

И.Д. ПАПАНИН – ПОЛЯРНИК И ОРГАНИЗАТОР НАУКИ

Попов К.В., Воробьева Ю.В., Ушакова М.Г.

*Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН,
Москва, 117997, Россия, Нахимовский проспект, д.36
e-mail: vorobeva.jv@ocean.ru*

Статья поступила в редакцию 29.09.2019, одобрена к печати 26.11.2019

Статья посвящена торжественной дате – 125 лет со дня рождения И.Д. Папанина. Многие знают Папанина как известного полярника, ученого и организатора экспедиций, общественного деятеля, руководителя биостанции «Борок». Но, конечно, ключевое событие его жизни – это дрейф под его руководством первой в мире научной станции «Северный полюс» в Северном Ледовитом океане в 1937–1938 гг. Это беспрецедентное событие мирового значения и масштаба, а также подвиг мужества, выносливости и целеустремленности всех четырех участников дрейфа, которых называли «папанинцы».

Ключевые слова: Папанин, И.Д. Папанин, дрейф, дрейф на льдине, папанинцы, папанинская четверка, Северный полюс, дрейф Папанина, Борок, судьба Папанина, Северный Ледовитый океан, полярники, О.Ю. Шмидт, П.П. Ширшов, Э.Т. Кренкель



Фото 1. И.Д. Папанин.

следованиями Севера и его организационной деятельности в советской науке об океане и надеемся, помогут молодым специалистам-океанологам лучше понять его как ученого, организатора, общественника, а также как личность неординарную и очень интересную (Фото 1). В статье вы найдете редкие фотографии и отрывки из

26 ноября – день рождения знаменитого полярника – Ивана Дмитриевича Папанина. Как и о любой известной исторической личности, о Папанине опубликовано много информации. Встречаются публикации неподтвержденных фактов его биографии. Наши данные базируются на его дневниках, которые были переданы И.Д. Папаниным своему коллеге по работе в поселке Борок Ярославской области – В.И. Попову. Любого человека, особенно исследователя и организатора науки, надо ценить, прежде всего, за его достижения, результаты работы, за след, который он оставил в истории. Именно эти достижения и открытия являются предметом нашего внимания в этот знаменательный юбилей. В данной статье мы собрали отдельные факты жизни И.Д. Папанина, которые связаны с исследованиями Севера и его организационной деятельности в советской науке об океане и надеемся, помогут молодым специалистам-океанологам лучше понять его как ученого, организатора, общественника, а также как личность неординарную и очень интересную (Фото 1). В статье вы найдете редкие фотографии и отрывки из

дневника и книг И.Д. Папанина, а также воспоминания о нем его современников. Прежде всего, это, конечно, информация о дрейфе станции «Северный Полюс», так как этот дрейф стал для Ивана Дмитриевича самым важным событием в его жизни. Несмотря на прошедшие 80 лет, дрейф «СП-1» по-прежнему остается в истории географических открытий мира. С именем Папанина связан также и ряд открытий в области естественных наук. Даже если и не напрямую, то опосредованно: через институты и организации, где он работал и которыми руководил.

В целом биография Ивана Дмитриевича – это не только история человека, это история нашей страны в XX веке. Прожив 92 года, Папанин был участником и свидетелем ключевых событий своего времени – революций, войн, а затем и мирного курса страны. Восстанавливая жизнь Ивана Дмитриевича в хронологическом порядке, можно понять характер и мировоззрение этого уникального человека, внесшего ощутимый вклад в развитие российской науки.

Биография Папанина как слепок 1-й половины XX века

Иван Дмитриевич Папанин родился 26 ноября 1894 г. в Севастополе, в семье отставного матроса. Отец – Дмитрий Папанин, бывший также сыном матроса, участника Крымской войны и обороны Севастополя в 1855 году, отличался богатырским здоровьем, прожил 96 лет и еще застал триумфальную высадку на полюс и возвращение «папанинской четверки» на большую землю. Иван был старшим среди шести детей. После окончания 4-х классов земской школы в 1907 г. в 12 лет пошел работать в корабельные мастерские по изготовлению навигационных приборов для нужд Черноморского флота. Мало что можно сказать об этих годах, все же 1905 г. явно наложил отпечаток на дальнейшую жизнь Ивана Дмитриевича.

Именно в этот год с выступления военных моряков Севастополя началась первая русская революция. О политике в семье Папаниных никогда разговоры не велись. В 11 лет И.Д. Папанин стал свидетелем восстания матросов и солдат 11 ноября 1905 г. К восставшим присоединились военные корабли во главе крейсера «Очаков» под руководством лейтенанта П.П. Шмидта. Восстание было подавлено. «Очаков» расстреливали береговые батареи Михайловской крепости – в упор и прямой наводкой. Иван вместе с другими сверстниками бегал на берег моря, смотрел на обгорелый крейсер и расправу с его экипажем. Восставших моряков никак не назовешь покорными и слабыми. Они знали, на что шли и за что боролись. У многих россиян моряки вызывали уважение и, несмотря на поражение, восставшие стали героями того времени. Наверняка эти юношеские впечатления повлияли на И.Д. Папанина.

Наступил 1914 г. В августе началась Первая мировая война, в декабре Ивана Папанина призвали на военную службу, он стал матросом Черноморского флота. Служил во флотском полуэкипаже, работал по «своей части» – точил детали для судовых двигателей. В конце 1917 г. Папанин добровольно вступает в Красную гвардию, в 1-й Черноморский отряд. Воевать пришлось и на суше, и на море. Первые бои вели с белогвардейскими полками, отозванными с фронта, и специальными

татарскими отрядами. В декабре 1917 г. власть в Севастополе перешла в руки большевиков. В марте была провозглашена Советская социалистическая республика Тавриды, просуществовавшая всего полтора месяца. *«Рядовой революции, – пишет Папанин в своей автобиографии, – я в те годы, и это естественно, не мог представить всей сложности обстановки в революционном Крыму».*

С 1918 по 1920 гг. И.Д. Папанин проводит на Гражданской войне в Крыму. За эти 2 года было много событий: подполье в мастерских порта в Севастополе; тиф; работа в оперативном штабе морских сил Юго-западного фронта; партизанская деятельность в повстанческой армии Крыма. В 1919 г. его приняли в ВКПб. В эти же годы была встреча с М.В. Фрунзе; первый орден Красного Знамени; переход из занятого белыми Крыма на советскую территорию морем через Турцию, куда он попал в мешке из-под муки, договорившись с крымскими контрабандистами. Это были самые кипучие годы его жизни. В 26 лет И.Д. Папанин – герой Гражданской войны, кавалер ордена Красного Знамени, человек-легенда.

