

Н. Б. Граматчикова, О. А. Скубач
**АРКТИЧЕСКИЙ ЭКСТРИМ. КАТАСТРОФА ДИРИЖАБЛЯ «ИТАЛИЯ»
 В СОВЕТСКОЙ ДОКУМЕНТАЛИСТИКЕ 1928–1930 гг.**

doi: 10.30759/1728-9718-2020-3(68)-90-98

УДК 94(47)“1928/1930”

ББК 63.3(2)614

Активная фаза советской кампании по освоению Арктики началась в 1928 г. миссией спасения членов экипажа У. Нобиле, уцелевших после катастрофы дирижабля «Италия». Знаковый для советского мира характер операции был связан как с геополитическими соображениями, так и с внутрикультурными тенденциями: тексты о походе ледокола «Красин» послужили фундаментом формирования концепции советского полярного подвига, создаваемой в конце 1920-х гг. и окончательно сложившейся во второй половине 1930-х. В материалах масс-медиа и документалистике, сопровождавших ход операции и комментировавших ее итоги, пожалуй, впервые в советском культурном пространстве вырабатывались нормы, призванные регламентировать специфически советские способы трансляции экстремального опыта. Катастрофа «Италии» взбудоражила мировое сообщество противоречивыми и страшными ее подробностями. Различные источники, принадлежащие выжившим аэронавтам и членам спасательных экспедиций, позволяют увидеть, как изменяется стиль подачи информации в зависимости от адресата, авторской позиции, времени создания текста и других факторов. В статье исследуются две группы текстов, связанных с экспедицией 1928 г.: книги ученых-полярников, в том числе руководителей экспедиции, и журналистов, принимавших непосредственное участие в плавании; анализируются различия в сферах и оценках экстремального в текстах научного и журналистского сообществ, а также в нарративах о пережитом экстриме, своем и чужом. Делается вывод о разнообразии стилевых тенденций, способных запечатлеть экстремальное, о множественности его обликов, а также о направлениях последующей эволюции героического мифа о советской Арктике.

Ключевые слова: *Арктика, экстремальное, полярная авиация, герои-полярники, ледокол «Красин», ледокол «Малыгин», Р. Л. Самойлович, Б. Г. Чухновский, М. С. Бабушкин, Н. Н. Шпанов, А. М. Лавров, М. А. Лорис-Меликов*

Введение

Первые десятилетия XX в. — время ошеломительных открытий в полярных широтах. За обладание ресурсами и символическим капиталом Арктики разворачивается международное соревнование, в которое практически сразу включается и Советский Союз,¹ однако реализация этого намерения была отсрочена в силу очевидных экономических при-

¹ О состязательности, присущей не только освоению Арктики, но и описанию достижений разных стран, а также о роли красинской экспедиции в международном признании успехов СССР см. подробнее: Ананьев Д. А. История освоения Северного морского пути в освещении англо- и немецкоязычных исследователей // Вестн. Северного (Арктического) федер. ун-та. Сер.: Гуманитарные и социальные науки. 2018. № 3. С. 5–14.

Граматчикова Наталья Борисовна — к.филол.н., с.н.с. Центра истории литературы, Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)
 E-mail: n.gramatchikova@gmail.com

Скубач Ольга Александровна — к.филол.н., доцент кафедры общей и прикладной филологии, литературы и русского языка, Алтайский государственный университет (г. Барнаул)
 E-mail: helga-sk@mail.ru

чин. Ситуация заметно изменилась в середине 1920-х гг. Именно с этого времени быстро набирает обороты советская кампания по освоению Арктики, подкрепленная к тому же растущей институциональной структурой.

На рубеже 1920–1930-х гг. в советской культуре начинается активное формирование новой модели героизма, в том числе и концепции полярного подвига. Российские дореволюционные достижения базировались на иной идеологической основе, и трагически окрашенные имена Г. Я. Седова, В. А. Русанова, Э. В. Толля не способны были удовлетворить запрос на новый тип героя советского арктического фронта. Первые послереволюционные полярные мероприятия прошли для современников практически незаметно. Перелом намечился в 1928–1929 гг. после успешной миссии ледокола «Красин» по спасению экспедиции У. Нобиле. Пожалуй, именно благодаря пристальному освещению этой кампании в прессе эпитет «героический» начинает восприниматься как синоним слова «полярный».

23 мая 1928 г. достигший Северного полюса дирижабль под командованием У. Нобиле

потерпел крушение, возвращаясь на о. Шпицберген.² Девять членов экипажа оказались выброшены на льдину; судьба «группы Алесандрини», унесенной уцелевшей частью дирижабля, осталась неизвестна. Не имея связи с большой землей, часть аэронавтов: физик Ф. Мальмгрен, офицеры Ф. Цаппи и А. Мариано — решила достичь земли пешком. Лишь через 17 дней радисту группы Нобиле удалось передать координаты лагеря. На поиски отправились спасатели из разных стран, для некоторых они закончились трагически (на 8 погибших с «Италии» пришлось 9 погибших спасателей, в числе которых Р. Амундсен). В Советском Союзе была развернута беспрецедентная кампания по спасению итальянских полярников,³ был создан специальный Комитет по оказанию помощи дирижаблю «Италия». Два ледокола — «Красин» и «Мальгин»⁴ — должны были пробиться к месту катастрофы соответственно с запада и востока от Шпицбергена, действуя в тандеме с самолетами (летчики Б. Чухновский и М. Бабушкин). 11 июля летчик Б. Чухновский во время поискового полета обнаружил Цаппи и Мариано, однако сам потерпел аварию. 12 июля «Красину» удалось снять со льдин группы Мальмгрена и Вильери с разницей в 15 часов, а затем пробиться к месту крушения самолета Чухновского. Всего экипаж «Италии» провел на льду почти 50 дней.

