

УДК 94

США В ПОИСКЕ НОВЫХ АРКТИЧЕСКИХ ВЛАДЕНИЙ, ИЛИ НЕСОСТОЯВШИЙСЯ ПОЛЁТ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС (1923–1924 гг.)

© 2015 г. **О.В. Теребов***
Институт США и Канады РАН, г. Москва

В статье рассматривается научно-политическая операция, задуманная в руководстве США в 1923 г. с целью исследования региона между Аляской и Северным полюсом – обнаружения там новых земель, присоединения их к США и недопущения в этот регион других государств. С учётом условий, в которых готовилась экспедиция, автор заключает, что поводом для отказа от неё стал крупный коррупционный скандал, а главной причиной – недостаточная заинтересованность правящих кругов США в тот период в установлении своего контроля над Арктикой.

Ключевые слова: Арктика, Северный полюс, администрация США, военно-морской флот, Конгресс, «скандал Типот-доум», дирижабль.

События из истории Соединённых Штатов, о которых пойдёт речь, имеют прямое отношение к теме изучения Арктики и вопросу о суверенитете над арктическими территориями, т.е. ко всей международной арктической политике указанного периода. Реконструкция этих событий может быть важна также как пример переплетения и столкновения интересов и задач территориальной экспансии, внутренней политики и развития техники.

Вместо эпитафии

«США намеревались присоединить Северный полюс к своим владениям. Об этом намерении со ссылкой на то, что Северный полюс есть продолжение Аляски, выступая в Конгрессе США, заявил секретарь по морским делам Демби в 1924 г.». Это цитата из статьи российского автора, опубликованной в 2000 г. В 2012 г. ещё один российский исследователь писал: «В 1924 г. министр ВМФ США Эдвин Денби предложил активизировать деятельность в аквато-

* **ТЕРЕБОВ Олег Владимирович** – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института США и Канады РАН. E-mail: o.v.terebov@mail.ru

Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ «Международная арктическая политика во второй половине XIX – первой трети XX веков», проект № 14-01-004-452.

Источниками для написания данной статьи, помимо приведённых в списке литературы, послужили периодические издания США того периода, включая «Нью-Йорк таймс», «Литерари дайджест», «Тайм» и авиационные журналы, годовые отчёты Министерства военно-морского флота США (1922–1925). В связи с ограничениями по объёму статьи ссылки на них, как правило, не даются.

риях морей Бофорта, Берингова и Чукотского, а в перспективе – присоединить Северный полюс, но администрация К. Кулиджа «не поддержала “план Демби”» [1, с. 15].

Воздадим должное эрудиции второго из этих авторов, знающего, что никакого «секретаря Демби» в США не было и правильно назвавшего фамилию министра военно-морского флота Э. Демби. Но обе цитаты роднит утверждение о намерении США «присоединить полюс». Ни в той, ни в другой работе нет ссылок на источник этой информации, но обнаружить его никакого труда не составляет. В брошюре В.Л. Лахтина «Права на северные полярные пространства» (1928 г.) читаем: «За последние три года Соединённые Штаты Америки развили огромную активность в деле захвата в свои руки полярного пространства к северу от Аляски... уже в начале 1924 г. секретарь по морским делам Демби выступил в Конгрессе с заявлением о намерении “присоединить северный полюс (как продолжение Аляски) к американским владениям”. Проектом указывалось, что Соединённые Штаты “не могут позволить, чтобы огромная неисследованная зона в миллион квадратных миль, прилегающая к Соединённым Штатам, попала в руки другой державы”» [1, с. 13, 21–22].

Оговоримся, что написание «Демби» в брошюре было результатом недосмотра – в советской периодической печати эту фамилию писали правильно. Но какое же событие дало Лахтину повод для его утверждений? Что же на самом деле произошло в арктической политике США в 1924 г. и что именно предлагал американский министр?

Рождение идеи

Выступление Демби действительно имело место – он доказывал профильному комитету Палаты представителей необходимость экспедиции в центральную Арктику. Её ключевым этапом должен был стать полёт дирижабля ВМФ в район Северного полюса для изучения значительного пространства Арктики севернее Аляски и присоединения к США земли, которую мог открыть в этом районе воздушный разведчик. Эти планы станут понятнее с учётом двух обстоятельств.