В ноябре 1920 г. крымский обком партии назначает Ивана Дмитриевича комендантом Чрезвычайной Комиссии, где председателем и уполномоченным ЧК по Крыму был Реденс. Комендант ЧК – должность скорее хозяйственная, чем политическая. Требовались такие качества, как честность, умение разобраться в людях, умение организовать нормальную жизнь в Севастополе. Все же в те тревожные времена одной хозяйственной деятельностью было не обойтись. Страна поделилась на белых и красных, а также еще всяких бандитов и анархистов. Позже Иван Дмитриевич вспоминал: *«В меня стреляли, и я стрелял. Иногда со злостью думал, что на фронте было легче и проще».* В 1921 г. Папанин подает рапорт с просьбой перевести его на другую работу по состоянию здоровья. Хотя на самом деле Иван Дмитриевич особенно на здоровье не жаловался и прожил до 92 лет. В то тревожное время уйти из ЧК просто так было практически невозможно, однако энергичного моряка переводят комендантом Украинского ЦИК в Харьков, а в 1922 г. – в Москву – комиссаром Главмортеххозуправ. В 1923 г. Папанина демобилизовали. Он работает в системе Народного комиссариата почт и телеграфов (Наркомпочтель) управляющим делами и начальником охраны.

И.Д. Папанин – полярник. Здравствуй, Арктика!

В сентябре 1925 г. в экспедиции Наркомпочтеля Иван Дмитриевич впервые попадает на север. В Якутии, на берегу Алдана, решено построить мощную радиостанцию. Папанин назначается заместителем начальника строительства «по практическим делам». По воспоминаниям самого Папанина, тогда он впервые влюбился в Арктику. Вот как писал он в своей книге о красотах этого сурового края: *«Выйдешь утром – краски чистые и ясные. Позднее я увидел такие на картинах Рериха и Рокуэлла Кента. Летом же этот край удивил меня своей первозданностью. Зимой в дороге поразила меня тишина этих пространств. Только скрип нартов».*

С окончанием строительства Папанин возвращается в Москву, в Наркомпочтель. И только через 6 лет, в 1931 г., случай снова забрасывает его в Арктику. Но, как часто бывает, многие случайности вполне закономерны. В этот раз Иван Дмитриевич окончательно решает стать полярником. Ему 37 лет, для многих это поворотный возраст. Так произошло и у Папанина.

В начале 1931 г. правительство СССР дало согласие на полет большого немецкого дирижабля «Граф Цеппелин» над советской Арктикой. Целью экспедиции было изучение распространения ледового покрова в Северном Ледовитом океане и уточнение географического положения архипелагов и островов. Предстоящий полет широко обсуждался в мировой печати. Была организована советская морская экспедиция с заходом на Землю Франца Иосифа (ЗФИ), приуроченным к времени приземления там «Графа Цеппелина». Руководителем экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин» стал Владимир Юльевич Визе, который тогда по праву считался «живой энциклопедией Арктики», одним из столпов российской полярной науки. Наркомат почт и телеграфа запланировал обмен корреспонденцией с «Графом Цеппелином» и специальное гашение конвертов и почтовых марок. Так, представителем Наркомпочтеля, Иван Дмитриевич оказался на «Малыгине». К концу экспедиции, после арктических льдов и высадки на острова архипелага, после мелей, штормов и туманов, через которые пришлось пройти «Малыгину», состоялся судьбоносный разговор Папанина с Визе: *«Как прошло Арктическое «крещение», Иван Дмитриевич, – встретил меня вопросом Визе. – Не отпугнула вас Арктика? – Совсем наоборот, – ответил я. – Я глубоко обдумал все, прежде чем прийти к вам, и я решил, что непременно вернусь в Арктику»*.

Через год Иван Дмитриевич снова был на палубе «Малыгина». Вместе со своей женой, Галиной Кирилловной, он шел к Земле Франца Иосифа (ЗФИ) начальником полярной станции в бухте Тихой на острове Гукера в 1932–1933 гг. Это был Второй Международный Полярный год. На Земле Франца Иосифа зимовали 32 человека. ЗФИ представлял собой самый близкий к полюсу архипелаг островов. По факту это были «ворота» в район Северного полюса. Здесь перекрещивались пути полярных экспедиций и их участников, в том числе И.Д. Папанина. На ЗФИ было совершено множество полезных открытий в области естественных наук. Преобладали фундаментальные научные исследования. Прикладных задач было меньше. В те дни родился девиз, которому Папанин следовал всю жизнь – «Чтобы наука не страдала». А через год, летом 1934 г., л/п «Сибиряков» доставил новую группу зимующих на мыс Челюскин. Руководителем группы был назначен Папанин. На мыс Челюскин отправились работавшие с ним на ЗФИ Виктор Сторожко, Федор Зуев и Евгений Федоров. Вскоре туда же, к мысу, подошел ледорез «Литке» с экспедицией неутомимого Владимира Юльевича Визе. И вот тогда Папанин познакомился с людьми, с которыми арктическая судьба свяжет его на всю оставшуюся жизнь. Папанин так вспоминал эту встречу: *«Ко мне подошли двое молодых людей – «Мы гидробиологи с «Литке» Петр Шишов и Вениамин Богоров, разрешите нам осмотреть станцию... – Ну раз вы ученые, то очень желательно. Они двинулись по*

припаю к станции. Я посмотрел им вслед и неожиданно даже для самого себя воскликнул “Стойте, братки, обождите минутку! Что же вы порожняком пойдете, когда все мы до седьмого пота уже доработались? Возьмите бревнышко и отнесите попутно на станцию”. Гидробиологи взвалили на плечи здоровенное бревно и, сгибаясь под его тяжестью, побрели к станции, проваливаясь в рыхлом снегу».

Зимовка на мысе Челюскина в 1934–1935 гг. была трудная и сложная. В одном из санных походов по льду пролива Вилькицкого от ярких лучей солнца, отраженных снегом, Иван Дмитриевич ослеп. Восемь суток лежал он потом в темной комнате, пока к нему не вернулось зрение. В марте 1936 г. в Приказе по Главсевморпути записано: «Начальника станции на мысе Челюскин тов. Папанина И.Д., проведшего огромную работу по реорганизации станции и организации образцовой зимовки, премировать легковой машиной». Большая часть зимовщиков была награждена денежными премиями.

Дрейф «папанинцев» на льдине

В 1935–1936 гг. в научных кругах обсуждается идея зимовки на Северном полюсе. Мысли о создании дрейфующей станции в СССР высказывали многие полярники. Более того, концепт зимовки уже с весны 1934 г. в разработке в Главном Управлении Северного морского пути, в Арктическом институте, в Арктической комиссии при СНК СССР, в Гидрометеослужбе СССР. И все же основным разработчиком программы и идейным руководителем дрейфа следует признать В.Ю. Визе. Он должен был стать и руководителем такой зимовки, однако возраст и болезнь помешали ему исполнить свою мечту.



Фото 2. О.Ю. Шмидт, начальник «Главсевморпуть».