Советская спасательная экспедиция изначально мыслилась как одно из главных медийных событий года. Участие в мероприятиях по поиску команды Нобиле должно было обеспечить советскому государству желанное членство в престижном международном арктическом сообществе и, в случае успеха, продемонстрировать советское арктическое превосходство. Гарантировать репутационные дивиденды Советского Союза должна была внушитель-

ная команда представителей советской прессы, размещенная на «Красине» и на «Мальгине». «Советский текст» о спасательной экспедиции 1928 г. создавался, впрочем, не только журналистами, но и учеными; он насчитывает, кроме сотен корреспонденций в периодических изданиях, полтора десятка книг, как полностью авторских (Р. Л. Самойловича, М. А. Лорис-Меликова, Н. Н. Шпанова и др.), так и сборников воспоминаний. Культурная память об экспедиции включает также кино съемку и фотоматериалы.⁵ В нашей статье исследовательским материалом становятся именно книги, поскольку они ориентированы не только на создание, но и на долговременную трансляцию полярного героического мифа. В отличие от дневниковых записей и ежедневных корреспонденций книги создаются из «пост-позиции», где автор, оглядываясь назад из точки триумфального завершения операции, способен ощутить себя творцом нового эпоса, то есть выйти из кипящей и переменчивой повседневности в сияющую вечность. После триумфального рейса «Красина» престиж Советского Союза необыкновенно вырос и был подкреплён организованными в пропагандистских целях поездками Р. Самойловича и некоторых «красинцев» по восторженно встречавшей их Европе.

Таким образом, экспедиция 1928 г. может быть рассмотрена как первый большой медиа-проект, формирующий новый — советский арктический — дискурс, своеобразно накладывающийся на уже существующие в культуре «северный текст» и «дискурс экстремального» (отчетливо слышимый, например, в рассказах об экзотических окраинах империи). Случай экспедиции 1928 г. интересен и тем, что происходит он в «неготовой» среде: правила игры хотя и мыслятся регламентируемыми государством, однако пока вариативны. По сути участвовавшие в экспедиции ученые и журналисты создавали новый язык: рассказать об Арктике по-советски — вот в чем заключалась злободневная задача. Каждая группа авторов выполняла эту задачу по-своему: в дискурсивном плане ученые сохраняли гораздо большую преемственность с писавшими об Арктике исследователями-предшественниками, тогда

² О месте экспедиции У. Нобиле среди футуристических устремлений и дерзаний эпохи см.: Лазебная Д. Г., Цветаева М. Н. Памятник государственного значения: судьба ледокола «Красин» на переломах истории // Общество. Среда. Развитие. 2018. № 2 (47). С. 63–71.

³ О размахе ее косвенно свидетельствует популярный анекдот 1928 г.: «На почтамте объявление: “Телеграммы, связанные с поисками экспедиции Нобиле, принимаются бесплатно”. Рабинович телеграфирует другу в Одессу: “Хаим зпт ищи Нобиле тчк Если не найдешь зпт пришли копченой скумбрии тчк”» (Штурман Д., Тиктин С. Советский Союз в зеркале политического анекдота. Лондон, 1985. С. 414).

⁴ План подготовки экспедиции и характеристики ледоколов см.: Лавров А. «Мальгин» в поисках экспедиции Нобиле во льдах восточного побережья Свальбарда. Л., 1929. С. 96–98; Каневский З. М. Легендарный «Красин» // Природа. 1992. № 7. URL: http://vivovoco.astronet.ru/VV/PAPERS/HISTORY/VV_HI9_W.HTM (дата обращения: 09.02.2020).

⁵ Осенью 1929 г. был создан документальный фильм о спасении воздухоплавателей на основе материала, снятого В. Блушейном (Лазебная Д. Г., Цветаева М. Н. Указ. соч. С. 65). Тема спасения экспедиции Нобиле легла в основу советско-британско-итальянского фильма «Красная палатка» (реж. М. Калатозов, 1969), в котором события 40-летней давности стали канвой для фикциональной романтической истории.

как «профессионалы пера» были помещены в новую для них (и часто опасную для жизни) ситуацию полярного плавания, регулярно оказываясь в роли *новичков* и *простаков*, что позволило им позднее, при создании книг об экспедиции, охватить все читательские аудитории, включая детскую. Итак, в настоящей статье мы рассмотрим формирование советского полярного дискурса в 1928 г. в книгах ученых-полярников и журналистов, исключив из анализа, вследствие ограниченного объема статьи, перидику и дневники участников экспедиции.

Ученые-полярники о спасательной экспедиции в Арктике: опыт и азарт

Из ученых, принявших участие в плавании, тексты о походе 1928 г. оставили четверо:⁶ все научные сотрудники ледокола «Малыгин» (руководитель В. Ю. Визе, его помощник А. М. Лавров и метеоролог М. А. Лорис-Меликов) и руководитель экспедиции на «Красине» Р. Л. Самойлович.

Голос ученых-полярников в метатексте о миссии 1928 г. — один из самых спокойных и взвешенных, с опорой на традиции путевых заметок и научных отчетов. И хотя спасательная экспедиция такого уровня даже для полярников не могла считаться рутинной, все же опыт арктических сезонов делал многое привычным и ожидаемым, а потому — незаметным. Свой личный опыт каждый из них вписывает в широкую парадигму научного дискурса. В наибольшей степени это выражено у В. Ю. Визе и А. М. Лаврова, дистанцированная авторская позиция которых, возможно, подкреплялась второстепенной ролью «малыгинцев» в этом походе.