Первое – это миф о неоткрытой земле в Арктике – на архипелаге или «мини-континенте», будораживший тогда умы и фантазию мореплавателей, географов и широкой публики. Речь идёт не о призрачных землях, которые были как будто замечены, фактически не найдены и окончательно «закрыты» только с появлением полярной авиации, а о гипотетической земле, «новой Атлантиде», как называл её американский исследователь Р. Пири. Светлой мечтой американских путешественников долго оставалось открытие Земли Крокера, которую будто бы видел Пири. Идея большой земли в Арктике должна была безотказно действовать на общественное воображение и служить самым удачным оправданием экспедиции.

Вторым важным обстоятельством была возможность завоевания Арктики с воздуха, которая уже широко обсуждалась во многих странах. Первая попытка достичь полюса по воздуху была предпринята ещё в 1897 г. шведским воздухоплавателем С. Андре. Она была обречена на провал, поскольку использовался неуправляемый воздушный шар, да ещё неудачной конструкции. Андре

и оба его товарища погибли, их останки были найдены лишь треть века спустя. Однако прогресс моторного воздухоплавания очень скоро позволил вернуться к вопросу о прорыве на далёкий север, недоступный кораблям из-за льдов, по воздушному океану. В 1906 г., 1907 г. и 1909 г. три неудачные попытки предпринял американский полярный путешественник и пионер авиации У. Уэллмэн на мягком дирижабле «Америка».

Уже в 1910 г. была предпринята и первая попытка использовать в полярных широтах самолёт. Его привезла в Антарктиду австралийская экспедиция, но ни одного полёта совершить не удалось, и самолёт был брошен. Первыми полётами самолёта в полярных регионах принято считать пять полётов российского военного лётчика Я.И. Нагурского у берегов Новой Земли в 1914 году.

Идея воздушного прорыва в Арктику стремительно завоёвывала умы, её активно поддерживали и пропагандировали такие видные полярные исследователи, как Р. Амундсен в Норвегии, Р. Пири и Р. Бартлетт в США, В. Стефанссон в Канаде. Очень быстро была осознана и возможность коммерческих трансполярных авиационных маршрутов, необходимость арктических исследований дополнительно обосновывалась необходимостью поиска промежуточных аэродромов для них. Отсюда неизбежно вытекал вопрос о том, кто и как будет контролировать эти точки и воздушное пространство (все эти вопросы дали повод для написания вышеупомянутой брошюры Лахтина).

Таким образом, у инициаторов американской воздушной экспедиции были наготове все аргументы для её политического и технического обоснования. Поскольку же самолёты тогда имели недостаточные дальность полёта и грузоподъёмность, единственно возможным средством для полярной экспедиции оставался дирижабль. 28 июня 1921 г. начальник Управления воздухоплавания ВМФ контр-адмирал У. Моффетт, активно выступавший за применение дирижаблей на флоте, издал пресс-релиз «Дирижабль и учёный», в котором дирижабль был назван идеальным средством для изучения Арктики и Антарктики ввиду большой дальности полёта, грузоподъёмности и возможности иметь на борту самолёты для дополнительных обзорных полётов [13, р. 129]. Теперь дело было за малым – нужен был дирижабль, отвечающий таким требованиям, но его у США не было. ВМФ успел купить у Великобритании жёсткий дирижабль (цеппелин) *R 38*, который получил обозначение *ZR-2*, но 23 августа 1921 г. он взорвался над рекой Хамбер в Великобритании.

Летающий корабль

Ситуация изменилась лишь через два года, когда в строй вступил жёсткий дирижабль *ZR-1*, первый из пяти цеппелинов, заказанных или приобретённых после Первой мировой войны для американского ВМФ, и первый построенный в самих США [9]. *ZR-1* имел длину 207,4 м, диаметр 23,8 м, вес 33 т, объём несущего газа составлял 200290 куб. м в 20 баллонетах. Шесть двигателей внутреннего сгорания фирмы «Паккард» мощностью по 300 л.с. обеспечивали скорость до 110 км/ч; расчётная дальность полёта достигала 8000 км, грузоподъёмность – 45 т, экипаж состоял из девяти офицеров, 22 старшин и матросов. Главным конструктором и строителем дирижабля был капитан 2-го ранга Р. Уэйербекер, консультировал проект германский