13 февраля 1936 г. на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) обсуждалась проблема трансполярных перелетов и идея создания на полюсе научной дрейфующей станции. Тогда же были утверждены главные участники этого масштабного проекта. Начальником всей высокоширотной экспедиции стал Отто Юльевич Шмидт (фото 2).

Будучи начальником Главсевморпути, он пробивал идею полюсной экспедиции во всех высших государственных инстанциях, включая ЦК ВКП(б). Энциклопедически образованный руководитель экспедиций на «Сибирякове» и «Челюскине» Шмидт сам имел опыт жизни в дрейфующих льдах Чукотского моря после гибели «Челюскина». Он хорошо знал многих ведущих полярников, полярных капитанов и летчиков, представлял научные задачи, которые необходимо будет выполнить на полюсе. Следует отметить,

что в годы его руководства Главное Управление Серного морского пути помимо хозяйственной деятельности в Арктике уделяло большое внимание исследовательской и научной работе. Это был расцвет полярной науки в России. Заранее было решено, что флагманский самолет поведет Михаил Васильевич Водопьянов – герой Советского Союза, неоднократно летавший в лагерь челюскинцев. Назначение начальником зимовки Папанина исходило от Арктической комиссии. Необходим был человек, имевший наряду с арктическим опытом – опыт хозяйственника, обладающего пробивной энергией и умением организовать нормальную жизнь в любых экстремальных условиях. О.Ю. Шмидт – начальник ГУСМП, организации, ответственной за проведение экспедиции, обязан был рекомендовать основных участников экспедиции на заседании Политбюро. В характеристике Ивана Дмитриевича Папанина он писал: *«В таком небывалом деле как научная станция на дрейфующем льду в районе полюса, очень многое зависит от ее начальника. Выбирая его среди наших лучших зимовщиков, я остановился на тов. Папанине. Я имел в виду не только его многолетний опыт, его зимовки на ЗФИ и мысе Челюскин, но и, прежде всего, его исключительную жизнерадостность и напористость, с которыми тов. Папанин легко побеждает любое возникающее на его пути препятствие. Такой человек не растеряется в трудную минуту. Спутники такого человека будут каждодневно получать от него новую зарядку бодрости и уверенности в успехе».*

Дальнейшие события показали, что выбор начальником зимовки И.Д. Папанина (фото 3) вполне оправдался и на стадии подготовки к дрейфу, и в ходе самого дрейфа СП-1, он не только руководил всем процессом, но и брал на себя все основные хозяйственные дела, включая готовку обедов.



Фото 3. Обед И.Д. Папанина.



Фото 4. П.П. Ширшов, разбор гидрологической аппаратуры.

Радистом станции стал Эрнст Теодорович Кренкель – виртуоз коротковолновой связи, имевший самый большой полярный стаж, участник челюскинского дрейфа. Петр Петрович Ширшов (фото 4) – также участник челюскинской экспедиции – и Евгений Константинович Федоров, участник двух зимовок с Папани-

ным, были самыми молодыми участниками СП-1. Ко времени этого дрейфа у всех участников уже была арктическая подготовка и разные научные открытия. И на их плечи ложилась основная исследовательская нагрузка. Последний бросок к полюсу решено было сделать с острова Рудольфа в архипелаге Земли Франца-Иосифа. Это было наиболее подходящее место для основной базы экспедиции с радиостанцией, жилыми домами, мастерскими, метеостанцией и тракторами, способными отбуксировать самолеты к месту взлета. Воды Баренцева моря вокруг острова там летом свободны ото льда, а до полюса всего 900 км. Летом 1936 г. Папанин двумя пароходами «Герцен» и «Русанов» идет с грузами для базы на остров Рудольфа. Организовав строительство базы и оставив на предстоящую зимовку 24 человека, Иван Дмитриевич спешит в Москву. Папанину даны большие права по организации зимовки, вплоть до отдельного счета в Госбанке. На год или два станция будет совершенно автономной, причем в экстремальных условиях, при морозе -40° – -50° С. Предусмотреть предстояло все: от специально сконструированной коротковолновой радиостанции, гидрологической лебедки и многих других научных приборов до ламповых стекол и примусных головок. Специально сконструированная жилая палатка имела пять слоев: из парусины, шелка, прорезиненного брезента и гагачьего пуха. Жилая площадь на четверых человек составляла 9.25 квадратных метров.

13 февраля 1937 г. Шмидта и Ушакова вызвали с докладом в Кремль. Тогда же был назначен день старта на полюс – 22 марта. Учитывая мощности самолетов того времени, полеты которых во многом зависели от погоды, до острова Рудольфа 5 самолетов экспедиции добрались 22 апреля, и только 21 мая флагманский самолет М.В. Водопьянова приземлился на полюсе. 6 июня все четыре самолета, собравшиеся в районе полюса, вылетели домой. На льду осталось четыре зимовщика и прихваченная Иваном Дмитриевичем с острова Рудольфа сибирская лайка Веселый. Размер льдины – 3×5 км, толщина льда – 3 м, глубина океана – 4290 м. Никто не знал точно, куда и как быстро будет дрейфовать лагерь, как долго льдина будет сдерживать натиск окружающих льдов, что ожидает впереди? Забегая вперед, стоит отметить, что ко времени снятия папанинцев с льдины у берегов Гренландии, ее размер составлял всего 50×30 м.

О дрейфе и папанинцах написано много. Открытия были на каждом шагу, но доставались они очень трудно. Льдина требовала непрерывного и самоотверженного труда. К примеру, чтобы измерить глубину океана и взять пробы воды и грунта, гидрологическую лебедку крутили по 5–6 часов подряд, а еще метеорологические, магнитные и гравиметрические наблюдения, взятие координат льдины по астрономическим наблюдениям. Станция обеспечивала метеосводками 3 трансполярных перелета, совершенные в этот год: в июне – Чкалова, в июле – Громова, в августе – Леваневского.

26 ноября 1937 г. Ивану Дмитриевичу исполнилось 43 года. Он был уже не молод и часть физических нагрузок ему давалась не просто. Почти во всех дневниках участников зимовки есть строки, как его друзья и коллеги, против его воли, пытались по возможности оградить его от излишних физических нагрузок, и все же Иван Дмитриевич всегда участвовал во всех работах станции, будь то кручение гидрологической лебедки или расчистка аэродрома. На льдине в суровых условиях

арктической зимы все участники дрейфа заботились друг о друге, помогая в работе и жизни. Во время перелета и пропажи из радиоэфира самолета Леваневского Кренкель почти двое суток не отходил от рации. Все это время Иван Дмитриевич приносил обед, готовил кофе, пытался подбодрить, взяв на себя работы по метеонаблюдениям и подготовке аэродрома для возможной посадки самолетов спасательной экспедиции. И после зимовки папанинцы помогали друг другу. П.П. Ширшов выручил Папанина в 1948 г., взяв его в свой институт заместителем директора. Е.К. Федоров помогал в годы болезни. Иван Дмитриевич принял участие в помощи сыну Кренкеля после смерти Эрнеста Теодоровича.

