

со временем, громят тех, кого в данный момент следует громить, занимают почетные места, умирают в своей постели, а в центральной печати появляются приличествующие некрологи, которые всегда начинаются словами: «Советская наука понесла тяжелую утрату. На 86-м году жизни скончался...»

Вызывает недоумение оценка роли философов и, в частности, Митина в дискуссии 1939 г., данная Н. П. Дубининым в своей автобиографии «Вечное движение» (изд. 2-е, 1975 г., с. 224). Он пишет: «Дискуссия преградила дорогу притязаниям Т. Д. Лысенко, направленным на уничтожение генетики. Оговорки и реверансы в его сторону не меняют дела. Т. Д. Лысенко поднял руку на всю генетику, однако она повисла в воздухе...» И далее: «...я думаю, что М. Б. Митин и его коллеги сделали большое дело, ибо результаты разгрома генетики в 1939 году имели бы гораздо более серьезные последствия, чем объявление генетики лженаукой в 1948 году... Во всяком случае я, лично, слушая речь М. Б. Митина на дискуссии 1939 года, почувствовал локоть друга». Спорить о личных чувствах бесполезно. Но кому-кому, а Дубинину следовало бы трезво оценить положение. Генетики шли на дискуссию во всеоружии, они докладывали о больших, реальных практических достижениях, и их было большинство. У Лысенко кроме громких фраз и брани за душой ничего не было. Если бы суд был праведным, то была бы дана та оценка, которую ждали генетики. В том-то и дело, что не поиск истины руководил судьями, а боязнь как бы не попасть впросак. Им нужен был сигнал сверху, а сигнала не подавали. Следовательно, в 1939 г. генетике не грозило уничтожение, и не Митин отвел беду. А вот беспринципность философов, провозглашение ими лысенковщины передовым направлением в науке дало возможность Лысенко и компании набирать силы.

Как уже было сказано выше, генетики тяжело переживали итоги дискуссии. Они наивно думали, что восторжествует правда. Этого не произошло. Хотя никаких оргвыводов не последовало, но напряжение нарастало. Генетики вернулись в свои лаборатории, на свои кафедры. Учебные программы остались практически теми же, тематика научных работ, казалось, существенно не изменилась. Однако это не совсем так. Лысенко уже был президентом ВАСХ-НИЛ. После ареста Вавилова он стал директором Института генетики. Естественно, тематика работ в этом институте резко изменилась. Некоторые научные сотрудники, получившие хорошее генетическое образование, такие как Н. Нуждин, Х. Кушнер, К. Косиков, стали оплотом лысенковских идей. Нуждин, всю жизнь работавший с дрозофилой, продолжал работать с тем же объектом, подтверждая уже лысенковские положения. А Лысенко не уставал повторять, что, мол, я не против хромосом, той же дрозофилы; смотрите, у меня в институте ведутся такие работы.

(Окончание следует)

К. А. МОСКАТОВ*

АВИАЦИЯ И СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Когда, более полувека назад, 27 апреля 1934 г., авиамоторный завод имени М. В. Фрунзе рапортовал правительству об успешном непрерывном 500-часовом испытании первого в СССР мощного 850-сильного отечественного авиамотора марки М-34Р, никто из нас, его конструкторов, и не подозревал, что именно этому мотору предстоит решить судьбу завоевания Северного полюса.

Еще в 30-х гг. XX в. было ясно, что освоение высоких широт невозможно без крыльев. А для них требовались мощные и надежные моторы.

О предстоящей роли мотора М-34Р не знали и будущие первопроходцы Северного полюса — первые Герои Советского Союза М. В. Водопьянов, В. С. Молоков, М. С. Бабушкин и другие летчики, удостоенные этого высокого звания за полеты в тяжелейших условиях при спасении весной 1934 г. более ста челюскинцев после гибели парохода «Челюскин» в Чукотском море. Как известно, эти спасательные полеты производились на серийных самолетах отечественного производства.

* Автор публикуемых воспоминаний — ветеран отечественной авиации, кандидат технических наук, бывший начальник технического отдела Управления полярной авиации Главсевморпути, участник подготовки советской воздушной экспедиции для полета на Северный полюс.

Создание в стране мощного авиадвигателя не осталось незамеченным. В августе 1934 г. в специальном авиационном номере журнала «Огонек» была опубликована статья «Победа советского мотора», в которой впервые было показано влияние этого мотора на скороподъемность тяжелых самолетов, их потолок и т. п. А в декабре 1934 г., в итальянском журнале «Rivista Aeronautica» статью перепечатали и был дан снимок мотора М-34Р.

Такая оперативность информации о достижениях нашей авиационной техники не была случайной, ибо на Западе в то время существовало убеждение, что русские научились создавать и строить самолеты, а моторы, тем более мощные, будут поставляться фирмами Италии, США или Германии.

Для итальянских авиационных фирм известие о создании в СССР мощного авиационного мотора было равносильно разорвавшейся бомбе, поскольку они особенно надеялись на большие экспортные поставки своих авиадвигателей. Впоследствии это известие широко комментировалось в различных периодических изданиях Западной Европы и США.



К. А. Москатов. 1991 г. Фото
В. И. Артамонова

Внезапная гибель парохода «Челюскин», у которого была задача пройти по Северному морскому пути в одну навигацию, ускорило более глубокое изучение Арктики и разработку нового обширного плана освоения Северного полюса. В этот план входило не просто использование авиации для доставки людей в самую северную точку Земли, на одну из льдин, но и организация первой в мировой истории дрейфующей полярной станции.