К 1928 г. *Алексей Модестович Лавров* (1887–1942), военный моряк и ученый-полярник, побывал в десятках успешных экспедиций. В своем отчете⁷ Лавров предельно сдержанно характеризует уникальность задачи: лишь внимательный читатель сможет оценить, *насколько* сложны для судоходства высокие широты, удачные возвращения откуда единичны, описания их — фрагментарны.⁸ Главным научным итогом экспедиции (не обесцененным «неудачей» «Малыгина», мощностъ которого заведомо не позволила бы

ему достичь координат группы Вильери) для Лаврова становятся уникальные материалы, охватывающие собой *«как раз тот район Баренцева моря, который наиболее трудно доступен для изучения»*.⁹ Жизнь и текст не смешиваются: хотя в отчете Лавров избегает разговора о чувствах, пережитое во многом определило характер последующей его деятельности: в 1930-х гг. он стал научным редактором русского перевода собрания сочинений Р. Амундсена, погибшего при спасении экипажа «Италии».

Океанолог *Владимир Юльевич Визе* (1886–1954) вписывает экспедицию в эпическое полотно своего обобщающего труда «Моря Советской Арктики».¹⁰ В монографии Визе демонстрирует предельно объективированную позицию, не позволяющую догадаться о его личном участии в проекте: здесь история спасения «Италии» оказывается частным, но значительным аргументом в пользу «доверия ледоколам».¹¹ Однако в ином жанре — живом и ироничном вступлении к сборнику А. Яковлева «О необыкновенном» — Визе характеризует свою встречу с прессой как схватку «простака» с пиратами, которого «взяли на бордаж», усилили «натиск из центра», провели «штурм», прорвавшись на «Малыгин» в количестве 5 человек (из 8). Именно эти минуты Визе-полярник описывает как «ужасные», парадоксальным образом смещая акценты экстремального («...И если когда-нибудь волосы шевелились на моей голове, то это было именно в тот момент»¹²), развивая далее сюжет знакомства с журналистами в логике «комедии масок».

Внутри научного сообщества спасателей не было единства: слишком разный опыт имели участники, слишком неординарная и резонансная оказалась экспедиция. Метеоролог *Михаил Александрович Лорис-Меликов* (1905–1936) был самым молодым научным сотрудником-«малыгинцем», активным и амбициозным.

⁹ Характеристика итогов экспедиции как «нового большого вклада в богатую сокровищницу человеческого знания» — общий элемент композиции книг Лаврова и Лорис-Меликова (Лорис-Меликов М. А. Метеоролог восточной спасательной экспедиции. На «Малыгине» в полярных льдах. Л., 1928. С. 60; см. также: Лавров А. Указ. соч. С. 110).

¹⁰ Визе В. Ю. Моря Советской Арктики: очерки по истории исследования. Л., 1936. После 1948 г. монография Визе была переиздана лишь в 2016 г.: Он же. Моря Российской Арктики. Очерки по истории исследования: в 2 т. М., 2016.

¹¹ См. об этом подробнее: Там же. С. 197–199. Рассуждения о преимуществах и недостатках ледоколов в Арктике присутствуют и у Лаврова, см.: Лавров А. Указ. соч. С. 99, 100.

¹² Визе В. Ю. Вступительная статья // Записки о необыкновенном. Из дневника участников похода «Красина» и «Малыгина». М.; Л., 1929. С. 4.

⁶ Насколько нам известно, научные сотрудники «Красина» — геофизик В. А. Березкин (1888–1949) и студент последнего курса Географического Института И. А. Иванов — не оставили своих описаний экспедиции 1928 г.

⁷ Лавров А. Указ. соч. С. 96–110.

⁸ См.: Там же. С. 96, 97.

Его описание экспедиции¹³ выполнено в научно-популярном стиле, не без влияния приключенческих романов. Интрига введена в подзаголовки глав: «*Малыгин*» *затерт в сплошных ледяных полях, в 60 километрах от острова Надежды. — Сборка самолета на поверхности льда. <...> Неожиданный сюрприз и быстрое разочарование*».¹⁴ Возможность вписать себя в историю полярных экспедиций — сбывшаяся мечта Лорис-Меликова, неслучайно истории предшественников он именуется очерком «*интересных и важных попыток применения авиации для исследования полярных стран*».¹⁵ Лорис-Меликов чувствует себя на переднем крае науки, приносящей и практическую пользу и, что немаловажно, *славу*.

В книге Лорис-Меликова *экстремальное* рассредоточено по нескольким тематическим сферам и преодолимо *опытом* (у моряков) и *бесстрашием* (у летчиков).¹⁶ Арктика требует тщательной подготовки («Малейший недостаток, какая-нибудь мелочь могли бы оказаться причиной неудачи всей экспедиции»¹⁷), что при дефиците времени придает работе «энергичный и лихорадочный»¹⁸ характер. Заметим: та же работа, увиденная сторонним глазом журналиста Н. Шпанова, описывается им как почти апокалиптический хаос, сквозь который он с трудом пробирается на борт «Красина».¹⁹

И плавание через льды, и арктические полеты (на которые Лорис-Меликов получает право как метеоролог) описаны автором не без бравады: «Никаких толчков и тряски, так, что, сидя в кабине, чувствуешь себя так же спокойно и непринужденно, как у себя на станции».²⁰ Два обстоятельства делают полярную авиацию «весьма рискованной»: не слишком надежные моторы и внезапные, густые, как молоко, туманы заставляют летчика постоянно присма-

тривать подходящую для вынужденной посадки площадку; и каждая такая посадка — риск для лыж и самолета (о риске для жизни пилотов Лорис-Меликов умалчивает).²¹