В конце января–начале февраля льдина раскололась на несколько частей, которые в общей массе дрейфовали рядом. Встал вопрос о закрытии станции и снятии папанинцев с льдины. Предлагались различные проекты, например, герой Советского Союза летчик Туржанский предложил снять папанинцев самолетом без посадки. Ссылаясь на опыт по подъему конусов, Туржанский писал: «Самолет, буксирующий конус, делает виражи с креном в 50°. Конус, укрепленный на фале, описывает все меньший и меньший радиус и примерно на 3–4 круге почти неподвижно ложится на землю. Человек на земле отцепляет этот конус и прицепляет на карабине новый, затем самолет выходит из виража и конус вновь готов для стрельбы. Думаю, что вместо конуса можно таким образом поднимать живого человека». Для этой цели он предложил использовать самолет «П-5», оборудовав его лебедкой и полутораметровой лесенкой для влезания в кабину подтянутого человека. После всех обсуждений операция была возложена на силы Северного военно-морского флота под руководством Главсевморпути. В район дрейфа станции направлялись два гидрографических парохода, имеющие ледокольные обводы: «Таймыр» (капитан Барсуков) и «Мурман» (капитан Котцов). Осавиахим послал дирижабль «В-6», связь с которым поддерживала подводная лодка Д-3, миноносец, траулер и радиостанция Баренцбурга. Ранее, в январе, для разведки кромки льдов в Гренландское море вышел парусно-моторный бот «Мурманец» (капитан Ульянов). В Кронштадте срочно ремонтировался и загружался к выходу в море ледокол «Ермак». 19 февраля «Таймыр», а затем «Мурман» (фото 5) пришвартовались к полю пакового льда в 15 км от лагеря.

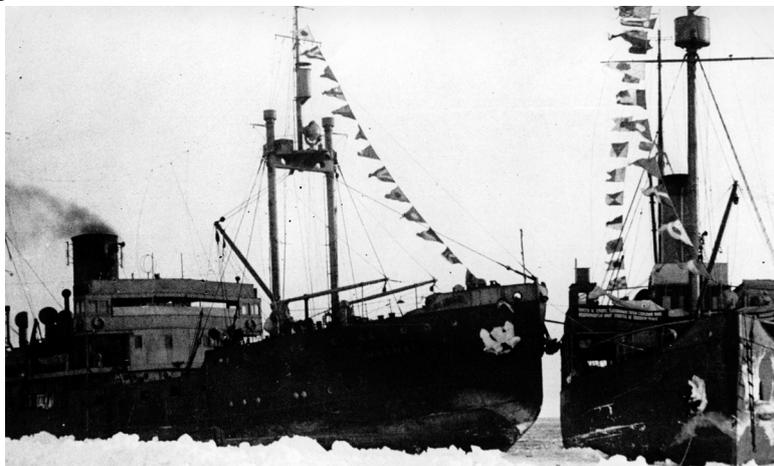


Фото 5. Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Мурман».

Радиостанция СП-1 передала последнюю радиограмму и закончила свою работу. После 274 дней дрейфа папанинцы возвращались домой героями. 21 февраля «Таймыр» и «Мурман» встретились с «Ермаком», и спасательная операция практически закончилась.

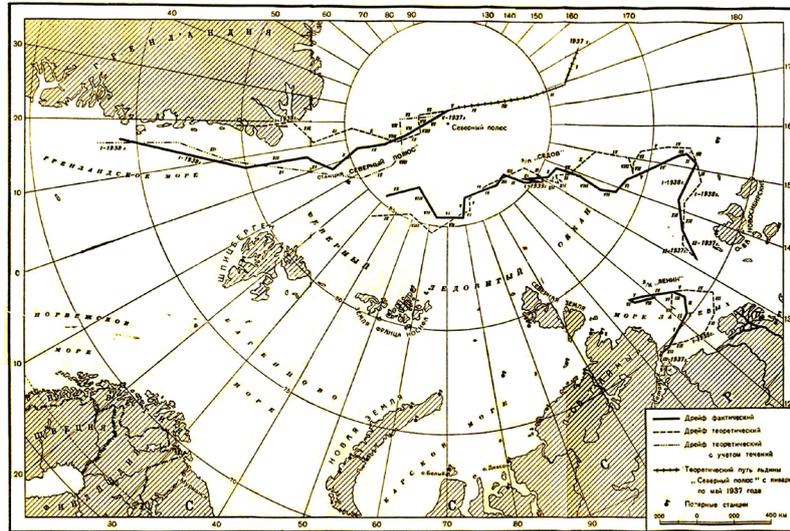


Рис. 35 Фактические и теоретические дрейфы станции «Северный полюс» и ледоколов «Седов» и «Ленин».

Фото 6. Фактический и теоретический дрейфы станции «Северный полюс».

Жизнь после дрейфа. Новые испытания и новые радости

Папанинцы (фото 7) вернулись в Москву героями. Научные результаты станции «Северный полюс – 1» были значительны: составлена магнитная карта Арктического бассейна, измерены глубины океана, сделаны выводы о движениях льдов в районе полюса. А метеорологические изменения, полученные на станции, опровергли существовавшие тогда представления об устойчивости арктического антициклона. Всем участникам дрейфа были присвоены степени доктора наук.



Фото 7. Папанинская четверка.

Жизнь и работа продолжались. Все четверо назначены на ответственные посты в системе Главного Управления Северного Морского пути. Папанин стал первым заместителем начальника Главного Управления Северного Морского пути. Кренкель стал членом коллегии Главсевморпути. Ширшов был назначен директором Арктического института, Федоров – его заместителем.

В 1939 г. Папанина назначают начальником ГУСМП – хозяйственной организации с твердым планом перевозок, добычи полезных ископаемых, строительства радио- и метеостанций, освоения северных территорий. Однако Папанин руководит не из кабинета, а практически – он лично знаком со многими полярными капитанами, летчиками, начальниками полярных станций. Это помогает ему результативно решать самые разные вопросы и проблемы по Северному морскому пути.

В декабре 1939 г. Папанина срочно вызвали в Совет Народных Комиссаров. Предстояло организовать смену экипажа ледокольного парохода «Георгий Седов» (фото 8), дрейфовавшего во льдах Северного Ледовитого океана с осени 1937 г. уже более двух лет. Навигация в Арктике в 1937 г. выдалась очень сложной из-за суровых климатических условий. Тогда в морях Арктики зазимовало 25 разных судов и среди них три ледокольных парохода – «Садко», «Седов» и «Малыгин», зажатые льдами в море Лаптевых. В апреле 1939 г. «Ермак» освободил «Садко» и «Малыгин», а «Седов», из-за поломки руля, остался дрейфовать с 15 членами экипажа на борту. В августе «Седов» достиг самой северной точки дрейфа – 86°39' с.ш., превысив широту дрейфа нансеновского «Фрама».



