — инициатору экспедиции и итальянцам, обеспечившим этот полет, на полярной карте исчезло громадное «белое пятно» длиной в 2000 км и шириной в 80 км, было доказано, что в этом районе нет никакого континента, а простирается только Северный Ледовитый океан.

Решающий вклад итальянцев в успех экспедиции был признан Амундсеном и Элсуортом в газете «Нью-Йорк Таймс». Их статья заканчивалась так: «Какое это было великолепное ощущение почувствовать под ногами твердый и прочный лед! Мы тут же выразили свою благодарность Нобиле, который вывел нас целыми и невредимыми из такого опасного приключения» [2, с. 118]. Позднее в своей книге они писали: «Спуск был одним из тех событий, которые никогда не изгладятся из памяти. Он был проведен блестяще, и мы в знак уважения обнажаем головы перед капитаном нашего корабля за то спокойствие и красоту, с которыми все было выполнено» [7, с. 125].

В Италии У. Нобиле встретили с триумфом. «Прибыли в Неаполь 2 августа, — вспоминал он. — День уже клонился к вечеру и был ослепительно солнечным. Залив усыпали сотни белых парусников, которые шли

нам навстречу. В небе закладывали виражи эскадрилии самолетов, а вдаль со стороны Рима вырисовывались силуэты двух наших дирижаблей. . . Торжественный момент, который навсегда запечатлелся в моей душе! Нас ожидали почести, награды и праздники» [2, с. 121]. Полковника Нобиле встречали как национального героя и присвоили ему звание генерала. Амундсен прислал телеграмму следующего содержания: «В тот момент, когда Вы ступили на итальянскую землю, хочу выразить Вам свою горячую благодарность за Ваше великолепное сотрудничество в осуществлении самого замечательного полета, какой знает мировая история!» [2, с. 122].

Известный норвежский эксперт по вопросам Арктики профессор А. Хуль писал, что воздухоплавательный фактор определил успех экспедиции и поэтому наибольшая заслуга в этом принадлежит Нобиле, как конструктору, строителю и командиру воздушного корабля. Норвежский аэроклуб официально признал большой и решающий вклад Италии в ее успех. Но бесспорно и то, что экспедиция явилась плодом длительных усилий Амундсена, которые предпринимались под эгидой норвежского флота и по его личной инициативе.

Казалось бы, все ясно! Успех перелета через Северный полюс обеспечили и Нобиле и Амундсен. Однако некоторые журналисты в поисках сенсаций мелкие недоразумения между ними, неизбежные в трудной экспедиции, преподносили как враждебные стычки между норвежцами и итальянцами. Амундсен категорически отверг эти измышления. По этому поводу он писал: «Наш полет возможно было совершить только при величайшем дружелюбии, и мы заверяем вралей из заграничной сенсационной прессы, что более спокойного и мирного места, чем „Норвегия“ во время полета, никогда не существовало. Да будет нам позволено заявить здесь без околичностей и самым категорическим образом, что за время всего полета мы ни разу не слышали ни одного невежливого слова, не видели ни одной кривой физиономии. Да и каким образом можно было выбрать для ссоры время? Один этот вопрос кажется нам вполне достаточным, чтобы повергнуть в прах все злое измышления такого рода!» [8, с. 267].

В это же время появились многочисленные статьи, ставящие под сомнение руководящую роль Амундсена

в этом перелете. Его представляли только пассажиром и наблюдателем, и весь успех приписывали командиру корабля. Даже в Норвегии, превознося Нобиле, стали умалять заслуги Амундсена. Избалованный славой полярного первооткрывателя и исследователя, самолюбивый Амундсен обиделся. Если в первых публикациях о полете «Норвегии» он восхищался летным мастерством Нобиле, то позднее норвежский исследователь дал волю своей неприязни. Он писал: «О Нобиле лучше умолчать! Он собрал урожай там, где не сеял! В Америке сразу же после возвращения он прочел ряд лекций, за которые ему щедро заплатили. Но это еще не самое плохое. Хуже всего, что в своих выступлениях он приписал себе весь успех экспедиции!» [9, с. 35]. В этой же книге Амундсен рисует поведение Нобиле в самых черных красках. Это оттолкнуло от Амундсена многих его почитателей, в том числе и в самой Норвегии. Со временем и Нобиле не мог оставаться объективным к Амундсену. Их неприязнь друг к другу закончилась только со смертью Амундсена, погибшего в поисках потерпевших катастрофу членов экипажа дирижабля «Италия».

Значение перелета «Норвегия» через Северный полюс на Аляску заключалось прежде всего в освоении нового транспортного средства — дирижабля для полетов в Арктике и в проведении географических наблюдений, показавших, что вдоль 159-го меридиана между полюсом и 74-й параллелью нет никакой земли. Проводились также научные наблюдения атмосферного электричества. Всего было исследовано 170 000 км², причем большая часть из них — при полете на больших высотах, когда поверхность Земли была скрыта туманом и облачностью. Поэтому, будучи еще на Аляске, Нобиле задумал осуществить новую полярную экспедицию на дирижабле для стирания «белых пятен» и проведения разнообразных научных исследований в Арктике.

Катастрофа дирижабля «Италия» и спасение его экипажа

Решив стать полярным исследователем, Нобиле приступил к разработке планов новой полярной экспедиции на дирижабле. Эта экспедиция была задумана как большое национальное предприятие Италии, одобренное ее правительством и финансируемое Королевским географическим обществом и городом Миланом. Для этой экспедиции Нобиле сконструировал и построил дирижабль «Италия», аналогичный «Норвегии». Использовать для этой цели более надежный дирижабль объемом 55 000 м³ фашистское правительство ему не разрешило.

Нобиле ставил перед экспедицией огромные задачи: исследовать берега Сибири, определить положение берегов Северной Земли и изучить ее внутреннее пространство; обследовать северную часть Гренландии и Канадского архипелага для решения вопроса о существовании гипотетической земли Крокера; выполнить широкую метеорологическую и геомагнитную программу на Северной Земле и на Северном полюсе, для чего высадить там специальные группы по 2—3 человека, за которыми вернуться через неделю.

В составлении научных планов экспедиции принимал участие знаменитый полярный исследователь Фрицьоф Нансен — председатель Международного общества по исследованию Арктики воздухоплавательными аппаратами «Аэроарктик».

Советский профессор Р. Л. Самойлович, который впоследствии руководил спасением нобилевцев на ледоколе «Красин», встретился с Нобиле в марте 1928 г. и пытался отговорить его от высадки людей на полюсе, резонно спрашивая: удастся ли найти их на обратном пути, удастся ли взять их на борт, смогут ли

они самостоятельно (без ездовых собак) дойти до населенных пунктов и т. д. и т. д. [6, с. 12 и 295].

Подготовка научной части экспедиции была тщательной и продолжительной. Много месяцев шла напряженная работа и консультации с учеными разных стран. Приобретались лучшие инструменты для использования их на борту дирижабля. Научные институты Италии, Чехословакии, США и Англии предоставили самые совершенные в то время измерительные приборы. В лабораториях Рима и Милана создавалась специальная аппаратура, необходимая в полете.

Проблемами атмосферного электричества согласился заниматься чешский ученый Ф. Бегоунк, вопросами земного магнетизма — итальянский профессор А. Понтремоли, а океанографические и метеорологические исследования взял на себя шведский геофизик Ф. Мальмгрен.

С большой тщательностью и ответственностью готовились к эксплуатации дирижабля в полярных условиях, стараясь предусмотреть все и свести к минимуму неизбежный в подобных полетах риск. Учитывалась даже возможность аварии, в результате которой участники экспедиции в полном составе смогли бы совершить длительные переходы по льдам и зимовки на арктических островах. Бралась сани, надувные лодки, лыжи, меховые куртки, палатки, спальные мешки и запасная радиоаппаратура. Все оборудование весило 480 кг, продовольствие — 460 кг. Мальмгрен считал, что ни одна полярная экспедиция не была снабжена лучше, чем экспедиция на «Италии».

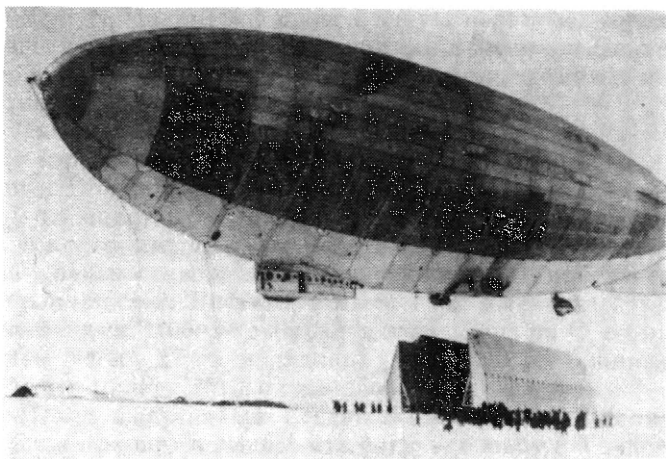
Экипаж состоял из 13 человек: командир У. Нобиле, штурманы Мариано, Цаппи и Вильери, инженер Ф. Трояни, старший механик А. Чечони, мотористы Э. Ардуино, А. Каратти, К. Чокка и В. Помелла, наладчик-монтажник Р. Александрини, радист Бьяджи и метеоролог Ф. Мальмгрен. Семеро из них участвовали в полете на «Норвегии». В трех полярных полетах по очереди участвовали журналисты Лаго и Томаселли.

Перед отлетом экипаж «Италии» был принят папой римским Пием XI, который благословил их на подвиг и поручил сбросить на полюсе большой дубовый крест. Отправление экспедиции было обставлено очень торжественно. Во главе процессии несли крест, переданный



Нобиле руководит отлетом дирижабля «Италия».

папой римским. Затем следовало духовенство, экипаж экспедиции и члены правительства. Вылет состоялся из Милана 15 апреля 1928 г. Полетели прямо на Шпицберген, не дожидаясь прогноза погоды. Оказалось, что погода на пути в Кингсбей (6000 км) была очень плохой. На «Италию» обрушивались сильные ветры, дожди, снегопады, началось даже обледенение дирижабля. Над Альпами порыв ветра повредил киль, над Судетами корабль настигла буря. Летели в тумане, едва различая землю. Внезапно пошел град, повредивший ребра винтов. Блеснули зигзаги молний. Гроза окружила



Дирижабль «Италия» у эллинга в Кингсбее.

дирижабль со всех сторон. Вокруг гремели электрические разряды. Если бы молния ударила в корабль, он рухнул бы вниз пылающим факелом из-за взрыва водорода. Снизилась до 100—150 м, все время меняя курс, чтобы не наткнуться на гору.

6 мая дирижабль благополучно достиг Норвегии. Несколько дней «Италия» простояла в Штольпе, дожидаясь прибытия базового судна «Читта ди Милано», на котором прибыла жена Нобиле Карлотта. Они простились. Впоследствии Нобиле вспоминал, что когда он обнял жену в последний раз на поле, при свете зари, у него тоскливо сжалось сердце. Самая тяжелая минута была позади. Нобиле заранее настроил себя на то, что больше ее не увидит. Отныне в мыслях и душе у него не осталось места ни для чего, кроме экспедиции на «Италии».

В Вадсее команда пополнила запасы бензина и водорода. Прилетев в Кингсбей, «Италия» причалила к мачте, а потом стала в эллинг. Из Кингсбея «Италия» вылетала трижды. Общая продолжительность полетов достигла 131,5 часа — почти вдвое больше, чем налетала «Норвегия». В общей сложности «Италия» находилась в Арктике 22 дня.

Первый полет, обозначенный на схеме цифрой 1, намечалось совершить в неисследованный район к севе-

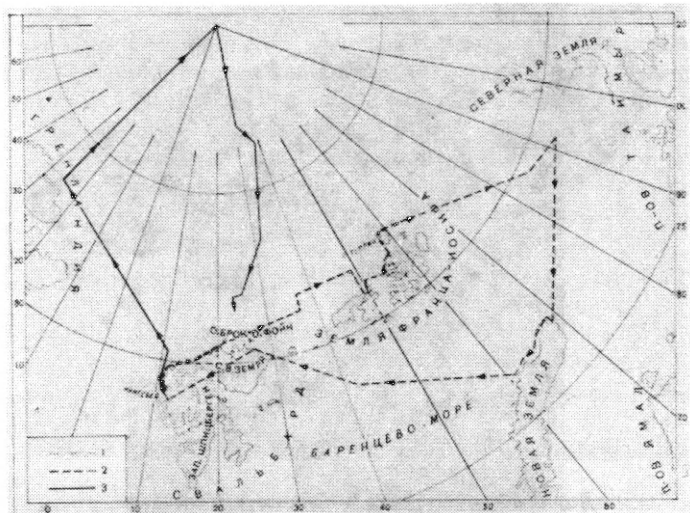


Схема арктических полетов дирижабля «Италия».

ро-востоку от Земли Франца-Иосифа. Но его пришлось прервать из-за плохой погоды и неполадок в рулевом управлении.

Второй полет (2) продолжался 69 часов — с 15 до 18 мая. Первоначально хотели исследовать неизвестную область около Северной Земли, но опять-таки из-за плохой погоды до нее не долетели. Дирижабль пролетел над Новой Землей, Баренцевым морем в направлении к Северо-Восточной Земле, покрыв расстояние в 4000 км. Было исследовано 10 000 км² в неизвестных районах между Шпицбергом и Землей Франца-Иосифа и установлено, что указанная на многих картах «Земля Джилиса» не существует. Затем был исследован район в 4000 км² между 81—82° с. ш. и 77—70° в. д. вдоль восточных островов Земли Франца-Иосифа, кроме того, 20 000 км² в районе Северной Земли, 4500 км² в зоне к северо-востоку от Новой Земли и наконец 9000 км² над Северо-Восточной Землей. «Италия» достигла почти 92° в. д. Было уточнено географическое положение острова Большого и при хорошей погоде впервые проведены интересные наблюдения над внутренними районами Северо-Восточной Земли.

Доктор Мальмгрен провел целую серию метеорологических наблюдений над льдами, а профессор Понтремоли — многочисленные наблюдения над земным магнетизмом и атмосферным электричеством.

Таким образом, второй полет был самым значительным и результативным из всех полетов «Италии» в Арктике. В навигационном отношении он был самым смелым из полетов того времени.

В программу третьего полета (3) входило исследование неизвестных областей между Шпицбергенем и Гренландией. Достигнув мыса Бриджмена на севере Гренландии, Нобиле собирался взять курс на Северный полюс вдоль 27-го меридиана к западу от Гринвича. К этому полету готовились особенно тщательно.

Перед вылетом на Северный полюс на «Италии» Нобиле пришлось выдержать острую борьбу с Томаселли — редактором миланской газеты «Коррьере делла сера», который участвовал в первом полете «Италии». Ему хотелось лететь и на этот раз. Но была очередь журналиста Лаго из газеты «Пополо д'Италия». Однако Томаселли настойчиво просил взять его, а чешского ученого Бегоунека оставить в Кингсбее. «Двух ученых — Мальмгрена и Понтремоли — вполне достаточно», — заявил Томаселли. На что Нобиле возразил, что одного корреспондента также более чем достаточно. Вступая в спор с представителем правительственной прессы, Нобиле проявлял большую смелость, тем более, что тот заявил: «Значит, Нобиле дороже чешская наука, чем итальянская печать!» [2, с. 141]. Последнее слово было за Нобиле, и Томаселли остался в Кингсбее.

К полюсу отправились 23 мая в 4 ч 28 м, имея на борту 16 человек. Полет до севера Гренландии и далее к полюсу протекал нормально при попутном ветре. Но над полюсом сгустилась облачность и начался сильный ветер. Два часа «Италия» кружила над Северным полюсом. Ледяное поле было покрыто торосами и трещинами. Ни о какой посадке или высадке людей не могло быть и речи.*

Экипаж «Италии» торжественно сбросил на лед крест, переданный папой римским и итальянское знамя.

* В 1937 г. академик О. Ю. Шмидт организовал высадку на Северном полюсе легендарных папанинцев и была создана дрейфующая полярная станция «Северный полюс-1».

Мальмгрен подошел к Нобиле и, пожимая ему руку, произнес: «Немногие могут, как мы, сказать, что дважды побывали на полюсе!» [Там же]. Этот факт был поистине фантастическим! Его слова были услышаны командой. Раздались возгласы: «Да здравствует Италия! Да здравствует Нобиле!»

«Италия» покинула Северный полюс 24 мая в 2 ч 20 м, взяв курс вдоль 25-го меридиана к востоку от Гринвича на высоте 1000 м. Навстречу дул сильный юго-западный ветер, отчего отклонение от курса составило 18° к востоку. Снизились до 150—300 м, чтобы лететь ниже облачности. Так летели почти сутки, иногда попадая в снежные шквалы. Началось обледенение. Нередко слышался сильный треск. Это куски льда, отбрасываемые винтами, повреждали обшивку. Из-за встречного ветра скорость дирижабля упала до 35—50 км/ч.

Нобиле предложил лететь по ветру в Канаду. Но Мальмгрен был уверен, что ветер должен изменить направление. Надо только поскорее выбраться из неблагоприятного района. Увеличили скорость, запустив третий двигатель. Но это привело к возрастанию расхода топлива и нагрузки на конструкцию. Полет проходил вслепую, к тому же при сильной качке. Ни одного солнечного луча. Кругом туман и тучи. Люди устали и приуныли. Землю ожидали увидеть 25 мая, но ее все не было. Без солнца нельзя было определить свое местоположение. Неопределенность сильно беспокоила Нобиле и его штурманов. Его тревогу усилило беспокойство Мальмгрена, ошибшегося в прогнозе ветра, а также опасения, что корабль может отяжелеть, в связи с чем еще больше возрастет расход топлива. Положение было тяжелым. Но, как бывало с Нобиле всегда в подобных ситуациях, трудности лишь придали ему большую энергию. Он чувствовал себя более деятельным, чем обычно.

25 мая около 3 часов, обеспокоенный большим расходом топлива и тем, что с увеличением скорости конструкция дирижабля подвергалась слишком большой нагрузке, Нобиле решил сбавить скорость до нормальной. Однако Мальмгрен с крайней озабоченностью отметил, что здесь медленно двигаться опасно. Погода может испортиться еще больше, и следует как можно скорее выходить из этой зоны.

Нобиле снова запустил третий мотор. Наступило утро 25 мая. Уже в течение 30 часов полета от полюса продолжалось сражение с ветром, который, яростно ударяя в нос корабля, дул со скоростью 40—50 км/ч.

Сырость, промозглый холод утомляли и давили на психику. Однако каждый молча делал свое дело. Механики следили за моторами. В рубке управления Мариано, Цаппи и Вильери держали нужный курс. Мальмгрен помогал им справляться с рулем направления. Рулем высоты управляли по очереди Трояни и Чечони. В радиорубке Бьяджи все время вел прием и передачу радиосообщений. В задней части кабины возился со своими инструментами невозмутимый Бегоунек. Понтремоли и журналист Лаго спали, забравшись в спальные мешки. Такелажник Александрины латал оболочку, время от времени пробиваемую льдом, и осматривал внутренние части дирижабля. Нобиле уже двое суток без сна делил свое время между штурманским столом, указателем скорости и радиорубкой.

Неожиданно заклинило руль высоты. Дирижабль стал снижаться. Пришлось остановить двигатели. В это же время штурманы, находившиеся в задней части кабины и не знавшие, что дирижабль статически уравновешен, без приказа выбросили четыре канистры с бензином, стоящие около них. Нобиле отругал их за бессмысленное сокращение балласта и потерю топлива. Дрейфуя, дирижабль стал набирать высоту. Решили подняться над туманом и по солнцу определить свое местоположение. Оказалось, что руль заклинило из-за льда. После устранения неисправности снова запустили два мотора и легли на курс.

Несколько минут летели над слоем тумана, надеясь увидеть снежные вершины Шпицбергена, но напрасно. Снизились до 300 м. Приняли радиопеленг с «Читта ди Милано», стоявшего в Кингсбее, и приблизительно определили свое местоположение.

К этому времени ветер ослаб, и запускать третий двигатель не было необходимости. На борту установился полный порядок. За направлением следил Мальмгрен, которому Цаппи иногда давал указания. Чечони стоял у руля высоты. Рядом с ним находился Трояни, наблюдавший за газовыми манометрами и воздушными клапанами. В задней части рубки вместе с Нобиле у штурманского стола находились Мариано и Вильери.

Бегоунок вел свои наблюдения. Понтремоли и Лаго продолжали спать.

Вдруг корабль отяжелел и сильно осел на корму. Скорость снижения дошла до полуметра в секунду. Нобиле запустил третий двигатель и увеличил обороты остальных, надеясь с помощью аэродинамической силы корпуса парировать уменьшение аэростатической силы. Он послал Александрины проверить, закрыты ли газовые клапаны, которые недавно открывали. В этот момент им руководило прежде всего желание сохранить на борту дисциплину. Данная обстановка требовала быстрого выполнения приказаний.

Дирижабль продолжал стремительно снижаться. Нобиле понял, что падения на лед не избежать. Чтобы ослабить его последствия, он приказал во избежание пожара остановить моторы и сбросить балласт в виде цепи свинцовых шаров весом в 300 кг. Последнее сделать не удалось, и дирижабль ударился о лед сперва задней моторной гондолой, а затем рубкой управления. Балластная цепь застряла в торосах и оторвала рубку от кили дирижабля.

Вот как описал это Нобиле: «Те последние ужасные мгновения навсегда остались в моей памяти. Едва я встал около рулей между Мальмгреном и Цаппи, как увидел, что Мальмгрен вдруг бросил руль, повернув ко мне ошеломленное лицо. Инстинктивно я схватился за руль, надеясь, если это возможно, направить дирижабль на снежное поле, чтобы смягчить удар. Слишком поздно. Лед уже был в нескольких метрах от рубки. Я видел растущие, стремительно приближающиеся массы льда. Мгновение спустя мы стукнулись о поверхность. Раздался ужасающий треск. Я ощутил удар о голову. Почувствовал себя сплюснутым, раздавленным. Ясно, без всякой боли ощутил, что несколько костей у меня сломано. Затем что-то свалилось сверху и меня выбросило наружу вниз головой. Инстинктивно я закрыл глаза и в полном сознании равнодушно подумал: „Все кончено!“» [2, с. 138].

Эта катастрофа произошла 25 мая в 10 ч 33 м, когда «Италия» находилась примерно в 100 км от северных берегов Северо-Восточной Земли. Через два часа они могли бы долететь до своей базы в Кингсбее.

От удара кабина, в которой находились 9 человек, и задняя мотогондолой с механиком оторвались от дири-



Умберто Нобиле с Титиной.

жабля и остались на льду. Облегченный неуправляемый дирижабль был унесен ветром вместе с шестью членами экспедиции, почти всем снаряжением и удовольствием.

Когда Нобиле очнулся, то увидел себя лежащим на льду посредине нагромождения торосов, простиравшихся до самого горизонта. Вокруг на белом снегу были разбросаны обломки кабины. Слева в небе летел дирижабль с дифферентом на корму. Там, где находилась рубка управления, зияла страшная брешь. Из нее торчали обрывки ткани, куски металлической арматуры и веревки. На оболочке уже было

несколько складок. На борту израненного, изувеченного корабля виднелась черная надпись: «Италия». Нобиле следил за дирижаблем, пока его не поглотил туман. Возле себя он обнаружил Титину, которая была цела и невредима. Маленькая собачка (фокстерьер) была его неразлучной спутницей в полярных полетах, своего рода талисманом.

Вдруг он услышал голос: «Где генерал?». Это был Мариано, разыскивавший командира и товарищей. Бегоунок, Вильери, Бьяджи, Цаппи и Трояни были живы и невредимы. У Мальмгрена была сломана рука, Чечони сильно повредил ногу. «У Нобиле, — по свидетельству Бегоунка, — были сломаны голень и рука в запястье, лицо было залито кровью, сочившейся из рваной раны на голове. Он тяжело дышал, и ему казалось, что минуты его жизни сочтены!» [5, с. 32]. Сам Нобиле позднее вспоминал: «Я был спокоен, сознание оставалось ясным. Однако теперь я почувствовал всю тяжесть ран, особенно теснило грудь. Дышал с трудом. Подумал, что у меня отбиты все внутренности, и полагал, что конец мой близок. Это меня радовало — я хотя бы не увижу отчаяние и медленную агонию своих товарищей» [2, с. 139].

Через 20 минут после падения на лед на горизонте в восточном направлении они увидели тонкий столб дыма и поняли, что дирижабль сгорел, а вместе с ним и шесть их товарищей — Александрини, Ардуино, Каратти, Чокка, Понтремоли и Лаго.

Оставшимся 9 человекам не было никакой надежды на спасение. Они оказались в ледяной пустыне почти без снаряжения и продовольствия. Нобиле посмотрел на своих товарищей с тоской и печально сказал: «Надо покориться, но не давайте отчаянию овладеть вами».

Вдруг он ощутил сильное волнение. Все перевернулось в нем. Что-то сильнее мысли о приближавшейся смерти поднялось из глубины души и из раненой груди вырвался крик: «Да здравствует Италия!». Товарищи поддержали его. Этот возглас разнесся над безмолвной пустыней, выражая чувства смелых людей, дважды достигших Северного полюса, но теперь оказавшихся беспомощными на этом безжалостном льду. Это был также последний привет их товарищам, унесенным дирижаблем, и Помелле, погибшему при ударе о лед.

Итак, девять членов экспедиции, которые находились в кабине, оказались на льду Арктики. Эта маленькая горстка отважных людей начала борьбу за выживание.

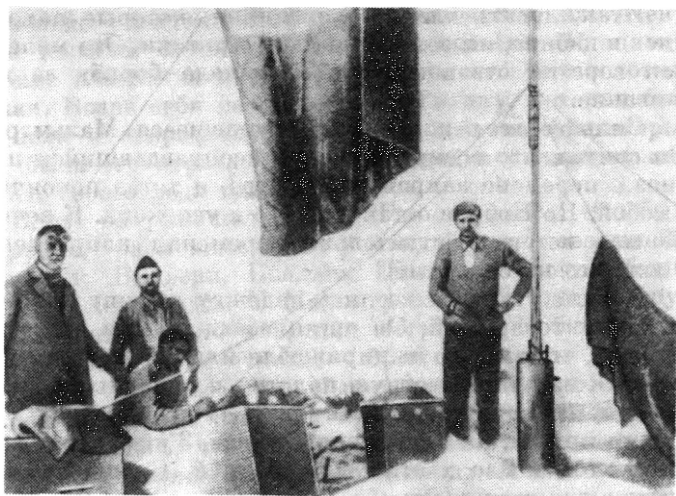
Сильнее всех переживал случившееся Мальмгрен. Он считал, что всему виной его неоправдавшийся прогноз о перемене направления ветра, и хотел покончить с собой. Но Нобиле остановил его и успокоил. К вечеру 25 мая ветер действительно переменял направление с южного на северный.

Нобиле старался вселить надежду в душу каждого из своих товарищей. Он организовал поиски всего полезного, что выпало из дирижабля или осталось в кабине. Они нашли 4-местную палатку и спальный мешок, 71 кг пеммикана (сушеного мяса), 41 кг шоколада, 9 кг сухого молока, 3 кг сливочного масла, 3 кг сахара. Этих продуктов могло хватить на 45 дней. С большой радостью для всех среди обломков кабины Бьяджи нашел запасную коротковолновую радиостанцию. Правда, ее пришлось основательно ремонтировать и налаживать, но она стала единственным мостом, связавшим потерпевших катастрофу с остальным миром. Были найдены и инструменты, необходимые для определения географических координат. Первоначальные координаты нобилевцев: $81^{\circ}14'$ с. ш. и $25^{\circ}25'$ в. д.

«Обживать» Север они начали с того, что на остов гондолы натянули палатку, а чтобы она была лучше видна на снегу, ее облили красной краской. Поэтому нобилевскую палатку назвали «Красной палаткой». В полете этой краской заполняли стеклянные шары, сбрасываемые с летящего дирижабля. Когда они разбивались о лед, образовывалась красная клякса, и по времени падения шара определялась высота полета.

Питьевую воду добывали путем подогревания льда на костре. Стали варить суп из пеммикана. Через пять суток после катастрофы Мальмгрену удалось из пистолета убить белого медведя, подошедшего к их лагерю. Это увеличило их пищевые запасы на 200 кг мяса.

Катастрофа дирижабля «Италия» всколыхнула весь мир, который с напряженным вниманием стал следить за всеми перипетиями по спасению обитателей «Красной палатки». Об этой эпопее было написано более 200 книг. Их авторами стали непосредственные участники экспедиции — Нобиле, Вильери, Бегоунк, Бьяд-



*Чешский ученый Бегоунок, радист Бьяджи,
штурман Вильери и инженер Трояни
у «Красной палатки».*

жи и Трояни, а также руководитель спасательной экспедиции на ледоколе «Красин» Р. Л. Самойлович и многие другие [см. 1—43].

Как уже отмечалось, прогноз погоды Мальмгрена оправдался с опозданием на одни сутки. Ветер стал северо-западным, и ледяное поле, на котором находились нобилевцы, стало относить к юго-востоку. Радист долго не мог наладить связь. Наконец радиосигналы итальянского базового судна «Читта ди Милано» он начал принимать, а его не слышали. Поэтому нобилевцев собирались искать совсем не там, где они находились.