Полет М. С. Бабушкина к о. Фойн и многодневный шторм, отбросивший вмерзший в лед «Малыгин» на десятки километров к скалам о. Надежды и скоплению айсбергов, оказываются самым драматичным моментом в истории плавания. Для метеоролога это еще и важный эпизод, демонстрирующий *личную ответственность* за прогноз.²² Словно во избежание неверных толкований, Лорис-Меликов передает слово Бабушкину, вставляя в IX главу его рассказ от первого лица, подтверждающий получение предсказаний о сильном ухудшении погоды в ближайшие дни.²³ Дальнейшее описание 5-дневных скитаний экипажа самолета во время шторма невероятно как по числу опасностей, так и по доле везения: связь с кораблем потеряна, летчикам пришлось застрелить «огромного белого медведя», постоянно «подруливать на более крепкое место посреди ломающейся в шторм льдины», сутками оберегая мотор как единственную надежду на спасение. Последняя посадка Бабушкина была произведена на льду такой толщины, что утром радист при попытке «завести крыло» провалился в воду и выжил чудом.²⁴

Научный поиск требует определенности и завершения, однако Арктика отчетливо заявляет об ограниченности человеческих ресурсов и смертельном риске для экипажа: «Малыгин» может пройти во льдах не более двух миль в сутки, судьба группы Алессандрини остается невыясненной, пропавший Р. Амундсен — найденным; оба самолета в аварийном состоянии; запасы угля на исходе, пресная вода — не столько для людей, сколько

¹³ См.: Лорис-Меликов М. А. Указ. соч.

¹⁴ Там же. С. 37. Курсив в цитатах наш — Н. Г., О. С.

¹⁵ Там же. С. 10. Высот научной карьеры Лорис-Меликов достичь не успел: он оказался в числе репрессированных членов спасательной экспедиции и погиб в 1936 г.

¹⁶ В составе экипажа должны быть «и опытные ученые, которые могли бы руководить общим ходом работ экспедиции, и опытные моряки, управлявшие ледоколом, бесстрашные и хладнокровные летчики, радиотелеграфисты, доктора и многие другие» (Там же. С. 21).

¹⁷ Там же.

¹⁸ Там же.

¹⁹ «Палуба “Красина”, залитая заходящим солнцем, вовсе не представляет нарядной картины, которую я ожидал увидеть <...>. Все те же ящики, ящики и тюки без конца. Разложенные стопками, навороченные кучами, они цепко хватают торчащими из каждого угла гвоздями за брюки и преграждают путь к рубке, в которую нужно проникнуть, чтобы попасть вниз» (Шпанов Ник. Во льды за «Италий»». М.; Л., 1929. С. 16, 17).

²⁰ Лорис-Меликов М. А. Указ. соч. С. 28.

²¹ Вопреки первоначальному плану, по которому летчики должны были обнаружить терпящих бедствие с воздуха и обеспечить их необходимым без приземления на лед, Бабушкин совершил 15 смертельно опасных посадок, Чухновский — одну, но кончившуюся аварией.

²² «Улетая, он (Бабушкин — Н. Г., О. С.) знал, что через двое суток в районах восточного Шпицбергена разыграется шторм — об этом его предупредил автор, пишущий эти строки, на обязанности которого лежало предсказание погоды для полетов самолета» (Там же. С. 46). А. М. Лавров также приводит этот прогноз, несколько иначе расставляя акценты, см.: Лавров А. Указ. соч. С. 104. Таким образом, в научном дискурсе ситуация *личной ответственности* осознается всеми участниками экспедиции.

²³ Тот же прием — передать слово другому — в сходной функции появляется в книге журналиста Н. Шпанова (см. об этом ниже).

²⁴ При всей сдержанности и А. Лавров не мог не включить эту демонстрацию «выдержки, смелости и искусства владения самолетом» Бабушкина в свой отчет (Лавров А. Указ. соч. С. 104).

для паровых котлов. Однако в рамках научного дискурса трудности и опасности — часть рабочего плана: уже через месяц «Малыгин» выйдет на сопровождение торговых судов к устью Оби и Енисея. Даже в беллетризованной прозе ученых значительная часть пережитого остается за пределами текста (ведь идеальный естественно-научный исследовательский взгляд не терпит искажения эмоциями). *Невыразимое* настигает Лорис-Меликова не в Арктике, а при описании возвращения корабля домой. В последнюю ночь на корабле никто не спит, созерцая *незабываемое* и предвкушая *невыразимое*, к которым (теперь, после встречи с экстремальным) относятся простые вещи: закат над морем и шаги по твердой земле.

Книга Рудольфа Лазаревича Самойловича (1881–1939) «S.O.S. в Арктике»²⁵ написана, по его словам, в ответ на общественный запрос, а не вследствие творческой потребности. Это повествование на основе дневников и документов чрезвычайно интересно ввиду богатого эмоционального спектра, разнообразия авторских позиций, а также осведомленности автора-начальника экспедиции обо всех сторонах жизни экипажа. Самойлович, талантливый ученый, промышленник-практик и организатор (на момент похода — директор Института по изучению Севера), являлся одним из создателей плана экспедиции. Вклад Самойловича в успех «красинской» эпопеи позволил ему войти в число всемирно известных исследователей Арктики, однако не спас от трагической участи ареста и расстрела.²⁶

Название книги и строки посвящения 17 погибшим в Итальянской экспедиции и при ее поиске (перечисленным поименно) заявляют о том, что книга Самойловича — о людях, о «великом счастье вырвать у смерти 7 человек».²⁷ Соединяя черты документального очерка и теплоту мемуарной прозы, книга Самойловича разворачивает сложную картину человеческих отношений и геополитических реалий эпохи. Внешнюю контролирующую