Фото 8. Ледокол «Георгий Седов».

Седовцы пережили 153 сжатия льдов, но и в этих условиях, подобно «Фраму», вели научные наблюдения. Основываясь на своем опыте, Иван Дмитриевич предлагает вместо самолетов для смены экипажа выводить «Седов» из льдов с помощью недавно построенного ледокола «Сталин». Чтобы подбодрить экипаж «Седова» в ожидании ледокола Папанин шлет радиogramму. Текст радиogramмы начальника Главсевморпути седовцам раскрывает сущность характера Ивана Дмитриевича, поэтому текст этой радиogramмы есть смысл привести в этом повествовании о Папанине:

«Седов», Бадигину, Трофимову.

Вчера вернулся в Москву, приступил к работе. Большим вниманием вместе всей страной гордостью слежу вашим историческим дрейфом. Вы, советские люди, дадите мировой науке не меньше, чем дал Нансен во время дрейфа на Фраме, - в этом великое историческое значение вашего дрейфа. Горжусь, что работа нашей четверки закрепляется и расширяется прекрасной работой седовцев, которые прославят свою родину новой замечательной победой... ...Как полярник, как ваш друг хочу поставить перед вами задачу: довести исторический дрейф силами вашего коллектива до конца с непоколебимой твердостью подлинных большевиков. Дорогие браточки, помните, за вашей работой, за вашим дрейфом следит весь советский народ. Не смотря на готовность самолетов для полета к вам, думаю, что коллектив славного ледокола Седов заявит советскому правительству, всему советскому народу о своем желании довести исторический дрейф до конца. Жду вашего ответа, крепко всех обнимаю. Ваш Папанин».

15 декабря флагман арктического флота, самый совершенный и самый мощный по тем временам линейный ледокол «Сталин», начал свой полярный поход из мурманского морского порта на встречу с «Седовым». Шесть суток ледокол шел в шторме. 4 января попали в тяжелые льды и сильное сжатие. Встреча произошла 12 января на 82 градусе северной широты. Ледокол взял «Седова» на буксир и повел домой. В начале февраля 1940 г. в газете «Правда» были опубликованы Указы Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза всем членам экипажа – участникам дрейфа «Седова», капитану флагмана «Сталин» М.П. Белоусову. Папанин стал дважды Героем Советского Союза.

Война и послевоенные годы

С нападением фашистской Германии на СССР изменилось положение Главморпути. ГУСМП постановлением правительства превращено в военизированную организацию. Срочно ставится вооружение на линейные ледоколы «Ленин» и «Сталин». Папанин обивает пороги наркомата Военно-Морского флота и артиллерийского управления наркомата обороны СССР с просьбами об установке артиллерийских орудий на полярные станции Мыс Желания и остров Диксон. Грузовые и пассажирские перевозки увеличены, несмотря на значительное сокращение судов, и кадров ГУСМП, многие из которых ушли на фронт. В октябре 1941 г. Ивана Дмитриевича Папанина по решению ГКО назначают уполномоченным Государственного Комитета обороны по северу и направляют в Архангельск.

Тогда, осенью 1941 г., советское правительство заключило соглашение с президентом США Рузвельтом и премьер-министром Великобритании Черчиллем о поставках военных и продовольственных грузов в СССР. Архангельск был, в сущности, единственным в европейской части России свободным портом, где возможно было осуществить разгрузку судов. Сюда уже с августа 1941 г. начали прибывать союзные караваны, формирующиеся в Исландии. Однако мелководность фарватера Северной Двины и отсутствие оборудованных причалов задерживало разгрузку судов. Основ-

ной задачей Папанина в этот период стала модернизация Архангельского порта для приема и отправки грузов на фронт и в тыл. Имея права уполномоченного ГКО, многое Иван Дмитриевич брал под свою ответственность. Вот один из эпизодов, характеризующий Ивана Дмитриевича как человека, не боявшегося разумно рисковать ради дела. В Архангельске в то время не было железнодорожного моста через Северную Двину. Грузовой порт располагался на правом берегу Северной Двины, а главная железная дорога упиралась в левый берег. С наступлением зимы танки и тяжелые грузы могли остаться в порту до наступления весеннего ледохода. Решено было проложить железнодорожные пути по льду Северной Двины. Рискованно, но обстоятельства вынуждали пойти на такое решение. И эта идея увенчалась успехом.

Переправу танков на левый берег Двины Иван Дмитриевич описал в своей книге: *«Платформы с танками переправляли по одной. Машинист мотовоза осторожно съезжал на лед и бережно вел за собой платформу. Под тяжестью многотонного груза лед трещал, из мелких трещин выступала вода. Я стоял на льду вместе с Наливайко... ..и наблюдал за движением мотовоза с платформой. Проезжая мимо, машинист мотовоза помахал рукой. В ответ я поднял большой палец и крикнул: – Хорошо, браток! Так один за другим были переправлены на левый берег Двины все танки».*

Зимой 1942 г. основным по приему союзных караванов становится незамерзающий порт Мурманск. Папанин вместе со своим штабом переезжает в Мурманск. Здесь, как и в Архангельске, главная задача – быстро разгрузить корабли, пришедшие с запада, и отправить за новыми грузами. Первый караван PQ-8 пришел в Мурманск 11 января 1942 г. Он благополучно пересек Северную Атлантику, однако в день его прихода фашисты сбросили на территорию порта более 1000 зажигательных бомб. Так проходили дни войны. Несмотря на систематические бомбежки, работа в порту не прекращалась.

Весной 1943 г. решением Совета Министров СССР Ивану Дмитриевичу было присвоено военное звание контр-адмирала.

В мае 1943 г. Иван Дмитриевич, верный своим принципам нести ответственность и руководить арктическими операциями на месте событий, Папанин вместе



Фото 9. Контр-адмирал И.Д. Папанин с офицерами стран-союзниц в 1944 г.

