

«Во льды «Челюскин» не ходок»

Слава и драма в жизни капитана Воронина



Игорь Чесноков/репродукция

Капитан Воронин.

Игорь Чесноков

115 лет исполнилось бы в октябре Владимиру Ивановичу Воронину, самому известному в свое время арктическому капитану. Имя его присвоено было ледоколу, траулеру, зверобойному судну, а также - шести географическим объектам в Арктике и Антарктиде, Архангельскому мореходному училищу. Он награжден многими орденами и медалями.

Капитан Воронин жил и работал во времена бурных событий в советской Арктике. К 20 - 30-м годам прошлого столетия в основном закончилась пора географических открытий в Северном Ледовитом океане и началась эпоха активного, дерзкого даже освоения Северного морского пути. И оно объяснимо: без этого при отсутствии иных путей сообщения на огромных пространствах севера Евразии немислимо было бы освоение лесных и минеральных природных богатств российского Севера, Сибири. Именно в те годы, когда все мальчишки мечтали стать полярными капитанами, летчиками, метеорологами, и оказался на самом остром ярчайших в своем роде событий выходец из семьи потомственных мореходов Сумского Посада Архангельской губернии Владимир Воронин.

Как и все дети поморов, с детства Володя отцом был приобщен к морской работе. Он выучился затем на судоводителя в Сумских мореходных классах, стал работать на грузопассажирских судах Архангельско-Мурманского срочного пароходства, где и застала его Первая мировая война. На пароход «Федор Чижов», членом экипажа которого был Владимир Воронин, напала у побережья Баренцева моря германская подводная лодка. Она обстреляла и повредила судно. Экипажу с пассажирами едва удалось спастись.

Это было первым серьезным испытанием молодого штурмана, но не подорвало его решимости посвятить себя морю. Экстерном Воронин сдал в Архангельском мореходном училище экзамен на звание штурмана дальнего плавания, и открыл

Экипаж «Челюскина» на льду перед гибелью судна.

себе тем самым дорогу на капитанский мостик практически любого судна.

В 20-е годы молодой судоводитель встретился с Арктикой. Он участвовал в транспортных экспедициях из Архангельска в устья сибирских рек по вывозу зерна из Сибири для голодавшей советской страны. Потом ходил в зверобойные ледовые рейсы. И всюду - жадно впитывал опыт пароходных плаваний во льдах, какого по большому счету было еще к тому времени совсем недостаточно.

Перефразируя известное изречение, можно сказать о начавшемся в те годы большом морском пути Воронина так: «И с той поры - во льдах его дороги».

Толкового судоводителя вскоре заметили и стали доверять командованием пароходами, притом самыми мощными по тем временам, из тех, что приспособлены были к плаванию во льдах. В рейсах с грузами и экспедициями в высокие широты Арктики молодой капитан, наблюдательный судоводитель, набирался и собственного опыта преодоления полярных льдов.

Очень вскоре Воронин приобрел непререкаемый авторитет мастера ледового плавания, и это сделало его поистине фигурой номер один в практике освоения Северного морского пути. Именно капитану Воронину стали поручать командование судами в наиболее

ответственных и сложных полярных плаваниях. Например, в экспедиции по спасению экипажа дирижабля Умберто Нобиле в 1928 году на ледокольном пароходе «Георгий Седов» Владимир Иванович обследовал обширные пространства льдов в районе Земли Франца-Иосифа, смело забравшись так далеко к северу, как никто до него не заходил. На этом же пароходе состоялись и последующие рекордные высокоширотные плавания капитана Воронина к Земле Франца-Иосифа. Тогда же, кстати, во время рейса по оборудованию на этом архипелаге первой советской полярной станции, и познакомился с Ворониным поближе в 1929 году руководитель экспедиции Отто Юльевич Шмидт, академик, в будущем - начальник управления Главсевморпути.

Он-то и пригласил в 1932 году Воронина в очередную экспедицию, которую тоже возглавлял сам, предложив ему командование ледокольным пароходом «А. Сибиряков». Предстоял крайне ответственный рейс по научной программе Второго Международного полярного года в Арктике. Было затеяно сквозное плавание грузового судна за одну навигацию по всей трассе будущего Северного морского пути от Архангельска до берегов Дальнего Востока. Это имело и для страны огромное практическое значение, ибо решено было проверить, возможен ли выход морем на мировой рынок через арктический транспортный путь с запада на восток, гораздо более короткий, чем такой же путь югом - Атлантическим, Индийским и Тихим океанами. Кроме того, открытие Северного морского пути оказало бы большое влияние и на развитие производительных сил Восточной Сибири.

Это плавание «А. Сибирякова» стало сверхсложным. Пароход, по большому счету не был предназначен для серьезных плаваний в арктическом бассейне. Машина его оказалась слабоватой для

преодоления серьезных льдов, да и запаса угля он брал недостаточно для длительных рейсов. Поэтому плавание изначально было обречено на серьезный риск. Разумеется, Воронин прекрасно понимал все это. Но других судов в его распоряжение предоставить не могли, и потому пришлось капитану, приучившему себя лишь к разумным рискам, согласиться и на тот, неразумный. В конце концов после долгих перипетий судно, не добравшись до места назначения, действительно оказалось в Чукотском море в весьма рискованной ситуации. Ибо было зажато льдами, потеряв ход: во льдах обломился конец гребного вала вместе с винтом. Владимиру Ивановичу чудом удалось вывести судно, едва ледовые «объятия» ослабели, к чистой воде Берингова пролива с помощью... пяти импровизированных парусов, сшитых из всех имевшихся на пароходе брезентов, укрывавших трюмные люки.