рамку задает руководящая телеграмма-молния от Комитета спасения, полученная в первые сутки плавания, где 10-м пунктом определялась «свобода информирования» («...Все сообщения корреспондентов подлежат визированию руководства»), а заключительная фраза гласила: «Комитет уверен сознании ответственности задачи рассчитывая (так! — *Н. Г., О. С.*) организованность энергию дисциплину выносливость отвагу всех участников рассчитывая безусловный успех».²⁸ Требование информационного контроля вкупе с необходимостью «безусловного успеха» задавало жесткий регламент информационного освещения экспедиции. Однако «внутренняя жизнь» экипажа «Красина», символическим образом которого для автора становится Ноев ковчег,²⁹ организуется Самойловичем по принципам, опробованным им ранее и доказавшим эффективность. В их основе лежат глубокое уважение к человеку, вне зависимости от занимаемой должности, и доверие к спутникам, проявляющееся в исчерпывающем информировании каждого о ходе экспедиции. Эта система горизонтальных связей начинается с создания «полномочной тройки», ответственной за распределение продовольствия (куда не входят ни капитан, ни руководитель экспедиции),³⁰ продолжается организацией лекций о Севере, распределением общих судовых работ на всех, включая «мобилизованных» журналистов, а также выпуском «Нашей Газеты» и информационных бюллетеней.³¹ В экстремальных условиях плавания, в разношерстном коллективе, где, несмотря на все усилия, рождаются слухи и происходят «утечки» (что сразу нарушает «информационную дисциплину», учитывая присутствие на борту молодых активных журналистов), Самойловичу важно, чтобы вести «из поддувала» не могли причинить вреда общему делу и настроению.

Лишенное иллюзий осознание степени риска для «красинцев»³² пронзительным образом сочетается у Самойловича с глубокой любовью к Северу и готовностью к самопожертвованию.

²⁵ Р. Л. Самойлович рассказал о разных сторонах экспедиции 1928 г. в нескольких текстах. В данной статье основным источником выступает его берлинская публикация 1930 г. как наиболее репрезентативная: Самойлович Р. Л. S.O.S. в Арктике. Экспедиция «Красина». Берлин, 1930.

²⁶ В 1931 г. Самойлович назначен научным руководителем международной экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин», где из 46 ученых было всего 4 советских. Подробнее о судьбе ученого см.: Ларьков С. А. Судьбы участников знаменитой экспедиции (по старым книгам и недавно открытым архивам) // Ларьков С. А., Романенко Ф. А. «Враги народа» за полярным кругом. М., 2010. С. 220–222.

²⁷ Самойлович Р. Л. Указ. соч. С. 5.

²⁸ Там же. С. 17.

²⁹ См.: Там же. С. 32.

³⁰ См.: Там же.

³¹ Самойлович настойчиво повторяет свое кредо информационной прозрачности: «Во всех своих экспедициях я всегда руководился принципом подлинной и добросовестной осведомленности каждого участника ее и это неизменно давало наилучшие результаты, ибо каждый себя чувствовал полноправным членом общего дела» (Там же. С. 36).

³² «Кто поможет нам, если с нами случится авария? <...> Конечно, никто. <...> Тем лучше, значит, мы должны сами на себя надеяться и в счастье и в несчастье» (Там же. С. 44).

Первая публичная лекция Самойловича (по сути, его обращение к спешным порядком набранному экипажу) облакает пафосом новой эпохи императивы христианской морали: «...Наша цель — благороднейшая из всех, какая может выпасть на долю человека, — спасти погибающих от верной смерти, ибо вернуть человека к жизни — это непревзойденное, истинное счастье человеческое».³³

Таким образом, в значительной части текстов ученые находятся в русле научного дискурса, называя среди ценностных приоритетов экспедиции ее научные результаты и минимизируя как собственные эмоции, так и информацию о рисках. В то же время беллетризация научного дискурса позволяет оценить глубокие мотивационные структуры ученых-полярников, движимых состязательностью, стремлением к познанию, очарованием Севера, а также высокой долей личной ответственности. На этом фоне книга Самойловича задает неожиданную, пронзительно-гуманистическую ноту метатекста экспедиции, оказавшуюся затем в наиболее уязвимом положении при формировании советского героического дискурса.

Пионеры арктической журналистики

Общее количество советских корреспондентов, участвовавших в спасательной экспедиции на обоих ледоколах, составляло 14 человек.³⁴ Эта цифра становится еще более значительной, если учесть крайнюю «перенаселенность» ледоколов, вынужденных взять на борт, кроме регулярных экипажей, ученых, летчиков, а также вспомогательный персонал. Советский Союз сделал ставку на успех миссии, и задача ее медийного освещения мыслилась как одна из первоочередных. По итогам экспедиции вышла целая серия полноформатных книг,³⁵ в которых, по сути, создавался новый канон — канон полярной журналистики. В силу лимитированного объема статьи, к сожалению, здесь нет возможности рассмотреть

их все; в нашей работе мы ограничимся одной, на наш взгляд, самой репрезентативной.