Позднее, когда Нобиле доставили на судно «Читта ди Милано», он поинтересовался у капитана Романьи, почему в течение первых двенадцати дней после катастрофы он не выходил на связь с его экипажем. Тот ответил, что последняя связь с «Италией» была 25 мая в 10 ч 30 м. Потом радио «Италии» внезапно умолкло. Поскольку на базе было известно, что на дирижабле, кроме основного, был еще запасной радиопередатчик, то молчание объясняли возможной гибелью радиста Бьяджи или даже всего дирижабля. В этом все были

настолько твердо убеждены, что когда 29 мая в обрывке радиосообщения прозвучало слово «Италия», никто не поверил, что это сигнал от Нобиле.

Нобиле расценил это как беспечность и полное безразличие к судьбе своих соотечественников.

Дело сдвинулось с места после 3 июня, когда советский радиолюбитель Шмидт из села Вознесения Вохмы Двинской губернии (ныне Архангельской области) услышал передатчик «Красной палатки» и сообщил властям ее координаты. В Москве при Осоавиахиме был создан комитет спасения экипажа «Италии». 7 июня в итальянских газетах появилось сообщение пресс-центра советского посольства в Риме о координатах «Красной палатки». Буквально на следующий день установилась связь палатки с «Читта ди Милано». Бегоунок вспоминал: «Странно, — мрачно сказал Нобиле, — достаточно было тревоги, поднятой русским радиолюбителем, как „Читта ди Милано“ сразу нас услышал!» [5, с. 109]. В результате были организованы спасательные экспедиции на кораблях «Хобби» и «Браганца», а также на самолетах, снаряженных в Италии и Швеции. Однако поскольку палатка находилась на дрейфующем льду и ее положение постоянно менялось, без сведений о дрейфе «Красной палатки» ее найти не могли.

К этому времени в лагере Нобиле осталось только 6 человек. Через несколько дней после катастрофы, когда еще никак не могли наладить связь с внешним миром, Цаппи и Мариано приняли решение идти пешком к земле, чтобы вызвать помощь для остальных. Несмотря на большую руку, Мальмгрен как испытанный полярник решил сопровождать неопытных южан. Радист Бьяджи также хотел идти с ними. Но тогда Мальмгрен отказался от своих намерений. «Я бы никогда не мог вернуться в Швецию и признаться в том, что, уходя, взял с собой человека, на которого остающиеся возлагали всю надежду на спасение» [2, с. 121]. Бьяджи понял свой долг и остался.

Нобиле не препятствовал их уходу. Более того, он считал, что уходить могут все желающие. Он один останется с раненым Чечони. Пусть только оставят им немного продуктов. Будучи по существу неопытным полярником, он не остановил их и напрасно, так как без саней, собак и лодок идти пешком по дрейфующим

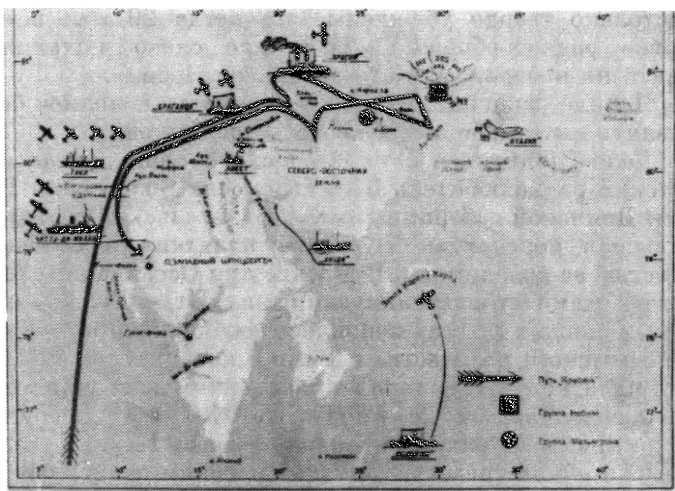


Схема операций по спасению экипажа «Италии».

льдам было очень трудно и весьма опасно. Поход этот закончился трагично — погиб прекрасный человек Финн Мальмгрэн, которого в Швеции ждала невеста. Если бы капитан Романья своевременно дал в эфир сообщение для пострадавших, то Мальмгрэн не повел бы двух своих итальянских товарищей через льды и не погиб бы!

С уходом троих товарищей разрешился вопрос, мучивший всех последние трое суток — отпускать или не отпускать их. Это проблема держала всех в мучительном напряжении. Беспрестанно возникавшие споры между желавшими уйти и остававшимися, нетерпение одних и недовольство других — все это создавало в лагере нервную обстановку, усугублявшую постоянную тревогу по поводу непрекращавшегося дрейфа и молчания радио.

Расставание с товарищами Нобиле пережил не легко. Но после их ухода обстановка в лагере нормализовалась, и он полностью взял руководство оставшейся группой в свои руки. С того дня он стал для них не столько начальником, сколько отцом. Все сплотились вокруг него, зажили одной семьей. Все их интересы и разговоры сводились к вопросу о расстоянии до островов Фойн и Брок, к которым время от времени ветер

прибивал их ледяное поле. Иногда до них оставалось 4—5 миль. Когда отчетливо видели остров Фойн, все веселели. Когда он исчезал из вида, ими овладевал пессимизм. С островов прилетали чайки, и пленники Арктики чувствовали себя не так одиноко. У полыньи они иногда видели тюленей. Несколько раз в их лагерь наведывался белый медведь. Их существование оживляла и веселая собачка Титина.

С 3 по 6 июня ветер стал относить их на юго-восток. Острова скрылись из виду. Все приуныли и начали нервничать. Нобиле старался их приободрить. Однако не все его товарищи переносили выпавшие на них испытания так спокойно, как он. Нобиле сумел заранее подготовиться к любому исходу, но старался внушить своим товарищам высокое чувство выполненного ими долга. Он убеждал их в большой значимости их экспедиции, а также в том, что, пролетев 134 часа над полярным куполом и почти исключительно над неисследованными районами, они собрали колоссальный научный материал, большая часть которого спасена. Соотечественники должны гордиться их делами и быть благодарны всем членам экспедиции за выполненное ими благородное дело. Слова Нобиле действовали умиротворяюще.

Как правило, только половина обитателей «Красной палатки» отдыхала. Остальные трое по очереди несли дежурство, так как лед таял и крошился под напором ветра. Они трижды меняли место палатки. В очередной раз приблизившись к какому-то острову, Нобиле предложил отослать к нему четверых здоровых людей и остаться на льдине вдвоем с Чечони. Но Бегоунок ответил на такое предложение: «Я прибыл сюда с Вами и только с Вами уйду отсюда!» Об этом ответе Бегоунка, как и о всем его поведении на льдине, у Нобиле остались самые теплые воспоминания. В трудные минуты Бегоунок сохранял исключительное самообладание и невозмутимое спокойствие. Полуголодный, почти босой, вечно с грязными прокопченными руками, так как готовил пищу, он не забывал о своих приборах. Разыскав их и приведя в порядок, он возобновил наблюдения.

В поисках «Красной палатки» стали вылетать норвежские, шведские и итальянские самолеты. Обитатели ледяного лагеря стали готовиться их встречать. Не-

далеко от палатки нашли площадку, пригодную для приема легкого самолета. Нобиле оживился и сразу сделал ряд дельных распоряжений. Из карт, используя их обратную сторону, с помощью той же красной краски были изготовлены флаги. Их развесили вокруг палатки. Кроме того, зажигали дымный костер. Однако попытки оказать им помощь Нобиле казались слишком медлительными и нерешительными. Он телеграфировал, чтобы все спасатели руководствовались советами Амундсена. Бегоунек же считал, что обитатели «Красной палатки» не имели права требовать, чтобы летчики и другие спасатели из-за них подвергались смертельному риску.

После удачного полета на «Норвегии» в 1926 г. через Северный полюс Амундсен объявил о завершении своих полярных путешествий. Однако, узнав об исчезновении «Италии», он сразу же вызвался возглавить спасательную экспедицию. Но, зная его неприязнь к Нобиле, норвежское руководство поручило эту операцию Рисер-Ларсену. Уязвленный Амундсен решил организовать самостоятельную экспедицию. Из-за отсутствия средств на большой гидросамолет «Дорнье Валь» пришлось использовать поплавковый гидросамолет «Латам-47», предоставленный ему французским правительством.

Перед вылетом Амундсен дал интервью для печати: «Необходимо действовать без промедления. Только тот, кто, как я, провел три недели среди льдов, может понять, что это значит и что помощь в таких случаях никогда не бывает слишком быстрой. Существует чувство солидарности, которое должно объединять людей, особенно тех, кто рискует жизнью для науки. Перед этим чувством наши личные разногласия должны исчезнуть. Все, что омрачало наши личные отношения с генералом Нобиле, должно быть забыто. Сегодня я знаю только одно: генерал Нобиле и его товарищи в опасности и необходимо сделать все возможное, чтобы спасти их!» [9, с. 122]. Готовность Амундсена принять участие в спасательных операциях была встречена всеми с энтузиазмом и глубокой признательностью.

18 июня в 14 ч Амундсен с пятью членами экипажа вылетел на поиски Нобиле, не сообщив никому о своих планах. Последняя радиограмма от них была принята 18 ч 45 м, когда они летели в густом тумане вблизи

острова Медвежий. Великий полярный исследователь и пять его спутников исчезли в просторах Баренцева моря, и 18 июня стало траурной датой в истории спасения экипажа «Италии». В это же время к полету на Шпицберген были готовы еще два гидросамолета. Но из-за желания быть первым Амундсен не скоординировал свой полет с ними. Трагедия «Латама», последовавшая за катастрофой «Италии», потрясла мир.

В район бедствия Франция послала крейсер, судно рыбоохраны, транспортное и китобойное суда. Норвегия послала туда же свой крейсер и несколько торговых судов. Дания также участвовала в поисках. Все эти суда с помощью норвежских, шведских и французских самолетов обследовали Баренцево море в районе между 70 и 81-й параллелями, нулевым и 30-м меридианом в. д. В поисках принимали участие и итальянские самолеты. Но, к сожалению, все поиски Амундсена были безрезультатны! Лишь 31 августа был найден один из поплавков «Латам-47», а затем его бензобак. Это подтвердило гипотезу о том, что из-за неполадок в моторе самолет Амундсена при посадке на воду ударился о плавающую льдину. От этого у него оторвался поплавок, и самолет затонул в Баренцевом море, недалеко от острова Медвежий. Таким образом, опасения Амундсена по поводу ненадежности самолета для использования его в Арктике, к сожалению, полностью оправдались.

Бегоунек писал по этому поводу: «Гибель Амундсена явилась славным завершением его жизни, с которой связаны замечательные успехи в истории полярных открытий. Он пожертвовал собой, чтобы помочь экспедиции, руководимой человеком, которого он своим недружелюбным отношением в свое время обидел больше, чем кого-либо из людей, встретившихся на его бурном жизненном пути» [5, с. 233].

В своих воспоминаниях Нобиле, конечно, не обошел молчанием благородный порыв и трагический конец знаменитого полярника. Он писал: «Амундсен периода „Латама“, ринувшийся спасти потерпевший крушение экипаж „Италии“, перечеркнул для себя и для меня ту скверную главу своей книги» [1, с. 117].

Позднее в своей книге [2, с. 162] Нобиле справедливо указывал на индивидуализм и самоуверенность Амундсена. Если Амундсен собирался на «Латаме»

лететь из Тромсе прямо в лагерь нобилевцев, то у него не было никаких шансов на успех. Ведь он не знал, куда дрейф отнесет «Красную палатку».

К сожалению, Амундсен вообще слабо разбирался в воздушной навигации. Он доказал это еще в 1923 г. своим безрассудным проектом пересечь полярную шапку от Аляски до Шпицбергена на «Фоккере» и подтвердил это неудавшейся экспедицией на «Дорнье Валь» в 1925 г. Однако он был большим знатоком по проведению полярных экспедиций на собачьих упряжках. Он смог бы помочь нобилевцам, если бы, прибыв в Кингсбей и договорившись с итальянцами, предпринял бы такую экспедицию с северных берегов Северо-Восточной Земли. При помощи самолета, пилотируемого Гильбо или Рисер-Ларсеном, они могли бы получать данные о перемещениях «Красной палатки» и благополучно спасти экипаж «Италии» или хотя бы доставить снаряжение и продовольствие в их лагерь. «Такая экспедиция, — писал Нобиле, — без сомнения достигла бы цели и спасла потерпевших бедствие. Какой это был бы триумф для знаменитого исследователя» [2, с. 162].

Тем временем летчики безуспешно продолжали поиски «Красной палатки». Только 20 июня благодаря радиосигналам из палатки итальянским летчикам во главе с Маддалиной на гидросамолете S-55 впервые удалось обнаружить палатку и сбросить питание. 22 июня к палатке прилетели уже два гидросамолета, причем вторым управлял летчик Пенцо. Делая виражи над ней и готовясь сбросить груз, самолеты спустились так низко, что нобилевцы могли видеть летчиков. В кабине самолетов они увидели также кинооператора, который крутил ручку кинокамеры. Это очень удивило Нобиле. Все обитатели «Красной палатки», оборванные, грязные, с незажившими ранами, высыпали на лед. Все это время они с тревогой и нетерпением ждали вестей с земли, а также необходимое им продовольствие, одежду, медикаменты. И вот, желанный груз наконец прибыл! Они подбирали его с криками радости. «Мы были как нищие, ожидающие куска хлеба у дверей богача. Наконец этот кусок, о котором мечтали в течение долгих четырех недель, нам дали. Мы были опьянены радостью, и сердца переполнялись благодарностью к славным летчикам, пролетавшим над нами. Но к ра-

дости примешивалась и горькая печаль от сознания беспомощного положения» [2, с. 164].

В эти же дни были предприняты две попытки добраться до пострадавших по суше. 18 июня с судна «Браганцы» на мыс Северный высадились группа в составе: итальянского капитана Сора, каюра голландца Ван-Донгена и проводника шпицбергенца Варминга с двумя санями и девятью собаками. Главной целью этой экспедиции был поиск группы Мариано. Если по суше они продвигались быстро, то движение между островами по паковым и подвижным льдам оказалось очень трудным и опасным. Когда они добрались до острова Фойн — своей ближайшей цели, у них пало больше половины собак, заболел Варминг и его пришлось оставить на острове с большей частью продовольствия. Сора и Ван-Донген были в таком состоянии, что, даже найдя группу Мариано, они ничем не смогли бы ей помочь. Только по счастливой случайности их потом обнаружил ледокол «Красин» и спасли шведские летчики.

22 июня на тот же мыс Северный с «Браганцы» высадились вторая сухопутная экспедиция с десятью собаками и санями, в которую входили: погонщик Тан-дберг, проводник Нойс и итальянцы Альбертини и Маттеода. За 14 дней они прошли 389 км на санях и 45 км на лыжах. Был найден член первой экспедиции Варминг. Но нобилевцев они не нашли.

23 июня на найденную ранее посадочную площадку возле «Красной палатки» сел маленький шведский самолет «Фоккер». Летчик лейтенант Лундборг заявил, что у него приказ вывезти первым Нобиле, чтобы генерал помог правильно организовать поиски остальных групп пострадавших. Вначале Нобиле категорически отказался и требовал, чтобы сначала вывезли раненого Чечони, больного снежной болезнью Бегоунека и больного Трояни. Но Лундборг отказался брать Чечони, объяснив это тем, что тот очень грузный человек, а на борту был еще наблюдатель. Кроме того, летчик их успокоил — стоит хорошая погода и за белую ночь он всех перевезет на шведскую базу. Нобиле стал советоваться со своими товарищами. Все уговаривали его лететь первым. Под общим давлением он согласился и совершил опрометчивый поступок. «Тогда я решил-ся, — писал Нобиле. — Мне не легко далось решение. Мне труднее было решиться на то, чтобы лететь, не-

жели, чтобы остаться. Но я убедил себя, что мой прямой долг послушаться Лундборга, утверждавшего, что меня ждут для организации поисков двух других групп, и я не мог взять на себя ответственность отказаться от этого. Я должен был лететь» [2, с. 173]. Вильери остался за старшего. Бегоунок с Трояни потом жалели, что не отговорили Нобиле от этого опрометчивого поступка. В своей книге Бегоунок писал: «На „Большой земле“ люди, рассуждающие трезво и логично, справедливо порицали Нобиле. Если Лундборг был уверен, что за две ночи перевезет всех, то не было смысла лететь первым Нобиле. Можно было взять первым больного Трояни. Если же, наоборот, Лундборг, как опытный летчик предвидел затруднения и не имел полной уверенности, что перевезет всех, то долгом начальника экспедиции было остаться на льдине до окончания спасательной операции» [5, с. 186]. Но эта мысль пришла позже. Потом и Лундборг жалел, что своей настойчивостью доставил Нобиле невероятно тяжелые минуты и, быть может, испортил ему всю жизнь. Ведь официального письменного приказа о вывозе Нобиле первым не было! Не исключено, что фашистское руководство и капитан «Читта ди Милано» Романья сознательно спровоцировали Нобиле на этот поступок.

В то время Нобиле был уже очень слаб. К самолету ему помогал идти сперва Бегоунок, а затем его несли на руках. Для того, чтобы его товарищам было полегче, он снял всю теплую одежду и в полете страдал от холода. Через час с небольшим они уже приземлились на острове Русском, где в палаточном лагере шведских летчиков Нобиле окружили вниманием и заботой. Их командир Торнберг сказал: «Я счастлив, что Вы здесь. Это было необходимо. До сих пор мы сталкивались с большими трудностями. С Вами дела пойдут лучше! Мы сможем продолжить поиски группы Мариано и начать разыскивать дирижабль. Ваше присутствие это облегчит» [2, с. 175]. Нобиле слушал рассеянно. Все его мысли были устремлены к пятерым товарищам, оставшимся на льду. Они ждали возвращения Лундборга. Много лет спустя летчик воссоздал эти события в своих воспоминаниях: «Я подошел к генералу и сказал, что готов лететь на льдину. Он был немногословен. Все, что он говорил, было лишь слабым отражением овладевших им чувств. Его большие глаза смотрели на меня с надеждой и при-

знательностью. Он сказал: „Когда я увижу здесь, рядом со мной, всех моих товарищей, которые ждут сейчас на льдине, и Вас, наступит счастливейший момент в моей жизни!“» [там же].

Однако при вторичном приземлении на льдину в ту же ночь «Фоккер» Лундборга из-за отказавшего мотора зарылся лыжей в снег и скапотировал. Отважный шведский летчик сам стал пленником «Красной палатки»!

В это время Нобиле гидросамолетом доставили в бухту Вирго, куда прибыл базовый пароход «Читта ди Милано». Его на руках бережно перенесли на борт и доставили на корабль под приветственные крики экипажа. Кто-то плакал, кто-то пытался его поцеловать. Но даже такая сердечная встреча не могла смягчить смертельную тоску Нобиле. Его перенесли в каюту. Об этом моменте он писал: «Я искоса взглянул в зеркало впервые за 34 дня: вид был ужасный, неузнаваемый. Жесткая длинная щетина сероватого цвета закрывала лицо. Я весь зарос отвратительной грязью, ощутил зловонье, исходящее от моей одежды, всю мерзость, которая накопилась за те дни, которые мы были похоронены во льдах!» [2, с. 178]. В тех же тонах писал и Бегоунк: «Когда Нобиле доставили на итальянский корабль, его восторженно встретили как несчастного больного. Казалось, что за пять недель он постарел на 20 лет! Это уже не был блестящий генерал, теперь он вызывал только сочувствие» [5, с. 249].

Совершенно иначе встретил его капитан Романья. Едва Нобиле был перенесен в каюту, как появился Романья и заявил, что генерала могут осудить за его возвращение первым. Этот человек относился к Нобиле с нескрываемой неприязнью. Нобиле не давали общаться с другими. У дверей его каюты поставили даже часового якобы для охраны покоя генерала. Его корреспонденция подвергалась строгой цензуре. Итальянское руководство всячески препятствовало участию Нобиле в спасательных операциях, тем самым он был лишен главного, ради чего его спасли первым. Итальянские летчики получили приказ в поисках нобилевцев не подвергать себя опасности, в результате мощная авиация Муссолини проявила свою полную беспомощность. Таким образом, Нобиле оказался в опале и был полностью во власти своего бывшего подчиненного Романьи, который воспрепятствовал даже желанию Ноби-

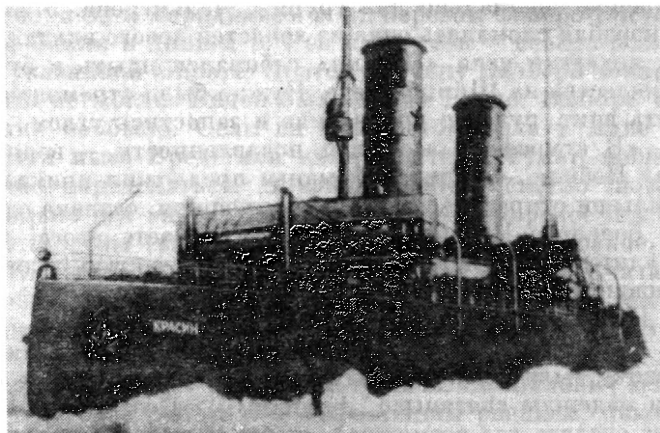
ле пересесть на «Красин» якобы из-за того, что «Читта ди Милано» не смогла подойти к ледоколу.

Тем временем льдина, на которой находилась «Красная палатка», с каждым днем подтаивала все больше и больше. Лундборг предложил идти пешком по льду. Земля была уже видна. Возникли споры. Вильери, как военный человек и старший группы, не поддавался на уговоры и не разрешил покидать «Красную палатку». 5 июля над ними появились шведские самолеты, проверявшие состояние льдов. В час ночи 6 июля прилетел миниатюрный самолет «Мот» на лыжах. Он сел на льдину и вывез Лундборга. Но вторично садиться на льдину для вывоза хотя бы еще одного человека шведские летчики не решились. Итак, в «Красной палатке» осталось пять человек.

В СССР к полету дирижабля «Италия» сначала отнеслись весьма сдержано, потому что правительство Италии вознамерилось аннексировать Землю Франца-Иосифа на том основании, что она была открыта австро-венгерской экспедицией Войпрехта и Пайера, которая снаряжалась в Триесте. А так как этот город отошел к Италии, то она имеет право претендовать на эти земли.

Но после катастрофы дирижабля «Италия» Советский Союз активно включился в международные поисковые операции по спасению нобилевцев, о чем итальянская печать вначале даже умалчивала. Как уже говорилось, при Осоавиахиме был создан комитет, который 5 июня принял решение организовать под руководством профессора В. Ю. Визе спасательную экспедицию на ледокольном пароходе «Малыгин» и направить его к Северо-Восточной Земле. Вторую экспедицию на самом мощном в то время ледоколе «Красин» возглавил директор Института Арктики профессор Р. Л. Самойлович. Она направилась к Шпицбергену. Каждый из этих кораблей имел по одному трехмоторному самолету «Юнкерс» на лыжном шасси. На «Малыгине» командиром самолета был летчик М. С. Бабушкин, а на «Красине» — Б. Г. Чухновский. Это были лучшие полярные летчики тех лет. Кроме того, к поискам привлекались также два советских судна «Седов» и «Персей».

Известие о русских экспедициях обнадеживало обитателей «Красной палатки». «Малыгин» вышел из Архангельска 12 июня, вошел в Баренцево море и собирался пройти как можно дальше на север вдоль 30-го



Советский ледокол «Красин».

восточного меридиана. 20 июня он был блокирован льдами недалеко от острова Надежды, в 400 км от острова Фойн. Для того чтобы «Юнкерс-13» мог долететь до «Красной палатки», решили основать временную базу на Земле Короля Карла в 200 км от «Красной палатки». М. С. Бабушкин приземлился у мыса Альтмана на самом западном острове архипелага и устроил там бензохранилище. 25 июня он вернулся на «Малыгин». Через три дня Бабушкин с механиком и радистом снова вылетел к о. Фойн в поисках нобилевцев. Но прошло 5 дней, они не вернулись и не подали о себе вестей. Лишь 4 июля Бабушкин вернулся на «Малыгин». Из-за тумана и дрейфа корабля со льдами его еле нашли.

Ледокол «Красин» вышел из Ленинграда 16 июня. Его экипаж напутствовал 82-летний президент АН СССР А. П. Карпинский. Из Бергена в Норвегии он вышел на Шпицберген в ночь с 23 на 24 июня. Провожавшие его норвежцы кричали: «Спасите Амундсена! Верните нам Амундсена!» Но спасти Амундсена было уже поздно. «Красин» шел спасать нобилевцев.

Быстрое продвижение «Красина» вдоль западных, а затем северных берегов Шпицбергена пробудили большие надежды у итальянцев. Но ледовая обстановка ухудшилась. Между мысами Северный и Платена ледокол был зажат льдами, и ему пришлось вернуться назад. Время от времени он подавал сигналы корабельной

сиреной специально для группы Мальмгрена. 3 июля у корабля сломалась одна из лопастей левого винта. Из-за нехватки угля «Красин» собирался плыть в бухту Рождества на Шпицбергене. Нужно было отремонтировать винт, рулевое управление и запастись углем.

«В атмосфере всеобщей подавленности, — вспоминал Нобиле, — капитан Романья предложил приказать Вильери отправиться к островам пешком, оставив одного больного Чечони! . . . „Вы не сделаете этого! Вас осудит весь цивилизованный мир!“ К счастью, к этому ужасному решению больше не возвращались» [2, с. 193].

В радиопереговорах Нобиле настоял, чтобы Самойловичу была послана следующая телеграмма: «Все наши надежды связаны с „Красиным“. Поэтому просим Вас сделать все возможное, чтобы скорее добраться до палатки». Из Москвы пришли запрошенные Самойловичем четкие указания — не отступать, использовать самолет, продолжать спасательные работы до остатка топлива на обратный путь. С «Красина» самолет спустили на лед и стали готовить к полету. 10 июля Чухновский со Страубе вылетел с запасами еды, одежды и с письмом на итальянском языке, в котором было написано: «Борт „Красина“, 9 июля 1928 г. От имени Русского комитета по спасению экспедиции Нобиле и от экипажа ледокола „Красин“ летчик Чухновский счастлив передать Вам, авиаторам „Италии“, самый сердечный привет. Чухновский, пилотирующий трехмоторный „Юнкерс“, оборудованный лыжами, попытается приземлиться неподалеку от лагеря, когда погодные условия это позволят. Поэтому прошу членов группы Вильери с помощью прилагаемых здесь знаков указать наиболее удобное место для посадки, учитывая размеры площадки и толщину льда» [2, с. 180].

Однако письмо не дошло до адресата. С самолета радиовали: «Лагеря не нашли», «Возвращаемся обратно» и наконец: «Не можем подойти к „Красину“ из-за тумана. Видели группу Мальмгрена. Ищем посадку в районе Семи островов». Ночью 11 июля пришла подробная радиограмма: «Мальмгрен обнаружен на широте 80°42' и 25°45' в. д. На небольшом высоком острокопечном торосе между весьма разреженным льдом двое стояли с флагами. Третий лежал навзничь. Сделали над ними 5 кругов. Совершенно чистая вода ограничена

80°40' и 30-м меридианом в. д., берегом Северо-Восточной Земли и линией о. Реп на восток — северо-восток по указанной широте. Поэтому группу Вильери обнаружить не могли. Виден был только Вреде. Выбора посадки не было. Сели на торосистом поле в миле от берега мыса Вреде или мыса Платена. Туман мешает точно определиться. В конце пробега снесло шасси. Сломано два винта. Самолет годен под морское шасси. Все здоровы (на самом деле Чухновский был ранен, — Б. Б.). Запасы продовольствия на две недели. Считаем необходимым „Красину“ срочно идти спасать Мальмгрена!» Узнав об этом, Нобиле радировал: «Целую Чухновского!».

На «Красине» не спали в ту ночь. Самойлович вспоминал: «Все работали с величайшим рвением, никому не хотелось хотя бы на один момент задержать выход корабля!» [6, с. 139]. 11 июля «Красин» снялся с якоря и, несмотря на аварии и недостаток топлива, двинулся вперед, к месту, указанному Чухновским. Утром 12 июля ледакол подошел к нему. Нарушая тишину ледяной пустыни сигналами сирены, «Красин» прокладывал себе путь среди огромных ледяных глыб. Весь экипаж, кроме вахтенных, собрался на палубе и напряженно вглядывался в ледяные поля. Самойлович даже назначил премию тому, кто первым заметит потерпевших. Наконец, вахтенный штурман воскликнул: «Человек! Вижу человека. Он размахивает руками!» Джудиччи, специально приглашенный на «Красин» итальянец, писал: «Это был высокий человек с почти черным лицом, обожженным солнцем, с всклокоченной бородой и длинными спутанными волосами. Вид его был воплощением крайнего бедствия». Другой, лежавший на снегу, делал тщетные усилия, чтобы приподняться. Третьего человека не было. За него Чухновский мог принять расстеленную на льду одежду. Так были спасены Мариано и Цаппи. Самойлович радировал Нобиле: «Команданте Цаппи и команданте Мариано — на борту „Красина“. Мальмгрэн умер месяц назад. Идем к группе Вильери. Просьба сообщить их место» [там же].

Гибель Мальмгрена осталась загадкой. Его спутники Цаппи и Мариано заявили, что через несколько дней после выхода из «Красной палатки» Мальмгрэн так ослаб, что отказался идти дальше. Он отдал им свои вещи и просил оставить его одного, что они и сделали.

Они оставили в ледяной пустыне того, кто пошел ради них! Такой поступок не совместим с общечеловеческой моралью и гуманностью.