с сформированным им работоспособным штабом выезжает на Дальний Восток. В бухте Провидения штаб перебазировался на ледокол «Сталин». Здесь, на борту флагмана, Папанин собрал капитанов судов формирующегося каравана и обсудил вместе с ними план предстоящих действий. Встреча с кораблями была назначена в Чукотском море у кромки льдов. В 1943 г. Иван Дмитриевич побывал во многих арктических пунктах: от бухты Провидения до бухты Нордвик у побережья полуострова Таймыр. В июле Папанин пересел на пароход «Революционер», шедший на спасение парохода «Войков», выскочившего в тумане на камни вблизи бухты Провидения. Затем, вернувшись на «Сталин», идет дальше на запад. В июле на острове Колючин, вблизи побережья Чукотки, поставлена полярная метеорологическая станция для обеспечения безопасности судоходства. У мыса Шмидта сделали короткую остановку, осмотрели обсерваторию, аэропорт, радиоцентр, держащий связь с судами, арктическими портами и напрямую с Москвой. В Певеке штаб перешел на грузовой пароход «Тунгус». Пока «Тунгус» разгружался в Тикси, Иван Дмитриевич перешел на СКР-18 (бывший ледорез «Литке») и ушел в Нордвик. В октябре ледокол отправился в обратный путь с заходами в Петропавловск и Александровск на Сахалине. Во Владивосток пришли только 3 декабря. Задание Государственного комитета обороны было выполнено. Арктическая навигация 1943 г. завершена, грузы и продовольствие завезены на год вперед. Всю прошедшую навигацию Иван Дмитриевич провел в море, на трассе Севморпути. Последняя военная арктическая навигация 1944 г. была сложной и напряженной, немецкие подводные лодки продолжали расстреливать беззащитные мирные суда и полярные станции. Однако суда, шедшие по ленд-лизу, разгружались. Возросший план перевозок выполнялся, несмотря на тяжелые ледовые условия, сложившиеся в этот год в море Лаптевых. Арктическую навигацию 1945 г. начинали уже в мирных условиях.

После тяжелых лет войны, казалось, пришло время спокойной жизни, можно позволить небольшую передышку. Но сложилось иначе. В 1946 г. Папанину 52 года. Годы войны, система работы по ночам начинают сказываться на здоровье. Тогда же, в 1946 г., Иван Дмитриевич взамен казенной дачи Совета Министров строит в Подмоскowie собственную дачу. Обо всем этом немедленно доложено Сталину. Папанина освобождают от должности начальника Главного Управления Севморпути. Вместо Папанина на эту должность назначают Александра Александровича Афанасьева, бывшего в то время первым заместителем наркома морского флота СССР. Снятие Ивана Дмитриевича прошло относительно мягко. Ни в каких «грехах», кроме излишеств со злополучной дачей, которую он безвозмездно передал под Детский дом, его не обвиняли. Ивану Дмитриевичу сохранили зарплату начальника Главсевморпути, государственную дачу, на которой он жил, лечебное питание и кремлевскую поликлинику, персональную машину. Кого освобождали в те времена, тем персональной пенсии не давали, но Папанину и такую пенсию оформили. Сталин приказал. Тем не менее, последующие 2 года были самыми трудными в долгой жизни Папанина – полярника по призванию, любившего и понимавшего Арктику. Сам он так охарактеризовал этот период: *«Не могу передать грусти, ко-*

торая охватила меня от сознания того, что я отрываюсь навсегда от любимого дела, которому отдал столько лет жизни, от коллектива, с которым сроднился. Два последующих года были самыми непроизводительными и самыми унылыми в моей жизни. Из-за болезни я оказался не у дел, а хуже того, кажется, нет ничего».

Когда Папанин оказался в опале, даже его имя старались вычеркнуть из истории полярных исследований. В книге, изданной в 1949 г. издательством Главсевморпути «Ледокол «И. Сталин» во льдах», написанной неким А.А. Дороховым, о подвигах ледокола, его наградах за спасение дрейфовавшего «Седова», о годах войны, о его капитанах, ни разу не упоминаются фамилии Шмидта и Папанина, и это несмотря на то, что инициатором строительства ледокола был О.Ю. Шмидт, бывший тогда начальником ГУСМП. И.Д. Папанин в 1940 г. был начальником спасательной экспедиции на «И. Сталине» по выводу «Седова» из льдов после 812 дней дрейфа и получил за эту экспедицию вторую звезду Героя Советского Союза.



Рис. 10 Ледокол «И. Сталин».

Несмотря на отверженность, дел у Папанина хватало. Он по-прежнему был депутатом Верховного Совета СССР, а также Председателем Московского филиала Географического общества. С 1946 г. до конца жизни Папанин оставался бессменным председателем Московского филиала. Он занимался организаторскими вопросами и неоднократно сам выступал с докладами на съездах, конференциях и ученых советах общества. Вопреки опале многие полярники и работники Главсевморпути по-прежнему поддерживали дружеские связи с Иваном Дмитриевичем и, как пишет сам Папанин: *«Самой большой радостью было, что мои товарищи по дрейфу на льдине – П.П. Ширшов, Е.К. Федоров и Э.Т. Кренкель – регулярно приезжали ко мне».*

И.Д. Папанин – океанолог

Однажды, осенним днем 1948 г., к Ивану Дмитриевичу приехали академик П.П. Ширшов вместе с полярным ученым В.Г. Богоровым, те самые, которых встретил Папанин в далеком 1934 г. на мысе Челюскин. Несмотря на то, что Ширшов сам был в трудном положении после снятия с должности наркома, он предлагает Ивану Дмитриевичу должность своего заместителя: *«Тебе и объяснять не надо, – продолжил Ширшов, – что в институте я бываю редко. Вениамин Григорьевич – мой заместитель, его дело – наука. Прежде всего, надо развернуть экспедиционную*

деятельность. В институте начинает работать первое научно-исследовательское судно «Витязь». Институт должен, наконец, выйти в море. Я предоставляю тебе полную свободу действий. Мы очень рассчитываем на твой опыт, – закончил Ширшов». Так начался новый этап в жизни Ивана Дмитриевича Папанина. Моряку-полярнику предстояло осваивать Мировой океан. Папанин принял предложение П.П. Ширшова и вскоре Президент Академии наук СССР подписал такое распоряжение: «Утвердить доктора географических наук Папанина Ивана Дмитриевича заместителем директора по экспедициям Института океанологии АН СССР».

В ту пору флагманом Института стал «Витязь» – океанский теплоход, бывший немецкий банановоз «Марс», полученный от Германии в счет репарации. Судно было 1939-го года постройки, 4000 тонн водоизмещением, после перестройки в Висмаре (ГДР) оно смогло брать на борт 135 человек экипажа и научных сотрудников. Предстояло подобрать экипаж, обеспечить снабжение, согласовать сроки выхода и программу работ. В свой первый, экспериментальный, рейс в Черное море «Витязь» вышел весной 1949 г., а затем работал в дальневосточных морях и Индийском океане. Забегая вперед, следует сказать, что «Витязь» отработал шестьдесят пять научных рейсов и встал на вечную стоянку в 1979 г. в Калининграде, став музеем Мирового океана (фото 11).



Фото. 11. Калининград, Музей Мирового океана, НИС «Витязь»
(Фотограф В. Сарапинас, 2013).

3 года Иван Дмитриевич работал в Институте океанологии. К этому времени в Академии наук возникла потребность создания отдела морских исследований. Это подразделение планировалось как координатор и организатор экспедиций, обеспечивающих суда оборудованием и снабжением. В 1951 г., по инициативе главного ученого секретаря Президиума АН СССР А.В. Топчиева, и был создан Отдел морских экспедиционных работ (ОМЭР). Возглавил его Иван Дмитриевич. Всего в отделе было 5 сотрудников. В это время новые суда было строить дорого и трудно. А Ивану Дмитриевичу необходимо было сформировать «малый флот». Поэтому он ходил по министерствам и ведомствам, выпрашивая старые суда, которые все же могли выходить в море. Потом их восстанавливали, оборудовали дополнитель-

ными каютами, лебедками, современными навигационными приборами. Академия получала суда, способные вести исследования в морях. Но для экспедиций в океане оставался только «Витязь».