Николай Шпанов: хроника успешного плавания

Среди журналистов, пливших на «Красине» и «Мальгине», особое внимание привлекает *Николай Николаевич Шпанов (1896–1961)* — журналист, впоследствии писатель и сценарист. Будучи убежденным популяризатором авиации в раннесоветские годы, Шпанов тем самым оказался отчасти связан и с Арктикой, где исследования с воздуха стремительно входили в тренд. В силу этих обстоятельств Шпанов, возможно, более, чем его коллеги-корреспонденты, подходил на роль пионера зарождавшейся советской полярной журналистики. В конце 1920-х гг. Шпанов занимал пост заместителя ответственного редактора профильного журнала «Техника воздушного флота», однако на борт ледокола он поднялся в качестве спецкора авторитетнейших «Известий». Опубликованная в 1929 г. книга Н. Шпанова «Во льды за «Италией»» стала одним из первых советских нарративов, в которых создавалась концепция советского арктического подвига.

Позиция первопроходца заметно сказывается в тексте Шпанова, в первую очередь в том, что подвиг «красинцев», в традициях изображения коллективного героизма послереволюционных лет и в отличие от подчеркнутого персональных свершений героев 1930–1940-х гг.,³⁶ почти полностью деиндивидуализирован: собирательное «мы» в рассказе автора заметно превалирует над субъективным «я», а корабль предстает как единое существо. В слаженном коллективе «красинцев» отдельные лица почти не выделяются; тем более заметным исключением из этого правила становится Б. Г. Чухновский. В изображении Шпанова Чухновский — главный герой экспедиции, в чем с автором солидарны, похоже, все ее участники. Этому есть объяснение: на плечи летчиков ложится основной груз экстремального опыта, непосредственно связанного с плаванием «Красина».

В то время как члены восточной экспедиции на ледоколе «Мальгин» столкнулись с реальными опасностями, «красинцам», напротив, повезло: плавание проходило относительно гладко. Если журналисты и страдали, то разве

³³ Там же. С. 39.

³⁴ Не считая корреспондента итальянской газеты «Coggiere della sera» Д. Джудичи, см.: Ледокол «Красин». Музей Мирового океана: филиал в Санкт-Петербурге. URL: https://web.archive.org/web/20121018163640/http://www.krassin.ru/expedition_1928/spisok/ (дата обращения: 9.02.2020).

³⁵ Шпанов Ник. Указ. соч., 1929; Миндлин Э. Л. «Красин» во льдах. М., 1929; Воронцова Л. А. В ледяных просторах: подвиг ледокола «Красина». М., 1928; Южин Д. С. «Красиньм» на спасение «Италии». Л., 1928; Поход «Мальгина»: сб. статей участников экспедиции. М.; Л., 1929; Записки о необыкновенном. Из дневника участников похода «Красина» и «Мальгина». М.; Л., 1929.

³⁶ См. подробнее об этом: Куляпин А., Скубач О. Время героев: подвиг в советской литературе и культуре // Новый мир. 2018. № 3. С. 126–139.

что от дефицита острых ощущений: «Наши корреспонденты одну за другой получают телеграммы с требованием событий и экзотики. Редакция “Комсомольской Правды” упорно требует от Кабанова: “Больше фактов, экзотики, льдов и медведей”. А какие тут факты, когда единственное, чем можно заниматься, чтобы считать время потраченным с пользой, — спать круглые сутки».³⁷ Вместе с тем опасность в Арктике реальна, и в первую очередь именно летчики не позволяют об этом забыть. Успешный полет Чухновского, обнаружившего группы Мальмгрена и Вильери, закончился аварией и вынужденной посадкой, которые, несомненно, могли иметь трагические последствия. Автор книги полон сочувствия к авиаторам, которые, поменявшись со спасаемыми ролями, сами несколько суток дожидались спасения: «На чухновцев жалко смотреть. Заросшие грязной щетиной лица изжелта-серы. Щеки ввалились, глаза — в больших синих кругах — кажутся большими. У Бориса Григорьевича — вид отвратительный. Сутулая фигура Блувштейна совсем сгорбилась».³⁸

Экстремальный опыт, с которым столкнулись «красинцы», конечно, исключителен: катастрофа «Италии» и обстоятельства, ее сопровождавшие, сразу же были осмыслены современниками как одна из главных драм в истории Арктики. Однако для участников советской экспедиции опыт этот являлся в значительной степени чужим, ни одно из трагических событий не затронуло благополучных «красинцев» непосредственно. Тем не менее в тексте Шпанова есть то, что можно определить как *готовность к беде*: автор знает о разрушительном действии Арктики и ждет его — если не в отношении себя и своих товарищей, надежно защищенных от энтропийных влияний Заполярья принадлежностью к советскому миру, то в отношении терпящих бедствие чужаков. Показательна сцена встречи «красинцев» с уцелевшими из группы Мальмгрена: «Над острой вершиной тороса высится коренастая фигура человека, одетого в темно-зеленый, до черноты запачканный полетный комбинезон. <...> Поднятыми руками человек плавно двигает слева направо и отчаянно машет в нашу сторону, как бы хочет сказать: “Не надо, не ходите”. Мне кажется, что это — сумасшедший, он не хочет нас видеть. Нет ничего удивительного. Если это группа Мальмгрена, —

ей было от чего сойти с ума за сорок пять дней пребывания в такой обстановке».³⁹ Автор явно готовил себя к худшему, однако реальность, по предположениям советских спасателей, далеко превзошла самые скверные ожидания.