Получив последнее сообщение от Самойловича, Нобиле убедил капитана Романья отменить все радиопередачи с «Читта ди Милано». Необходимо было все время следить за движением «Красина» и корректировать его. На связь с палаткой выходили через каждый час. В 16 ч 55 м «Красная палатка» радировала: «Видим „Красина“ в 10 км юго-западнее от нас». Ледокол прошел мимо палатки, не заметив ее. Нобиле сообщил об этом «Красину», и ледокол исправил свой курс. В 20 ч красинцы увидели большой столб дыма, поднимавшийся над ледяной площадкой, где приземлился Лундборг и где теперь находилась «Красная палатка». Через 30 мин «Красин» остановился в 100 м от нее. Многие сошли с корабля, чтобы помочь потерпевшим катастрофу. Уже в 20 ч 45 м Вильери, Бегоунек, Трояни, Чечони и Бьяджи поднялись на борт «Красина». Перед этим Бьяджи послал последнюю телеграмму о спасении и с приветом дорогому генералу Нобиле. Вступив на борт «Красина», Вильери снова радировал своему командиру: «Шлю преданный и почтительный поклон!». Трояни просил добавить от себя: «Приношу Вам благодарность, шлю горячий привет и заверения в моей безграничной преданности!» [2, с. 180].

Товарищи Нобиле были уверены, что, покинув льдину первым, он не думал о собственном благополучии, а стремился выполнить свой долг по отношению к ним и другим пострадавшим. Трояни неоднократно утверждал потом: «Это явная ложь говорить или подозревать, что Нобиле первым покинул льдину, чтобы спасти свою шкуру!» [5, с. 271].

О последних днях ледяного плена Бегоунек вспоминал: «Когда я и мои товарищи находились в Арктике, заброшенные среди движущихся льдов, изолированные от всего мира, чувство уверенности и спокойствия наполнило наши сердца, как только мы узнали, что советские ледоколы и самолеты посланы нам на помощь». Когда в палатке стало известно об аварии с винтом и других трудностях «Красина», Бегоунек писал: «. . .русские будут бороться с трудностями до последней возможности, и уж если они к нам не пробьются, то это не удастся никому в мире!» Наконец обитатели «Крас-

ной палатки» слышали сирену «Красина». «Никакая музыка в мире, — писал далее Бегоунок, — не казалась мне такой упоительной, как эти отдаленные звуки судовой сирены. . . Вместе с чувством радости я испытывал большое удовлетворение, что именно русские спасают от неминуемой гибели большую часть уцелевших членов экипажа. Я все время твердо верил в помощь русских» [5, с. 271, 272].

12 июля, узнав о спасении обитателей «Красной палатки», Нобиле прислал Самойловичу радиogramму: «Не знаю, как выразить Вам свои чувства в этот день, когда сердце мое переполнено радостью, вызванной Вашим благородным, великодушным поступком. Могу ли я просить Вас теперь, если это возможно в Ваших условиях, попытаться обнаружить и дирижабль, который должен был упасть в 10—15 милях к востоку от палатки. Наверное, я прошу слишком многого, но надеюсь, что Вы простите меня. Для поиска дирижабля сейчас наилучшие условия. Если отложить его, потом окажется трудно найти то место, где находилась палатка, когда там уже никого не будет» [2, с. 181].

На следующий день пришел ответ от Самойловича: «Сердечно благодарю Вас за любезную телеграмму. Я сделал только то, что должно было быть сделано. Что касается поисков группы, оставшейся на дирижабле, то я полагаю, что без самолетов поиски будут бесполезны. „Красин“ не имеет достаточно угля на три недели, которые необходимы для поисков без самолетов. В таком случае мы должны будем пойти в Адвенбей для погрузки угля и уже после этого вернуться для поисков». Через несколько часов Самойлович опять вышел на связь: «Прошу Вас сообщить, намерены ли Вы начать поиск людей, оставшихся на дирижабле, при помощи гидросамолетов. В таком случае буду ждать на месте, у палатки». На просьбу Нобиле о самолетах Романья ответил, что 12 июля были проведены все подготовительные и ремонтные работы, чтобы на следующий день самолеты могли вылететь в рекогносцировочный полет на поиски оболочки дирижабля, используя присутствие «Красина» у палатки. Но из Рима пришел приказ о немедленном возвращении всех потерпевших бедствие на родину и о запрещении использовать большие самолеты.

Таким образом, судьба людей, унесенных дирижаблем, так и осталась неизвестной. Группу Александрины из шести человек не стали тогда искать, основываясь на том, что обитатели «Красной палатки» через 20 мин после падения видели тонкий столб дыма. К тому же Цаппи, торопившийся поскорее вернуться домой, убеждал всех, что дирижабль вторично ударился о лед и сгорел и все люди погибли.

Однако на это можно возразить следующее. Во-первых, при пожаре кто-нибудь мог спастись. Во-вторых, дым мог быть сигналом, что они приземлились. И наконец дым мог быть арктическим миражем. Недавно в печати промелькнуло сообщение, что на основании синоптических карт того времени и тех мест Арктики, где произошла катастрофа, можно сделать вывод, что неуправляемый дирижабль «Италия» могло отнести к Гренландии. А если исходить из того, что у группы Александрины были большие запасы продуктов и полярного снаряжения, то они могли продержаться очень долго. Романья радировал на «Красин», чтобы спасенных поскорей доставили в Кингсбей на «Читта ди Милано». Так была упущена возможность найти группу Александрины.

Итальянский патруль с «Браганцы» нашел самолет Чухновского, а подошедший «Красин» забрал экипаж, самолет и направился в Кингсбей. Все встречавшиеся с «Красиным» корабли поднимали флаги в знак большого уважения к отважным советским морякам. На «Читта ди Милано» был устроен банкет, на который Нобиле даже не был приглашен! Он хотел остаться на Шпицбергене, чтобы после ремонта «Красина» участвовать в поисках группы Александрины, но это ему не разрешили. Все спасательные группы стали возвращаться на родину. «Красин» ушел последним.

По просьбе родственников и под влиянием общественного мнения все же были предприняты запоздалые поиски пропавшей группы экипажа «Италии». 16 августа «Браганца» с двумя самолетами на борту стала обследовать район между 28 и 31° в. д. и 80°40' с. ш., группу Семи островов, северные берега Северо-Восточной Земли и Большого острова. Туманы, метели и ураганы встретили корабль. Самолеты не удалось использовать. К тому же опоздание на месяц — все это

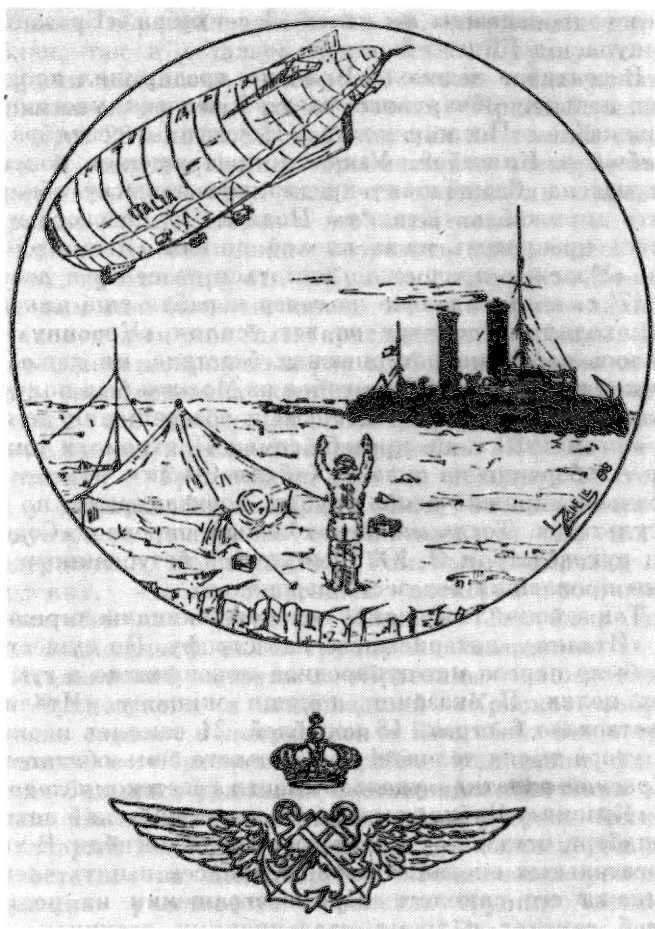
не давало надежды на успех. 3 сентября «Браганца» вернулась в Кингсбей.

В сентябре ледокол «Красин» предпринял последнюю попытку обнаружить следы 6 человек, унесенных дирижаблем. После ремонта в Норвегии 2 сентября он прибыл в Кингсбей. Узнав о прекращении поисков Амундсена, Самойлович предпринял попытку обнаружить дирижабль «Италия». Полеты Чухновского пришлось прекратить из-за плохой погоды. Несмотря на это, «Красин» продолжал двигаться на север и достиг $81^{\circ}47'$ с. ш. Так далеко на север корабли еще никогда не заходили. Несмотря на все усилия, «Красину» не удалось найти ни потерпевших бедствие, ни даже обломков дирижабля. 22 сентября из Москвы был получен приказ о прекращении поисков и возвращении домой.

Летом 1929 г. по просьбе семьи Понтремоли инженер Альбертини на судне «Хаймен-Сукай», а затем на собачьей упряжке искал группу Александрины, но без результатов. Тогда же ледокольный пароход «Седов» под руководством О. Ю. Шмидта вел безуспешные поиски пропавших без вести аэронавтов.

Так закончилась эпопея спасения экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего катастрофу. По существу, это было первое международное мероприятие в гуманитарных целях. В оказании помощи экипажу «Италии» участвовало 6 стран, 18 кораблей, 21 самолет и около полутора тысяч человек! В результате семь обитателей «Красной палатки» удалось спасти советскому ледоколу «Красин», Нобиле вывез со льдины шведский летчик Лундборг, остальные восемь аэронавтов погибли. В ходе спасательных операций погиб Амундсен и пять членов экипажа его самолета. При возвращении на родину погиб самолет с тремя итальянскими летчиками на борту. Таким образом, в связи с катастрофой дирижабля «Италия» погибло 17 человек (десять итальянцев, четыре француза, два норвежца и один швед).

В 1969 г. Нобиле выполнил свою многолетнюю мечту — он открыл в Тромсе (Норвегия) монумент в честь погибших — два крыла, взметнувшихся в небо. На монументе высечены имена 17 героев и белые стихи об их подвигах. В Кингсбее на Шпицбергене также установлен памятник погибшим членам экспедиции и Руало Амундсену.



Итальянская открытка в ознаменование спасения нобилевцев.

Наибольших успехов в спасении нобилевцев добились советские люди. Самоотверженная, целеустремленная работа наших моряков, мастерство и храбрость наших полярных летчиков в значительной степени сумели развеять туман враждебности и недоверия к нашей стране. Сразу значительно возрос международный авторитет Советской России! В газетах и журналах многих стран были опубликованы многочисленные

статьи о советских моряках и фотографии ледокола «Красин».

Интересна история этого корабля. Он был построен в Англии по типу первого в мире линейного ледокола «Ермак» и с 1 января 1917 г. зачислен в Северную флотилию. Самый мощный тогда ледокол был назван именем былинного богатыря «Святогора». В 1917—1918 гг. он обеспечивал проводку и охрану транспортов с военными грузами в Белое море. Во время интервенции вместе с другими судами он был затоплен в Северной Двине, чтобы предотвратить заход вражеских кораблей в Архангельский порт. Оккупанты подняли «Святогор», отремонтировали его и отправили в Англию. В 20-х годах наш торгпред в Англии Л. Б. Красин добился возвращения ледокола Советской России. После смерти Л. Б. Красина в 1926 г. ледокол был назван его именем.

Всемирную известность этот ледокол получил в 1928 г. после спасения нобилевцев. В 1941 г. его ремонтировали в США. К началу Великой Отечественной войны ледокол был в Архангельске. Летом 1942 г. он спас ряд советских торговых судов от уничтожения фашистским линкором «Адмирал Шеер». Ледокол увел их в тяжелые льды пролива Вилькицкого, где они стали недосягаемы для артиллерии немецких военных кораблей.

Всю Отечественную войну «Красин», вооруженный как вспомогательный крейсер, нес боевую вахту, обеспечивая ледовую проводку и противовоздушную оборону караванов судов. В послевоенные годы он активно участвовал в освоении Северного морского пути, оставаясь до конца 50-х годов самым мощным нашим ледоколом. В 1972 г. был построен новый ледокол «Красин», а старый переименовали в «Леонид Красин». Свой трудовой путь ледокол закончил в качестве плавучей базы буровиков «Севморгеология», и до 1989 г. он стоял близ Шпицбергена.

Теперь «Леонид Красин» — наша национальная реликвия. Его судьба навсегда связана с историей освоения Арктики и Севморпути. «Старика» передали С.-Петербургскому отделению Института истории естествознания и техники Российской Академии наук. На его борту создадут историко-научный музей и культурный центр и поставят на Неве на вечную стоянку (*Богополь-*

ская Л. «Красин» будет вечно // *Голос Родины*. 1989. № 27. С. 4, 5.).

За свой подвиг ледокол был награжден Советским правительством только что учрежденным орденом Трудового Красного Знамени.

Каковы же причины катастрофы дирижабля «Италия»? О них было много толков и споров, однако они остались невыясненными.

Чешский ученый Бегоунок, участвовавший в полетах «Италии» и вместе с Нобиле переживший эпопею «Красной палатки», считал [5], что прежде всего существовали следующие объективные причины катастрофы: недостоверность прежних карт этого района Арктики; ошибочность в 5° из-за неучета девиации радиопеленга от базового судна «Читта ди Милано», отчего дирижабль оказался восточнее, чем по штурманским расчетам; неспособность дирижабля полужесткого типа с относительно слабыми моторами успешно бороться с арктическими ветрами, а также отклонение на обратном пути от полюса от намеченного маршрута; Нобиле взял курс не на свою базу, а по 25-му меридиану, надеясь на открытие какого-нибудь неизвестного острова.

Анализируя ситуацию, в результате которой произошло внезапное утяжеление и снижение дирижабля, Нобиле писал [2, с. 138], что причина ему неизвестна. Незакрытие газовых клапанов одного из кормовых отсеков не могло привести к такому стремительному снижению. Возможно, сломалась одна из труб металлического остова кормы и продырявила газоместительницу. Последствия могли быть не столь губительны, если бы успели сбросить балластную цепь. С уверенностью можно утверждать только одно — первопричиной была непогода и следовало бы лететь с попутным ветром в Канаду. Эта мысль очень мучила Мальмгрена. Впоследствии он признавался Нобиле, что, советуя возвращаться в Кингсбей, он руководствовался не только своей уверенностью в скорой перемене ветра, но и желанием Мариано и Цаппи вернуться в Италию до наступления лета. Да и сам он, улетев в Канаду, не сумел бы прочесть намеченный на август курс лекций в университете Упсалы.

Основываясь на объяснениях Нобиле, Самойлович писал [6], что непреложны два факта: дирижабль был в легком состоянии и вдруг отяжелел. Это могло прои-

зойти по причинам: прохождения слоя разреженного воздуха; обледенения дирижабля; открытого газового клапана, не закрывшегося из-за его обмерзания, разрыва оболочки после очистки ее от снега перед вылетом, хотя мало вероятно, что это проявилось в конце полета; пробоя оболочки льдом, отбрасываемым от винтов; повреждения оболочки из-за оторвавшейся на большой скорости трубы металлической арматуры кормы; закупорения льдом каналов выхода воздуха из баллонов, в результате при спуске повысилось давление в газоместности и предохранительный клапан стал выпускать газ.

Бывший руководитель прочностной группы Дирижаблестроя Константин Герасимович Седых высказал и математически доказал следующую версию. Материал оболочки «Италии» был тоньше, чем у дирижабля «Норвегия». Когда перед полетом на полюс с хребта дирижабля счищали снег, в нескольких местах повредили оболочку. Поврежденные места заделали заплатами. При кружении дирижабля над полюсом в течение почти двух часов растяжки оперения от отклоненных рулей поворота сильно натягивали материал оболочки. Это нарушило структуру материи. Дальнейший полет в условиях порывистого ветра привел к разрушению оболочки в местах крепления расчалок, и газ вышел из кормового отсека. Наиболее вероятной причиной была совокупность двух обстоятельств — скопление большого количества льда и сильная утечка газа через незакрывшийся клапан или разорванную оболочку.

К руководству Нобиле дирижаблем во время полета и непосредственно перед падением на лед не может быть претензий. На борту царило абсолютное спокойствие и порядок. Нобиле подавал команды с исключительной быстротой и хладнокровием. Но предотвратить катастрофу было невозможно. Все произошло неожиданно и молниеносно.

Профессор Р. Л. Самойлович писал: «Экспедиция Нобиле в Арктику представляла большой интерес не только потому, что в качестве транспортного средства, как и в 1926 году, был применен воздушный корабль, а главным образом вследствие того, что экспедиция должна была выполнить весьма обширную программу по исследованию Арктики. Понятно поэтому, с каким

напряженным вниманием следили у нас за полетами Нобиле. Этот корабль я считал не вполне подходящим для арктических полетов. Предвидел ту высочайшую для дирижабля полужесткой системы опасность, которая состояла в возможности обледенения обшивки. Это могло привести к утяжелению корабля, прорыву оболочки и, значит, к потере газа! Мне казалось недостаточной мощность моторов (три по 250 л. с.) при такой силе ветра, которая нередко бывает в Арктике. Гондола была слишком мала для производства наблюдений» [6, с. 11]. Нельзя не удивляться прозорливости знаменитого полярника.

Как в большинстве подобных случаев, катастрофа с дирижаблем «Италия» произошла в результате совпадения неблагоприятных случайностей. В одном из своих выступлений Нобиле сказал: «Риск заключался в самом исследовании Арктики. Риск в намерении быть первым. Быть пионерами — это честь, которая оплачивается дорого!» [2, с. 140].

Жертва итальянского фашизма

Нобиле всегда был сторонником социальной справедливости и не терпел насилия и диктатуры. Поэтому, несмотря на то, что в юности его идеологом был любимый поэт Д'Аннунцио, к фашизму он относился резко отрицательно. Нобиле считал, что своевременное объединение левых сил Италии могло бы предотвратить приход фашистов к власти.

Вернувшись из Америки 5 января 1923 г., куда Нобиле ездил по приглашению фирмы «Гудиер», строившей полужесткий дирижабль, он застал на своем заводе тревожную и нервную обстановку. Производительность труда падала, рабочие и служащие находились в страхе, боясь доносов и репрессий. Нобиле взял руководство в свои руки и призвал всех к строжайшей дисциплине. Он не допускал, чтобы беспорядки на улицах проникали на завод. Однажды недалеко от завода произошло кровавое столкновение между фашистами и антифашистами. Офицер милиции с группой фашиствующих молодчиков потребовал пропустить их на завод для обыска и поиска зачинщиков беспорядков. Нобиле запретил пускать их на завод. Рабочие почувствовали в своем начальнике надежную защиту. Нобиле в свою очередь начал борьбу за завод со своим идейным противником Крокко, предлагавшим строить огромный полужесткий дирижабль объемом 120 000 м³ вместо дирижабля N-1, который Нобиле считал своим лучшим проектом. Пользуясь неразберихой в управлении аэронавтикой, Нобиле своей властью запустил его в производство. Через три года он достиг на нем Северного полюса. Через генерала Читтадини Нобиле пригласил короля посетить завод. Высочайший визит состоялся, о чем писали газеты. Главный интендант авиации

А. Мерканти был поставлен перед свершившимся фактом.

Однако противники Нобиле не унимались и вновь стали настаивать на том, чтобы государственный завод воздухоплавательных конструкций был передан в частные руки. 1923 год был для Нобиле годом величайшего напряжения. «Все вокруг знали о моих антифашистских настроениях. Враги мои не упускали случая напомнить о моих связях с Турати и другими левыми депутатами. В архиве Главного интендантства на меня было заведено объемистое досье. Меня пытались обвинить в том, что я всегда покровительствовал „красным“ рабочим завода и преследовал „белых“» [1, с. 70].

К счастью, начальником Главного инженерного управления был назначен генерал Гуидони, знакомый Нобиле по работе в США. Это был знающий инженер, обладавший твердым характером и умением противостоять давлению сверху. Теперь, когда появилась защита с «тыла», наступил второй плодотворный период работы Нобиле на заводе. Его дирижабль N-1 вполне удался и был лучшим из всех итальянских дирижаблей. И тем не менее его конструкция подверглась резкой критике. Не избежал газетной травли и Гуидони.

В период, когда фашистский режим в Италии набирал силу, нападки на завод и его работников очень мешали Нобиле в осуществлении его замыслов. Насколько эти нападки были мелочны по сути своей и в то же время могли иметь серьезные последствия, можно судить по следующему анекдотическому случаю.

Для охраны завода по штату полагалось иметь две собаки. Но были и приبلудные. Одну такую собаку рабочие прозвали Муссолини. Узнав об этом, главный интендант авиации, в ведении которого находился завод, решил, что это сделано в насмешку над дуче — Бенито Муссолини. Два раза на завод приходили письменные распоряжения убрать собаку. Два раза пытались отдать собаку рабочим, жившим далеко от завода. Но она каждый раз находила дорогу обратно. Секретная служба информации сделала свое дело — генерал Гуидони вызвал к себе Нобиле и показал телефонограмму от главного интенданта. «Это приказ, — заявил он, — категорический. Уберите собаку с глаз долой! Иначе мы наживем неприятностей!» Тут Нобиле осенило. Он ска-

зал, что собаку зовут не Муссолини, а Музолино. «Ах вот как! — сказал довольный Гуидони. — Тогда совсем другое дело. Подайте мне рапорт в письменном виде» [1, с. 75]. Нобиле написал рапорт и сочинил приказ, который велел вывесить в дирекции. В приказе торжественно объявлялось о зачислении в штат завода собаки по кличке Музолино. Так закончилась месячная возня вокруг собаки, красноречиво свидетельствующая о царивших в Италии порядках.

После благополучного окончания экспедиции на дирижабле «Норвегия» Муссолини приказал итальянскому посольству в Вашингтоне и консульствам организовать турне Нобиле по стране с лекциями среди 10 млн итальянцев, проживавших в США, в целях поддержания престижа фашистской Италии.

Как уже отмечалось, 2 августа 1926 г. в Неаполе Нобиле и его экипажу был устроен триумфальный прием. Умберто Нобиле присвоено звание почетного гражданина Неаполя. На следующий день в Риме его отвезли в резиденцию Муссолини. С балкона, выходящего на площадь Колонны, Муссолини представил Нобиле ликующему народу. «Оказывая нам все эти почести, правительство раз в кои веки выражало чувства народа, . . . в целях пропаганды стараясь изобразить нашу полярную экспедицию как свое фашистское дело» [1, с. 119].

В ноябре 1926 г. пост заместителя министра авиации занял квадрумвир Бальбо, один из четырех, которые осенью 1922 г. руководили походом фашистских отрядов на Рим.

Вскоре, в конце января 1927 г., Нобиле выехал в Японию, в Иокогаму для руководства сборкой и испытаниями проданного Японии полужесткого дирижабля N-3. Слава Нобиле дошла до страны восходящего солнца. Ему пришлось выступать с речами, причем даже на японском языке (по транскрипции). На его имя присылали письма и подарки.

Сборка дирижабля закончилась 26 марта и 6 апреля совершили первый вылет. Затем успешно произвели шесть испытательных полетов, в том числе над Токио. После испытаний воздушный корабль был передан японцам. Нобиле консультировал японский экипаж во время первых полетов, что оказалось нелегким делом, учитывая языковые трудности.

После окончания работ в Японии Нобиле совершил путешествие в Китай. На него произвела удручающее впечатление нищета китайского народа на фоне роскоши европейских кварталов Пекина.

Когда Нобиле был в Японии, его секретарь писал ему о деятельности Бальбо: «Создается атмосфера недоверия, вражды, холодности по отношению к Вам. Проводится в жизнь хладнокровно продуманный план, направленный на создание такого положения, которое Вы по возвращении сочли бы нетерпимым для своей дальнейшей службы в авиации» [1, с. 127].

Возвратясь из Японии, Нобиле встретил по отношению к себе такую враждебность начальства, которую никак не ожидал. К Муссолини его не допустили, поэтому все переговоры о будущей деятельности пришлось вести с Бальбо, который сообщил Нобиле, что Муссолини отменил работы по перелету на дирижабле в Бразилию. Поэтому он распорядился приостановить сооружение нового большого дирижабля объемом 55 000 м³. Этот воздушный корабль был бы новым шагом в итальянском дирижаблестроении. Несмотря на хлопоты Нобиле, Бальбо не только не отменил этот приказ, но и велел разобрать на части уже готовые конструкции и продать их как металлолом.

Не сразу была принята и новая идея Нобиле об организации итальянской экспедиции в Арктику. В октябре 1927 г. он был приглашен в Вильинале, в резиденцию правительства. Вскоре Бальбо и Нобиле были у Муссолини: «Когда я, — вспоминал Нобиле, — заговорил о своих планах, Муссолини меня прервал: „Я бы предпочел, чтобы Вы готовили перелет в Южную Америку. Я по сей день не отказался от этой идеи“. Я раскрыл рот от удивления. Я не удержался и заметил: „Но Ваше превосходительство! Вы же сами распорядились приостановить подготовку!“ Муссолини ничего не ответил, и я стал излагать ему программу новой экспедиции. Он внимательно меня выслушал и сказал: „Может, не следует во второй раз искушать судьбу? Хотя я понимаю, сколь важна такая экспедиция с нашей точки зрения“» [1, с. 129].

Когда Нобиле стал готовить экспедицию на «Италию», редактор миланской газеты Ч. Томаселли писал ему из Милана: «Целая волна злословия по Вашему адресу захлестнула город. Говорят, что безумие тратить

миллионы на гиблое дело, что Вы без Амундсена ничего не добьетесь. Позвольте дать Вам искренний совет — в этом сражении Вы один против целого полчища врагов. А в одиночку можно разве что защищать честь знамени, но не победить» [1, с. 131]. Через несколько дней он пишет в новом письме: «У нас по-прежнему ходят пессимистические слухи. Утверждают, что в Норвегии настроены против экспедиции и т. п.» [Там же].

Но Нобиле не дал себя запугать и продолжал подготовку к экспедиции. Катастрофа, постигшая дирижабль «Италия», послужила поводом для злословия и новых нападков на генерала Нобиле.

При возвращении в Италию, проезжая город Нарвик и впервые после катастрофы прочитав газеты, Нобиле был потрясен: «Оказалось, весь месяц, покуда я сидел на „Читта ди Милано“ и всеми силами боролся за спасение своих товарищей, подлецы всего мира обливали меня грязью. Я думал, что не переживу этого!» [1, с. 220].

Согласно приказу итальянского правительства, на всех вокзалах и станциях, где должен был останавливаться поезд с экипажем «Италии», были выставлены кордоны из солдат для предотвращения какой-либо встречи нобилевцев. К ним старались никого не подпускать, им не разрешалось выходить из вагона. В газетах даже писали, что их везли в «запломбированном вагоне». Но на первой же шведской станции девочка преподнесла Нобиле цветы. На всем пути через Швецию и Данию к приходу поезда собирались люди, чтобы выразить свою симпатию героям и солидарность с ними. Цветы, письма и подарки. Когда Муссолини убедился, что его приказ не выполняется и люди прорывают кордоны и бурно выражают свою солидарность, он отменил прежний приказ и распорядился, чтобы Нобиле встречали и представители власти. По прибытии в Италию священник отец Джанфранчини, возвращавшийся вместе с нобилевцами, записал в своем дневнике: «На каждой станции нас встречает восторженная толпа. Как ему ни трудно, генерал со всеми здоровается, пожимает сотни протянутых рук. В купе генерала цветы уже не помещаются. Фотоаппараты, речи, приветственные возгласы, поцелуи. Тут и простые люди, и богатые господа, и власти! Энтузиазм царит неопишущий! Взбираются на крышу вагона. В 23 часа 10 минут мы прибыли

в Рим. Вокзал переполнен. Нобиле подходит к окну вагона и стоит выпрямившись, не шевелясь, на виду кричащей, аплодирующей, взволнованной толпы. Нобиле растроган. Пришел губернатор Рима досточтимый Сирнанни. Стало быть, власти явились» [1, с. 121].

Такие восторженные встречи, такие свидетельства любви и уважения к Нобиле итальянского народа подвели итог экспедиции на «Италии» и в свою очередь обескуражили фашистское правительство.

Больше всех такой горячий прием Нобиле поразил квадрумвира Бальбо. Его неприязнь к Нобиле проявлялась во всем. После прекращения связи с «Италией», когда весь мир был обеспокоен этим и многие страны начали поиск дирижабля, молчала только итальянская авиация. Тогда подняла голос итальянская общественность. 30 мая совещание миланского автомобильного клуба направило Муссолини телеграмму о необходимости организации поисков экспедиции Нобиле. Тот дал свое согласие, но Бальбо тянул с соответствующим распоряжением более двух недель. В письме к Мерканти он, в частности, писал: «Королевский воздушный флот никакой ответственности за эту экспедицию не несет! Более того, я предсказывал, что дело кончится катастрофой. Экспедиция, организованная якобы с научными целями, в действительности была ничем иным, как попыткой Нобиле взять реванш! Это не исключает того, что для спасения несчастных товарищей Нобиле будет предпринято все возможное» [1, с. 227].