лётчик-испытатель цеппелинов А. Хайнен. За основу конструкции был взят германский цеппелин *L-49*, который в октябре 1917 г. французские истребители вынудили к посадке на территории, занятой французами. Разломившийся пополам *L-49* был досконально изучен инженерами союзников, в том числе американскими. В 1919 г. ВМФ США приняли решение построить аналогичный дирижабль для себя. Конструкция была доработана, набор корпуса в основном был изготовлен из дюралюминия, производство и применение которого в США тогда начинали осваивать. Важнейшим новшеством стало заполнение *ZR-1* не водородом, а гелием.

Набор *ZR-1* был изготовлен на авиазаводе ВМФ в Филадельфии, сборка началась 24 июня 1922 г. в специально построенном гигантском ангаре на базе военно-морских сил в Лейкхерсте (штат Нью-Джерси), в котором дирижабль потом базировался. Командиром дирижабля и начальником базы был назначен капитан 2-го ранга Ф. МакКрэри, один из первых и самых опытных воздухоплавателей ВМФ. 4 сентября 1923 г. *ZR-1* успешно совершил первый полёт. Моффетт считал, что дирижабль должен максимально использоваться для рекламы успехов ВМФ в области авиации, поэтому с самого начала флот активно демонстрировал своё новое приобретение и вскоре его увидели многие миллионы людей. Через неделю после первого полёта *ZR-1* облетел три ближайших штата, включая города Филадельфия и Нью-Йорк, в сентябре – октябре совершил несколько перелётов, 22 сентября парил над столицей США Вашингтоном, а 27 октября, в День военно-морского флота, пролетел над долиной Шенандоа, Вашингтоном и г. Балтимор (штат Мэриленд). В строй ВМФ дирижабль был ведён 10 октября 1923 г. в Лейкхерсте, получив название «Шенандоа» (*Shenandoah*).



«Шенандоа» у причальной мачты плавбазы «Патока» (1924 г.).

Идея принимает форму «за» и «против»

Близкое завершение строительства *ZR-1* придало идее экспедиции вполне реальный характер. Уже 6 марта 1923 г. Моффетт в выступлении по радио заявил о возможности полётов нового дирижабля на Северный и Южный полюса (скептики оценили идею как «прыжок во тьму») и вокруг земного шара. После первого полёта *ZR-1* адмирал вновь заявил о возможности отправить его в Арктику.

Решающую роль в обосновании необходимости такого полёта взял на себя министр ВМФ Э. Денби, член Палаты представителей 59–61-го созывов Конгресса (1905–1911 гг.), республиканец из штата Мичиган. Он не был совсем посторонним флотской службе – в американо-испанской войне 1898 г. участвовал добровольцем, комендором на вспомогательном крейсере «Йосемити», а после вступления США в Первую мировую войну (1917 г.) добровольно зачислился рядовым в морскую пехоту, был произведён в офицеры, служил инструктором-воспитателем и демобилизовался в 1919 г. в звании майора.

В октябре 1923 г. по распоряжению Денби в морском министерстве была сформирована комиссия для планирования экспедиции, в которую вошли Моффетт (председатель), Бартлетт, Бирд, капитан 2-го ранга У. Фёрлонг, капитаны 3-го ранга Э. Аллен и Ф. Грин, а также президент Национального географического общества Г. Гросвенор. Опыт полярных экспедиций, кроме Бартлетта и Бирда, имел Грин, участвовавший в экспедиции Д. МакМиллана по поискам призрачной Земли Крокера (1913–1917). Единственным настоящим авиатором в комиссии был Бирд, прошедший лётную подготовку и служивший в авиационных частях. Моффетт был выдающимся организатором военноморской авиации, но до назначения в 1921 г. на авиационную должность служил только на надводных кораблях, пройти обучение на лётчика не сумел по возрасту и в 1922 г. получил только квалификацию лётчика-наблюдателя [13, р. 137].