Начало 50-х годов, Папанину почти 60 лет. 30-е и 40-е годы он провел в освоении северных морей. Теперь в ОМЭРе он мечтает о южной полярной области, об Антарктике.

К 1954 г. советский арктический флот получил два новых судна – ледокольные дизель-электроходы «Обь» и «Лена». В ОМЭРе мечтают об исследовании Антарктиды. В своей книге Иван Дмитриевич пишет: *«Поначалу планы экспедиции в Антарктику разрабатывала инициативная группа, созданная при нашем отделе. Никто официально не оформлял ее. В группу на общественных началах, как теперь говорят, пришли те, кого волновали вопросы изучения Антарктики. На каждом заседании инициативной группы велись жаркие дискуссии. Надо было найти отправные точки экспедиции, наметить ясные цели и реальные средства для их осуществления... В инициативную группу входили энтузиасты Антарктики – научные работники, моряки, летчики, инженеры, радисты»*. Материалы, подготовленные инициативной группой в виде проекта решения, представили в Совет Министров СССР. Проект организации экспедиции в Антарктику прошел много инстанций. Иван Дмитриевич сам выступал с проектом в Совете Министров СССР, при участии А.Н. Косыгина. В целом проект был одобрен. Однако при обсуждении кандидатуры начальника экспедиции А.Н. Косыгин возразил: «Не сомневаюсь в Папанине. Но я знаю состояние его здоровья. Надо считаться и с его возрастом». Ивану Дмитриевичу в это время шел седьмой десяток лет. Но как ни пытался Иван Дмитриевич убедить врачей в своем здоровье и готовности к экспедиции – ничего не вышло. *«Медицина навсегда закрыла передо мною светофор в такие дальние и трудные плавания, и ни один врач не дал мне разрешения отправиться в Антарктику»*, – писал Папанин.

30 ноября 1955 г. из Калининградского морского порта вышла «Обь» – флагманский корабль Комплексной антарктической экспедиции Академии наук СССР. Морская часть экспедиции состояла из сотрудников Института океанологии. Их возглавлял В.Г. Корт. За авиационную часть отвечал И.И. Черевичный, летавший в 1941 г. к «полюсу недоступности». Начальником зимовки был назначен М.М. Сомов. Институт океанологии развивался и расширялся. В конце 60-х гг. для Академии наук были построены исследовательские суда нового поколения – «Академик Курчатов» и «Дмитрий Менделеев». А к концу 80-х гг. наш океанологический флот был самым крупным и оснащенным в мире.

Борок. Летопись жизни и работы

В биографической книге И.Д. Папанина «Лед и пламя» одна из глав посвящена п. Борок. Биостанция «Борок» стала неотъемлемой частью жизни Ивана Дмитриевича уже после всех его взлетов и разочарований. И он вложил в эту базу много своих сил, организационных способностей и творческой энергии. То, как попал Папанин с Борок, можно назвать не иначе как «закономерной случайностью».

Все началось в 1951 г., когда Папанин, будучи страстным охотником, оказался в Ярославской области на берегу Рыбинского водохранилища. И однажды ему принесли телеграмму. В ней президент АН СССР А.Н. Несмеянов и главный ученый секретарь Президиума А.В. Топчиев предлагали Папанину отправиться в соседний поселок – Борок – и возглавить как председатель работу комиссии АН СССР по обследованию биологической станции «Борок». В распоряжении значилось: «Обязать комиссию представить в Президиум АН СССР к 12 ноября 1951 г. заключение о работе биологической станции «Борок» и предложения по улучшению деятельности станции, особенно в области изучения искусственных водоемов на примере Рыбинского водохранилища». Верхневолжская база Академии наук СССР «Борок» была создана в 1938 г. по приказу Президиума АН СССР. Задачами биостанции были: «изучение динамики растительности и животного населения, а также почвенных процессов, происходящих под влиянием новых гидрологических и климатических условий». Ответственными за организацию базы были Ботанический институт и Институт эволюционной морфологии животных АН СССР. В 1946 г. научно-исследовательская биологическая станция имени Н.А. Морозова выделяется на самостоятельный баланс с хозяйственным подчинением непосредственно Президиуму АН СССР. При этом станция получила здания бывшего имения хозяина Морозова, выстроенные еще в первой половине XIX века, а также значительную территорию, которая вообще была ничем не застроена.



Фото 12. Борок.

Результаты обследования и предложения комиссии по реорганизации станции Иван Дмитриевич доложил на заседании Президиума Академии наук. Реакцией на доклад было Постановление Президиума АН СССР от 4 января 1952 г. о назначении доктора географических наук И.Д. Папанина директором и уполномоченным Президиума по реорганизации станции «Борок». «При этом, – добавил президент Академии наук А.Н. Несмеянов, –

само собой разумеется, ОМЭР остается за Папаниным».

Позже, о своем назначении директором Папанин писал: «*Вот так состоялось мое «крещение» на новую должность. Я думал, что буду заниматься «Борком» год, от силы два, построю за это время несколько домов, приобрету для станции исследовательские суда, приглашу хороших научных работников и с чистой совестью передам станцию другому директору. Но два года превратились в двадцать лет. Я отдал «Борку» так много времени, здоровья и сил, он настолько прочно вошел в мою жизнь, что все пятидесятые и шестидесятые годы я не представлял своей жизни без «Борка». Обязанности директора я выполнял безвозмездно. Зато*

хлопот и нахлобучек было с излишком». Став директором научно-исследовательской станции «Борок», Иван Дмитриевич начал со строительства зданий: научных корпусов и жилых домов. Причем застройка Борка велась аккуратно и обдуманно. Для работы Папанин пригласил молодого архитектора Сергея Павловича Бурицкого, с которым они разработали чудесный проект ландшафтного дизайна. Борок застраивался так, чтобы не нарушить уникальную красоту окружающей природы. Архитектурные элементы вписывались в пространство с учетом природных особенностей каждого конкретного места. Границы научного поселка совпадали с границами усадьбы Н.А. Морозова. Территория парка, центр усадьбы с барским домом и хозяйственными постройками были выделены в охранную зону. Все получилось и функционально, и красиво. Как надо. Своим помощником по строительству и реконструкции И.Д. Папанин в 1954 г. пригласил – Попова Владимира Ивановича – первостроителя Московского Метрополитена, который стал его правой рукой в делах строительства, которому в последствии передал свой фотоархив, а за ударную работу наградил приказом по институту автомобилем «Победа».