Однако ни о какой спасательной операции от Министерства авиации не было речи до 7 июня, т. е. до того дня, когда Советское правительство подтвердило получение SOS от обитателей «Красной палатки». Только это побудило Бальбо ускорить подготовку и снаряжение самолета «Марино-11» с летчиками Пенцо и Крозио.

В письме к Муссолини от 12 июня Бальбо оправдывался за свою медлительность, укорял Нобиле и даже в качестве благородного жеста выразил готовность лететь сам. Но, конечно, он никуда не полетел. Более того, итальянское правительство отказало Амундсену предоставить свои гидросамолеты для спасательных операций.

Сразу после снятия Нобиле со льдины первым из среди итальянцев на корабле «Читта ди Милано», кроме, может быть, его капитана Романья, ни среди спасав-

ших Нобиле шведов не возникло сомнений в правильности принятого им решения. Он действительно лучше всех мог организовать поиск и спасение всего экипажа дирижабля. Тогда во всем мире не было сказано ни слова осуждения Нобиле. Лондонская «Дейли Телеграф» от 25 июня писала: «Весь мир поздравляет генерала Нобиле, а также мужественных и умелых людей, полетевших его спасать» [1, с. 232].

Но все изменилось, как только официальное итальянское агентство Стефани распространило сообщение шведов об эвакуации Нобиле, добавив при этом: «Причины, по которым генерал Нобиле переправлен первым, не известны!» Это была сознательная ложь! Этот лицемерный комментарий, в котором явно прозвучало порицание Нобиле, восстановил против него некоторую часть прессы.

Таким образом, вполне объяснимое, но, может быть, опрометчивое решение Нобиле лететь со льдины первым сразу было использовано его недоброжелателями, в частности Бальбо, чтобы его опорочить. К этому вопросу возвращались потом не раз.

Норвежский профессор Хуль, находившийся на борту «Красина», справедливо писал: «Останься тяжелораненый командир на льдине, это не увеличило бы шансы на спасение других членов экспедиции. Если бы Нобиле покинул льдину последним, у него не было бы никакой возможности руководить спасательной экспедицией. Такой поступок был бы бесполезным и неоправданным» [6, с. 180].

Сейчас, полвека спустя, вполне ясно, что деятельность Нобиле на судне «Читта ди Милано» по организации спасения своих товарищей, несмотря на препятствия, чинимые капитаном Романья, имела решающее значение. Именно Нобиле удалось склонить Самойловича вести неисправный ледокол не на ремонт и дозуправку, а на спасение обитателей «Красной палатки» и группы Мальмгрена. Пока Нобиле был на Шпицбергене, в Италии состоялось заседание Совета министров по вопросу о том, как в печати освещать события, связанные с экспедицией Нобиле. Победила установка Бальбо. Итальянская печать сделала тогда все, чтобы подорвать престиж Нобиле. Писали даже явную ложь, например, что ногу он сломал не при падении дирижабля, а спеша к самолету Лундборга.

Когда итальянский посланник в Стокгольме сообщил о неблагоприятном впечатлении от подробностей гибели Мальмгрена и неодобрительном отношении к поведению двух итальянских офицеров (Цаппи и Мариано), Муссолини стал на их защиту, но добавил: «Это не значит, что расследования не будет вовсе. Не касаясь прекрасного, ничем не омраченного эпизода с тремя, итальянское правительство намерено произвести тотальное расследование всего хода полярной экспедиции» [1, с. 236].

Так фашистское правительство вполне определило свою позицию — безоговорочная защита фашистских офицеров и клевета на экспедицию и ее начальника. Вскоре в газетах появилась заметка, что вопрос о расследовании отпал, так как итальянский народ сам рассудил, кто прав. Но Бальбо не успокоился. Он продолжал нападки на Нобиле, стараясь вбить клинья между ним и его спутниками по полету.

Муссолини, вызвав к себе Нобиле, принял его притворно любезно и радушно. Тогда Нобиле попросил разрешения высказаться. Он предъявил дуче телеграммы, письма и статьи, свидетельствовавшие о несправедливости нападков на него. Он доказал, что агентство Стефани не могло утверждать, будто бы правительство не знало причин, по которым он покинул палатку первым.

В своем справедливом негодовании Нобиле дошел до иступления. Так долго сдерживаемые обида и возмущение наконец вырвались наружу. Он забыл, с кем разговаривал, и не заметил, как повысил голос. Дуче давно отвык от подобного тона. Многие годы никто не решался его критиковать, да еще в столь резких выражениях. «Муссолини побледнел, сел в кресло, отпил какое-то лекарство и нажал кнопку звонка. Появившемуся дежурному он приказал: „Проводите генерала“ — и сухо попрощался» [1, с. 240].

Это была последняя встреча Нобиле с Муссолини. Нобиле должен был явиться к командующему воздушным флотом Бальбо, но не пошел, хотя понимал, какие его ожидают последствия. И они не замедлили сказаться. Живя в Риме, Нобиле практически стал узником. Вход в его собственный кабинет на заводе ему был запрещен, за его домом было установлено наблюдение. После поездки в Неаполь, где Нобиле навещил больную жену, он получил письменное предписание из Рима не

отлучаться и т. д. Более того, началось расследование катастрофы. Муссолини через заместителя председателя Совета министров Джунту заверил Нобиле, что комиссии поручено установить лишь факты, казавшиеся гибели Мальмгрена. Нобиле допрашивали четыре раза. Ни на одном из допросов не высказывалось критических замечаний и тем более обвинений в адрес Нобиле. И он продолжал верить заверениям Муссолини.

Как обстояло дело в действительности, Нобиле узнал только много лет спустя. Бальбо с самого начала дал понять комиссии, состоявшей из некомпетентных в воздухоплавании и дирижаблестроении людей, к каким выводам по отношению к Нобиле она должна прийти. Отвечая на вопросы комиссии, Бальбо заявил, что Нобиле «опасный честолюбец, . . . имеющий в своем личном распоряжении целую организацию», что «он располагает разветвленной сетью политических и личных связей, с помощью которой продвигаются его идеи». В заключение Бальбо заявил, что «в Италии создали ореол человеку, который строил далеко идущие планы. Вы не можете себе даже представить, какие страшные вещи он замышлял!» [1, с. 244].

В общем Бальбо убедил комиссию, состоявшую из зависимых и подчиненных ему людей, в том, что Нобиле честолюбец и политически опасный человек. Когда Нобиле был еще на Шпицбергене, один из членов комиссии предлагал Муссолини судить его там и расстрелять на месте! Ясно, что комиссия в таком составе была заведомо враждебна Нобиле, но он ничего этого тогда не знал. Фашистское руководство продолжало «играть с ним в кошки-мышки»: однажды не допустив его на спектакль в театр в Доме солдата, потом пригласили на прием к королю; изъяв все научные материалы экспедиции, позже разрешили готовить их к выставке во Флоренции. Затем разрешили Нобиле входить в его кабинет на заводе, распространили слух о его примирении с Бальбо, о решении комиссии в пользу Нобиле, даже начали печатать хвалебные статьи о Нобиле. Наконец, префект Беер позвонил ему и поздравил с положительными выводами комиссии. Как Нобиле мог не поверить всему этому? И вдруг 4 марта 1929 г., предав огласке выводы комиссии, Нобиле обвинили в ошибке кораблевождения, а отлет со льдины, учитывая его тогдашнее мораль-

ное и физическое состояние, сочли понятным, но непростительным.

Нобиле с возмущением написал Муссолини яростный протест против вымышленного обвинения в просчете при управлении дирижаблем. Обвинения о вылете со льдины первым Нобиле не касался, настолько оно было абсурдным и подлым. На другой же день Муссолини послал к нему своего начальника канцелярии по Министерству авиации, коменданте Пеллигрини, который при встрече был настолько смущен, что не мог говорить. Тем не менее он сообщил, что, по мнению главы правительства, Нобиле будет трудно остаться на действительной службе и ему следует перейти на службу во вспомогательные войска. Нобиле в свою очередь просил передать главе правительства, что считает методы, примененные к нему, недостойными и беспрецедентными. Перевод во вспомогательные войска означал бы частичное признание обоснованности обвинения. Поэтому, давая выход своему негодованию, Нобиле предпочел пожертвовать своей авиационной карьерой, чем быть зависимым от Муссолини и Бальбо, и вечером того же дня подал в отставку. С оперативностью, ранее в итальянских верхах не наблюдавшейся, т. е. всего два дня спустя, был подписан и издан королевский декрет об его отставке.

Став свободным от воинской дисциплины, Нобиле хотел доказать необоснованность выводов комиссии. Но его не допустили к ее материалам.

Но на этом злоключения Нобиле не кончились. На издание книг об экспедиции на «Италии», написанных Нобиле и его соратниками Вильери и Бьяджи, требовалось разрешение главы правительства. Рукописи подвергались строжайшей цензуре, при которой вычеркивалось все, что говорило в пользу Нобиле. Издателю этих книг Арнольдо Леондадори советовали не публиковать книгу Нобиле, чтобы не вызвать недовольства наверху. Он все же рискнул выпустить все эти книги о трагедии на дрейфующих льдах Арктики.

Верстка книги Нобиле «„Италия“ на Северном полюсе» несколько месяцев лежала на столе Муссолини, и тот никак не решался дать согласие на ее издание. Только после изъятия некоторых мест в январе 1930 г. книга Нобиле вышла в свет [22]. После чего на него ополчилась вся фашистская печать.

По распоряжению правительства доклад комиссии по делу о катастрофе «Италии» был напечатан одновременно всеми газетами. Были выпущены и бесплатно раздавались брошюры с текстом доклада. Этот документ был полон клеветы на экспедицию и фальшивых обвинений в адрес Нобиле: будто бы он не имел права на вождение воздушного корабля, на что в свое время был королевский указ; будто бы на «Италии» не было судового журнала — Нобиле хранил его всю жизнь. Отрицалось даже авторство Нобиле как конструктора N-4. Между тем два года назад Муссолини был подписан королевский указ о производстве Нобиле в генералы, в котором подчеркивалось: «...старший офицер, обладающий обширной замечательной технической культурой, специализировавшийся на сооружении дирижаблей. Он сконструировал и построил полужесткий дирижабль N-1 («Норге»), коим сам твердой и умелой рукой управлял во время опасного трансполярного перелета» [1, с. 245].

Комиссия опорочила и признанные в ученом мире научные результаты экспедиции, хвалебные отзывы о которых продолжали поступать из-за границы.

Осенью 1929 г. Нобиле был приглашен в СССР консультантом Дирижаблестроя. Фашистское руководство сперва сопротивлялось, но потом дало разрешение на выезд из страны.

Вернувшись в Италию через пять лет в 1936 г., Нобиле увидел новую обстановку. Захват Абиссинии (Эфиопии) поднял престиж Муссолини, объявившего об основании итальянской империи. Шовинистический угар захватил многих знакомых Нобиле, бывших антифашистов. Даже его любимая дочь Мария сдала государству свои золотые и другие ценные вещи и вывесила в окно национальный флаг.

В этой атмосфере Нобиле чувствовал себя совсем чужим. Но надо было искать работу, чтобы содержать свою семью и поддерживать овдовевшую младшую сестру. Жалованья профессора неаполитанского университета не хватало. Нобиле стал искать работу в авиации. Он был знаком с главой итальянской авиационной фирмы Джанни Капрони, который поначалу пригласил Нобиле на должность директора болгарского филиала фирмы. Но потом, боясь гнева фашистских главарей,

передумал. Без согласия Муссолини он ничего сделать не мог.

Узнав, что Нобиле ищет работу, Муссолини пообещал «распорядиться». Но это «распоряжение» шло до Капрони полгода. После хлопот влиятельных друзей Нобиле начальник канцелярии министра авиации вызвал Капрони и разрешил использовать Нобиле только на «вторых ролях», при условии недопущения его к руководству авиационными заводами. Так, Нобиле чуть ли не тайком проработал три или четыре месяца. Такая полулегальная работа без производственной базы, на которой можно было бы претворять свои идеи, не давала удовлетворения, и Нобиле от нее отказался.

Попытки устроиться на работу в других местах не увенчались успехом. Ему мешала его печальная слава и боязнь предпринимателей навлечь на себя гнев Муссолини. Кафедра в неаполитанском университете, на которой он работал, была доведена до жалкого состояния. Пока Нобиле находился в России, отделение самолетостроения было ликвидировано, а сам курс Нобиле стал факультативным. Лаборатории, в которой студенты могли бы проходить практику, не было и создать ее не разрешали. Ему даже запретили сопровождать студентов на авиационные заводы. Перед Нобиле закрывались все двери. Он не видел никакого выхода. Надежды на освобождение Италии от фашизма не было, и Нобиле решил снова покинуть родину.

Он обратился за помощью к папе римскому Пию XI. Зная Нобиле как примерного католика, папа сказал: «Это мы возьмем на себя» [1, с. 299]. Через некоторое время кардинал Манделейн из США пригласил Нобиле приехать в Чикаго и возглавить факультет самолетостроения в Лекпорте. Нобиле согласился и в конце июня 1939 г. уехал в США с намерением остаться там навсегда.

Жизнь и работа в СССР

Впервые Нобиле побывал в Советском Союзе в 1926 г., прилетев на дирижабле «Норвегия» по пути на Северный полюс. В нашей стране его знали как выдающегося конструктора и организатора производства дирижаблей. Поэтому, начиная создавать отечественное дирижаблестроение, советское правительство решило пригласить Нобиле консультантом Дирижаблестроя. Осенью 1929 г. он получил официальное приглашение приехать в СССР. Нобиле посоветовал советским специалистам купить готовый дирижабль N-6. Узнав об этом, Бальбо, бывший в то время заместителем министра авиации Италии, приказал немедленно пустить этот дирижабль на слом.

В 1931 г. президент Академии наук СССР А. П. Карпинский пригласил Нобиле участвовать в походе ледокола «Малыгин» к Земле Франца-Иосифа. Вечером 17 июля 1931 г. Нобиле выехал в Архангельск, где в устье Двины стоял «Малыгин». Через два дня снялись с якоря и взяли курс к Земле Франца-Иосифа. В Архангельск вернулись утром 20 августа.

«Это путешествие укрепило меня физически, — вспоминал Нобиле, — но особенно благотворно оно подействовало на мое душевное состояние» [1, с. 260]. Нобиле был безмерно рад находиться на борту того самого ледокола, который три года назад пришел им на помощь, и снова вернуться в ледяные просторы, к которым его так неудержимо влекло. Атмосфера дружбы и симпатии на ледоколе помогала ему забыть горькие часы, пережитые после второй полярной экспедиции.

«В моей кипучей жизни, полной труда и борьбы, путешествие на „Малыгине“ явилось как бы „вставным эпизодом“, состоящим из безмятежного отдыха. Омра-

чало его мое глубокое сожаление по поводу невозможности достичь Земли Александры (места, куда могло занести „Италию“, — *Б. Б.*)» [1, с. 260, 28]. В бухту Тихую, около острова Гукера, где стоял на якоре ледокол «Малыгин», 27 июля медленно спустился немецкий дирижабль «Граф Цеппелин», на котором годом раньше Нобиле летал по приглашению Эккенера из Фридрихсгафена в Исландию. На этот раз «Граф Цеппелин» был зафрахтован Советским правительством для облета побережья Северного Ледовитого океана. Дирижабль шел на свободную ото льда морскую гладь. Нобиле писал: «Красавец корабль отражался в ней, как в зеркале. На борту, кроме Эккенера, находились Самойлович, Брюнс и Элсуорт, мой товарищ по экспедиции на „Норвегии“, которого я не видел пять лет. Мы с ним тепло поздоровались. Обменяв почту, „Граф Цеппелин“ продолжил свой путь к Северной Земле — через неведомые просторы, над которыми мы, итальянцы, в 1928 году пролетели первыми!» [1, с. 260].

В 1931 г. Нобиле решил принять предложение Советского правительства остаться в СССР для работы в Дирижаблестрое. «В третий раз, — писал он, — я приехал в Советский Союз и в третий раз мне был оказан радушной прием». Ему предложили поселиться в России на четыре года и руководить постройкой полужестких дирижаблей, а также быть консультантом по всем техническим вопросам, касавшимся практического применения уже построенных дирижаблей. Нобиле с радостью согласился взяться за это дело и нести за него полную ответственность, если ему предоставят средства, необходимые для осуществления намеченной программы, и если итальянское правительство не будет препятствовать его решению.

Долгопрудный, где предполагалось развернуть строительство Дирижаблестроя, представлял собой участок, на котором, кроме длинного вытянутого в узкую ленту пруда, леса и опытной сельскохозяйственной станции, ничего не было. «На мой взгляд, — писал Нобиле о месте, — выбрано оно было очень неудачно — глинистая почва, хороших подъездных путей нет». Когда же через пять лет Нобиле покидал Советский Союз, там выросли мастерские, ангары, лаборатории и поселок дирижаблестроителей с населением в несколько тысяч человек.

30 сентября 1931 г. был подписан договор. Но фашистское руководство Италии делало все возможное, чтобы не пустить Нобиле в СССР. Наконец в середине октября ему сообщили, что нет никаких возражений против того, чтобы он ехал в СССР в качестве консультанта Гражданского воздушного флота.

В январе 1932 г. Нобиле вызвали в Москву для изучения плана работ, в котором он увидел ошеломившую его цифру — в течение 5 лет построить 425 дирижаблей. Инженер Дирижаблестроя И. З. Лейтейзен пояснил, что потребность в дирижаблях различных отраслей народного хозяйства очень велика. Каждый день приходят представители от многочисленных предприятий и просят дирижабли для своих нужд. В некоторых районах, страдающих от бездорожья, дирижабли хотят использовать даже в полевой кампании.

Приступая к работе, Нобиле предупреждал, что все это обойдется в несколько сот миллионов рублей. Но дело не столько в деньгах, сколько в том, что на них можно приобрести для оборудования мастерских, лабораторий, ангаров. Кроме того, нужны квалифицированные кадры инженеров, рабочих и пилотов.

Свою деятельность Нобиле начал с изучения истории дирижаблестроения в дореволюционной России, которая в основном ему была знакома по литературе (табл. 2), а также его современного состояния. О советском дирижаблестроении ему рассказали в Долгопрудном (табл. 3).

В области авиации и воздухоплавания проявлялась техническая отсталость России. Несмотря на наличие оригинальных проектов русских изобретателей управляемых аэростатов Н. М. Соковнина, И. С. Костовича и К. Э. Циолковского, несмотря на научные исследования замечательных русских ученых Д. И. Менделеева и Н. Е. Жуковского, официальные круги царской России даже к началу XX в. не занимались дирижаблестроением [15, 16].

Только после поражения России в русско-японской войне в 1907 г. при Главном инженерном управлении под председательством Н. Л. Кирпичева была создана комиссия для постройки дирижабля. В эту комиссию вошли аэродинамик Н. Е. Жуковский и кораблестроитель А. Н. Крылов. Проектом руководил Н. И. Утешев.

ТАБЛИЦА 2

Русские дирижабли

Название	Год постройки	Объем, м ³	Длина, м	Диаметр, м	Полезная нагрузка, кг	Число, мощность двигателя, л. с.	Скорость, км/ч	Потолок, км
Учебный	1908	1200	—	—	250	1×25	36	—
«Лебедь»	1909	3700	61.4	11.2	900	1×70	36	—
«Кречет»	1909	6000	70	11	2000	2×85	41	1.5
«Беркут» (Клеман-Баяр-1)	1909	3500	56	10.5	800	1×105	54	2.0
«Голубь»	1910	2275	46	9.5	800	1×75	50	1.0
«Ястреб»	1910	2700	46	10	800	1×64	47	2.0
«Гриф» (Парсеваль-VII)	1910	7300	70	14	2100	2×110	59	2.0
«Коршун» (Зодиак-VIII)	1910	2140	48	10	400	1×60	40	1.0
«Чайка» (Зодиак-IX)	1910	2140	48	10	400	1×60	40	1.0
«Альбатрос»	1910	9600	77	14.8	3500	2×160	68	2.0
«Киев»	1911	1000	35.5	7	180	1×50	40	1.4
«Сокол»	1912	2500	50	10	800	1×100	54	1.1
«Кобчик»	1912	2400	48	9.5	400	2×50	50	—
«Астра» (Астра-XIII)	1913	10000	88	15	3700	2×200	63	2.9
«Кондор» (Клеман-Баяр-V)	1913	9600	78	16	3200	2×180	55	2.0
«Буревестник» (Парсеваль-XIV)	1913	9600	78	16	3200	2×180	67	2.5
«Гигант»	1915	20 000	114	17	9000	4×215	65	—
«Черномор» 1.2.3	1916	4500	—	—	—	2×175	100	—

Советские дирижабли

Название	Тип	Год постройки	Объем, м ³	Длина, м	Диаметр, м	Полезная нагрузка, кг	Число, мощность двигателя, теля, кВт	Скорость, км/ч	Авторы проекта
«Красная звезда» («Астра»)	Мягкий	1920	10000	75	15	3700	2×147	63	
«VI Октябрь»	То же	1923	1700	39.2	8.2	500	1×77	60	
«Московский химик-резинщик»	» »	1924	2458	45.4	10.3	900	1×77	63	Фомин
«Комсомольская правда», СССР В-4	» »	1930	2750	49.0	10.4	890	1×136	80	
1 Мая, СССР В-1	Полумягкий	1932	2200	45.0	10.0	780	2×55	95	
«Смольный», СССР В-2	То же	1932	5000	58.1	12.9	1842	2×169	100	
«Красная звезда», СССР В-3	» »	1932	6500	63.5	14.1	3008	2×177	100	
СССР В-5	Полужесткий	1933	2340	47.5	9.3	800	1×55	80	Нобиле
«Осваихим», СССР В-6	То же	1934	18500	104.4	18.8	8500	3×199	113	Нобиле
«Челюскинец», СССР В-7	» »	1934	9500	78.0	15.4	4270	2×268	128	Трояни

Название	Тип	Год постройки	Объем, м ³	Длина, м	Диаметр, м	Полезная нагрузка, кг	Число, мощность, двигателей, кВт	Скорость, км/ч	Авторы проекта
СССР В-7 БИС	Полужесткий		9500	78.0	15.4	4270	2×269	128	Трояни
СССР В-8	То же		10000	—	—	—	2×257	—	Нобиле
СССР В-10	Полумягкий	1937	3600	48.3	12.5	1400	2×74	98	
СССР В-12	То же	1942	2940	47.0	12.3	1100	2×55	71	
«Победа», ДМ-20	»	1944	5000	54.3	13.4	2108	2×177	102	Гарф
«Патриот», СССР В-12 БИС	»	1947	3400	47.0	11.8	1280	2×110	90	

Сперва построили небольшой учебный корабль. В 1909 г. полетел «Кречет», затем была построена серия малых дирижаблей («Голубь», «Ястреб», «Сокол»). Самым крупным был «Альбатрос», который в первую мировую войну использовался в качестве разведчика и бомбардировщика. К началу 1911 г., приобретя во Франции и Германии пять дирижаблей, Россия заняла по их числу третье место в мире после Франции и Германии. В 1913 г. Россия приобрела за рубежом еще три дирижабля («Астра», «Кондор» и «Буревестник»). В 1914 г. были заказаны три крупных дирижабля по 20 000 м³ трем заводам: Балтийскому, Ижорскому и «Клеман-Баяр» (во Франции). Специальной дирижабельной верфи в России не было. Поэтому дирижабль «Гигант» полужесткой конструкции строился по проекту опытных воздухоплавателей А. М. Кованько и А. М. Шабского на Балтийском судостроительном заводе. Однако из-за отсутствия отечественных двигателей вместо четырех запроектированных пришлось поставить два более мощных, но и более тяжелых двигателя. В результате в первом же полете дирижабль переломился пополам.

На Ижорском заводе построили крупный дирижабль «Воздушный крейсер» по проекту Б. В. Голубева и Д. С. Сухоржевского. Он мог нести на борту три пулемета, радиостанцию и двойной состав команды. Но его даже не испытали из-за отсутствия водорода. Заказанный во Франции дирижабль не поступил.

К началу первой мировой войны Россия имела 14 дирижаблей. Однако ни один из них регулярно не использовался и не был принят на вооружение царской армии, так как не хватало моторов и ввозимых из-за границы химических материалов для добывания водорода. «Гигант» разобрали. В 1914 г. купили в Англии три мягких дирижабля («Черномор»).

Только после Октябрьской революции, благодаря индустриализации страны, начали снова развивать воздухоплавание и дирижаблестроение. В 1933 г. на весь мир прославились Г. А. Прокофьев, К. Д. Годунов и Э. К. Бирнбаум, поднявшиеся на отечественных стратостатах до 19 000 м, а в 1934 г. П. Ф. Федосеенко, А. Б. Васенко и И. Д. Усыскин — на 22 000 м.

В 1923 г. при Высшей воздухоплавательной школе в Петрограде был построен и использовался для учеб-

ных целей первый советский дирижабль мягкой конструкции «VI Октябрь». На добровольные пожертвования трудящихся резиновой и химической промышленности по проекту старейшего русского воздухоплавателя Н. Ф. Фомина был построен дирижабль «Московский химик-резинщик».

Итак, в 1931 г. в Москве в системе Гражданского воздушного флота при содействии Осоавиахима, Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) был создан Дирижаблестрой и одновременно с ним — Дирижабельный учебный комбинат (ДУК) для обучения и подготовки кадров инженеров-дирижаблистов и пилотов-воздухоплавателей. Развивалась теория аэростато- и дирижаблестроения. Стали издавать специальные журналы: «Воздухоплавание», «Хроника воздушного дела» и др. Вышли в свет научные работы и учебники А. Г. Воробьева, В. А. Семенова, К. К. Федяевского, Н. Н. Фоминой, А. М. Вахминцева и других советских ученых и инженеров, внесших ценный вклад в науку и практику советского воздухоплавания [15—17].

Советские дирижабли конструировали Н. В. Фомин, Б. А. Гарф, К. Г. Седых, М. Саккалы и другие инженеры. Летной подготовкой пилотов-воздухоплавателей руководили В. Л. Чижевский и Е. М. Опман. Успешной эксплуатации советских дирижаблей содействовала самоотверженная работа Ф. Ф. Аасберга, В. Г. Гараканидзе, В. А. Устиновича, С. В. Демина и многих других. Прославились такие командиры советских дирижаблей, как Н. С. Гудованцев и И. В. Панков. Управляли нашими дирижаблями и женщины-пилоты В. Ф. Демина и Л. В. Иванова.

Нобиле стал работать в Дирижаблестрое почти сразу после его создания. До Дирижаблестроя было построено только три мягких дирижабля (см. табл. 3).

2 мая 1932 г. Нобиле с небольшой группой инженеров, техников и рабочих в количестве 25—30 человек, прибывших вместе с ним из Италии, приступили к работе. Среди них был инженер Ф. Трояни, летавший с Нобиле на «Италии» и переживший всю эпопею «Красной палатки».

Умберто Нобиле, вначале не владевшему русским языком, нужны были переводчик и секретарь, знавшие иностранные языки. Ему существенно помог переводчик Ванковский, еще до революции побывавший

в Италии. За время работы Нобиле в Дирижаблестрое у него сменилось три секретаря. Мария Андреевна — небольшая седовласая женщина, которая в юности работала в труппе Станиславского, рыжеволосая энергичная Мела и Эстер Иосифовна Дживес. Лучшей секретаршей Нобиле считал Мелу, которая знала французский и английский языки, была умна, энергична и даже бдительно охраняла своего шефа от грозивших ему неприятностей. В последние годы своего пребывания в СССР Нобиле настолько овладел русским языком, что обходился уже без переводчиков и даже читал лекции студентам ДУКа.

В Дирижаблестрое надо было начинать все сначала, создавать все заново. Нобиле взялся за дело с горячностью южанина и с деловитостью большого специалиста. Из Германии выписали чертежные столы, достали ватман, нашли помещение. В Долгопрудном их поместили в деревянный барак с неисправным отоплением. Сначала под руководством Нобиле работали 80 молодых инженеров — выпускников ДУКа. Такое большое число неопытных инженеров было даже помехой в работе. Мешала текучесть кадров, невозможность по-своему рационализировать деятельность конструкторского бюро.

Официальный пятилетний план был уже не таким фантастическим, но по-прежнему совершенно неосуществимым. Исходя из него, предполагалось построить 58 полужестких и жестких дирижаблей, из коих два — по 250 000 м³. Подобных дирижаблей еще никто не строил. «Когда я заметил начальнику Дирижаблестроя, что мы в Италии и Цепелин в Германии, даже располагая отличным оборудованием предприятий и квалифицированными кадрами, не смогли бы выполнить за 5 лет и 1/5 этого плана, он возразил: „То, что невозможно в капиталистических странах, вполне осуществимо в СССР, где темпы можно наращивать сколько угодно!“» [1, с. 265]. После долгих споров Нобиле согласился руководить проектированием и постройкой трех полужестких дирижаблей, на первом из которых, совсем маленьком, советские инженеры, рабочие и пилоты должны были научиться дирижаблестроению итальянского типа. Второй дирижабль должен быть объемом в 19 000 м³, а третий — 55 000 м³. Кроме того, Нобиле должен был создать проект жесткого дирижабля

объемом 100 000 м³. Позднее он создал проект еще двух полужестких высотных дирижаблей.