Президент Кулидж в принципе разрешил экспедицию уже 20 ноября, а 13 декабря Моффетт представил подготовленный комиссией план [2, р. 29]. Он предусматривал, что в экспедиции будут задействованы «Шенандоа», две плавбазы (однотипные танкеры ВМФ «Патока» и «Рамапо») с причальными мачтами и шесть гидросамолётов. Дирижабль совершит перелёт через южные штаты и Техас на базу ВМФ в Сан-Диего (Калифорния), оттуда вдоль тихоокеанского побережья долетит до г. Ном (Аляска), где его будет ждать одна из плавбаз. Далее дирижабль вылетит в направлении полюса, затем вернётся на Аляску или продолжит полёт до архипелага Шпицберген, с расположенной там второй плавбазой. Будет совершена серия челночных полётов для обследования пространства, прилегающего к трассе основного полёта. Предусматривалось также строительство причальных мачт для дирижабля в Форт-Уорте (штат Техас), Сан-Диего, Пьюджет-саунде (штат Вашингтон) и Номе, а также временной базы на мысе Барроу. На случай оказания помощи там должен был находиться сторожевой корабль Береговой охраны «Беэр». Одной из главных задач объявлялось выяснение практичности трансполярного воздушного мар-

шрута. Стоимость экспедиции первоначально была определена в 183 тыс. долларов [4].

Флот основательно занимался практической подготовкой экспедиции, включая конструирование, изготовление и установку на дирижабль мощной радиостанции, покупку комплекта навигационных приборов, сбор и анализ всей имеющейся метеорологической информации об Арктике. В полёте должны были участвовать только добровольцы, поэтому без трудностей с набором экипажа дирижабля не обошлось. Среди будущих участников экспедиции возник разлад, по выражению журналиста, даже командир «Шенандоа» МакКрэри предрекал его гибель в Арктике, хотя публично по-прежнему выражал готовность командовать полярным полётом. 11 февраля по требованию Моффетта МакКрэри был переведён на Тихоокеанский флот и 16 февраля сдал командование дирижаблем капитану 3-го ранга З. Лэнсдауну.

Не была забыта и пропагандистская сторона дела. Денби, иногда баловавшийся пером, и сам поместил в одном из авиационных журналов статью «Трансполярный полёт», правда, вышла она только в феврале 1924 г. Одновременно с официальным объявлением об экспедиции член комиссии Ф. Грин также опубликовал статью с самым фантазмагорическим обоснованием необходимости полёта; в ней он развил распространённую в начале XX века легенду о том, что в Арктике есть земля, которая обогревается уснувшим вулканом или горячими источниками и населена потомками каких-то мифических племён. Происхождение этой легенды приписывалось инуитам, которые в незапамятные времена якобы видели эту таинственную землю.

Грин постарался придать своим выдумкам наукообразный характер, ссылаясь на мнения гидрографов и геологов о существовании «вулканической оси, почти пополам пересекающей Полярный океан» вплоть до Исландии. Он уверял читателя, что «в центре неизведанной части Полярного моря может быть открыт обширный континент, обогреваемый подземным теплом и населённый потомками исчезнувшей норвежской колонии в Гренландии», и это будет страна чудес, страна бесконечного лета, с изобильной растительностью и животным миром» [6]. Заявив заодно, что земли Крокера и Кинана – это не миф и что новый континент обязательно будет открыт, Грин изложил свою историю норвежской колонизации Гренландии и исчезновения её нового населения – всех до единого «10 тыс. человек, а возможно, и 100 тыс. человек». Когда Европа в XV веке попала в самую тьму средневековья с его войнами и эпидемиями, писал Грин, колония в Гренландии была забыта, её оторванные от Европы обитатели вынуждены были искать и нашли «полярный рай», или «землю, текущую молоком и мёдом, в самой середине паковых льдов». «Совершенно логично предположить, – продолжал Грин, – что следующим летом дирижабль *ZR-1* найдёт там их потомков».

Указав на Исландию, её умеренный климат, вулканы, гейзеры и кипящие грязевые источники, Грин предположил существование её «географического двойника» с аналогичными условиями где-то на полпути между мысом Барроу и полюсом. Площадь новой земли составляет около 50 тыс. квадратных миль, т.е. около 130 тыс. квадратных километров, фантазировал Грин, она окружена кольцом гор высотой в несколько километров и завесой тумана, «тепло из под-

земного мира останавливает холод». Далее следовало трогательное описание «потомков древних норвежцев», которые далеко обогнали внешнее человечество по части культуры, образования и общественного прогресса, освоили секреты здоровья и «природную энергию до изумительной степени» и даже постигли «истины других миров».