Гибель Финна Мальмгрена — один из самых страшных сюжетов в истории Арктики. Подозрения в убийстве и каннибализме, обрушившиеся главным образом на Ф. Цаппи, имели своим источником в первую очередь реакцию «красинцев». Ни один из советских спасателей, ни во время миссии, ни позже, не обвинил итальянского офицера напрямую, однако, пусть обстоятельства этой трагедии и остались не проясненными до конца, общее впечатление от них было настолько тяжелым, что удержаться от намеков смогли не все участники экспедиции. Шпанов, несомненно, также причастен к распространению чудовищной версии событий. Портрет Цаппи в исполнении Шпанова красноречив почти до откровенности: «Новый бисквит только хрустнул в огромных белых зубах. Замечательные зубы. Такие зубы были вероятно у первобытных людей — широкие, белые, крепкие, точно предназначенные для того, чтобы рвать мясо и дробить кости животных. Крошечный бисквит, исчезающий в этих зубах — какой анахронизм!»⁴⁰

Шпанов четко обозначает свою позицию: он свидетель, не более — чужой экстремальный опыт остается чужим во всех случаях. Структура текста книги Шпанова полностью соответствует этому раскладу: повествуя о самых страшных подробностях трагедии, автор делегирует речь самим участникам событий. Кульминацией истории становится рассказ Цаппи, который Шпанов воспроизводит максимально подробно, снимая с себя ответственность как за достоверность информации, так и за чрезвычайный ее характер. Интересно отметить, что тот же прием использует в своем рассказе и сам Цаппи, повествуя о поведении Мариано: «...— Вам, Филиппо, нужны силы. Я сегодня умру и я обявываю вас приказом, как старший, разрезать мой труп, предварительно использовав кровь. Свежая кровь должна вас сильно подкрепить. А моего трупа вам хватит надолго»⁴¹, — так, по словам Цаппи, обращается к нему обморозивший ноги Мариано. В сцене расставания с Мальмгреном речь также

³⁹ Там же. С. 118.

⁴⁰ Там же. С. 123.

⁴¹ Там же. С. 137. Мариано выжил; до каннибализма дело все же не дошло.

³⁷ Шпанов Ник. Указ. соч. С. 88.

³⁸ Там же. С. 182.

принадлежит непосредственно шведскому полярнику: «Друзья, — сказал он, — еще одна последняя услуга. Вы уносите мое последнее оружие — топор. Вырубите этим топором длинную яму вот здесь на льду. В эту яму я лягу, чтобы умереть. Когда волна захлестнет мою ледяную могилу, я буду в ней замураван, и может быть какой-нибудь корабль найдет меня в этом прозрачном гробу».⁴² Завещание Мальмгрена вызывает алогичную реакцию Цапши: «Это было много даже для моих нервов; чтобы разогнать мрачное настроение, я попробовал пошутить и сказал Мальмгрону: “Вы будете лежать, как глазированный фрукт”».⁴³ Шпанов оставляет этот поразительный эпизод безо всяких комментариев, но, как кажется, с его точки зрения они не нужны: Цапши разоблачает себя сам. Предложение Мальмгрена, при всей его чудовищности (живого еще человека положить в ледяную могилу и оставить умирать), актуализирует мифопоэтический контекст и в нем обретает смысл. Мальмгрен примеряет на себя роль спящей красавицы, утешительную надеждой на пусть и далекое, но воскрешение, людоед же Цапши низводит возвышенную поэзию этого жеста до уровня гастрономического.

Книге Шпанова, неровной, местами противоречивой, несовершенной и живой, далеко до эйдетической безукоризненности изображения полярных подвигов в текстах второй половины 1930–1940-х гг. Это и неудивительно: в 1929 г., когда книга выходит в печати, концепция советской Арктики лишь начинает формироваться, а образы героев-полярников еще подчас размыты. Автор — один из тех, кто участвует в создании отечественного арктического мифа. Задача, которую пытается он решить, очевидна — это поиск нового языка, с помощью которого можно было бы отобразить специфически советский полярный опыт.⁴⁴

Советская экспедиция по спасению команды Нобиле и ее медийный резонанс сигнализируют об изменившихся приоритетах культуры. В начале советского периода освоение новых территорий диктовалось преимущественно практическими резонансами: страна, встав-

шая на путь индустриального развития, остро нуждалась в ресурсах: топливе, металлах, пушнине. На рубеже 1920–1930-х гг. преимущественное значение приобретают иные, символические аспекты покорения пространства, когда «практическая польза» лишь сопутствует героическим устремлениям. Именно этот ценностный сдвиг сопровождается появлением плеяды новых героев — героев пространства, к числу которых относятся и полярники. Потребность же страны в героях отныне удовлетворяет арктическая журналистика, возникшая в 1928 г., в ходе экспедиции с участием двух советских ледоколов.

Изучая тексты, созданные по ее итогам, можно проследить начало формирования нового — арктического — дискурса в советской культуре. Две основные группы текстов, составляющих корпус литературы о походе, — это книги, написанные учеными и журналистами. И те и другие были участниками плавания, были непосредственно вовлечены в события и могли субъективно реагировать на них. Различия в первую очередь касаются способов отображения экстремального опыта.

Ученые, входившие в состав команд на «Красине» и «Мальгине», воспринимали экспедицию по-своему: научное значение похода для них как минимум равнялось его идеологическим резонансам и уступало лишь первоочередной спасательной миссии. Для любого исследователя участие в арктической экспедиции — редкая возможность приобщиться к элите мирового научного сообщества. В своих книгах А. М. Лавров, В. Ю. Визе, М. А. Лорис-Меликов и Р. Л. Самойлович, хотя и в разной степени, учитывают сложившийся канон полярной документалистики, что обеспечивает фактическую достоверность, обилие деталей и цифр и характерную для этих текстов несколько отстраненную позицию автора, заметную тем более, когда речь идет о переживании экстремальной ситуации. Исключения составляют сюжеты, связанные с личной ответственностью ученого (М. А. Лорис-Меликов) или включенностью руководителя в сложные коммуникационные процессы (Р. Л. Самойлович).