Первый сконструированный Нобиле дирижабль В-5 объемом 2340 м³ был построен в течение сентября 1932—января 1933 г. Квалифицированные итальянские рабочие (3—4 человека) с помощью советских коллег совершили чудо. Работая на старых маломощных станках, при нулевой температуре в цехах, прибегая к хитроумным ухищрениям, они за несколько месяцев создали металлические конструкции. В феврале при температуре —20 °С без всяких приспособлений они собрали дирижабль в деревянном ангаре. В августе 1934 г., когда собирали уже В-6, в Долгопрудном имелась одна раздвижная лестница, да и та расшатанная. Конструкторское бюро находилось в Москве и не имело с мастерскими в Долгопрудном даже телефонной связи. Нобиле писал: «Первое, что надо было сделать, — построить хорошие пути и сеть внутренних дорожек, чтобы ускорить и удешевить переброску материалов. Но дороги были проложены только в начале 1935 г., после того как были выстроены мастерские, ангары и большая часть зданий» [1, с. 270].

В кратчайшие сроки советские инженеры и рабочие должны были освоить методы работы итальянских специалистов, а пилоты — научиться эксплуатировать дирижабль. Во время многочисленных полетов В-5 продемонстрировал хорошие летные данные и вполне отвечал своему назначению. Это был первый результат удачного сотрудничества с итальянскими дирижаблестроителями.

Со временем отечественные дирижаблестроители приобрели значительные знания в постройке мягких дирижаблей, но летного опыта было мало. Дирижабль В-3, опробованный в нескольких небольших полетах около Ленинграда, по распоряжению начальника Дирижаблестроя должен был перелететь из Ленинграда в Москву. Нобиле предложили принять участие в этом полете. Приемная комиссия сомневалась в правильности установки хвостового оперения. Прибыв в Ленинград, Нобиле нашел, что хвостовое оперение установлено правильно, и принял решение участвовать в перелете.

25 августа 1933 г. дирижабль В-3 был готов к полету. Учитывая неблагоприятные погодные условия, Нобиле предложил отложить полет, но его советом прене-

брегли. Вместо штурмана, уже летавшего на этом дирижабле, к удивлению Нобиле полетел начальник эксплуатационной службы Дирижаблестроя профессор М. Н. Канищев. Нобиле рекомендовал взять на борт не менее 1200 л бензина и 500 кг балласта, сократив число людей. Но командир дирижабля поступил наоборот. Выгрузив несколько канистр с бензином, он взял на борт двух пассажиров — политработника и журналистку. Вылетели темной ночью и попали под проливной дождь. Хвостовая часть отяжелела. Из-за поднятого носа дирижабль стал набирать высоту, однако рулевой исправил положение. Ветер переменялся, дирижабль отнесло вправо. Увидев на рассвете город, они снизились и прочли название железнодорожной станции — это была Тула.

Дирижабль повернули обратно и взяли курс на Долгопрудный. Прибыли на место в 9 ч 30 м, ровно через 12 ч после вылета. Однако командир не смог посадить дирижабль из-за недостатка балласта. В этот момент остановился единственный работавший двигатель (второй был неисправен). Дирижабль стал быстро подниматься и попал в густой туман. Давление в оболочке стало опасно расти. Открытие газового клапана не помогло. Только запустив двигатель, удалось овладеть ситуацией и спуститься на нормальную высоту. Но Долгопрудного уже не было видно. Их отнесло к югу от Москвы. Пришлось бросить вымпел с запиской к населению поселка с просьбой указать направление на Москву. Полетели в нужном направлении, но кончился бензин, а до Долгопрудного было еще далеко. Командир решил приземлиться у какой-нибудь деревни. С помощью рупора обратились к местным жителям. Сбежалась целая толпа крестьян. Все ухватились за сброшенный канат, но сильный ветер вырывал его из рук. Нобиле помог осуществить посадку, вовремя приказав выключить мотор. Пока собирались продолжать полет, давление газа упало, гондолу начало бить о землю. Это становилось опасным для дирижабля и его экипажа.

Полет закончился благополучно, и никаких недостатков в хвостовом оперении не было обнаружено. Дирижабль В-3 прошел 1200 км, достиг 2000 м высоты. Оценивая полет в целом, Нобиле считал, что при подготовке и проведении полета было допущено много

ошибок, объяснившихся главным образом недостаточной опытностью экипажа.

Основным дирижаблем, построенным под руководством Нобиле, был В-6. Он уже мог успешно применяться как средство воздушного транспорта. Его проектирование началось в сентябре 1932 г., когда мастерских, в которых предполагали его строить, еще не было. Не было даже ангара для него.

В течение 9 месяцев конструкторское бюро Нобиле работало очень интенсивно, быстро выполнив намеченный план. Помимо проекта В-6 объемом 19 000 м³, начали заниматься жестким дирижаблем на 100 000 м³ и приступили к проектированию полужесткого дирижабля на 55 000 м³. Кроме того, были разработаны предварительные проекты двух полужестких высотных дирижаблей (на 29 000 и 100 000 м³ с потолком более 11 км).

Проект В-6 был закончен в августе 1933 г. с опозданием на 4 месяца из-за болезни Нобиле, у которого оказался запущенный аппендицит. Полтора месяца он пролежал в кремлевской больнице. Нобиле так описывал свое состояние тех дней: «Ночью с 26 на 27 февраля 1933 года у меня вдруг начались сильнейшие боли. Я всю ночь не сомкнул глаз и утром чувствовал себя совершенно разбитым.

Все же поехал на работу — установить порядок сборки В-6. В 4 часа дня я рухнул на стол с дикими болями. Заместитель отправил меня домой. Ночью поднялась температура, я метался в жару, бредил» [1, с. 272]. Поскольку Нобиле жил один, утром домработница вызвала врача. Приехавший из кремлевской больницы терапевт прислал хирурга, который определил, что случай тяжелый, нужна срочная операция, но исход может быть любым. Главный хирург больницы подтвердил необходимость операции. Нобиле написал письмо жене с необходимыми указаниями, не забыв о судьбе своих собак Титины и Марианы.

Журналисты, особенно американские, поспешили телеграфировать, что Нобиле при смерти. В погоне за сенсацией один даже передал, что он уже умер. Позже Нобиле сам читал некролог, напечатанный одной из газет США в связи с его безвременной кончиной. Такие же сведения сообщила и одна из газет в Будапеште. Нобиле имел все основания повторить слова Марка

Твена: «Известие о моей смерти было сильно преувеличено».

В течение целой недели Нобиле действительно находился между жизнью и смертью. В больницу пригласили даже священника. Епископ Эжен Неве из французского посольства пришел в облачении причастить больного, находившегося при смерти. К Нобиле, как к тяжело больному, начали пускать в любое время. «Меня лечили, за мной ухаживали так, как не лечили бы и не ухаживали бы, наверняка, ни в одной другой части света. Ни на минуту не оставляли одного, ни днем ни ночью. Каждое утро и каждый вечер много дней подряд у моей постели собирались на консилиум лучшие хирурги и терапевты Москвы» [1, с. 274].

Кремлевская больница была действительно образцовой, дисциплина в ней — строжайшая, порядок — идеальный. Нобиле лежал в палате один. Его лечили скрупулезнейшим образом лучшие врачи Москвы. Во время пребывания в больнице Нобиле подружился со всеми врачами и медсестрами отделения. Профессор Розанов однажды сказал Нобиле: «„Вы — интересный случай“. — „Почему?“ — „Потому, что Вы уже стояли одной ногой в могиле“. — Уходя из Кремлевской больницы, я уносил с собой незабываемое воспоминание о том, как любовно и умело меня лечили. Мало нашлось бы в Европе больниц с таким оборудованием, с таким отличным медицинским обслуживанием, а уж что касается теплоты и бескорыстия, с каким врачи и медсестры обращаются там с больными, то кремлевская больница просто уникальна!» [1, с. 275].

Нобиле вышел из больницы 14 апреля 1933 г. и вскоре должен был срочно выехать в Италию на похороны жены Карлотты. Вернулся он вместе с пятнадцатилетней дочерью Марией.

В Долгопрудном одновременно с В-6 сооружался дирижабль В-7 объемом 9500 м³, проект которого был разработан группой советских инженеров и студентов под руководством Ф. Трояни. Первый полет В-7 был назначен на вечер 10 августа 1934 г. Однако испытания, на которые приехал профессор М. Н. Канищев, в этот день не состоялись из-за плохой погоды. С утра было ясно и безоблачно, а к вечеру с юго-запада появилась огромная черная туча. Нобиле выехал из Долгопрудного в Москву. Когда он ехал уже по Дмитровскому шоссе,

хлынул дождь и над Долгопрудным сверкнула ослепительная молния. Поздно вечером ему позвонила его секретарь и сообщила, что в деревянный ангар попала молния и он полностью сгорел вместе с находившимися в нем дирижаблями В-4 и В-7.

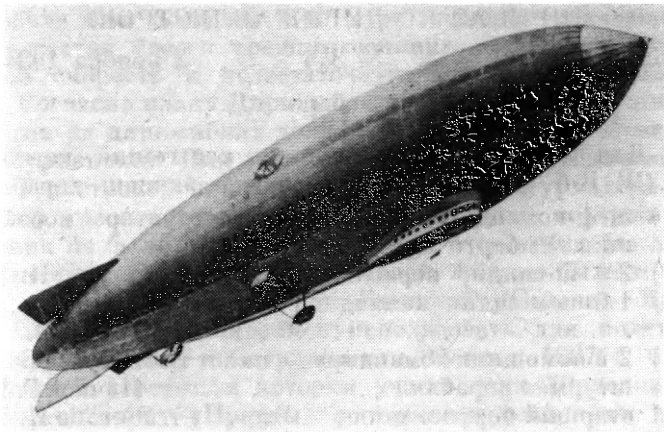
На следующее утро Нобиле узнал подробности. Грозовая туча разрядила свой разряд на деревянный ангар, не имевший громоотвода. К счастью, человеческих жертв не было. Немногие люди, бывшие в ангаре, успели выбежать, отделавшись ранениями и ожогами. Оба дирижабля, наполненные водородом, сгорели дотла.

Секретарь Нобиле предвидела большие неприятности, поскольку многие комиссии указывали на необходимость установки громоотвода на деревянном ангаре, но так ничего и не было сделано. Ее предположение подтвердилось через несколько лет, когда многие руководители Дирижаблестроя и Аэрофлота были названы вредителями и врагами народа со всеми вытекающими из этого последствиями.

В начале 1934 г. весь мир взволновала эпопея челюскинцев. Когда в середине марта 1934 г. у Нобиле спросили, что он думает о судьбе челюскинцев, он уверенно ответил: «Через две недели они будут спасены советскими летчиками!»

«Такая уверенность, — писал он позже, — исходила из неизгладимого впечатления о поразительных полетах советских летчиков во время похода „Красина“ и „Малыгина“ в 1928 г. Быстрота решения, восхитительное хладнокровие, полное пренебрежение к опасности наполнили меня с тех пор искренним и глубоким восторгом. Когда я и мои товарищи находились в Арктике, заброшенные среди движущихся льдов, изолированные от всего мира, чувства уверенности и спокойствия наполнили наши сердца, как только мы узнали, что советские ледоколы и самолеты посланы нам на помощь» [1, с. 277].

Дирижабль «Осоавиахим» В-6 был готов к полетам в октябре 1934 г. Хотя по конструкции он был подобен нобилевским дирижаблям «Норвегии» и «Италии», строился он уже из иных материалов и с иной технологией. Для металлических конструкций была использована лучшая легированная сталь, не поддающаяся коррозии. Пайку заменили более надежной сваркой. Каждый узел проходил испытание на прочность. В-6 превос-



Дирижабль «Осоавиахим», СССР В-6.

ходил итальянские модели не только по прочности конструкций, но и по своим летным качествам. Его крейсерская скорость составляла 93 км/ч, грузоподъемность была увеличена на 700 кг. И советские инженеры и Нобиле были очень довольны дирижаблем. Первый полет состоялся 5 ноября. Пилотировал сам Нобиле. Экипаж состоял из одних новичков.

Второй полет в день празднования Октябрьской революции проходил над Москвой. Парашютов не взяли. На этот раз Нобиле чувствовал себя более уверенно и спокойно. На высоте 300 м летели над Красной площадью, Кремлем, над площадью Свердлова, Лубянской и Москвой-рекой. Сверху при ярком солнце Москва выглядела очень красиво! Поднимались до 3,5 км.

Весной 1935 г. дирижабль совершил полет из Москвы в Ленинград и обратно (без посадки), а затем из Москвы в Архангельск и обратно. По окончании испытательных полетов, когда экипаж получил некоторые навыки, командиром В-6 назначили ученика Нобиле И. В. Панькова. Однако из-за организационных недостатков наземной службы и метеослуживания, не учитывавших специфики воздухоплавательных аппаратов (для дирижабля лучшее время полетов — зима, а взлет и посадку рекомендуется производить утром или ночью), этот дирижабль использовался очень мало.

ПРИКАЗ ПО ДИРИЖАБЛЕСТРОЮ

Долгопрудный

№ 344

2 ноября 1934 г.

§ 1

Для производства заводских испытаний корабля СССР В-6 «Осоавиахим» назначаю экипаж корабля:

- 1) шеф-командир — главный конструктор корабля инж. Умберто Нобиле,
- 2) 2-й командир корабля — пилот т. Паньков И. В.,
- 3) 1-й помощник командира — пилот т. Устинович В. А.,
- 4) 2-й помощник командира — пилот т. Лянгузов В. Г.,
- 5) штурман корабля т. Мячков Г. Н.,
- 6) старший бортмеханик т. Жеглов И. И.,
- 7) помощник старшего бортмеханика т. Буланкин В. Н.,
- 8) бортмеханик т. Новиков К. П.,
- 9) —»— т. Шмельков К. А.,
- 10) —»— т. Ефименко М. К.,
- 11) штурвальный пилот т. Мозалов Н. Д.,
- 12) —»— т. Василевский М. В.,
- 13) —»— т. Белкин А. П.,
- 14) 1-й бортрадист т. Сидоров В. А.,
- 15) 2-й бортрадист т. Славутинский В. А.

§ 2

Включить в состав экипажа корабля при первом испытательном полете мастера-такелажника тов. Гущеева И. В.

Зам. нач. Дирижаблестроя (Флаксерман)

В 1935 г. сгоревший во время пожара дирижабль В-7 был построен заново под названием В-7 БИС. Советские инженеры собрали его самостоятельно. Но из-за неудовлетворительных летных данных он был непригоден для использования военными. Однажды, возвращаясь из полета, ему не хватило горючего, он несколько часов дрейфовал. При посадке ночью дирижабль задел провода высокого напряжения, загорелся и полностью разрушен. При этом погиб его штурман. Летом следующего года советскими специалистами по проекту

Нобиле был построен В-8. Этот корабль унаследовал недостатки своего предшественника — слишком большую скорость и недостаточную полезную нагрузку.

Согласно плану Дирижаблестроя, первая воздушная линия на дирижаблях должна была соединить Москву с Мурманском. Для этого в Петрозаводске предполагалось построить причальную мачту, а в Мурманске — ангар, газовое хозяйство. Но эта и другие воздушные линии не были осуществлены из-за отсутствия баз для хранения и снабжения дирижаблей. Ангары были только в Долгопрудном и под Гатчиной (Салази). Еще в 1934 г. В-6 собирались использовать для полетов между Москвой и Свердловском. Осенью 1937 г. был пробный перелет, в котором участвовали 20 человек. Корреспондент «Правды» восхищался условиями для пассажиров и считал, что перед этим замечательным видом транспорта открывается блестящее будущее. Полет был трудным из-за плохих метеоусловий. В свое время Нобиле отмечал хорошие командирские качества Панькова.

29 сентября 1937 г. В-6 вылетел с целью установления мирового рекорда по продолжительности полета. Экипаж состоял из 16 человек, сменявших друг друга через 8 часов. На борту было 5700 л бензина. До этого наибольшую продолжительность полета достиг английский дирижабль R-34, а также итальянская «Норвегия» и немецкий «Граф Цеппелин». В течение 20 часов летели в заданном направлении, затем из-за плохой погоды повернули по направлению ветра. Пролетали над Калинином, Курском, Воронежем, потом над Новгородом, Брянском, Пензой, опять над Воронежем. 4 октября дирижабль приземлился в Долгопрудном, продержавшись в воздухе без посадки 130 часов 27 минут! Все восторженно встретили это известие, а присутствовавшая на этом торжестве дочь К. Э. Циолковского напомнила слова своего отца: «Советские дирижабли будут лучшими в мире!».

Впереди дирижабль ожидали серьезные испытания. 20 мая 1937 г. четыре советских самолета приземлились на Северном полюсе, и впервые в мире была основана дрейфующая полярная станция «Северный полюс-1» (СП-1), возглавляемая Иваном Дмитриевичем Папаниным, с которым Нобиле встречался на ледоколе «Малыгин» и отзывался о нем с большой теплотой. Когда

льдину со станцией унесло в более теплые воды и даже зимой она стала таять и крошиться, для спасения полярников послали ледоколы «Таймыр», «Ермак» и «Мурман». Но из-за небольших скоростей передвижения они могли не успеть в необходимые сроки дойти до Северного полюса. Самолеты нельзя было использовать, поскольку они не смогли бы сесть на обломки льдины, на которых плыли папанинцы. Только дирижабль мог быстро долететь до полярников и, зависнув над льдиной, лебедкой поднять людей и оборудование. Поэтому на спасение папанинцев правительство решило послать самый лучший советский дирижабль СССР В-6.

В то время В-6 готовился к длительному перелету Москва—Новосибирск. Экипаж получил разрешение принять участие в спасении папанинцев и лететь в Мурманск. Нобиле считал ошибкой назначение командиром корабля молодого пилота Н. С. Гудованцева вместо И. В. Панькова, хорошо освоившего управление этим дирижаблем. Такое назначение произошло, вероятно, потому, что однажды свою оплошность Гудованцев исправил героическим поступком. Дирижабль В-2 под его командованием выполнял тренировочный полет и приземлился в Донецке. Вопреки правилам эксплуатации все пилоты покинули гондолу и занялись прикреплением дирижабля к штопорам.

По снисходительности командира в гондолу забрались любопытные мальчишки. Внезапный порыв ветра сорвал дирижабль с якорей, и он, никем не управляемый, стал подниматься. Тогда Гудованцев, ухватившись за трос, стал подтягиваться на руках и с большим трудом добрался до гондолы. Запустив двигатель, Гудованцев благополучно привел дирижабль на аэродром. За находчивость и отвагу он был награжден орденом.

На дирижабле В-6 вместе с Н. С. Гудованцевым на Северный полюс отправились 18 лучших дирижаблестов: пилот И. В. Паньков, С. В. Демин, инженер В. А. Устинович, штурман А. А. Ритсланд, метеоролог А. И. Градус, бортмеханик Д. И. Матюшин и др.

Несмотря на непогоду и метель отлет был назначен на 5 февраля 1938 г. Командир корабля, в последний раз проверив состояние дирижабля и его двигателей, готовность экипажа, доложил правительственной комиссии о готовности дирижабля к полету [11].

Дирижабль летел невысоко (200—300 м), так как был перегружен запасом топлива и пиротехнических средств. В конце пути предполагалось сбрасывать много осветительных бомб на парашютах, чтобы полярной ночью на маленькой льдине отыскать черную палатку СП-1.

Вдоль железной дороги на Мурманск железнодорожники по своей инициативе зажгли костры. Но аэронавты не знали об этом и только удивились огням. Дирижабль летел по прямой, пользуясь старыми неточными картами 1906 г. Даже опытный полярный штурман Ритсланд не знал точно, где они летят. Последняя радиограмма с борта дирижабля о нормальном полете была принята в 18 ч 56 м.

Они летели в пургу, дул попутный ветер. И вдруг впереди увидели гору, не указанную на карте. Попытки обойти или перелететь через нее не удались. На скорости 100 км/ч дирижабль стал сбивать деревья, а затем ударился килем о гору. Это было в 39 км от Кандалакши. В 19 ч люди на железнодорожной станции «Белое море» услышали сильный глухой взрыв и гул моторов стих.

Последствия этой катастрофы, возможно, были бы не столь трагичны, если бы при столкновении с горой не последовал одновременно взрыв находившихся в кабине пиротехнических средств. Наполненный водородом дирижабль загорелся, начали рваться топливные и масляные баки. В кабине все тринадцать человек погибли. Спаслось только шесть человек, находившихся в мотогондолах и в хвосте. Раненые и обожженные, они упали на снег. Разожгли костер и стали ждать. Утром их нашла группа лыжников из шести человек и поисковая группа на оленьих упряжках. Через три дня они прибыли в Москву. Погибшие аэронавты были торжественно похоронены на Новодевичьем кладбище в Москве. 19 февраля 1938 г. Папанина и трех его товарищей сняли со льдины ледоколы «Таймыр» и «Мурман».

Однако вернемся к У. Нобиле. По контракту время пребывания его в Советском Союзе подходило к концу. Но, поскольку у него было много незавершенных дел — он писал книгу по дирижаблям, читал лекции в ДУЖе в Тушино, контракт был продлен еще на один год, до 1936 г. Об этом периоде своей жизни Нобиле вспоми-

нал: «Курс лекций вызвал большой интерес и принес мне огромное удовлетворение. Кулик М. М. — один из советских инженеров лукаво заметил, что я обогатил русский словарь. Когда я наталкивался на термин, который не знал по-русски, то вместо того, чтобы прервать изложение, произносил итальянское слово на русский лад и в надежде, что меня поняли, шел дальше» [1, с. 291]. Кстати, на лекции Нобиле часто приходил со своей неразлучной Титиной. К этому времени у старой уже собачки на передние зубы были поставлены золотые коронки. Перед лекцией студенты забавлялись этим, крича: «Титина, покажи зубки». Собака оскаливалась, и у нее сверкали золотые зубы.

Начиная с 1936 г. работа Дирижаблестроя налаживалась. Организация дела улучшилась, начали составлять более реальные планы. Однако еще мешала недостаточная техническая дисциплина, недооценка авторитета рабочего, отношение к нему как к простому исполнителю, нехватка опытных руководителей, частая смена руководства Дирижаблестроя.

В последней своей книге «Мои пять лет с советскими дирижаблями» [33] Нобиле подробно описывает свою работу и жизнь в Советском Союзе.

Перед второй мировой войной дирижаблестроение в СССР, как и в других странах, приостановилось. «А жаль, — пишет Нобиле. — Если есть на свете страна, где дирижабли могли бы развиваться и получить широкое и эффективное применение, то это именно Советский Союз с его метеоусловиями, исключительно благоприятными для навигации, и обширнейшей, преимущественно равнинной территорией, где отдаленность одного населенного пункта от другого, особенно на севере-Сибири, так затрудняет строительство шоссе-ных дорог и железнодорожных магистралей.

Я вернулся в Италию, вернулся с чувством живейшей благодарности к стране, которая приютила меня в трудную пору моей жизни. В своей работе мне пришлось сталкиваться с большими трудностями, но зато и жизненный опыт мой намного обогатился. Я глубоко, как мало кто другой, узнал новый мир, его хорошие и теневые стороны. Живя в этом новом мире, я забыл о том, как несправедливо со мной поступили на родине: Я словно помолодел. В душе снова ожили идеалы юности. Совершенно освобожденный от житейских за-

бот, я мог посвящать все свое внимание сверхчеловеческим усилиям, которые прилагали вокруг меня советские люди. Пусть не сразу, через многие ошибки, но они создавали общество, в котором перед каждым молодым человеком, независимо от социального происхождения, открыты все пути для выявления своих способностей, для труда на благо себе и всему коллективу» [1, с. 293].

Прошло более полувека. Долгопрудный давно стал городом. На заседании Исполкома городского Совета 13 июля 1982 г. был утвержден герб этого города. Он имеет форму пятиугольного щита голубого цвета, олицетворяющего водные акватории, которыми с трех сторон окружен город. На щите расположены: название города «Долгопрудный» и основные его символы — шестеренка, импульс, книга, колба, волны и колосья, отражающие особенности этого промышленного и научного центра Подмосковья. Дирижабль символизирует исток зарождения этого города.

В настоящее время в Долгопрудном ничто, к сожалению, не напоминает об Умберто Нобиле. Его помнят лишь немногие ветераны дирижаблестроения. Те, которые были далеки от него, воспринимали итальянского генерала с холодком. Люди, которые работали с Нобиле и встречались с ним в быту, вспоминают о нем с большой симпатией. Помнят его подтянутым, стройным, с заметной сединой в волосах, с пронизательным взглядом живых черных глаз, в которых затаилась боль пережитой трагедии. Помнят, как вечерами он в одиночестве гулял в долгопрудненском лесу.

Одна из двух женщин-пилотов дирижаблей Людмила Васильевна Иванова (второй была Вера Федоровна Демина) поделилась своими воспоминаниями о встречах с Нобиле.* В первый раз она увидела его летом 1932 г. на банкете, устроенном в честь выпуска Воздухоплавательной школы. Было приглашено много гостей из управления Гражданского воздушного флота и Дирижаблестроя. Самым почетным гостем был Умберто Нобиле, который, учитывая большие затруднения с продовольствием в те годы, привез с собой продукты, купленные в Торгсине за баснословную цену. В адрес окончивших школу было произнесено много теплых напут-

* Личный архив Б. Г. Броуде.

ственных слов. Выступивший через переводчика Нобиле пожелал молодым интересных полетов и счастья.

Л. В. Иванова с юности мечтала о полетах на дирижаблях. В 1930 г. она участвовала в сборке одного из первых дирижаблей «Комсомольская правда» и летала на нем. До этого она много раз поднималась на аэростатах и познала всю прелесть полета на воздухоплавательных аппаратах. После окончания Воздухоплавательной школы Иванова летала штурвальным на мягком дирижабле В-3. Через год под руководством Нобиле был построен первый в СССР полужесткий дирижабль В-5. Иванова стала штурвальным пилотом и этого дирижабля. В некоторых полетах участвовал У. Нобиле. Вначале он неодобрительно относился к тому, что за штурвалом дирижабля стоит женщина. В Италии такого не было. Когда же Нобиле убедился, что Людмила Васильевна успешно справляется со своими обязанностями, а его любимая Титина, которая сопровождала своего хозяина во всех полетах, машет ей хвостом и ласкается к ней, то и он стал приветлив с Ивановой.

Вторым человеком, поделившимся своими воспоминаниями о Нобиле, является В. Н. Шевырев. Окончив Московский авиационный институт в 1931 г., он начал работать в конструкторском бюро Дирижаблестроя под руководством У. Нобиле. Четыре года они работали в непосредственном контакте. Часто делили и досуг. И это дало возможность Шевыреву составить некоторое представление о характере и образе мыслей Нобиле. Прежде всего, как считает Шевырев, Нобиле был высокообразованным инженером и весьма эрудированным человеком, в котором гармонично сочеталась созидательная деятельность конструктора с большими организаторскими способностями. Его отличала необыкновенная целеустремленность — все подчинялось поставленной цели. Это можно проследить по тем результатам, которые Нобиле получил при совершенствовании созданной им системы полужесткого дирижабля.

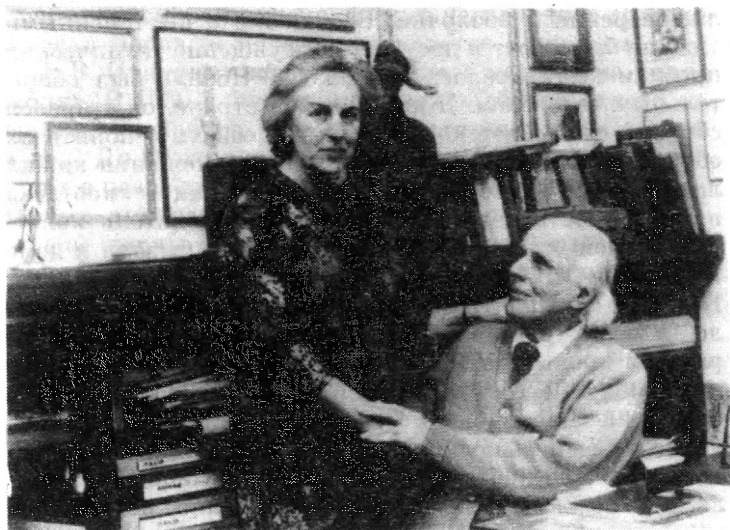
Дирижаблестроение в нашей стране использовало опыт организации авиационной промышленности, ее конструкторские приемы и технологические процессы. Советские инженеры активно учились и у Нобиле. Но и он не отвергал полезные советы и изобретения своих сотрудников, если они были целесообразны. Им были приняты рацпредложения по усовершенствованию ру-

ля, оперения и оболочки. В общении с подчиненными Нобиле был прост и доступен. Обсуждение технических проблем всегда велось на равных. Нобиле был общительным человеком. Живя в чужой стране, он старался сблизиться с советскими людьми, познать и понять их образ мыслей. Ему нравились взаимоотношения наших людей, их самостоятельность, большая самоотдача и преданность делу. Шевырев и руководитель конструкторской бригады М. М. Кулик часто бывали в доме Нобиле, где их приветливо принимала его дочь Мария. Беседы с ним почти всегда оставляли приятное впечатление несмотря на его вспыльчивость. Эта черта его характера проявлялась в том случае, если задевалось его самолюбие. В гостях у Нобиле чаще всего играли в шахматы. Нобиле был посредственным шахматистом, и каждому выигрышу радовался как ребенок. И эта радость за свою победу, стремление быть первым проявлялись во всем. Ему было свойственно нормальное человеческое честолюбие. После игры в шахматы следовали традиционные макароны по-итальянски и Рислинг — любимое вино Нобиле.