Доведя таким образом свою сказку до полного абсурда, Грин затронул и серьёзный вопрос о будущих воздушных путях над Арктикой, заметив, что какова бы ни была земля близ полюса, владение ею будет означать стратегический контроль над Северным Ледовитым океаном. Грин напоминал о предстоящей авиационной экспедиции Амундсена в Арктику и добавлял: «Ходят слухи, что две другие державы готовят заявки на участие в гонке». К следующему Дню независимости США (4 июля. – *О.Т.*), заключал Грин, *ZR-1* ответит на вопрос о существовании «полярного рая» [6]. Этот бред, помещённый во вполне серьёзном и уважаемом издании, должен был произвести впечатление на среднего читателя. Кстати, благодаря интересу общества к Арктике фантазия получила развитие, и в 1924 г. в одном из нью-йоркских издательств, а затем и в Германии, вышел научно-фантастический роман Грина «*ZR* побеждает», основанный на той же идее обширного заполярного оазиса.

Существовала и ещё одна проблема, техническая по происхождению, но имевшая жёсткий негативный психологический эффект. Несмотря на хорошее для самого «Шенандоа» начало, в истории дирижабля вообще уже началась тёмная полоса, вызванная бесконечными катастрофами. Длинная череда несчастий произошла после Первой мировой войны и с американскими дирижаблями. Особенно трудным стал 1919 год. 1 июля мягкий дирижабль ВМФ С-8 взорвался при посадке на базе Кэмп-Холабёрд (штат Мэриленд), пострадали многие десятки местных жителей. 7 июля флотский мягкий дирижабль С-3 загорелся в воздухе над авиабазой Хэмптон-роудз (штат Вирджиния), совершил аварийную посадку и почти сразу взорвался. 21 июля гражданский мягкий дирижабль «Уингфут эйр экспресс» загорелся в воздухе над центром Чикаго и рухнул на здание банка, которое тут же охватил огонь.

19 июня 1920 г. на заводе компании «Гудьир» сгорел построенный для ВМФ, но не успевший совершить ни одного полёта мягкий дирижабль *D-1*. 31 августа 1921 г. на авиабазе Рокзвэй-пойнт (штат Нью-Йорк) пожар сгубил мягкий дирижабль ВМФ *D-2*, ещё два дирижабля и привязной аэростат. О катастрофе *ZR-2*, последовавшей всего через два дня, упомянуто выше. 21 февраля 1922 г. в Норфолке (Вирджиния) при ударе о землю сгорел полужёсткий дирижабль армии США «Рома» итальянской постройки, по поводу чего «Нью-Йорк таймс» замечала: «Ещё одно бедствие такого масштаба полностью разрушит веру нашего народа в этот тип летательного аппарата». 17 октября 1922 г. на базе Брукс-филд (штат Техас) взорвался мягкий армейский дирижабль С-2, только что успешно совершивший трансконтинентальный перелёт. 6 июня 1923 г. армия потеряла ещё один мягкий дирижабль – на авиабазе Уилбур Райт-филд (штат Огайо) в грозу взорвался ТС-1.

Не прошла бесследно для карьеры «Шенандоа» и гибель дирижабля французского ВМФ «Диксмюд», бывшего германского *L-72*, который 21 декабря 1923 г. сгинул со всем экипажем у берегов Сицилии, предположительно взо-

рвавшись от удара молнии. Журнал «Литерари дайджест» отмечал: «Хотя неблагодарных отзывов об этом эпохальном путешествии [«Шенандоа»] после объявления плана почти не было, после гибели “Диксмюд” ...мы видим в ежедневных газетах десятки передовых статей, осуждающих экспедицию флота на Северный полюс, в связи с предполагаемой беспомощностью дирижаблей перед штормами». Газеты писали, что флот посылает своих людей на верную смерть, вновь задавались вопросом, может ли вообще дирижабль предпринимать столь опасный полёт, поскольку он подвержен опасностям, от которых самолёт застрахован. Они заявляли, что выбрасывать деньги на дирижабли – чистое безумие».