Следующим шагом Папанина был подбор научных кадров. Работа в Академии Наук, знакомство и дружба с ведущими российскими учеными помогли Ивану Дмитриевичу получить информацию об опытных специалистах по гидробиологии и гидрологии, работающих в разных регионах Советского Союза. После получения рекомендаций кого-либо из сотрудников Папанин сам связывался с ученым-кандидатом, убеждал его перейти работать в Борок. В большинстве случаев это удавалось. Так создавался научный состав Института. Несмотря на то, что было начало 50-х гг., Иван Дмитриевич брал на работу бывших репрессированных, которых, даже после смерти Сталина, многие из директоров столичных институтов боялись принимать. Так, после разговора с Папаниным, заведующим лабораторией, а немного позже – заместителем директора по науке – стал Борис Сергеевич Кузин. Борис Сергеевич был дважды репрессирован. Один раз как ламаркист (последователь французского ученого Жана Батиста Ламарка), а второй – за чтение рукописи Мандельштама, с которым был хорошо знаком. Друзьями Б.С. Кузина были биолог Тимофеев-Ресовский, герой романа Даниила Гранина «Зубр», и историк Лев Николаевич Гумилев. Вот как проходил первый разговор Кузина и Папанина, записанный со слов историка Давыдова. (Б.С. Кузин в это время после длительного заключения жил в ссылке в Средней Азии).

«Папанин: Собирай бумаги и приезжай!

Кузин: Да ведь паспорт у меня хреновый.

Папанин: *** .. с ним, бери хреновый паспорт и приезжай».

Главное для Ивана Дмитриевича – это то, чтобы ученый был хорошим специалистом и порядочным человеком. Таким образом, к примеру, в Институте работал «пособник трех империалистических разведок», московский интеллигент, отбывший срок по 58-ой статье, Михаил Алексеевич Фортунатов. Руководителем Отдела гидробиологии был потомственный тверской дворянин Филарет Дмитриевич Мордухай-Болтовской, несмотря на обстоятельства того времени, ставший профессором и известным ученым. Руководителем одного из отделов стал Глеб Ни-

колаевич Гончаров – внучатый племянник Натальи Николаевны Гончаровой, жены А.С. Пушкина. Из этой же когорты ученых, создававших Институт, был Борис Аронович Вайнштейн, первоклассный специалист-энтомолог, знаток самых запутанных классификаций. Бывший сапером во время войны, Вайнштейн не имел пальцев на правой руке и носил черную повязку, закрывающую глаз. В это же время в Борок приезжают молодые специалисты, в основном выпускники Московского и Ленинградского Университетов и Ленинградского высшего морского арктического училища. Трудно, да и объем статьи не позволяет перечислить сотрудников Института, судьбу которых устраивал Иван Дмитриевич. Собранный Папаниным коллектив и материальная база Борка позволили в короткий срок из маленькой «умирающей» биологической станции в 1956 г. создать Институт биологии водохранилищ, преобразованный в 1962 г. в Институт биологии внутренних вод АН СССР (ИБВВ). Особой гордостью Института был и остается научно-исследовательский флот, без которого практически невозможно изучать водохранилища. Моряк-исследователь, начальник отдела морских экспедиционных работ, Папанин прекрасно понимал важность полевых исследований. В 1955–1957 гг. в Германии были закуплены 7 судов типа морского люггера, представляющих собой небольшое морское судно, стальной траловый бот (СТБ). Экипаж и экспедиция – 15 человек. Переделанные в научно-исследовательские, такие суда являлись в то время почти идеальным вариантом судна для экспедиционных исследований в системе волжских водохранилищ и, в особенности, Рыбинского, наиболее штормового и опасного в гидрометеорологическом отношении. Эти суда работали в Борке до конца 70-х гг., несмотря на приобретение Институту современных научных кораблей нового поколения.

Рассказ о Борке будет неполным, если не вспомнить о создании там Геофизической обсерватории Института Физики Земли АН СССР. Одним из главных условий расположения обсерватории должно было быть отсутствие каких-либо электромагнитных помех. Борок, расположенный в сельской местности, относительно недалеко от Москвы (350 км), оказался идеальным местом. Строительство обсерватории шло совместно со строительством Института биологии водохранилищ, и благодаря энергии и возможностям Ивана Дмитриевича уже 1 июля 1957 г. в 00 часов 00 минут, с началом Международного геофизического года, обсерватория приступила к измерениям. Так в небольшом научном поселке в Ярославской области работают два ведущих научных учреждения Академии Наук, в большой степени обязанных своим рождением Ивану Дмитриевичу: Институт биологии внутренних вод им. И.Д. Папанина АН РАН и Геофизическая обсерватория Института Физики Земли им. О.Ю. Шмидта АН РАН. В 1972 г. в возрасте 78 лет Иван Дмитриевич оставил пост директора «Борка», но до конца жизни Борок входил в круг его забот со всеми его проблемами и успехами.

Долгая жизнь Ивана Дмитриевича была насыщенной и очень яркой. События и дела жизни этого уникального человека отмечены правительственными наградами: дважды Герой Советского Союза, кавалер девяти орденов Ленина, Иван Дмитриевич также был награжден многими орденами и медалями СССР и иностранных государств. Папанин имел звание доктора географических наук, чин контр-адмира-

ла. Скончался Иван Дмитриевич в возрасте 92 лет 31 января 1986 г. в Москве и похоронен на Новодевичьем кладбище рядом со своими друзьями по дрейфу СП-1 Петром Петровичем Ширшовым, Эрнестом Теодоровичем Кренкелем, Евгением Константиновичем Федоровым. Здесь же, на Новодевичьем, похоронен организатор и начальник высокоширотной экспедиции к Северному полюсу Отто Юльевич Шмидт.



Фото 13. Похороны И.Д. Папанина.

I.D. PAPANIN - POLAR RESEARCHER AND ORGANIZER OF SCIENCE

Popov K.V., Vorobeva J.V., Ushakova M.G.

*Shirshov Institute of Oceanology, Russian Academy of Sciences,
36 Nahimovskiy prospekt, Moscow, 117997, Russia, e-mail: vorobeva.jv@ocean.ru
Submitted 29.09.2019, accepted 26.11.2019*

The article is dedicated to the important date – 125 years since the birth of I.D. Papanin. Many people know Papanin as a famous polar researcher, scientist and organizer of expeditions, a public figure, the head of the Borok biostation. But, of course, the key event of his life is a drift under his leadership the world's first scientific station «North Pole» in the Arctic Ocean in 1937–1938. This is an unprecedented event of world significance and scale, as well as a feat of courage, endurance and determination of all four participants in the drift, who were called «Papanintsi».

Keywords: I.D. Papanin, Ivan Papanin, drift on an ice floe, papanintsi, papanin four, North Pole, Papanin's drift, Borok, Papanin's fate, Arctic Ocean, polar explorers, polar researcher, O.Yu. Schmidt, P.P. Shirshov, E.T. Krenkel