В своих воспоминаниях Шевырев отмечал особую любовь Нобиле к животным. У него она носила несколько суеверный характер. Как уже много раз повторялось, со своей маленькой собачкой Титиной Нобиле не расставался никогда. Он свято верил в ее инстинкт и чутье и брал ее в качестве талисмана в обоих полетах на Северный полюс. Нобиле считал, что Титина — его судьба и совесть, и не скрывал своего суеверного отношения к ней. Если она отказывалась лезть в гондолу дирижабля, увиливала, крутилась вокруг нее, Нобиле мог отменить полет. Перед последним полетом «Италии» Титина вела себя очень тревожно, и уже после катастрофы Нобиле очень жалел, что не учел ее поведения. «Таким, — заключил Шевырев, — запечатлелся этот человек в моей памяти — человек высокой культуры, неординарный, специалист высокого класса, несколько противоречивый, но способный к аналитическому мышлению».*

Один из оставшихся в живых после катастрофы дирижабля В-6 инженер и пилот Владимир Адольфович Устинович также с большой теплотой отзывался об

* Там же.



Умберто Нобиле и Гертруда Стольб. 1975 г.

Умберто Нобиле. «Это был спокойный, доброжелательный, интеллигентный человек, много повидавший в жизни, которую всю посвятил дирижаблям. Мы его знали как шеф-командира дирижабля СССР В-6».*

Начиная с первого испытательного полета этого воздушного корабля В. Устинович был первым помощником командира. В дальнейшем он летал вместе с Нобиле во всех длительных полетах: Москва—Ленинград—Москва, Москва—Архангельск—Москва и др. Большую часть времени Нобиле находился в конструкторском бюро, летный состав общался с ним только за час до вылета, в полете и в процессе послеполетного разбора. «Ко мне он относился хорошо, — вспоминает Устинович, — приглашал к себе в гости, играл со мной в шахматы». Кроме Нобиле, никто из итальянцев не принимал участия в полетах.

В 1985 г. отмечалось 100-летие со дня рождения Умберто Нобиле. Газета «Известия» поместила заметку О. Дзюби, которая начиналась так: «Он прожил на земле 92 года. Однако куда больше, чем долголетием, удивлял и продолжает удивлять своей головокружительной судьбой. Уроженец жаркой Италии стал зна-

* Там же.

менитым воздухоплателем, исследователем полярных пустынь, дважды побывавшим в небе над Северным полюсом. Его имя — Умберто Нобиле».*

Журнал «Изобретатель и рационализатор» также опубликовал статью, посвященную 100-летию У. Нобиле.** В ознаменование этого события 22 января 1985 г. в Москве в Политехническом музее был проведен памятный вечер. В нем приняли участие многочисленные организации и учреждения — Советское национальное объединение историков естествознания и техники АН СССР, Институт истории естествознания и техники АН СССР, Центральный аэрогидродинамический институт им. Н. Е. Жуковского, Научно-мемориальный музей Н. Е. Жуковского и Совет ветеранов-дирижаблестроителей. С докладом о жизни и деятельности Умберто Нобиле выступил В. А. Турьян.

Вдова Нобиле доктор Гертруда Нобиле-Столып прислала В. А. Устиновичу сувенирную почтовую открытку с изображением дирижаблей Нобиле «Норвегия», «Италия» и В-6, на которой было написано: «Со словами благодарности в память о моем муже, его работе, его друзьях в СССР». В конверте был вложен титульный лист последней книги Нобиле «Мои пять лет с советскими дирижаблями» [33]. В аннотации отмечалось: «Нобиле покинул Италию и с 1931 года был техническим директором русского Дирижаблестроя в Долгопрудном, где он конструировал и создал несколько дирижаблей, один из которых „СССР В-6“ установил мировой рекорд беспосадочного полета длительностью 130 часов».

5 февраля 1988 г. в Доме культуры г. Долгопрудного состоялся памятный вечер в честь 50-летия полета дирижабля В-6 на Северный полюс по спасению папанинцев. Демонстрировался документальный фильм, в котором имеются кадры с кратким выступлением У. Нобиле о хороших качествах дирижабля В-6.

Таким образом, пять лет, проведенных Умберто Нобиле в Советском Союзе, сам он считал лучшими годами своей жизни, а в Долгопрудном до сих пор вспоминают об этом замечательном человеке с благодарностью.

* Дзюба О. Дважды над полюсом // Известия. 1985. 20 янв.

** Юрьев А. На дирижабле к полюсу // Изобр. и рационал. 1985. № 1. С. 32.

Испытания второй мировой войны

Возвратившись из Советского Союза в Италию и убедившись, что в стране свирепствует фашистский режим, Нобиле решил покинуть Родину. По протекции католических кругов он выехал в США с целью преподавания авиации в католических учебных заведениях. В конце июня 1939 г. он отплыл на пароходе из Неаполя. Путешествие было грустным. Нобиле тяжело расставался с родиной, с родными и близкими. Он взял с собой только собачку Тотошку, мать которой, Титина, летала с ним в экспедиции на «Италии».

Во время перелета из Нью-Йорка до Чикаго Нобиле удалось увидеть знаменитые Ниагарские водопады. Вечером он был у цели своего путешествия — в Лекпорте. Это был небольшой городок, основанный еще первыми переселенцами в Новый Свет. Окруженные зеленью двухэтажные коттеджи, разбросанные по холмам, были очень живописны. Здесь находилась авиационная школа — одно из многочисленных учебных заведений для католической молодежи. Школа имела учебное здание, небольшие мастерские, большое летное поле, два ангара с семью или восемью самолетами. Кроме того, в городе имелся лицей, подготавливавший абитуриентов для колледжа. Желавших получить образование было много, поэтому отбор проводился при помощи строжайших тестов.

С приездом Нобиле в авиационной школе предполагалось создать факультет авиастроения. Курс обучения был рассчитан на четыре года и имел практический уклон. Учащиеся должны были овладеть навыками летного дела, эксплуатации и ремонта самолетов. За время учебы студенты столько раз собирали, разбирали, монтировали и даже модифицировали свои машины,

что, выйдя из школы, могли свободно применять свои знания и практические навыки на авиазаводе или аэродроме. Не хватало теоретической подготовки, необходимой для конструирования новых самолетов.

В этой школе с имущих студентов брали высокую плату за обучение (1500 долларов в год) с тем, чтобы частично покрыть расходы на содержание неимущих студентов. Нобиле удивило, что школа была на полном самообслуживании. Кроме повара и садовника, в ней не было другого персонала. Почти все студенты делали сами — помогали на кухне, прибирали спальни, дежурили в столовой, убирали классы и мастерские. Учащиеся следили за исправностью водопровода, отопления и освещения. В итоге у окончившего школу могли быть пробелы в образовании, но он приобретал такой обширный практический опыт, что вполне мог работать плотником и водопроводчиком, маляром и механиком.

При поисках постоянного жилья Нобиле столкнулся с особенностями американской жизни того времени. В приглянувшемся ему отеле висело объявление: «Евреи и собаки в гостиницу не допускаются». Из-за Тотошки пришлось снимать квартиру в другом месте.

Летом 1940 г. после оккупации немецкими войсками половины Франции Италия вступила в войну на стороне Гитлера. Рузвельт тогда сказал, что «она нанесла Франции удар ножом в спину». Положение Нобиле в Америке было неоднозначным. С одной стороны, он полной грудью вдыхал воздух свободы, но его личная свобода все же была сильно ограничена. Он читал все, что хотел, но не мог высказывать все, что думал. Ему хотелось открыто осудить диктаторский режим Муссолини, но он боялся этим повредить своим близким. Поэтому Нобиле избегал давать интервью дотошным журналистам. Его положение еще более осложнилось с вступлением Италии в войну: «...наступили дни величайшего позора; нападение на Грецию, поражение Албании. Все итальянцы, жившие в Америке, переживали все это, как непоправимое несчастье, как личное бесчестье!» [1, с. 305].

В конце лета 1940 г. по приглашению ректора Нотр-дамского университета отца О. Хара Нобиле поехал в Нотр-Дам штата Индиана читать курс лекций по воздухоплаванию. Этот большой университет представлял собой целый городок, в котором жили около

4000 студентов и преподавателей. Он включал в себя тридцать пять зданий, церковь, стадион и озеро. Факультеты, лаборатории, гимнастический зал, жилые помещения и поликлиника — все было построено с размахом и содержалось в образцовом порядке. Университет имел даже свою картинную галерею и библиотеку с редкими старинными книгами. Поэтому Нобиле считал, что если бы не тревожные вести из Италии, пребывание в Нотрдамском университете было бы одним из приятных воспоминаний его жизни. Когда он вернулся в авиационную школу, начался самый трудный период его жизни в США. После вступления Италии в войну на стороне фашистской Германии к итальянцам стали относиться с нескрываемой враждебностью. Эту перемену Нобиле почувствовал и на себе.

В эти тяжелые годы Нобиле постоянно беспокоился о дочери, оставшейся в Италии. Желая быть вместе с ней, он решил вернуться на родину. Но это было непросто. Путь через Атлантический океан был закрыт. Ехать через Японию и Россию было очень дорого и долго. Но и эта возможность отпала, так как 22 июня 1941 г. Гитлер напал на Россию. Тогда Нобиле решил попасть в Италию через Южную Америку. Но итальянцам авиабилетов не продавали. Запрос в Вашингтон ничего не дал. Нобиле вспоминал, что последние месяцы 1941 г. были особенно мучительными. Большую часть времени он проводил в Рочестере у своего двоюродного брата Чиччилло. 7 декабря, в день нападения на Перл-Харбор, США объявили войну Японии, а потом и Германии. Затем последовало объявление войны Соединенным Штатам со стороны Италии. Эта бессмысленная и нелепая акция намного ухудшила положение итальянцев в Америке.

Как и другие итальянцы, Нобиле был объявлен гражданином вражеского государства. Ему пришлось заполнять многочисленные анкеты, предоставлять в полицию свою фотографию и отпечатки пальцев для ФБР. Запрещалось иметь оружие, радиоприемники и фотоаппараты. На передвижение по стране требовалось разрешение полиции. Однако он отмечал, что отношение чиновников к итальянцам в основном было любезным и даже сердечным. Однажды во время одной из поездок на своей автомашине, к тому же без письменного разрешения, Нобиле выехал на красный свет. Его

задержали и направили к судье, который оказался владельцем лавки. В ней же состоялся суд. Полицейский изложил обвинение. В свое оправдание Нобиле заявил, что светофор висел слишком низко и его трудно было разглядеть. Такой довод признали неудовлетворительным, и виновника приговорили к штрафу в пять долларов.

Добываясь разрешения о выезде из США, Нобиле обратился в Вашингтоне к монсиньору Чиконьяни с просьбой похлопотать за него в госдепартаменте. Ему ответили, что к нему претензий нет и при желании он может остаться в Америке. Но Нобиле этого не хотел, да и работы у него уже не было — авиационную школу в Лекпорте передавали военным. Поэтому он вторично обратился с просьбой о выезде из США.

В начале мая 1942 г. государственный секретарь Хелл сообщил ему, что в Европу скоро отправляется шведское судно и он может на нем выехать на родину. На пути к Нью-Йорку Нобиле задержали на острове Эллис и в город не отпускали. Двое суток он провел в заточении — по команде становился в строй, по команде ел и ложился спать. Так Нобиле покинул Америку. Приехав в Соединенные Штаты с большими надеждами и множеством планов, теперь он видел, что они не оправдались. Эти три года были самыми пассивными в его жизни. Последний же год, прожитый с неотступной мыслью о родине, втянутой в войну, был одним из самых тяжелых.

Нобиле прибыл в Италию в мае 1942 г. «Положение я застал ужасающее, — вспоминал он. — Страшная коррумпция разъедала страну сверху донизу и грозила утопить всех и вся в море грязи. Пока наши солдаты гибли на фронтах, в тылу фашистские главари продолжали бесчестно обогащаться» [1, с. 311]. Из чувства долга Нобиле написал в Министерство авиации, что предоставляет себя в его распоряжение и готов выполнять любое поручение в зоне военных действий. Но ответа не последовало. Зато его пригласили для «беседы по вопросам авиации». Он должен был ответить на длинейший список вопросов по самолетам противников, т. е. по существу дать сведения разведывательного характера. Нобиле ответил, что в Америку он ездил не для того, чтобы заниматься подобными вещами.

В октябре 1942 г дочь Нобиле Мария вышла замуж, и теперь ничто не удерживало его в Италии. Ему предложили поехать в Испанию с целью чтения лекций в одном из университетов. С февраля 1943 г. несколько месяцев Нобиле жил в Мадриде и в других городах Испании. Правление фашистского каудильо Франко также привело страну в упадок. Всюду были видны следы насилия и нищеты. По центральным улицам Мадрида бродили нищие, причем многие из них были слепые. Частые политические процессы заканчивались расстрелами.

Летом 1943 г. из Рима пришло известие о падении Муссолини. Нобиле не мог скрыть радости от этого известия. Вернувшись в Рим, он удивился, что в городе все спокойно. Арест Муссолини и известие о создании правительства под председательством маршала Бадольо были восприняты населением с чувством огромного облегчения. Фашистской диктатуре, продержавшейся двадцать один год, пришел конец. Нобиле сразу же стал добиваться от нового правительства восстановления справедливости по отношению к экспедиции на «Италию» и к нему самому.

8 сентября 1943 г. Италия заключила перемирие с Англией и США. На следующий день американская седьмая армия высадилась в Салерно. Король и Бадольо поспешно покинули Рим, бросив народ на произвол судьбы. Этим воспользовались немцы и 11 сентября заняли столицу. По приказу Гитлера капитан Отто Скорцени освободил Муссолини из заточения. В северной Италии образовалась фашистская «республика Сало».

С возвращением фашистов и оккупацией города немецкими войсками в Риме началось страшное время насилий, репрессий, тяжелых лишений. Каждый день на улицах устраивались облавы — молодежь хватали и отсылали служить в фашистскую армию и в команды трудовой повинности.

Как член Папской Академии, Нобиле старался как можно больше молодежи Рима включить в ватиканскую гвардию. Он участвовал в подпольных сходках по выработке конституции будущей демократической Италии, укрывал знакомую еврейку, за которой охотились фашисты. У себя в квартире он устроил тайник, куда прятались дезертировавшие из фашистской армии офицеры — муж дочери и племянник Нобиле. Не сдав свой

кольт — память о полярной экспедиции на «Италии», Нобиле тем самым нарушал приказ Кессельринга.

В течение восьми месяцев немецкой оккупации в Риме все очень голодали. Чтобы добыть пропитание для семьи, Нобиле на своей малолитражке иногда ездил по ночам в сельскую местность, где обменивал вещи и одежду на продукты. Овощи и зелень ценились на вес золота. Городской транспорт стоял. Не было электричества и газа. В ход пошли керосинки и керосиновые лампы. Не работал водопровод. Нобиле не раз приходилось поднимать на шестой этаж ведра воды из уличной колонки. Но, как ни странно, тощая диета и физическая нагрузка укрепили здоровье многих людей. Комендантский час сблизил и сдружил людей. Долгими вечерами соседи слушали лондонское радио, играли, учили языки.

22 января 1944 г. англо-американские войска высадились в Неттуно. В марте Рим бомбили три раза. Через несколько дней на улице Розелла два бойца Сопротивления взорвали бомбу, от которой погибло 32 немца. В ответ гитлеровцы расстреляли в Адриатических пещерах 335 заложников из числа заключенных антифашистов. После этой трагедии в Риме стали ждать прихода союзников с еще большим нетерпением. С величайшим волнением следили по передачам лондонского радио за ходом военных действий к югу от столицы. Наконец 4 июня войска союзников подошли к городу, а на следующий день заняли его. «Население ликовало! Приход союзников в Рим был поистине памятным долгожданным событием. Наконец-то кошмар, мучивший город на протяжении восьми месяцев, рассеялся. Кончилось фашистское господство, длившееся немного меньше двадцати одного года и искалечившее жизнь целому поколению. Началось возрождение» [1, с. 322].

Нобиле сразу же взялся за издание своей книги «Я могу сказать правду», которую давно подготовил к печати [24]. Разрешение на издание получить было нетрудно, так как делами печати ведал старый приятель Нобиле шотландский журналист полковник Манро. С бумагой было хуже. В Риме ее не хватало. В Ватикане бумага нашлась, но, чтобы купить ее, Нобиле пришлось продать свою автомашину. В предисловии к книге Бенедетто Кроче писал: «Уверенность в том, что Нобиле стал жертвой фашизма, давно укоренилась в сознании

итальянцев». Одно за другим вышли три ее издания. И все они быстро разошлись.

В течение двух лет Нобиле написал и издал еще несколько книг: дневник во время путешествия на ледоколе «Малыгин» к Земле Франца-Иосифа [28], книгу воспоминаний о России [25] и философско-политическую книгу «Человечество на распутье» [27] с предисловием философа Гуидо де Руджиеро и комментариями известных политических деятелей разных взглядов Л. Эйнаути и У. Террачини.* С последним Нобиле очень сблизился будучи депутатом Учредительного собрания.

В сентябре 1944 г. пионер итальянского воздухоплавания и старый учитель и друг Нобиле генерал Морис помогал ему составить бумагу в правительство Бономи о пересмотре заключения фашистской комиссии в связи с катастрофой «Италии». 19 сентября 1944 г. генерал Морис скончался. Незадолго до этого он сказал Нобиле: «Скоро справедливость восторжествует. Пришло время воздать тебе должное. Жаль, что я не смогу порадоваться вместе с тобой, меня уже не будет» [1, с. 135]. Высшая аттестационная комиссия Министерства авиации под председательством генерала воздушной эскадры Атилио Матрикарди получила задание рассмотреть дело Нобиле. Через четыре месяца расследований, опросов, изучения документов она пришла к выводу, что Нобиле должен быть зачислен в кадры авиации со званием, полагавшимся ему согласно выслуге лет.

* Луиджи Эйнаути — итальянский экономист и политический деятель, президент республики в 1948—1955 гг. Умберто Террачини — видный деятель итальянского рабочего движения, член руководства Итальянской коммунистической партии. В 1947 г. был председателем Учредительного собрания.

Политическая деятельность

Весной 1946 г. Нобиле неожиданно для себя был вовлечен в водоворот политической деятельности — его избрали членом Учредительного собрания Италии сроком до 1948 г. Об этом он писал: «Политикой я интересовался лишь как наблюдатель, но в этом качестве приобрел, живя в России и в Америке, недюжинный опыт. Само собой разумеется, что у меня были свои взгляды и симпатии, всегда побуждавшие меня солидаризироваться с неимущими классами, с левыми партиями. Но в силу своего характера и темперамента я никогда не мог подлаживаться к другим. Мысль о том, чтобы вступить в партию, даже в такую, которая отражала бы мои взгляды, всегда была для меня неприемлемой. Дело в том, что в одних вопросах я занимал более правую позицию, чем либералы, а в других — более левую, чем коммунисты. При таком положении было бы нелепо рассчитывать, что я могу свыкнуться с партийной дисциплиной. Я бы ни за что не отказался от права свободно мыслить и свободно выражать свои мысли» [1, с. 325].

В 1946 г. был объявлен всенародный референдум относительно формы правления. Народ должен был сделать выбор между монархией и республикой. Тогда же предстояли выборы в Учредительное собрание. Нобиле собирался проголосовать за одну из прогрессивных партий, но не думал, что сам станет кандидатом в законодательный орган. Весной 1946 г. три видных деятеля Христианской демократической партии (ХДП) приехали в Рим просить, чтобы он выставил свою кандидатуру в Учредительное собрание от христианских демократов Неаполя. Нобиле не знал, что ответить, и попросил время для размышления. Конечно, демокра-

ты хотели использовать его популярность. Но если уж баллотироваться, то он предпочел бы быть кандидатом от того округа, откуда родом его семья — Салерно и Авелино. Он считал, что там его выберут и без предвыборных выступлений. Нобиле собирался через несколько дней приехать в Неаполь и сообщить о своем решении. Но на следующий день ему был нанесен еще один неожиданный визит. Пришли два представителя Итальянской коммунистической партии и предложили баллотироваться по их списку в качестве независимого кандидата. Коммунисты считали, что Нобиле должен внести свой вклад в создание конституции страны. Они не просили его разделять их взгляды и были согласны на то, что он сохранит полную свободу выражения своих представлений. Они даже не просили его участвовать в избирательной кампании. Ему предоставлялось право выступить с докладами по проблемам науки и техники — по своему выбору.

Позже Нобиле узнал, что внимание римских коммунистов привлекла к нему серия статей, которые он опубликовал за год до этого в католической газете «Пополо». Говоря о советском образе жизни, Нобиле объективно отмечал в них и хорошее и плохое, но благодарность, которую он испытывал к Советскому Союзу, невольно заставляла подчеркивать положительные стороны и сглаживать отрицательные. Эти статьи понравились коммунистам. Они скупили несколько тысяч экземпляров газеты для распространения среди своих избирателей в провинции. Естественно, «святой престол» был недоволен этим [25].

Приехав в Неаполь и поговорив с христианскими демократами, Нобиле почувствовал себя среди них чужим. Члены ХДП также поняли, что несмотря на религиозные чувства Нобиле и членство в Папской Академии, все его политические симпатии на стороне левых партий. Вернувшись в Рим, Нобиле послал в Неаполь телеграмму с отказом баллотироваться по списку ХДП. Нобиле считал благоразумным вовсе не баллотироваться в Учредительное собрание. Но им уже овладел «демон политики». По многим социальным, нравственным и даже экономическим вопросам у него имелась совершенно четкая позиция, сложившаяся за долгие годы пребывания в России и в Америке. Размышляя о проблемах войны и мира, Нобиле стоял на позиции знаменитого

мыслителя и писателя-фантаста Герберта Уэллса, который доказывал, что с появлением все более разрушительного оружия во избежание уничтожения человеческой цивилизации необходимо создать Всемирное государство. Всем казалось это утопией. Но создание политически и экономически объединенной Европы Нобиле представлялось достижимой задачей. Как известно, теперь существует Общеввропейский парламент и Общий рынок.

Вооруженный этими идеями, а также опытом и наблюдениями, полученными в странах со столь различным строем, как Советский Союз и Соединенные Штаты, Нобиле чувствовал себя достаточно подготовленным к тому, чтобы участвовать в составлении новой конституции и быть полезным своей стране [26].

Несколько дней он не решался принять предложение коммунистов, которые не требовали от него принесения в жертву его дружеских связей. С уважением относясь к его образу мыслей, единственно, на что они рассчитывали, это на его поддержку республиканской формы правления.

По совету близких друзей Нобиле преодолел свои сомнения и дал согласие коммунистам. Это, конечно, не одобрили католические круги и Ватикан. Сперва его пытались отговорить, но тщетно. Тогда его вывели из состава Папской Академии.

18 апреля 1946 г. Нобиле получил письмо от руководителя итальянской компартии министра юстиции Пальмиро Тольятти. «До сих пор, — писал Тольятти, — я не хотел никоим образом вмешиваться в вопрос о Вашей кандидатуре из опасения, чтобы мое вмешательство не было истолковано как нажим. Я очень рад Вашему решению, свидетельствующему о том, что Вы сумели побороть предрассудки, которые, к сожалению, еще живучи и так вредят делу возрождения нашей страны, ее политическому и моральному единству. Мы гордимся тем, что в наших списках стоит имя человека, который прославил страну своим талантом, своим трудом, своим мужеством и от которого все мы с уверенностью ждем еще многого в будущем. Особенно радует меня то, что Ваше участие в нашем списке от Рима и от Салерно и, если Вы хотите, в нашем общеитальянском списке послужит укреплению связей между передовой частью трудящихся, объединенных в нашей партии, и группа-

ми интеллигенции, выдающимися деятелями науки и культуры, чей труд необходим для экономического, политического и морального восстановления нашей родины. Буду рад, как только у меня высвободится время, повидаться с Вами.

С сердечным приветом

Тольятти» [1, с. 333].

Нобиле был избран значительным большинством голосов от избирательного округа Лацио, от округа Салерно—Авелино и по общенациональному списку.

В Учредительном собрании Нобиле работал добросовестно, не щадя сил. Он был одним из самых активных депутатов. Если Нобиле занимался каким-либо важным вопросом, то прежде всего он начинал с изучения соответствующей литературы, с консультаций со знающими людьми. В вопросе территориально-административного деления страны Нобиле с самого начала был противником дробления Италии на 22 автономные области, так как это не предполагало децентрализации административных функций государственного аппарата, а привело бы только к росту бюрократического чиновничества.

Нобиле выступал и против свободных разводов не только из религиозных соображений, но также исходя из того, что это может привести к разрушению основ семьи и возникновению ненормальных отношений между родителями и детьми. Другое дело, если во время войны жены изменяли мужьям-солдатам. Такие браки следовало, по его мнению, просто аннулировать, чтобы пострадавший мог создать новую семью.

Нобиле выступал в защиту мелких сбережений от инфляции. Несмотря на крики «Браво!», доносившиеся со стороны левых депутатов после горячей речи Нобиле, его поправка к конституции не была принята. Таким образом, свободой слова, обещанной коммунистами, Нобиле пользовался очень активно. Его коллега по Учредительному собранию депутат Мария Маддолена Росси шутливо говорила: «Когда ты идешь выступать, мы сидим как на иголках — никогда не знаешь, что тебе взбредет на ум сказать».

Нобиле не только свободно выступал, но и свободно голосовал. Например, когда решался вопрос о возможности проживания в Италии представителей бывшей

королевской семьи, Нобиле голосовал «за», в то время как большинство депутатов левых партий голосовало «против». Нобиле дорожил своей независимостью и в то же время чувствовал свою малую пригодность к парламентской деятельности. Он отдавал себе отчет в том, что его поведение может поставить депутатов-коммунистов в затруднительное положение. Поэтому когда через два года Учредительное собрание завершило свою работу, Нобиле решил закончить свою парламентскую деятельность. При выборе в парламент в 1948 г. Нобиле отказался баллотироваться вторично.

Позднее Нобиле вспоминал: «Коммунистам я был благодарен за то, что они честно сдержали данное мне слово и предоставили полную свободу высказываться и действовать совершенно независимо. „У Вас нет по отношению к нам никаких обязательств“, — не раз говорил мне Тольятти. В глубине души мне было приятно констатировать, что у коммунистов в отличие от других партий не было интриг. Личные интересы всегда подчинялись интересам коллективным, и эта дисциплина мне импонировала» [1, с. 337].

В дальнейшем Нобиле никогда не возвращался к политической деятельности.

На склоне лет

В 50-х годах Умберто Нобиле полностью отдался научной и литературной деятельности. Он мог работать сутки напролет и никогда не знал усталости. Три-четыре года он трудился над книгой по воздухоплаванию [29]. В приближении космической эры Нобиле увлекся механикой сверхразреженных газов. В этой среде на больших высотах предстояло летать первому искусственному спутнику Земли. Эта тема также вошла в книгу по воздухоплаванию.

Летом 1959 г., когда Нобиле исполнилось 74 года, его преподавательская деятельность в университете подошла к концу. Однако он продолжал активно работать, и через 2 года, в июне 1961 г., вышла его книга о полярных перелетах, включавшая в сокращенном виде материал двух его книг об экспедициях на «Норвегии» и «Италии» [30]. Первое издание ее разошлось в несколько месяцев.

21 августа 1964 г. в газете «Паэзе сера» появилась статья, в которой снова поднимался вопрос о гибели дирижабля «Италия». «Наступило время, — говорилось в статье, — и пристрастное заключение следственной комиссии признано несправедливым. Почему же снова публикуется старый документ о полярной экспедиции Нобиле?!» Дело в том, что журнал военно-морского флота отдельной брошюрой опубликовал документ о гибели дирижабля «Италия», подготовленный следственной комиссией более 30 лет тому назад, еще при фашистском режиме Муссолини, и давно опровергнутый авторитетными инстанциями. Переиздание объяснялось /якобы многочисленными запросами читателей в связи с другими публикациями по этому вопросу, в частности

изданием книги одного из участников эпопеи «Красной палатки» Ф. Трояни.

Узнав о новом издании лживых материалов, Нобиле обратился за объяснениями к главному редактору журнала адмиралу Витторио Прато. Адмирал утверждал, что сам был против этой публикации, но уступил давлению сверху. Он согласился напечатать в своем журнале ответное письмо Нобиле, которое и появилось в ближайшем номере.

В дальнейшем выяснилось, что Ф. Трояни в своей книге настолько отрицательно отзывался о морских офицерах, своих товарищах по экспедиции, что вызвал возмущение руководства флота и как следствие повторное издание этих злополучных материалов. «Перепечатать за счет итальянского государства и бесплатно раздавать желающим документ, включая и те части, в которых глава экспедиции, а с ним и вся экспедиция в целом подвергались грубым нападкам, словно после 1930 года не была доказана полная неправомоерность подобных обвинений, это было истинне вопиюще», — справедливо возмущался Нобиле [1, с. 339]. Более того, он направил письмо министру обороны Андреотти и потребовал, чтобы «раз и навсегда было официально заявлено, что доклад следственной комиссии в части, касающейся Нобиле и в целом всей экспедиции на „Италии“, является клеветническим». Андреотти согласился с Нобиле, но только через год собралась новая комиссия и рассмотрела материалы полета «Италии» на Северный полюс лишь в части действий Нобиле как главы экспедиции. Весной 1966 г. эта комиссия представила свой отчет. Новый министр обороны Роберто Треллоне в честь 40-летия перелета через Северный полюс дирижабля «Норвегия» устроил торжественный прием. На нем министр очень высоко отозвался об обеих экспедициях и заявил, что назначенная Андреотти комиссия не сочла нужным возобновлять расследование, так как еще в 1945 г. был издан декрет демократического правительства о возвращении Нобиле на действительную военную службу и присвоении ему очередного звания, чем окончательно закрыт вопрос о претензиях к нему во время экспедиции на дирижабле «Италия». Кроме того, министр издал приказ об изъятии из обращения всех экземпляров переизданного доклада комиссии, созданной при Муссолини.

