

Последний дирижабль Умберто Нобиле закрыл эру воздухоплавания

КОРРЕСПОНДЕНТ «ВП» ВСТРЕТИЛСЯ
С ИССЛЕДОВАТЕЛЕМ КАТАСТРОФЫ
ПОД КАНДАЛАКШЕЙ
6 ФЕВРАЛЯ
1938 ГОДА



Дирижабль
«СССР В-6» («Осоавиахим»)
Объем газонесущей
оболочки — 18 500 кубических метров,
длина — 104,5 метра, грузоподъемность —
8500 килограммов, скорость — 115 километров в час.

Ровно 75 лет назад, 6 февраля 1938 года, крупнейший советский дирижабль «СССР В-6» («Осоавиахим») потерпел крушение, налетев на гору Небло под Кандалакшей. 13 членов экипажа погибли, 6 остались в живых. Мы вспоминаем эти события, потому что катастрофа «СССР» стала точкой в развитии воздухоплавания.

ЭТО БЫЛ последний дирижабль Умберто Нобиле. И последний, построенный в СССР транспортный воздушный корабль. Гибель «В-6» закрыла путь к «тихому» небу, открыв дорогу авиации. И на вопрос, а стоило ли стране отказываться от воздухоплавания, до сих пор нет четкого ответа.

Немного истории. 1938 год. Страна — в свершениях и репрессиях. Одновременно закончилось «дело Тухачевского», по которому проходил комкор Иван Ткачев, до ареста — начальник Главного управления гражданского воздушного флота. Одновременно Кремль отдал приказ открыть почтово-пассажирскую дирижабельную линию Москва — Свердловск. Осуществление этой идеи возлагалось на экипаж дирижабля «СССР В-6». В феврале 1938 года, уже поставив на нем в 1937 году мировой рекорд продолжительности полета (130 часов 27 минут), воздухоплаватели готовились повторить его на маршруте Москва — Новосибирск — Москва. Но тут раскололась дрейфующая льдина. Участники первой экспедиции «Северный полюс» оказались на обломке 30 на 50 метров. Папанинцы послали сигнал SOS. На помощь им были отправлены ледоколы и подводные лодки. Туда же рвался со своей мачты дирижабль «СССР В-6».

Экипаж обратился в ГУ ГВФ с просьбой привлечь их к спасательной операции. Это могло стать реабилитацией воздухоплавания. Дело в том, что в 1934 году два дирижабля, летевшие спасать челюскинцев, оказались затерты во льдах Охотского моря. В результате вылет «В-6» в Новосибирск был отменен. Старт на дрейфующую льдину был намечен не позднее 5 февраля.

Дирижабль поднялся в небо. За ночь он преодолел маршрут Москва — Череповец. Дальнейший путь до Мурманска должен был проходить вдоль линии железной дороги. На подходе к Кандалакше в условиях полярной ночи и начавшегося снегопада экипаж «В-6» потерял дорогу в районе железнодорожной станции Жемчужная, где следовало сменить направление движения. Через некоторое время дирижабль налетел на гору Небло и разбился. Все 13 человек экипажа, находившиеся в пассажирской кабине, погибли вместе с командиром корабля Николаем Гудованцевым. Шесть человек, находившиеся в моторных гондолах, остались живы. На этом, можно сказать, история развития воздухоплавания закончилась.

КОРРЕСПОНДЕНТ «ВП» созвонился с Юрием ЕРЁМИНЫМ, который многие годы занимался историей гибели дирижабля и был в экспедиции, работавшей на месте катастрофы. Напросился к нему в гости, в коммуналку на Вознесенском проспекте.

Дверь открыл очень пожилой человек. В руках — белая трость. За ухом — слуховой аппарат. Юрий Григорьевич оказался человеком уникальным. Он по памяти рассказывал мне мельчайшие детали событий 75-летней давности.

— Юрий Григорьевич, как только речь заходит о дирижаблях, мы вспоминаем только катастрофы...

— Неправда, освоение неба всем давалось с трудом. Воздухоплавание было безопаснее авиации. Первый советский полужесткий дирижабль «СССР В-5» был первым в СССР, который проектировал Умберто Нобиле. Он совершил более ста полетов. На его базе и по типу итальянского дирижабля Нобиле «N-4» был построен «СССР В-6» «Осоавиахим». Основной же причиной всех крушений была банальная человеческая безалаберность. Например, дирижабль «СССР В-10» 6 августа 1938 года потерпел катастрофу в районе Бескудникава. Погибли шесть человек. Катастрофа явилась следствием небрежного наземного обслуживания: перед полетом не были сняты заглушки с выпускных клапанов, в результате чего расширившийся из-за нагрева водород не мог выходить из оболочки и она просто лопнула.

— А «В-6»? Полярная ночь, плохая видимость...

— В этой истории много странностей. Выводы правительственной комиссии были однозначны — неточность карты, на которой не была обозначена гора. На самом деле они пропустили поворот у Жемчужной. От нее до горы 18 километров. Можно было выбрать маршрут. Но по приказу Микояна был выбран кратчайший, неосвоенный. Факторов много. снаряжение полета прошло в спешке. Загружен он был до предела. Он и при старте всплывал с трудом. Поэтому летел низко. Но все исследователи стоят на одном: экипаж не виноват. На борту были фосфор-

ные аэронавигационные бомбочки, из-за взрыва которых и загорелся водород в оболочке. Гудованцев был против их погрузки. Загадок в этой истории много. И если кому будут интересны детали, я 6 февраля делаю доклад в штаб-квартире Российского географического общества. Приходите.

— Но все же, видимо, после катастрофы с цепелином тяга к воздухоплаванию «затухла» во всем мире...

— Дирижабли, производившиеся компанией Цепелина, летали по всему миру. И вокруг света, и в Южную Америку. Дирижабли Нобиле совершили огромное количество экспедиций в пустынной Арктике. Та авария, о которой вы говорите, была с цепелином «Гинденбург». Только представьте: грузоподъемность около ста тонн. Он прилетел в Америку на базу Лейкхерст. Во время причаливания к мачте начался пожар. Но большинство пассажиров сумели выпрыгнуть. Команду завалило горящими обломками, но они сумели выбраться. А если бы вместо водорода оболочка наполнилась нейтральным гелием, который американцы не продавали немцам? Не было бы и пожара. Да, в 1939 году дирижаблестроение было свернуто практически во всем мире. Американцы только его законсервировали и успешно применяли небольшие дирижабли для обеспечения проводки полярных конвоев во время Второй мировой войны.

— Тогда почему воздухоплавание потерпело крах?

— Все просто. Дирижабль дешев при серийном производстве и в эксплуатации. А любая система в любой стране мира построена на другом. Системе нужны проекты подороже, куда можно закачивать миллионы. Дирижаблестроение в СССР закрыла межведомственная комиссия, собранная из авиаторов. Я уверен, дирижабли — надежные суда, они незаменимы в исследовательских полетах, они выгодны как транспортные суда. Рано или поздно они найдут свое место в небе.



Памятный знак на горе Небло. 1968 г.