Первыми совершили дальние перелеты в Арктику в 1925 г. наш летчик М. С. Бабушкин и американский летчик Бэрд, причем М. С. Бабушкин был первым, освоившим посадку самолета на дрейфующую льдину.

В нашей стране для освоения и эксплуатации Арктики было создано Главное управление Северного морского пути во главе с академиком О. Ю. Шмидтом (1932 г.) и в его составе Управление полярной авиации во главе с М. И. Шевелевым. По инициативе последнего в Полярную авиацию были привлечены из состава Гражданского воздушного флота СССР летчики-герои М. В. Водопьянов, В. С. Молоков, М. С. Бабушкин, С. А. Леваневский, И. П. Мазурук, А. Д. Алексеев, а также И. И. Черевичный, М. И. Козлов, П. Г. Головин, Г. К. Орлов, Б. Ф. Фарих, В. М. Махоткин, Я. Д. Мошковский; из авиационной промышленности — инженеры К. А. Москатов, В. Н. Гутовский, А. А. Чарский, Г. Г. Васильев, П. А. Аникин, Н. А. Трофименко и др.

Разработка плана освоения Северного полюса проводилась специально созданной правительственной комиссией совместно с Главсевморпути и Управлением полярной авиации Главсевморпути и при участии большого числа полярников, в том числе И. Д. Панина, Е. К. Федорова, П. П. Шишова, Э. Т. Кренкеля. Но уже в самом начале подготовительных работ было ясно, что освоение Северного полюса означает нечто большее, чем водружение государственного флага страны. Ведь требовалось создать дрейфующую полярную станцию, обеспеченную всеми техническими средствами для автономной работы в течение, по крайней мере, 12 месяцев и с учетом возможного непрерывного дрейфа льдины, на которой организуется такая полярная станция.

Выполнение такого, можно сказать, фантастического плана требовало создание отряда воздушных кораблей дальнего радиуса действия, снабженных мощными и надежными авиационными моторами. Но и это еще не все, если представить себе огромные просторы Северного Ледовитого океана с большим количеством островов, расположенных далеко от Северного полюса, где на случай неожиданных капризов Арктики должны будут дежурить мощные воздушные корабли, готовые в любую минуту вылететь на помощь головному отряду, выса-

живающемуся непосредственно на 90° северной широты. И во всех случаях требовалась надежность и еще раз надежность любых технических средств, готовящихся для реального и основательного освоения Северного полюса.

Правительственная комиссия одобрила выбор металлических четырехмоторных самолетов типа ПС-6 с авиационными моторами М-34Р. И все же М. В. Водопьянов, назначенный командиром летной части первой в мире воздушной экспедиции на самую северную точку нашей планеты, весьма осторожно отнесся к вопросу надежности авиационного оборудования и приборов, подготовленных для данного полета.

Михал Васильевич тогда говорил мне, что при всем доверии к каждому из нас, инженерам, готовившим материальную часть экспедиции, он лично, как командир, выполняющий особо ответственную миссию, только тогда успокоится и сядет за штурвал головного корабля экспедиции, когда лично убедится в безукоризненном исполнении всех технических средств.

У любого летчика больше всего душа болит за надежность авиационного двигателя. И поэтому меня не удивило, когда в один прекрасный день Михаил Васильевич вместе с Василием Сергеевичем Молоковым подошли ко мне и предложили выехать на авиамоторный завод имени Фрунзе, чтобы на стенде «прощупать» работу М-34Р. Этот разговор происходил в здании Управления полярной авиации Главсевморпути, располагавшимся тогда на площади Революции в Москве, там, где сейчас высятся корпуса нового здания гостиницы «Москва».

Через час втроем мы прибыли на испытательную станцию завода имени Фрунзе. Михаил Васильевич, в прошлом авиационный механик и моторист, попросил разрешения лично проверить работу авиамотора М-34Р на разных режимах, чтобы убедиться в его динамичности, а также в том, на каких режимах возможна вибрация и на каких он работает спокойно. Ему лучше, чем любому другому пилоту, было ясно, что работу авиамотора легче всего проверить на испытательном стенде, где разрешается даже кратковременная перегрузка.

После тщательного испытания на разных режимах мы обменялись мнениями о степени плавности работы пропеллера на разных режимах, и тогда Михаил Васильевич сказал: «Ну что ж, Василий Сергеевич, с таким “зверем” долетим до полюса».* Эта вера в мотор М-34Р сыграла впоследствии немалую роль: когда с одного из московских аэродромов нужно было поднять в воздух перегруженные воздушные корабли, моторы выдержали эту тяжесть и уверенно повлекли корабли к полюсу.

С более чем полувековой дистанции нам, участникам тех событий, радостно осознавать грандиозность свершившегося. Мы готовили эту экспедицию с исключительной скрупулезностью, с учетом всех возможных неожиданностей. В дальнейшем были сменные дрейфующие полярные станции, помогающие кораблям уверенно бороздить огромные просторы Ледовитого океана.

Материал к публикации подготовил А. Куц

* Кстати, в первые годы Великой Отечественной войны на известных советских штурмовых самолетах «Ил» были также установлены моторы М-34Р, показавшие себя с самой лучшей стороны.