Капитану Воронину пришлось возглавить экипаж судна и в нашумевшей на весь мир экспедиции на пароходе «Семен Челюскин». Почему «пришлось» - поясним ниже. Владимиру Иванович командовал и самыми мощными по тем временам ледоколами - «Ермак», «Иосиф Сталин». В годы войны капитан Воронин стал офицером военно-морского флота. Он участвовал в проводке конвоев транспортов в северные наши порты и одновременно исполнял обязанности старшего лоцмана Северного морского пути.

После войны в качестве капитана-директора Воронин вошел в первый рейс во льды Антарктиды советскую китобойную флотилию «Слава». Владимира Ивановича избрали членом партийного ЦИКа, депутатом Верховного Совета СССР от Архангельской области.

Но за всей славой просматривается и известный драматизм в судьбе этого талантливого человека. Используя Во-

ронина на «полную катушку» в тактике ледовых плаваний, власть чаще всего не прислушивалась к его советам и поступала по своему во всем, что касается стратегии полярного мореплавания. Притом, решала все эти вопросы по принципу «на ура», делая многое на авось, часто просто авантюрно. Об этом свидетельствует ряд провальных рисков, согласиться и на тот, неразумный. В конце концов после долгих перипетий судно, не добравшись до места назначения, действительно оказалось в Чукотском море в весьма рискованной ситуации. Ибо было зажато льдами, потеряв ход: во льдах обломился конец гребного вала вместе с винтом. Владимиру Ивановичу чудом удалось вывести судно, едва ледовые «объятия» ослабели, к чистой воде Берингова пролива с помощью... пяти импровизированных парусов, сшитых из всех имевшихся на пароходе брезентов, укрывавших трюмные люки.

Наиболее ярким примером принципа «покорить Арктику любой ценой!» стал, пожалуй, трагический рейс парохода «Семен Челюскин», ставший для нового судна первым и последним плаванием. Характерной была в том рейсе и роль, которую «доверили» В.И.Воронину.

Ознакомившись в Ленинграде с построенным на датской верфи пароходом, предназначенным для повторения в 1933 году сквозного плавания «А.Сибирякова» по Севморпути в одну навигацию, опытный ледовый капитан заявил, что пароход абсолютно не приспособлен к плаванию во льдах и что пускать его в Арктику вообще опасно. Такое же заключение дала и авторитетная комиссия видных ответственных конструкторов - кораблестроителей.

Тем не менее шумно разрекламированный рейс советское правительство отменять не пожелало. О. Ю. Шмидт, назначенный руководителем эк-

спедиции, упросил Воронина довести «Семена Челюскина» хотя бы до Мурманска. Однако замену ему Шмидт затем не обеспечил и, таким образом, фактически обманым путем заставил вести в Арктику это злосчастное судно.

С тяжким сердцем отправился капитан Воронин в тот рейс. Худшие опасения оправдались сразу, как только пароход встретился со льдами. «Семен Челюскин» стал получать вмятины и повреждения корпуса от столкновения со льдом, начали гнутья и лопаться шангоуты, появились пробоины.

«Как трудно идти на «Челюскине» среди льдов, да еще в тумане, - сетовал Воронин, - судно слабое, плохо слушается руля». Пришлось, наконец, прибегать кое-где к помощи ледоколов, вынужденно отвлекая их от основных задач. Продвижению судна помогли ледовые наблюдения с полярных станций и с самолетов, один из которых был и на борту «Челюскина». Тем не менее израненному пароходу удалось продвинуться не далее Чукотского моря. Во время одной из вынужденных остановок пароход вмерз в лед. При всей опытности Воронина, по не зависящим от него причинам, судно довести до места назначения не удалось. Вмерзшее в лед, оно стало дрейфовать по воле течений, а спустя четыре месяца и вовсе оказалось раздавленным льдами и затонуло. И до сих пор лежит «Семен Челюскин» на дне Чукотского моря памятником авантюризму.

Челюскинская эпопея хорошо известна в истории мореплавания. Этот амбициозный рейс, осуществленный вопреки здравому смыслу, стал трагедией для ста человек экипажа и членов экспедиции. Люди вынужденно были в течение двух месяцев после гибели судна ютиться в стуженой Арктике в палатках в ожидании помощи. И эту трагедию Правительство СССР ухитрилось превратить в триумф спасательной операции, затратив на нее умопомрачительное количество денег и задействовав суда, самолеты...

Архангельская мореходка именем капитана Воронина названа не случайно. Остро переживая все многочисленные провалы арктических навигаций, Владимир Иванович постоянно ратовал в своих личных выступлениях и в печати за необходимость обобщения опыта ледового судоводения, за создание пособия для судоводителей и учебников по этой дисциплине - для мореходных училищ. Впоследствии это было сделано.

Из жизни капитан Воронин ушел, находясь в Арктике и команду флагманским ледоколом «Иосиф Сталин». Он умер скоропостижно от кровоизлияния в мозг после ночной вахты в свои 62 года. Всего себя Владимир Воронин посвятил становлению полярного мореплавания, отдав ему почти полвека жизни.



Игорь Чесноков/репродукция