Высокая аварийность была привычной чертой всей авиации того времени, но психологический эффект от катастроф дирижаблей был значительно сильнее. Казалось, что от взрыва заполнявшего дирижабль водорода нет спасения, погибнуть при этом могли десятки людей, тогда как аварии самолётов уносили лишь одну-две жизни. Сторонники дирижаблей уверяли, что от взрывов их спасёт заполнение инертным гелием и применение дизелей вместо более пожароопасных бензиновых моторов. После гибели «Рома» и С-2 армия и флот США приняли решение заполнять дирижабли только гелием и первые испытания на армейском мягком дирижабле С-7 завершились полным успехом. Теперь риск взрыва газа сводился к нулю, но гелий оставался дефицитным и дорогостоящим даже для США, начавших его производство во время Первой мировой войны специально для военного воздухоплавания и обладавших тогда мировой монополией на этот газ. Стоимость гелия для заполнения «Шенандоа» составляла 160 тыс. долл. [14, Pt. 2, p. 1819], а когда в состав ВМФ был введён второй цеппелин «Лос-Анджелес», гелия не хватало даже для заполнения обоих одновременно, поэтому они летали по очереди.

Происходили с дирижаблями и менее трагические аварии, чаще всего – обрывы причальных канатов штормовыми ветрами, которые уносили аппараты легче воздуха за многие километры. Так случилось, например, с мягким дирижаблем С-5, который 15 мая 1919 г. был унесён со стоянки на о. Ньюфаундленд (Канада) и упал в море, но был подобран британским пароходом. Это событие было тем более нехорошо, что успешный дальний перелёт С-5 с о. Лонг-Айленд (Нью-Йорк) на Ньюфаундленд был задуман как репетиция перелёта на дирижабле через Атлантический океан.

Из-за всех подобных происшествий дирижабль всё больше воспринимался как своего рода летающая бомба замедленного действия, его противники доказывали, что в споре с самолётом дирижабль проигрывает, нигде и никогда себя не оправдывал, обречён на катастрофы. Катастрофы и технические трудности во многом дискредитировали дирижабль как безопасную платформу для дальних и рискованных путешествий.

В центре политического шторма

Главным и решающим препятствием на пути «Шенандоа» к полюсу оказалась внутривластная обстановка, в которой готовилась экспедиция. У власти находился президент от Республиканской партии У. Гардинг. Республиканцы имели большинство в обеих палатах Конгресса 68-го созыва: в Сенате –

53 места против 42 у Демократической партии, в Палате представителей – 225 против 207. Однако позиции и кредит доверия администрации были подорваны «скандалом Типот-доум» – одним из самых известных коррупционных преступлений в истории США, действующим лицом которого стал и морской министр Денби. Об этом скандале написано множество книг и статей [3; 11], поэтому я лишь кратко напомню канву событий.

Предметом закулисной сделки стали резервные нефтеносные участки военно-морского флота Элк-хиллз, Буэна-Виста (штат Калифорния) и Типот-доум (штат Вайоминг). С 1920 г. они находились в ведении Министерства ВМФ, поскольку должны были при чрезвычайных обстоятельствах обеспечить топливом флот, который в этот период завершал переход с угольного отопления на нефтяное. Однако 31 мая 1921 г. Гардинг, по предложению министра внутренних дел А. Фолла и Денби, исполнительным приказом номер 3474 передал их Министерству внутренних дел, а в 1922 г. Фолл без торгов и по заниженным расценкам сдал оба калифорнийских участка, а затем и Типот-доум в аренду двум нефтяным компаниям, за что получил от их хозяев крупные суммы денег под видом займов и подарков.

14 апреля 1922 г. газета «Уолл-стрит джорнэл» поместила разоблачительную статью о сделке. В Сенате демократ Дж. Кендрик (штат Вайоминг) и республиканец Р. ЛаФоллетт (штат Висконсин) внесли резолюции с требованием провести расследование. Сенатский комитет по государственным землям поручил дело своему специальному подкомитету под председательством сенатора-демократа Т. Уолша (штат Монтана). Уолш энергично взялся за работу, подкомитет собрал большой массив технической документации, но слушания начались только 22 октября – 2 ноября 1922 г. (Денби был также на них вызван). Доказать преступные выгоды от этих сделок долго не удавалось, пока Уолш не выяснил причины «внезапного перехода Фолла от стеснённых обстоятельств, если не безденежья, к сравнительному благополучию». Следующим логическим шагом стало выявление связи между внезапным благополучием и деньгами нефтяных магнатов [19; 3].