О Нобиле и его полярных экспедициях, которые в свое время взволновали весь мир, ходили разные легенды. Об этих экспедициях продолжали писать и публиковать книги. Телевидение Италии и других стран демонстрировало документальные фильмы. Телевизионные программы, посвященные полярным экспедициям, были показаны в Италии, а затем многократно повторены в Германии, Голландии и в Англии. Нобиле принял участие в создании художественного кинофильма «Красная палатка» совместного советско-итальянского производства. Аналогичный фильм снимался в Германии. Но все эти документальные и художественные фильмы, конечно, не смогли воспроизвести весь драматизм этих полярных экспедиций Нобиле и в полной мере определить их значение.

Лучше других это сделал сам Умберто Нобиле. В эти годы особенно ярко проявился его недюжинный литературный талант. Книги Нобиле полны глубокого содержания и скрупулезного анализа. Они читаются легко, с неослабеваемым интересом. Их можно неоднократно перечитывать. В них во многом отразилась его талантливая натура, независимый характер и смелость суждений.

На склоне лет Нобиле с большой теплотой вспоминал о своих родных и близких, о своих незабвенных товарищах. Он всю жизнь горячо любил свою жену Карлотту, с которой с трудом расставался, отправляясь в свои рискованные экспедиции. В июле 1934 г., когда Нобиле жил в России, она скоропостижно скончалась. Только через четверть века Нобиле женился вторично на Гертруде Стольп. В преклонные годы Нобиле не был одинок. Его согревали любовь и забота двух дорогих ему женщин — Гертруды и единственной любимой дочери Марии. Она приезжала к нему в Россию, а выйдя замуж в конце 1942 г., подарила Нобиле двух внуков — девочку Карлу и мальчика Умберто.

Нобиле часто думал о своих дорогих товарищах, унесенных на дирижабле «Италия», и возвращался к мысли о том, что, может быть, когда-нибудь на пустынном берегу Земли Франца-Иосифа обнаружатся обломки дирижабля и останки людей.

Гонимый ветром дирижабль продолжал лететь, а оставшиеся в нем члены экипажа, наверно, думали с горечью, что упавшие на льдину товарищи погибли,

а у них, имевших большие запасы продовольствия и снаряжения, есть надежда на спасение. Но судьба распорядилась иначе! Обитатели «Красной палатки» спаслись, а они вместе с воздушным кораблем канули в вечность, стали легендой!

Судьба восьми человек, вернувшихся на родину, сложилась по-разному. Бегунок возвратился в Прагу и женился на той самой девушке, которой писал письма со льдины. Впоследствии он стал видным чешским ученым.

Вильери остался служить на флоте. В чине контр-адмирала он вышел в отставку и стал президентом Международного океанографического института в Монако. Цаппи перешел на дипломатическую службу. Он был консулом в Китае и дослужился до посла. 3 июля 1961 г. он скоропостижно скончался. Мариано стал адмиралом. Ко времени высадки союзников в Сицилии в 1943 г. был префектом в Палермо. Выйдя в отставку, жил в Риме.

Трояни вместе с Нобиле был в СССР и работал в Дирижаблестрое. Вернувшись в Италию, работал на авиационном заводе. После войны эмигрировал в Бразилию. Впоследствии снова вернулся на родину.

Чечони после возвращения из экспедиции продолжал служить старшим механиком в военно-воздушном флоте. Купив себе недалеко от Рима участок земли, стал фермером. 17 октября 1960 г. он внезапно скончался.

Бьяджи во время войны попал в плен в Индии. Вернувшись на родину, он был уволен в отставку в чине старшего матроса. Пенсии на жизнь не хватало, и он стал работать на бензоколонке близ Рима. Умер 1 ноября 1965 г.

Как уже отмечалось, в 1969 г. Нобиле осуществил свою давнишнюю мечту — воздвиг монумент в честь погибших при катастрофе на дирижабле «Италия» и при спасении потерпевших бедствие. На севере Норвегии в городе Тромсе, на центральной площади которого норвежцы установили памятники Нансену и Амундсену, теперь высится новый монумент — два крыла, взметнувшихся в небо. На одном крыле из каррарского мрамора высечены имена семнадцати погибших из числа членов экспедиции на «Италии» и людей, бросившихся на их спасение.

Вечно будут сиять золотом имена членов экипажа дирижабля «Италия»:

«28 мая 1928 года.
Ренато Александрини
Этторе Ардуино
Аттилио Каратти
Калисто Чокка
Уго Лаго
Финн Мальмгрен
Винченцо Помелла
Альдо Понтремоли»

и имена погибших в Баренцевом море во время самоотверженного полета по спасению членов экспедиции на «Италии»:

«18 июня 1928 года.
Руаль Амундсен
Рене Гильбо
Гильберт Брази
Альберт де Кювервиль
Лейв Дитрихсон
Эмиль Валетт»

и имена погибших на французской земле при возвращении на Родину после полетов в поисках «Италии» и Амундсена:

«29 сентября 1928 года.
Пьер Луиджи Пенцо
Туллио Крозио
Джузеппе делла Гата».

На более высоком крыле выбита эпитафия, сочиненная Альфонсо Гатто: «Здесь, на этом камне, соединены имена тех, кто погиб при катастрофе дирижабля „Италия“, и тех, кто отдал свои жизни для их спасения.

В память о славном подвиге, благородных стремлениях и братстве людей, о чем знает и всегда будет помнить цивилизованный мир!

Воздвигнут Умберто Нобиле, начальником экспедиции, по случаю 40-летней годовщины, при покровительстве Итальянского географического общества» [1, с. 27; 2, с. 217].

Жизнь Умберто Нобиле, этого талантливого, честолюбивого и очень самолюбивого человека, была много-

гранной и имела частые «изломы», находившиеся в прямой зависимости от его характера. На склоне лет Нобиле не раз задумывался о своей судьбе и своем характере. Его товарищ по экспедиции на «Норвегии» Рисер-Ларсен писал, что Нобиле человек спокойный, неизменно сосредоточенный на чем-то важном, связанном с работой. Улыбался он редко, и поэтому его улыбка воспринималась как подарок.

О своем характере сам Нобиле писал так: «Характер у меня замкнутый, я всегда погружен в себя. Бываю резок, властен и порой груб даже с людьми, которых люблю. Моя жена Карлотта говорила, а мои сестры подтверждали, что обращаюсь я с людьми по-медвежьи. Частенько я и сам замечал, что меня побаиваются, и это вовсе не доставляло мне удовольствия. Таковы некоторые отрицательные стороны моего характера. . . и я из-за них нажил себе немало врагов. Но были у меня и хорошие стороны, сыгравшие большую роль в моей жизни в те трудные годы. Я имею в виду прежде всего свою одержимость в работе, доходившую до того, что я сплошь и рядом пренебрегал элементарными житейскими удобствами, а подчас жертвовал и благополучием семьи. Мне были свойственны стремление прокладывать новые пути, упорство в достижении поставленной цели, в преодолении препятствий, противодействующих и враждебных сил, я справедливо относился к подчиненным, решительно защищал их законные интересы, за что они платили мне благодарностью и, помогая мне осуществлять мои проекты, работали с величайшим подъемом» [1, с. 159].

В экстремальных условиях все это обострялось. Например, во время пребывания на дрейфующей льдине в «Красной палатке» у Нобиле были нервные срывы и наиболее часто проявлялись отрицательные черты характера. Бегоунок вспоминал [5, с. 137], что когда в первый раз самолеты приблизились к лагерю, Нобиле, хотя и с трудом, но выбрался из палатки, чтобы самому проследить за подачей сигналов. Его товарищи не были этому рады, так как нервный, возбужденный и раздражительный он передавал свое настроение другим, требуя от них выполнения того, что им было не под силу. Так, Бегоунок стоял на двухметровой льдине и энергично махал флажком. В довольно резких выражениях генерал требовал взобраться на более высокую льдину.

Бегоунок, желая чтобы летчики их обнаружили, всячески пытался это сделать, но острые края льдин прорезали тонкую кожу ботинок, рвали носки и ранили ноги до крови. Испытывая сильную боль, после повторной безуспешной попытки подняться на льдину, он вернулся на свое первоначальное место, несмотря на гневные реплики Нобиле. Вильери и Трояни также не избежали недовольства генерала: «Больше дыма! Подбросьте что-нибудь в огонь, чтобы дымило как следует», — кричал им Нобиле. Но гнев проходил, и Нобиле сам начинал стыдиться своих несправедливых нападок на товарищей. И большинство из них не только уважали, но и любили его. Несмотря на нажим следственной комиссии, созданной в угоду фашистскому правительству Муссолини, никто из обитателей «Красной палатки» не свидетельствовал против Нобиле.

Пожалуй, главной движущей силой в жизни Нобиле являлось его честолюбие. Но оно не было эгоистичным, а скорее патриотичным. Он строил дирижабли, летал в рискованные полярные экспедиции ради славы Италии — своей горячо любимой родины. Перед отлетом «Италии» на Шпицберген его жена Карлотта настояла на том, чтобы они зашли в пустую церквушку. «Она встала на колени и начала молиться, — вспоминал Нобиле. — Я остался стоять рядом с ней. Меня тронула сосредоточенность, с какой она молилась, и глубокая нежность к ней, моей дорогой подруге, охватила мою душу при мысли о том, сколько ей уготовано волнений, а может быть, и горя, и все из-за меня, из-за моего неумного честолюбия» [1, с. 139].

Вспоминая свои чувства и ощущения сразу после катастрофы дирижабля «Италия», когда он и его товарищи оказались выброшенными на льдину и лежали оглушенные, раненые, отчаявшиеся, Нобиле писал: «В этот величайший миг все личное отошло на задний план. Не было мыслей о далекой семье, ни сожаления об уходящей жизни. Я забыл о жене, о дочери — обо всем. Осталось одно: Италия! Потом все мои помыслы снова обратились к товарищам» [1, с. 154].

Нобиле был смелым человеком. Эта черта его характера проявлялась и когда он создавал свои дирижабли и вводил новшества в их конструкции, не оглядываясь на авторитеты, и когда готовился исследовать Арктику и летал над Северным полюсом, и когда

возмущенный клеветой и наветами своих врагов возвысил голос перед всемогущим Муссолини.

Своих успехов Нобиле достигал не только благодаря таланту и способностям, но и в немалой степени благодаря умению сосредоточиться на идее, громадному трудолюбию, доходящему до самозабвения, и завидному упорству в достижении цели. Когда Нобиле задумал вторую полярную экспедицию, его жена, родные и друзья, даже Муссолини говорили ему: «Стоит ли дважды испытывать судьбу?». Но Нобиле не любил и, наверно, не мог менять своих решений. По этому поводу он писал: «У каждого в жизни своя судьба, предначертанная собственным характером и обстоятельствами. Мне на роду было написано вечно воевать — с людьми и с обстоятельствами. . . Притягательная сила полярных просторов для всякого, кто побывал там хоть раз, непреодолима. Это ощущение полной свободы духа, это отрешенность от каких-либо материальных забот, кроме тех, что необходимы для поддержания жизни. Это обесценение идей, принципов, чувств, в цивилизованном мире кажущихся такими существенными, важными: деньги, золото, и прочие ценности становятся настолько ненужными, что в пору их выбросить без всякого сожаления. Человеческие законы больше не существуют, существуют только законы природы и беспредельное одиночество, когда чувствуешь себя полновластным хозяином всего своего существа. Все это, испытанное хоть раз, никогда не забывается и обладает притягательной силой, перед которой невозможно устоять» [1, с. 130].

Гордость, властность и независимость также были присущи характеру Нобиле и часто являлись причиной многих его неприятностей. Думается, что эти черты смягчались его религиозностью, в основе которой лежит смирение и всепрощение. Италия — классическая страна католицизма, и, наверно, Нобиле стал религиозным не столько сознательно, сколько в силу уклада семьи и традиций всего итальянского народа.

Об этих чертах своего характера Нобиле писал так: «Я убежден, что, готовя и осуществляя ту или другую экспедицию, я достойно представлял свою страну. Я боролся с враждебными силами, проявлял при этом всю свою энергию. Но одновременно и все недостатки своего характера. Оглядываясь назад, я начинаю думать, что часть моих злоключений объясняется именно моим гор-

дым, зачастую слишком властным и нетерпеливым характером. Благодаря ему во мне жили стремления к великим свершениям, сознание, что они мне по плечу. Но из-за него же я нажил себе много врагов» [1, с. 341].

Умберто Нобиле прожил долгую жизнь. Он умер 30 июля 1978 г. в возрасте 92 лет. Его крепкий организм и воздержанный образ жизни во многом помогли ему преодолевать все физические и нравственные испытания, выпавшие на его долю.

Родина Умберто Нобиле не забывает своего героя. В юбилейные для Нобиле и его арктических полетов годы в Италии издаются памятные открытки и марки. 8 ноября 1980 г. при Музее истории военно-воздушных сил Италии близ Рима был торжественно открыт Центр документации, которому присвоено имя Умберто Нобиле в знак признания его заслуг и в благодарность за переданную музею коллекцию реликвий и личную библиотеку Нобиле, состоящую из книг и документов, относящихся к полярным исследованиям и представляющих огромный интерес для истории науки и техники. В 1984 г. Аэродинамическому институту в Неаполе было присвоено имя Умберто Нобиле.

Умберто Нобиле и дирижабли

После трагически закончившейся экспедиции Умберто Нобиле на Северный полюс на дирижабле «Италия» Р. Л. Самойловичу в 1931 г. удалось облететь советские берега Северного Ледовитого океана на дирижабле жесткого типа «Граф Цеппелин», обладавшем необходимой надежностью и даже комфортом для экипажа. Эту арктическую воздушную экспедицию подробно осветил в своих интересных воспоминаниях ее участник радист Эрнст Кренкель [10], ставший впоследствии известным благодаря участию в экспедиции И. Д. Папанина на дрейфующей станции «Северный полюс-1».

В то время в СССР строились только небольшие мягкие дирижабли (см. табл. 3). Скорость их полета не превышала 60—80 км/ч. Они имели небольшие дальности полета, поэтому не были пригодны для использования в условиях Арктики.

Исходя из этого, при подготовке комплексной научной экспедиции по исследованию советской Арктики выбор пал на технически лучший для того времени дирижабль жесткой системы «Граф Цеппелин» (LZ-127). Он имел следующие технические данные: объем 105 000 м³, длина 236.6 м, наибольший диаметр 30.5 м. Дирижабль был снабжен пятью моторами по 530 л. с. каждый, которые сообщали ему скорость до 128 км/ч. Дирижабль брал на борт 23 т груза. Он имел собственные электрическую и телефонную станции, кабину управления, спальные каюты, кают-компанию, кухню и т. п.

Построенный в 1928 г. за девять лет эксплуатации этот дирижабль выполнил 578 полетов, в том числе 150 перелетов через Атлантику, один кругосветный

перелет в 1929 г. по маршруту: Фридрихсгафен—Берлин—Кенигсберг—Вологда—Усть-Сысольск—Урал—Якутск—Николаев-на-Амуре—Токио—Лос-Анджелес—Берлин—Фридрихсгафен. При этом было пройдено 35 000 км только с тремя остановками! В 1931 г. дирижабль совершил арктический перелет. Всего он налетал 1 660 000 км.

Как уже сообщалось, основателем немецкого дирижаблестроения был отставной кавалерийский генерал граф Ф. Цеппелин. Свой первый дирижабль он построил в 1900 г. (LZ-1). Вначале его преследовали неудачи — его дирижабли ломались, горели, их уносило ветром и т. д. Изобретатель истратил на них все свои средства. Но в 1908 г. к нему пришла слава. Цеппелин стал национальным героем в связи с тем, что его дирижабли начали использовать в военных целях. Применение их в качестве разведчиков и бомбардировщиков привело к тому, что Цеппелину стало помогать государство. Сам кайзер Вильгельм пожертвовал на дирижаблестроение Германии полмиллиона марок. Кроме того, был организован всенародный сбор средств. Целый месяц на почтах стояли очереди из представителей учреждений и частных лиц, желавших внести свою лепту в развитие дирижаблестроения Германии.

В 1931 г. в арктической экспедиции на LZ-127 участвовало четыре советских специалиста: научный руководитель Р. Л. Самойлович, аэролог профессор П. А. Молчанов, инженер-дирижаблист Ф. Ф. Аасберг и радист Э. Кренкель, несколько немецких ученых, норвежский профессор и американский миллионер-меценат Л. Элсуорт, финансировавший некоторые полярные исследования, например экспедицию Амундсена. На LZ-127 он летел пассажиром, заплатив за это право 5000 долларов. В течение всего времени эксплуатации воздушным кораблем командовал опытный аэронавт доктор Г. Эккнер — грузный широкоплечий человек с весьма импозантной внешностью. Его сын Эккнер-младший был офицером дирижабля и ведал штурвалом рулей высоты.

На прощальном банкете перед вылетом из Фридрихсгафена (основной базы цеппелинов на Боденском озере) Эккнер-старший заявил: «День вылета уже назначен. Но синоптики утверждают, что на трассе до Ленинграда будет не очень удачная погода. Там, „на-

верху“, решили отложить полет. Но я откладывать полет не буду. Как наметили, так и полетим. Будем аккуратны!» — с достоинством закончил Эккенеер.

Большое впечатление на Кренкеля произвела тщательная подготовка к полету, а также выучка и дисциплинированность экипажа дирижабля. В частности, дирижабль был приспособлен для посадки на воду, для чего у гондол были установлены водонепроницаемые днища, специальные поплавки под ними и водяные якоря (подобие тормозных парашютов, но для воды). Для компенсации полученного утяжеления пришлось облегчить конструкцию дирижабля, сделав ее из алюминия, перегородки двухместных кают заменить занавесками. Кухня была электрическая. Ели на бумажной посуде, чтобы не тратить питьевую воду на мытье посуды. Все участники полета получили удобную рабочую одежду: серый теплый костюм с огромным количеством карманов, ботинки на толстой подошве, шерстяную фуфайку и кашне, теплое белье и варежки, кожаные рукавицы на меху, очки и верхний водо- и ветронепроницаемый костюм.

Кроме стационарной радиостанции, на дирижабле был аварийный передатчик с динамо-машиной на велосипедном приводе и антенной. Благодаря толково составленной инструкции, прикрепленной к передатчику, любой грамотный человек, не будучи радистом, мог подать SOS.

Итак, арктический перелет начался. Пролетели над Ульмом и Нюрнбергом. Через 6 ч были над Берлином и приземлились в Штаакене. На рассвете отправились дальше. Прошли над Таллинном, Хельсинки и Нарвой. Здесь дирижабль встретил почетный эскорт из четырех самолетов, проводивший его до Ленинграда. На Командантском аэродроме была организована торжественная встреча. Присутствовал 84-летний президент Академии наук СССР А. П. Карпинский, академик О. Ю. Шмидт. На банкете, устроенном прямо на летном поле, Эккенеер заявил: «Может быть, я посредственный воздухоплаватель и уж, наверно, посредственный оратор. Но не надо быть Демосфеном или Цицероном, для того чтобы выразить все чувства, охватившие участников экспедиции после такого приема. Мы рады, что находимся в стране, которая производит социальный опыт всемирно-исторического значения» [10, с. 18].

Далее был Петрозаводск, Архангельск, Белое и наконец Баренцево море. Ученые производили в пути географические, гляциологические, метеорологические и аэрологические исследования. Плавно летящий дирижабль оказался очень удобным летательным аппаратом для аэрофотосъемки. Зависнув над морем, с него на тросе спускали прибор для взятия проб воды или воздуха, определяли температуру воздуха и направление ветра.

Над Баренцевым морем связались по радио с ледоколом «Малыгин», который стоял в бухте Тихой. На его борту находились туристы. Среди них — американская миллионерша Бейс, искавшая пропавшего Амундсена по «данным», полученным на спиритических сеансах. Там же был человек «трагической славы», как писал Кренкель, — Умберто Нобиле. Он не мог забыть людей, которых потерял во время катастрофы своего дирижабля «Италия». Глядя на немецкий гигант, он, наверно, завидовал Эккенеру и сожалел, что итальянское правительство не дало ему для экспедиции большой дирижабль объемом 55 000 м³, который был бы надежнее для полярной экспедиции, чем его небольшая «Италия».

Дирижабль сделал несколько кругов над бухтой Тихой и стал снижаться. Так как для обычных якорей глубина была большая, сбросили водяные якоря. Пока дирижабль лежал на воде, к нему подплыла шлюпка с ледокола. По сброшенному штормтрапу на дирижабль взшло несколько человек. Кренкель вспоминал: «Среди них был Умберто Нобиле с красивым лицом, обрамленным черными как смоль волосами, на котором выделялись умные глаза». Передали почту «почтмейстеру» ледокола И. Д. Папанину, через несколько лет ставшему известным всему миру как начальник первой дрейфующей станции «Северный полюс-1».

Неожиданно ветром или течением в бухту стало гнать ледяное поле, могущее причинить вред дирижаблю. Извинившись перед гостями, Эккенер поспешил проводить их на шлюпку. Как только они отчалили, дирижабль стал взлетать, окатив гостей сбрасываемым балластом — ледяной морской водой.

«Когда летели над Северной Землей, — вспоминал Кренкель, — в кают-компании царило невероятное возбуждение. Буквально каждые 5 минут фотоаппараты дирижабля фиксировали новый, неизвестный географии

остров. Самойлович был в эти минуты как натянутая струна. Он не выходил из командирской рубки, сосредоточенно вглядываясь вниз». Для проведения ледовых и географических наблюдений Самойлович менял курс дирижабля, совершая те или иные эволюции и открывая все новые и новые земли. «Он превратил громаду цеппелина в прибор для научных исследований подробностей, увидеть которые иными средствами тогда было просто невозможно» [10, с. 25].

Далее дирижабль полетел к мысу Челюскин и углубился на территорию Таймырского полуострова. В районе Северной Земли П. А. Молчанов запустил изобретенный им радиозонд, который, поднимаясь вверх как свободный воздушный шар, регулярно передавал по радио данные атмосферы по высотам. Во избежание повреждения дирижабля специальный груз сперва увлекает зонд вниз, а через несколько секунд груз падает, и зонд летит вверх. Немецкий профессор Вайкман, исследовавший загрязнение воздуха, установил, что арктический воздух в сотни раз (!) чище, чем воздух над Ленинградом.

Над островом Диксон на парашютах сбросили почту и продукты для зимовщиков. Пересекли Карское море над мысом Желания, затем прошли над главным хребтом Новой Земли до Маточкина Шара и вернулись в Ленинград, где посадке помешала гроза. Сбросили почту на парашюте. Эккнер послал радиogramму: «Советскому правительству. Кремль. Москва. Возвращаясь из полета в Арктику и покидая страну, оказавшую нам столь ценное содействие, я не хотел бы упустить случая принести свою сердечную благодарность и одновременно выразить свое живейшее удовлетворение по поводу того, что первая совместная работа русской и немецкой науки в деле исследования Арктики дала прекрасные результаты!» [10, с. 27].

Пролетев 13 000 км, «Граф Цеппелин» сел в берлинском аэропорту Темпельгоф. У него оставалось топлива еще на 2500 км.

По мнению ученых, принимавших участие в этом полете, дирижабль является идеальным летательным аппаратом для научных исследований в Арктике. В экспедиционном отчете Самойлович написал, что за 106 часов арктического полета дирижабль проделал

такую работу, которую на ледоколе можно выполнить лишь за два-три года!

Таким образом, арктический полет «Графа Цеппелина» всего через три года после полетов «Италии» убедительно доказал, что крупные дирижабли, обладающие большой грузоподъемностью, автономностью и дальностью полета, являются лучшим воздушным транспортом для полярных и других пустынных регионов страны.

В начале 30-х годов ведущие капиталистические страны старались строить самые большие дирижабли, каких еще нет у соперников. Но гигантомания дорого обошлась дирижаблестроению. «Закат» его начался с гибели гигантов. В течение нескольких лет один за другим потерпели катастрофу четыре гигантских воздушных корабля [16, 17].

4 октября 1930 г. английский дирижабль R-101, летевший в Индию, ударился о землю у французского местечка Бове. Будучи наполнен водородом, он взорвался и сгорел. Из 54 спаслось только шесть человек.

В 1933 г. американский гигант «Акрон» летел во время шторма, от чего у него сломались конструкции хвоста, повредившие газовые мешки. Поскольку он был наполнен гелием, пожара не было. Дирижабль утонул в океане. Из 76 спаслось только четыре человека.

12 февраля 1935 г. в тихую погоду по причине разрушения хвостового каркаса утонул второй американский гигант-авиаматка «Мекон». На этот раз спаслись почти все.

6 мая 1937 г. самый гигантский из летавших когда-либо дирижаблей немецкий пассажирский воздушный корабль «Гинденбург», наполненный водородом, сгорел при посадке в Лейнхорсте, близ Нью-Йорка. Половина людей спаслась.

Эти катастрофы, приведшие к человеческим жертвам и большим материальным потерям, подорвали веру в дирижабли, как в средство воздушного транспорта, что привело в конце концов к упадку дирижаблестроения. Этому способствовали также успехи авиации — рост скорости и грузоподъемности самолетов, создание летательных аппаратов вертикального взлета и посадки (вертолетов).

Однако научный анализ причин катастроф дирижаблей показал, что они происходили в основном из-за

наполнения дирижаблей взрывоопасным водородом, а также по причинам, характерным и для авиации, — недостаточной прочности конструкции и ошибок пилотирования [16, 17].

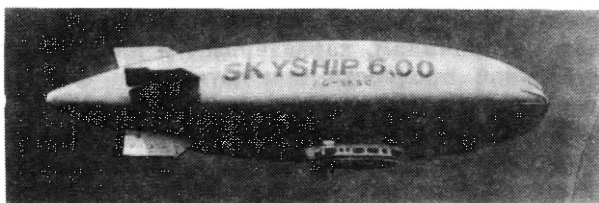
Умберто Нобиле — один из ведущих конструкторов дирижаблей тяжело переживал кризис дирижаблестроения. Он писал: «Дирижабли, в первые десятилетия нашего века одерживавшие блестящие успехи, творившие смелые дела и терпевшие трагические катастрофы, оставили неизгладимую память о себе в истории побед человеческого разума, в истории познания мира. . .

Ныне их звезда закатилась. И хотя кое-где еще есть группы энтузиастов, прилагающих отчаянные усилия, чтобы их возродить, надо думать, дирижабли навсегда ушли в прошлое. В эпоху, когда самолеты летают со скоростью, превышающей скорость звука, в эпоху ракет и искусственных спутников дирижабль стал анахронизмом. Никаких реальных надежд на то, что дирижабль возродится, хотя бы как туристский вид транспорта, нет» [1, с. 293].

Думается, что к такому выводу было прийти не легко! Как и другие дирижаблисты, Нобиле вынужден был переквалифицироваться. Существовали и применялись еще свободные воздушные шары, стратостаты и привязные аэростаты. Свободные шары использовались для спортивных целей. С помощью стратостатов и автоматических воздушных шаров изучали низкие и высокие слои атмосферы. Привязные аэростаты применялись во время Великой Отечественной войны для артиллерийской разведки и как заграждение от самолетов противника.

Однако полностью дирижаблестроение не было свернуто. Во время второй мировой войны США держали целый флот (170 шт.) небольших патрульных дирижаблей, очень эффективно охранявших караваны судов. Благодаря небольшой скорости полета дирижабль, легко обнаружив с высоты немецкую подводную лодку и уравнив свою скорость с ее, мог с большой точностью попадания бомбить лодку глубинными бомбами.

В Советском Союзе также использовали небольшие дирижабли В-12 и «Победа» для разведки, уничтожения мин в акваториях, для обнаружения и тушения лесных пожаров и т. п.



Современный английский дирижабль «Скайшип-600».

В течение последних 25 лет во всем мире среди специалистов обсуждался вопрос о целесообразности возрождения дирижаблестроения. Несмотря на успехи авиации, она имеет и ряд недостатков — большие расходы топлива, загрязнение атмосферы выхлопом двигателей. За 1 ч полета многомоторного реактивного лайнера расходуется более 10 т керосина, а кислорода столько, сколько вырабатывает 1 га леса за целый год! Поэтому усилия специалистов направлены на поиск более экономичных, бесшумных, экологически чистых летательных аппаратов. Нехватка земельных участков для аэропортов в густо населенных местностях и трудность их постройки в пустынных местах приводят к необходимости применения безаэродромной авиации. Наконец, есть много задач для воздушного транспорта, с которыми не могут справиться самолеты и вертолеты.

Дирижабль лишен всех указанных выше недостатков. Он может взлетать и садиться вертикально в любом месте, поэтому его можно использовать не только для перевозки, но и для установки и монтажа сооружений и оборудования. Дирижаблю, имеющему скорость полета, превышающую скорость наземных и водных видов транспорта, но меньшую, чем у летательных аппаратов тяжелее воздуха, нужна энерговооруженность на целый порядок ниже, чем самолету и вертолету. Ведь он, по сути, плавает в воздухе, и его силовая установка преодолевает только сопротивление воздуха. Поэтому от дирижабля меньше шума, он дает меньший расход топлива и меньшее загрязнение атмосферы. Дирижабль принципиально безопаснее самолета и вертолета, так как его аэростатическая подъемная сила не зависит от скорости полета. При остановке двигателей или поломке управления дирижабль не упадет, а будет дрейфовать в воздухе.