Иной императив движет писателем-журналистом. Книга Н. Шпанова, по сути, один из пилотных проектов авторской полярной журналистики, и это обстоятельство существенно влияет на характер книги. Шпанов пытается органично соединить готовые нормы советского нарратива (например, в изображении коллективного подвига), нормы нарождающи-

⁴² Там же. С. 131.

⁴³ Там же.

⁴⁴ О книге Н. Шпанова в контексте формирования советских механизмов сублимации страха см. подробнее: Скубач О. Страх и Север: Арктика глазами советских полярников 1920–1930-х гг. // Новое литературное обозрение. 2020. № 2 (162). С. 104–116.

еся (индивидуализация героя, в данном случае героя-летчика) и арктический опыт, порой поистине беспримерный, не поддающийся любой стандартизации. Сложная структура

его книги включает нескольких нарраторов: для передачи самых страшных подробностей Шпанов передает речь участникам событий, тем самым отчуждая экстремальный опыт.

Natalya B. Gramatchikova

Candidate of Philological Sciences, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the RAS (Russia, Ekaterinburg)

E-mail: n.gramatchikova@gmail.com

Olga A. Skubach

Candidate of Philological Sciences, Altai State University (Russia, Barnaul)

E-mail: helga-sk@mail.ru

ARCTIC EXTREME. THE CATASTROPHE OF THE AIRSHIP “ITALIA”
IN THE SOVIET DOCUMENTARY OF 1928–1930

The campaign of the Soviet arctic exploration was launched in 1928 by the rescue mission of U. Nobile’s crew members, survivors of the airship “Italia” crash. Significant for the Soviet world, this operation was associated both with geopolitical issues and intracultural trends. Consequently, texts about this campaign (with the participation of the icebreakers “Krasin” and “Malygin”) became the foundation for the Soviet polar feat concept. This important for Soviet identity concept was created at the end of the 1920s and finally formed in the second half of the 1930s. The article explores two groups of texts related to the 1928 expedition: books written by polar scientists, including expedition leaders, and journalists directly involved in the voyage. For the first time in the Soviet cultural space, these materials of mass media and documentary developed and tested norms designed to regulate specifically Soviet ways of transmitting extreme experience. The crash of Nobile’s “Italia” excited the world community with its contradictory and terrible details. Various sources belonging to aeronauts and members of the rescue expeditions crew make it possible to see how the style of writing varies depending on the addressee, author’s position, time of creation of the text, and other factors. The authors analyze the differences in assessments of the extreme in the texts of the scientific and journalistic communities, as well as in narratives of the experienced extreme. They come to the conclusion that there was a variety of stylistic trends in descriptions of the extreme and directions of the subsequent evolution of the heroic myth of the Soviet Arctic.

Keywords: *Arctic, extreme, polar aviation, polar heroes, icebreakers “Krasin”, “Malygin”, R. L. Samoilovich, B. G. Chukhnovsky, M. S. Babushkin, N. N. Shpanov, A. M. Lavrov, M. A. Loris-Melikov*

REFERENCES

- Ananiev D. A. [The history of the development of the Northern Sea route as presented in english- and german-language historiography]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [Vestnik of Northern (Arctic) federal university. Series: humanitarian and social sciences]. 2018, no 3, pp. 5–14. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2018.3.5 (in Russ.).
- Kanevskiy Z. M. [The legendary “Krasin”]. *Priroda* [Nature], 1992, no. 7. Available at: http://vivovoco.astronet.ru/VV/PAPERS/HISTORY/VV_HI9_W.HTM (accessed: 09.02.2020) (in Russ.).
- Kulyapin A., Skubach O. [Time of Heroes: Feat in Soviet literature and culture]. *Novyy mir* [New World], 2018, no. 3, pp. 126–139. (in Russ.).
- Larkov S. A. [The fate of the participants of the famous expedition (according to old books and recently opened archives)]. *Larkov S. A., Romanenko F. A. “Vragi naroda” za polyarnym krugom. Sbornik statey* [Larkov S. A., Romanenko F. A. “Enemies of the people” beyond the Arctic circle. Collection of articles]. Moscow: Paulsen Publ., 2010. (in Russ.).
- Lazebnaya D. G., Tsvetaeva M. N. [Monument of state significance: the fate of the icebreaker “Krasin” at the turning point of history]. *Obshchestvo. Sreda. Razvitie* [Society. Environment. Development], 2018, no. 2 (47), pp. 63–71. (in Russ.).
- Shturman D., Tiktin S. *Sovetskiy Soyuz v zerkale politicheskogo anekdota* [The Soviet Union in the mirror of a political joke]. London: Overseas Publications Interchange Ltd, 1985. (in Russ.).
- Skubach O. [Fear and the North: The Arctic Through the Eyes of Soviet Polar Explorers of the 1920–1930s]. *Novoe Literaturnoe Obozrenie* [New Literary Review], 2020, no 2 (162), pp. 104–116. (in Russ.).
- Wiese V. Yu. *Morya Rossiyskoy Arktiki. Ocherki po istorii issledovaniya: v 2 t.* [Seas of the Russian Arctic. Essays on the history of research: in 2 vols.]. Moscow: Paulsen Publ., 2016. (in Russ.).
- Wiese V. Yu. *Morya Sovetskoy Arktiki: ocherki po istorii issledovaniya* [Seas of the Soviet Arctic: essays on the history of research]. Leningrad: Izd-vo Glavsevmorputi Publ., 1936. (in Russ.).

К статье Н. Б. Граматчиковой, О. А. Скубач



Сцена катастрофы дирижабля «Италия» в иллюстрациях Вальтера Молино («Воскресный курьер», г. Милан, 15 января 1961 г., 23 февраля 1964 г.)



Художник И. А. Владимиров. 1929 г.