Дело Типот-доум завершилось только в 1929–1930 гг. вынесением нескольких судебных решений, впрочем, более чем снисходительных. Хотя в 1922 г. расследование продвигалось с трудом, оно оказалось слишком резонансным, политический ущерб от него надо было возмещать. В первую очередь пришлось пожертвовать Фоллом и 2 января 1923 г. администрация объявила, что 4 марта он уходит в отставку. 27 февраля, чтобы избавиться от обвинений в разбазаривании казённых нефтеносных земель, Гардинг исполнительным приказом номер 3797-А учредил на Аляске новый резервный нефтеносный район ВМФ, по площади в сотни раз превышавший все три первых участка вместе взятые (этот район существует и сейчас). Денби, несмотря на свою менее важную роль во всей коррупционной операции и недоказанное получение личной выгоды, оставался следующим кандидатом на привлечение к ответственности. Ситуация для него осложнилась тем, что 2 августа 1923 г. Гардинг, возвращаясь с Аляски, которую он посетил первым из американских президентов, внезапно умер в Сан-Франциско. Должность президента занял вице-президент К. Кулидж, кото-

рый был не обязан ни морально, ни политически отвечать за действия не им назначенного министра, совершённые при прежнем президенте.

К концу 1923 г. обстановка вокруг Денби накалилась, и как опытный политик он не мог не понимать, что попадёт под удар в Конгрессе сразу или вскоре после начала его первой сессии. Именно этим объяснялось рвение Денби в организации грандиозной арктической экспедиции в эти месяцы – она была нужна ему прежде всего для политического самосохранения. Денби имел все основания рассчитывать, что успешный полёт на полюс, не говоря уже о поднятии американского флага над вновь открытой землёй, сделает его одним из первооткрывателей Арктики для американского народа, подтвердит его таланты администратора и организатора, затруднит привлечение к ответственности. «Шенандоа» стал для Денби своего рода оберегом, и не случайно роль «крёстной матери» при символическом крещении дирижабля министр возложил на собственную супругу.

2 декабря, т.е. за день до начала сессии Конгресса, Денби поспешил объявить в Вашингтоне, что президент разрешил флоту провести летом 1924 г. экспедицию с участием дирижабля, самолётов и вспомогательных кораблей, целью которой станет обследование и картографирование «1 000 000 квадратных миль, донныне представляющих загадку». 25 декабря Денби официально представил журналистам план экспедиции, о котором сказано выше, что вызвало большой резонанс в обществе.

Тем временем обе палаты Конгресса организовались и приступили к работе, и уже 7 января 1924 г. сенатор-демократ Х. Карауэй (штат Арканзас) внесла совместную резолюцию с требованием расторжения сделок об аренде обоих калифорнийских участков. Недопустимость сделок была настолько вопиющей, что 31 января её приняли без прений 89 голосами «за» при 7 не голосовавших, хотя упоминание о Денби было из неё исключено [14, Pt. 1, p. 583, Pt. 2, p. 1728-1729].

12 января вопрос об экспедиции рассматривал подкомитет комитета по ассигнованиям Палаты представителей. На заседании выступил Денби, который доказывал, что «неисследованный миллион квадратных миль» может скрывать неизвестную землю, которую США просто обязаны присоединить. Комитет в конце концов прозаически отреагировал на этот «вопрос национальной гордости», отказав в ассигнованиях [13, p. 130]. Пока же член комитета по военноморским делам Палаты представителей демократ Дж. Тэйлор (штат Западная Вирджиния) 14 января внёс резолюцию, в которой морскому министру предлагалось сообщить Палате: сходны ли по конструкции «Шенандоа» и погибшие «Диксмюд» и *ZR-2*, и если так, то что сделано для исправления на «Шенандоа» дефектов, выявившихся на *ZR-2*; какие научные результаты предполагается получить в полёте и нельзя ли добиться их, пролетев по менее опасному маршруту; какова будет численность экипажа дирижабля в экспедиции и принимаются ли меры на случай оказания помощи дирижаблю военными кораблями; всю остальную информацию, необходимую для «свободного и полного понимания выгод, которые предстоит извлечь из такого предприятия, и рисков, сопряжённых с возможной гибелью офицеров и матросов» [15]. Резолюция была своим порядком направлена в комитет Палаты представителей по воен-

но-морским делам, который необычно быстро организовал её рассмотрение, вызвав на слушания самого министра ВМФ Денби.