В настоящее время в основном устранены недостатки старых дирижаблей. В США, ФРГ, Англии, Австралии и Японии строят небольшие дирижабли полумягкого типа, используемые для местных воздушных линий, перевозки туристов, для рекламных целей, для наблюдения за дорожным движением и своевременным обнаружением пожаров. Собираются строить дирижабль среднего размера для радиолокационной разведки. Большинство из этих дирижаблей наполняются безопасным гелием, имеют прочные газонепроницаемые гидрофобные оболочки, не боящиеся снега и обледенения. Дирижабли оборудованы автопилотами и не нуждаются в стартовых командах (табл. 4).

Еще зимой 1957 г. американцы успешно испытали свой дирижабль средних размеров ZPG-2W. В крайне неблагоприятных метеоусловиях он дважды пересек Атлантический океан, продержался в воздухе 11 суток и покрыл расстояние в 15 129 км. Испытания показали, что современный дирижабль может взлетать и садиться при ветре до 20 м/с и в тумане. Он способен летать продолжительное время при обледенении, сильном ветре и атмосферных осадках, т. е. в условиях, когда невозможна эксплуатация вертолетов и сильно затруднены полеты самолетов.

В 1959 г. на самом большом своем дирижабле полумягкого типа ZPG-3W американцы высадили научную экспедицию в районе Северного полюса. Во время операции «Полный шторм» в феврале следующего года американские патрульные дирижабли летали в пургу и гололед, когда остановился даже наземный транспорт.

В результате всего сказанного следует, что дирижабли должны не конкурировать с самолетами и вертолетами, а дополнять их. В первую очередь их нужно применять там, где для самолетов нет взлетно-посадочных полос, а вертолеты не обеспечат необходимой дальности полета, т. е. в условиях, когда применение авиации невыгодно или невозможно. Особенно эффективно использование дирижаблей на Крайнем Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке, где очень мала сеть железных и шоссейных дорог, мало аэродромов, а реки и озера надолго замерзают. Развитие традиционных видов транспорта в этих районах крайне затруднено, очень дорого (в условиях вечной мерзлоты) и экологически вредно для окружающей среды. По земле ездить можно

Послевоенные и современные дирижабли

Страна, название	Год постройки	Объем, м ³	Длина, м	Диаметр, м	Полезная нагрузка, т	Число, мощность двигателя, кВт	Скорость, км/ч	Дальность полета, км
США								
K	1941—1945	12000	76.3	18.9	4.0	2×312	120	2500
M	1944	20520	94.5	20.8	—	2×405	120	—
ZPG-1	1951	24760	98.8	21.6	—	2×588	136	—
ZPG-2	1953	27590	104.5	23.2	8.4	2×588	136	—
ZPG-2W	1954	27590	104.5	23.2	8.4	2×588	136	15000
ZPG-3W	1959	42500	122.0	26.0	12.7	2×884	147	17200
«Америка»	1969	5740	58.6	15.2	1.5	2×154	80	1100
«Европа»	1972	5740	58.6	15.2	7 чел.	2×154	85	1100
«Стар» (тепловой)	1975	3920	36.6	14.6	0.23	2×—	40	120
ФРГ								
«Браун-Сикстан»	1958	4500	48.8	13.2	6 чел.	2×136	110	—
«Мушкетер»	1972	6100	56.0	14.3	1.5	2×132	100	1800
WDL-1a	1973	6450	58.5	16.2	—	2×156	101	2000
Австралия								
MA-1	1979	624	26.8	6.4	—	2×29.4	—	—
Англия								
«Сантос-Дюмон»	1975	850	22	—	—	2×14.7	55	—
Sk-500	1979	5130	50	14	2.0	2×150	110	700
Sk-600	1984	6666	59	15.2	3.0	2×200	120	1050
Sk-2000 (проект)	—	20000	81	—	10.0	2×883	167	—
Sk-5000 (проект)	—	50000	108	—	28.0	2×1178	185	—

только зимой. В остальные времена года передвижение на тракторе или вездеходе разрушает дерновое покрытие, под которым вечная мерзлота. Образуются канавы и болота. Поэтому для освоения богатств земли под вечной мерзлотой дирижабль незаменим. Он сможет привести на место разработки буровую установку, электростанцию, жилые дома, самих людей и все необходимое для них. При этом земля остается нетронутой, природное равновесие не нарушено. Благодаря использованию дирижаблей можно ускорить и удешевить строительство линий высоковольтных передач в пустынных местностях.

В результате широкого обсуждения специалисты пришли к выводу о целесообразности возобновления дирижаблестроения, но на более высоком научно-техническом уровне. Выявилась потребность в мощном воздухоплавательном транспорте для нашей страны, подтвержденная многочисленными заявками на дирижабли для различных отраслей народного хозяйства — нефтяной, газовой, лесной промышленности, энергетики и электрификации, сельского хозяйства, геологии, рыбного хозяйства и др. Причем необходимы как малые аппараты для геологической и промысловой разведки, так и гиганты для перевозки и установки крупногабаритных и неделимых грузов массой в сотни тонн. Дирижабли предполагают использовать для ледовой разведки при проводке судов Северным морским путем, для смены экипажей рыболовецких судов в открытом море, внесения удобрений в почву (сразу с химзавода), для перевозки руды и готовой продукции, для снабжения продуктами и товарами жителей отдаленных поселков. Задумываются также о летающих больницах, санаториях и турбазах.

Из-за отсутствия квалифицированных кадров дирижаблистов, которые в течение последних 25—30 лет или переквалифицировались или завершили свою активную деятельность, проектами новых воздухоплавательных аппаратов стали заниматься энтузиасты — экономисты, журналисты и другие неспециалисты. Некоторые из них заявляли: «Дайте мне только оболочку и гелий . . . и я построю хороший дирижабль!». Они почему-то считали, что для проектирования самолета или вертолета надо учиться более 5 лет в авиационном институте, а проектировать дирижабль может каждый желающий.

Эти люди не изучали аэростатики, не знали устройства дирижаблей прошлого, не знакомились с историей дирижаблестроения.

Большинство этих изобретателей пытались создать комбинированные летательные аппараты — гибриды. Но «В одну телегу впрячь не можно коня и трепетную лань!» Дирижабли с крыльями, многокорпусные дирижабли, дирижабли-вертолеты и т. п. получали только недостатки своих прототипов — громоздкость и неповоротливость дирижаблей и большой расход топлива и шум самолетов и вертолетов. Гибриды теряли такие достоинства дирижаблей, как вертикальный взлет и возможность дрейфа в воздухе, и такие преимущества самолетов, как большая скорость и хорошая маневренность.

Было немало совсем фантастических проектов, например вращающихся шаров с лопастями, вращающихся дирижаблей, дискообразного дирижабля, дирижабля-троллейбуса и т. д. Эти проекты не выдерживают никакой технической критики и не имеют будущего.

Большинство ученых и конструкторов сходятся на том, что возрождение дирижаблестроения следует начинать с того, на чем оно остановилось, т. е. не искать новых форм, а развивать классический сигаровидный тип дирижабля. В частности, намечается развитие двух типов конструкций дирижабля: малые и средние дирижабли полумягкого типа. Большие и гигантские дирижабли придется строить скорлупного типа, когда на жесткий продольный и поперечный каркас прикрепляется жесткая обшивка из тонких листов металла или композитного материала.

Новое поколение дирижаблей будет всепогодным, безопасным и экономичным, если их будут строить на таком высоком уровне науки и техники, на каком сейчас строят атомные подводные лодки и космические корабли.

В 1976 г. впервые в Советском Союзе и, насколько известно, во всем мире автором данной книги был проделан научный анализ прошлого дирижаблестроения и перспектив его развития в будущем [16]. По свидетельству переводчика и редактора последней книги Умберто Нобиле [2] А. А. Чернова, Нобиле прочел книгу Б. Г. Броуде с большим интересом. Она вселила в него надежды на новый расцвет дирижаблестроения.

Заключение

Ознакомившись с жизнью и деятельностью Умберто Нобиле, убеждаешься, что он был не только национальным героем Италии, но и всемирно известным конструктором, пилотом дирижаблей и полярным исследователем.

Свой первый трансполярный перелет через Северный полюс он совершил в 1926 г., пилотируя сконструированный им дирижабль «Норвегия» в экспедиции, возглавляемой знаменитым полярным исследователем Р. Амундсенем.

В 1928 г. Нобиле удалось снарядить на средства частных лиц и общественных организаций Италии вторую полярную экспедицию на дирижабле «Италия».

В речи в Ротари-клубе в Милане Нобиле сказал: «Мы вполне уверены и спокойны в отношении подготовки экспедиции. Все, что мы могли сделать для наилучшей подготовки предприятия, сделано! Все, что можно предусмотреть, предусмотрено, даже возможность катастрофы и полного неуспеха. Дело наше опасное, еще более опасное, чем экспедиция 1926 года. На этот раз мы хотим достигнуть большего, иначе не стоило бы труда туда возвращаться. Но мы пустимся в это путешествие именно потому, что оно опасно. Если бы это было не так, другие нас давно бы опередили!» [2, с. 17],

К сожалению, дирижабль «Италия» потерпел катастрофу. На дрейфующем льду Нобиле оказался с более чем половиной экипажа. В спасении нобилевцев участвовали смельчаки из шести стран (всего 1500 человек, 18 кораблей и 21 самолет). Однако решающую роль в их спасении сыграл советский ледокол «Кра-

син», что высоко подняло международный авторитет Советского Союза.

Идеология фашизма не признавала поражений. Когда экспедиция на «Норвегии» завершилась благополучно, итальянские фашисты приписали успех своему строю и сделали Нобиле национальным героем. Вину за катастрофу «Италии» они возложили только на Нобиле и сочли справедливым его заклеить.

У Нобиле отобрали научные результаты экспедиции, не допускали к работе и в довершение судили. Объявив его честолюбцем и опасным человеком, с помощью специально подобранной комиссии фашистское руководство свело счеты с неугодным ему независимо мыслящим человеком. Суд над Нобиле был не судом, а судилищем. В знак протеста возмущенный Нобиле отказался от генеральского звания и военной карьеры.

В 1972 г., обращаясь к советской молодежи, Нобиле писал: «Политический режим, господствовавший в то время в моей стране, возникший на насилии и 15 лет спустя приведший страну к краху, задушил правду об истории экспедиции, прибегнув к обману, коррупции, к самым низким интригам, с тем, чтобы опорочить начинание. В результате фашистской пропаганды экспедиция предстала в глазах всего мира в совершенно искаженном виде. На фоне этих гнусных поступков еще ярче сверкает легендарный подвиг „Красина“, подвиг, который останется в анналах истории полярных исследований непревзойденным примером солидарности людей!» *

После второй мировой войны демократическое правительство Италии отменило решение фашистского суда и вернуло Нобиле его чины и звания. Генерал Нобиле был награжден многими (около 50-ти) орденами, медалями и другими знаками отличия Италии, Норвегии, Швеции, Франции, США, Японии и других стран. Среди них были такие награды Италии, как Воинский орден Италии, Воинский орден Савойи, орден святых Маурицио и Лацаро, орден Короны, орден Достоинства Итальянской республики, медаль ассамблеи итальянских избирателей, почетная медаль Папской Академии и др. Норвегия наградила Нобиле орденом Святого Олафа, Швеция — медалью имени Андре, Франция —

* *Нобиле У.* Письмо в журнал // Смена. 1972. № 7. С. 57.

орденом Почетного легиона, США — золотой почетной медалью Конгресса, Япония — орденом Восходящего солнца, республика Сан-Марино — своим Высшим орденом и т. д.

Отважный летчик и историк воздушных полярных экспедиций Йохан Грайерсон, рассказывая об экспедициях на дирижаблях «Норвегия» и «Италия», подчеркивал: «Нобиле войдет в историю, как величайший командир полярных дирижаблей. Дирижабли „Норвегия“ и „Италия“ были карликами по сравнению с „Графом Цеппелином“. Скорость и автономность их полета были очень скромны. Однако арктические путешествия, позднее совершенные „Графом Цеппелином“, ограничились лишь полетами в Исландию и на Северную Землю. Нобиле же был уверен в себе и в построенных им дирижаблях. Он сумел заразить своей уверенностью людей, которыми с таким энтузиазмом руководил в своих смелых экспедициях!» *

Нобиле считал, что в этих экспедициях он представлял всю итальянскую авиацию и, в частности, тех шестерых итальянцев, которые погибли, завоевывая приоритет своей родины в воздушных полярных исследованиях.

Благодаря их полетам был получен огромный объем подчас уникальной информации. Во время спасательных операций впервые были исследованы неизвестные районы Шпицбергена и на географических картах появились бухты, фьорды, острова и горы, названные именами членов экипажа «Италия» и участников спасательных экспедиций.

Вообще, полярные экспедиции Нобиле на его дирижаблях в начале века можно сравнить с космическими полетами в наше время, а высадку на дрейфующие льды — с посадкой американцев на Луну. Поэтому всемирная слава Нобиле и его товарищей по полетам в Арктику в какой-то мере сопоставима с известностью советских космонавтов и американских астронавтов.

В СССР Умберто Нобиле ценили очень высоко как специалиста высочайшего класса в области дирижаблестроения и как руководителя конструкторского бюро Дирижаблестроя. В Нобиле органически сочетались творческая деятельность конструктора с большими ор-

* *Грайерсон Й.* Вызов полюсам. М., 1933, с. 17.

ганизаторскими способностями и чрезвычайная целеустремленность. Причем это относилось не только к дирижаблям. В молодые годы и позже Нобиле изобретал и конструировал парашюты и самолеты. Однако, как ни странно, своим «прямым» и любимым делом — конструированием и постройкой дирижаблей Умберто Нобиле занимался только 18 лет — в Италии с 1915 по 1928 г. и в СССР с 1931 по 1936 г.

Проработав пять лет в Дирижаблестрое, Нобиле стал верным другом Советского Союза. Он старался сблизиться с советскими людьми, понять их образ мыслей, особенности строительства социализма.

В своей автобиографической книге он писал: «В России меня особенно интересовал грандиозный переворот в жизни и сознании людей, Октябрьская революция. Я находился под обаянием этой атмосферы накаленных страстей, где все силы, все помыслы были направлены на строительство нового общества, основанного на тех самых идеалах, которыми я увлекался в юности» [1, с. 330].

После свертывания дирижаблестроения Нобиле занялся преподаванием, читая в университете Рима курсы по воздухоплавательным и самолетным дисциплинам.

На склоне лет он увлекся литературной деятельностью. Книги Нобиле о его жизни и экспедициях на дирижаблях, написанные живо и занимательно, безусловно свидетельствуют о его незаурядном литературном таланте. Здесь следует упомянуть, что Нобиле и его экспедициям посвящено колоссальное количество изданий (более 200 книг, не считая статей). Наиболее полная библиография о Нобиле дана в книге его вдовы — Гертруды Нобиле-Стольп [43]. В этой книге представлены: 23 книги Нобиле, 99 его статей и речей и 359 книг и статей об У. Нобиле и его экспедициях.

25 сентября 1988 г. на родине Умберто Нобиле в г. Лауро, расположенном в 50 км от Неаполя, в торжественной обстановке, был открыт мемориальный музей Нобиле.

Идея создания этого музея появилась в 1978 г. во время празднования 50-й годовщины полярных полетов дирижабля «Италия». В разработке идеи приняла участие вдова генерала Нобиле Гертруда Нобиле-Стольп, а также его дочь Мария Нобиле-Шеттино и многочисленные друзья и поклонники Нобиле. Под-

бору здания под музей помешал ряд землетрясений, сотрясавших Италию в 1980 г. Наконец администрация округа разрешила разместить музей в старинном замке маркизов Пигнателли, владевших им и окрестными землями с 1500 до 1632 г.

В Италии создание этого музея рассматривают как дар семейству Нобиле в ознаменование заслуг генерала перед страной. В его организации принимали участие служба военной авиации, а также итальянская общественность. Ремонтировало и оформляло помещение замка объединение архитекторов под руководством Альдо Рампелли.

В мемориальном музее собраны личные вещи Нобиле и его товарищей, одежда, в которой они летали к Северному полюсу и находились на льду после катастрофы, инструменты, которыми они пользовались в полярных экспедициях. Экспонируются найденные в архивах проекты и чертежи дирижаблей Нобиле, его корреспонденция об экспедициях и т. п. В музее представлена богатая коллекция книг и статей генерала Нобиле и литература о нем и его экспедициях.

Открытие мемориального музея Умберто Нобиле является актом, достойным жизни и деятельности этого выдающегося сына итальянского народа.

Основные даты жизни и деятельности Умберто Нобиле

- 1885, 21 января — родился в Италии в г. Лауро.
- 1893—1897 — учился в начальной школе в Фраттамаджоре.
- 1898—1905 — учился в лицее в Неаполе.
- 1905—1908 — учился в университете в Неаполе.
- 1908—1911 — начало трудовой деятельности в качестве инженера.
- 1911 — учился в училище воздухоплавания в Риме.
- 1912—1914 — работал в инспекции железных дорог в Неаполе.
- 1915—1918 — конструктор военных дирижаблей в Риме.
- 1919—1929 — директор дирижаблестроительного завода в Риме.
- 1926 — перелет на дирижабле «Норвегия» с Амундсеном через Северный полюс на Аляску, получил звание генерала.
- 1928 — полет на Северный полюс на дирижабле «Италия», катастрофа дирижабля и спасение членов экспедиции ледоколом «Красин».
- 1928—1931 — выход в свет книги об экспедиции на «Италии».
- 1931—1936 — работа в СССР консультантом Дирижаблестроя.
- 1939—1941 — эмигрировал в США.
- 1942—1945 — возвратился на родину.

1946—1948 — избран независимым членом Учредительного собрания Италии по списку Коммунистической партии.

1947 — выход в свет книг о конституции [26] и будущем человечества [27].

1947—1959 — преподавал в университете в Риме.

1950—1954 — написал и опубликовал монографию по воздухоплаванию [29].

1959—1977 — занимался литературной деятельностью.

1978, 30 июля — скончался в Риме в возрасте 92 лет.

Литература

1. *Нобиле У.* Красная палатка: Воспоминания о снеге и огне. М.: Прогресс, 1975.
2. *Нобиле У.* Крылья над полюсом: История покорения Арктики воздушным путем. М.: Мысль, 1984.
3. *Нобиле У.* Полет через полярные области. М.: Авиахим, 1926.
4. *Нобиле У.* Дирижабль в Арктике // Советская Арктика. 1936. № 3. С. 5—9.
5. *Бегоунок Ф.* Трагедия в Ледовитом океане. М.: ИЛ, 1962.
6. *Самойлович Р. Л.* На спасение экспедиции Нобиле. Л.: Гидрометеиздат, 1967.
7. *Амундсен Р., Элсуорт Л.* Перелет через Ледовитый океан. М., 1927.
8. *Амундсен Р.* Первый полет над Северным Ледовитым океаном. М.: Главсевморпуть, 1936.
9. *Амундсен Р.* Моя жизнь. М.: Главсевморпуть, 1936.
10. *Кренкель Э. Т.* Мои позывные РАЕМ // Новый мир. 1970. № 11. С. 17—27.
11. *Бороздин В.* Отдать корабль в воздух. М.: Молодая гвардия, 1979.
12. *Вердучио Р.* Полужесткая система воздушных кораблей. М.; Л.: Гостехиздат, 1932.
13. Воздухоплавание: его прошлое и настоящее / Сост. Л. З. Маркович. СПб., 1911.
14. *Воробьев А. Г.* О воздушных кораблях Нобиле. Л.: КУБУЧ, 1926.
15. *Дузь П. Д.* История воздухоплавания и авиации в России. М.: Машиностроение, 1981.
16. *Броуде Б. Г.* Воздухоплавательные летательные аппараты. М.: Машиностроение, 1976.
17. *Арие М. Я.* Дирижабли. Киев: Наукова Думка, 1986.
18. *Nobile U.* L'Aviazione. Roma, 1918.
19. *Nobile U.* Sudli ultimi progressi realizzati inttabia nella tecnica costruttive dei dirigibili. Roma, 1923.
20. *Nobile U.* In vole alla coquista del segrete polure (da Roma u Teller attraverso il Polo nord). Milano: A Mondadori, 1928.
21. *Nobile U.* Die vorbereitungen und die Wissenschaftlichen ergebnisse der polarexpedition der «Italia». Gotha: I. Pertnes, 1929.
22. *Nobile U.* L'«Italia» al polo Nord. Milano: Mondadori, 1930.
23. *Nobile U.* Im Luftschiff zum Nordol. Berlin, 1930.
24. *Nobile U.* Posso dire la verita. Milano: Mondadori, 1945.
25. *Nobile U.* Quello che ho visto nella Russia sovietica. Roma: Atlantica, 1945.

26. *Nobile U.* Discorsi alla costituente. Roma: Colombo, 1947.
27. *Nobile U.* L'umanita al bivio. Milano: Mondadori, 1947.
28. *Nobile U.* Addio «Malyghin». Milano: Mondadori, 1948.
29. *Nobile U.* Elementi di aerodinamica. 2 Vol. Roma: Libreria dello Stato, 1954.
30. *Nobile U.* My Polar flights: An account of the voyages of the airship «Italia» and «Norde». London, 1961.
31. *Nobile U.* Czerwony namiot. Warszawa, 1976.
32. *Nobile U.* Flüge über den Pol. Leipzig: VEB, 1979.
33. *Nobile U.* My five years with Soviet airships. Akron: LTA, 1987.
34. *Amundsen R.* Den Froste Flukt over Polhowet. Oslo, 1925—1926.
35. *Amundsen R.* Mitt liv som Polaforsker. Oslo, 1927.
36. *Amundsen R., Ellsworth L.* Der erste Flug über das Polarmeer. Leipzig; Zurich, 1927.
37. *Amundsen R.* Mein Leben als Entdecken. Leipzig; Wien, 1929.
38. *Behounek F.* Sieben Wochen auf der Eisscholle. Leipzig, 1929.
39. *Samoilowitsch R.* «SOS» in der arktis. Berlin, 1930.
40. *Meyer W.* Der Kampf um Nobile. Berlin, 1931.
41. *Kohl-Larsen L.* Die Arktisfahrt des «Graf Zeppelin» Berlin, 1931.
42. *Straub H.* Nobile der Pol — Pionier: Die «Italia» — katastrofe in der Arktis. Zurich: SV untern, 1985.
43. *Nobile-Stolp G.* Bibliografia di Umberto Nobile. Firenze, 1984.

Оглавление

Предисловие	5
Глава 1. Детство и юность	7
Глава 2. Дирижаблестроитель	12
Глава 3. Перелет через Северный полюс с Амундсеном	26
Глава 4. Катастрофа дирижабля «Италия» и спасение его экипажа	42
Глава 5. Жертва итальянского фашизма	77
Глава 6. Жизнь и работа в СССР	89
Глава 7. Испытания второй мировой войны	114
Глава 8. Политическая деятельность	121
Глава 9. На склоне лет	126
Глава 10. Умберто Нобиле и дирижабли	135
Заключение	147
Основные даты жизни и деятельности Умберто Нобиле	152
Литература	154

С.-ПЕТЕРБУРГСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ИЗДАТЕЛЬСТВА «НАУКА»
ПЛАНИРУЕТ К ВЫПУСКУ В 1992 г. КНИГУ

**Воронин М. И., Воронина М. М. Франц Антон Герстнер
(1793—1840).**

Ориентировочная цена 3 руб. Объем 10 л.

Книга посвящена жизни и деятельности выдающегося чешского инженера Франца Антона Герстнера, по проекту и под руководством которого менее чем за полтора года была построена первая русская железная дорога — Петербург—Царское Село—Павловск, торжественно открытая в октябре 1837 г. В честь этого события была вычеканена бронзовая медаль с надписью: «Строителем первой железной дороги был Ф. Герстнер, родом чех, единоплеменный Россиянам», но вручение медали было запрещено. В книге о Герстнере авторы широко использовали не только труды ученого, но и архивные материалы, позволившие показать огромное значение Царско-сельской железной дороги для последующего развития железнодорожного транспорта в России.

Для широкого круга читателей, интересующихся историей мировой техники.

Книгу можно предварительно заказать в магазинах Всесоюзной фирмы «Академкнига», в местных магазинах книготоргов или потребительской кооперации.

Для получения книги почтой заказы просим направлять по адресу: **117393 Москва**, ул. Академика Пилюгина, 14, корп. 2, магазин «Книга — почтой» Всесоюзной фирмы «Академкнига»; **197345 С.-Петербург**, ул. Петрозаводская, 7, магазин «Книга — почтой» Северо-Западной конторы «Академкнига» или в ближайший магазин «Академкнига», имеющий отдел «Книга — почтой».

**КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА (ИПКО) «НАУКА»
МОЖНО ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ЗАКАЗАТЬ
В МАГАЗИНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОНТОРЫ
ВСЕСОЮЗНОЙ ФИРМЫ «АКАДЕМКНИГА»,
В МЕСТНЫХ МАГАЗИНАХ КНИГОТОРГОВ
ИЛИ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ КООПЕРАЦИИ.**

Для получения книг почтой
заказы просим направлять по адресу:

117393 Москва, ул. Академика Пилюгина, 14, корп. 2,
магазин «Книга — почтой»
Центральной конторы «Академкнига»;
252208 Киев, ул. Правды, 80а,
магазин «Книга — почтой»;
197345 Санкт-Петербург, Петрозаводская ул., 7,
магазин «Книга — почтой» СПБОРО «Академкнига»
или в ближайший магазин «Академкнига»,
имеющий отдел «Книга — почтой».

480091 Алма-Ата, ул. Фурманова, 91/97 («Книга — почтой»);
370001 Баку, ул. Коммунистическая, 51 («Книга — почтой»);
720001 Бишкек, бульвар Дзержинского, 42 («Книга — почтой»);
232600 Вильнюс, ул. Университето, 4 («Книга — почтой»);
690088 Владивосток, Океанский пр., 140 («Книга — почтой»);
320093 Днепропетровск, пр. Гагарина, 24 («Книга — почтой»);
734001 Душанбе, пр. Ленина, 95 («Книга — почтой»);
620151 Душанбе, пр. Ленина, 95 («Книга — почтой»);
620151 Екатеринбург, ул. Мамина-Сибиряка, 137 («Книга —
почтой»);
375002 Ереван, ул. Туманяна, 31 («Книга — почтой»);
664033 Иркутск, ул. Лермонтова, 289 («Книга — почтой»);
420043 Казань, ул. Достоевского, 53 («Книга — почтой»);
252030 Киев, ул. Ленина, 42;
252142 Киев, пр. Вернадского, 79;
252025 Киев, ул. Осипенко, 17;

- 277012 Кишинев, пр. Ленина, 148 («Книга — почтой»);
- 343900 Краматорск, Донецкой обл., ул. Марата, 1 («Книга почтой»);
- 660049 Красноярск, пр. Мира, 84;
- 220012 Минск, Ленинский пр., 72 («Книга — почтой»);
- 103009 Москва, Тверская ул., 19а;
- 117312 Москва, ул. Вавилова, 55/7;
- 630090 Новосибирск, Красный пр., 51;
- 630090 Новосибирск, Морской пр., 22 («Книга — почтой»);
- 142284 Протвино Московской обл., ул. Победы, 8;
- 142292 Пущино Московской обл., МР «В», 1 («Книга — почтой»)
- 443002 Самара, пр. Ленина, 2 («Книга — почтой»);
- 191104 Санкт-Петербург, Литейный пр., 57;
- 199034 Санкт-Петербург, Таможенный пер., 2;
- 194064 Санкт-Петербург, Тихорецкий пр., 4;
- 700000 Ташкент, ул. Ю. Фучика, 1;
- 700029 Ташкент, ул. Ленина, 73;
- 700070 Ташкент, ул. Ш. Руставели, 43;
- 700185 Ташкент, ул. Дружбы народов, 6 («Книга — почтой»);
- 634050 Томск, наб. реки Ушайки, 18;
- 450059 Уфа, ул. Р. Зорге, 10 («Книга — почтой»);
- 450025 Уфа, ул. Коммунистическая, 49;
- 310078 Харьков, ул. Чернышевского, 87 («Книга — почтой»).

Научное издание

Борис Григорьевич Броуде

Умберто Нобиле. 1885—1978

*Утверждено к печати
Редколлекцией серии
Научно-биографической литературы*

Художник *И. П. Кремлев*
Технический редактор *С. В. Тимофеева*
Корректор *Г. Н. Мартынова*

ИБ № 44635

Сдано в набор 26.08.91. Подписано к печати 30.01.92.

Формат 84×108¹/₃₂. Бумага офсетная № 1.

Гарнитура обыкновенная. Печать офсетная. Фотонабор.

Усл. печ. л. 4.20. Усл. кр.-от. 4.32. Уч.-изд. л. 8.30.

Тираж 3000 экз. Тип. зак. № 1484. С 19.

Ордена Трудового Красного Знамени издательство
«Наука». С.-Петербургское отделение.
199034, Санкт-Петербург, В-34, Менделеевская лин., 1.

Ордена Трудового Красного Знамени
Первая типография издательства «Наука».
199034, Санкт-Петербург, В-34, 9 лин., 12.



Б.Г.Броуде

**Умберто
НОБИЛЕ**



„Наука”
С.-Петербургское отделение