За это время с «Шенандоа» случилась беда, поставившая амбициозные планы под угрозу и без участия политических противников. Вечером 16 января 1924 г. внезапный шквал оторвал дирижабль от причальной мачты в Лейкхерсте, с корнем вырвав причальную лебёдку в носовой оконечности, от чего в ней образовалась шестиметровая рваная рана. Находившийся на борту неполный экипаж, в том числе Хайнен за штурвалом, за несколько минут запустил моторы, сбросил водяной балласт и три полных бензиновых бака, благодаря чему дирижабль набрал безопасную высоту в 450 м. В потоке штормового ветра изувеченный, но управляемый «Шенандоа» пролетел примерно 80 км на север, к острову Манхэттен в Нью-Йорке, развернулся против стихавшего ветра, прошёл над о. Стейтен-Айленд и в 2 часа ночи вернулся в Лейкхерст, где был заведён в ангар. Материальный ущерб, в том числе от утечки гелия из двух разорванных носовых баллонетов, составил 80 или даже 100 тыс. долларов.

На следующий день благодарность экипажу выразил президент Кулидж. Однако сенатор-демократ К. Дилл (штат Вашингтон) в тот же день потребовал от комитетов Конгресса, ответственных за флот и армию, не выделять средств на «эти воздушные трюки над Северным полюсом». Сенатор утверждал, что полёт будет равносителен самоубийству для его участников, поэтому недопустимо само предложение об экспедиции, которая даже в случае успеха «не смогла бы принести никакой пользы обороне страны в будущем» [14, Pt. 2, p. 1086].

Со своей стороны, защитники «Шенандоа» дружным хором доказывали, что победа над штормом стала лучшим доказательством прочности, лётной годности и управляемости дирижабля. Журнал «Тайм» бодро резюмировал: «Уверенность в “Шенандоа” сейчас достигла максимума. ... Во всех технических кругах нет ни тени сомнения в том, что любой другой дирижабль в подобных обстоятельствах погиб бы. Проектируя «Шенандоа», флотские конструкторы даже глубже, чем немецкие, занимались анализом прочности, и их упорные усилия были полностью вознаграждены. Если дело касается прочности, то сейчас в воздухе не может произойти почти ничего такого, с чем «Шенандоа» уверенно не справится». Грин также написал специальную статью, в которой доказывал, что флот сделал всё для обеспечения безопасности дирижабля [5].

19 января Денби явился в комитет по военно-морским делам Палаты представителей. Хотя ничего нового министр сейчас не сказал, это было наиболее развёрнутое изложение его намерений, вызвавшее большой общественный резонанс. Именно оно дало основание для повторявшихся тогда и повторяющихся ныне утверждений о присоединении или аннексии полюса. Денби, вновь указав на неисследованный «миллион квадратных миль», выдвинул требование об аннексии земли, которая может быть открыта в районе Северного полюса. Он также заявил, что если США не сделают этого в течение ближайшего года, это сможет сделать какая-нибудь иная держава [17].

На ближайшем же заседании Сената демократы отреагировали на выступление Денби, дав волю сарказму и открытому издевательствам. 21 января сена-

тор Дилл заявил, что экспедиция сделает Моффетта «новым Колумбом», а Денби – «кем-то вроде Фердинанда и Изабеллы» (испанские король и королева, при которых была снаряжена экспедиция Колумба, открывшая Америку). Новую землю Дилл иронично предложил назвать «Княжество Денби», «Земля Моффетта» или, поскольку там будет холодно и тихо, «Страна Кулиджа» (*игра слов: cool «холодный» и Coolidge – О. Т.*). Как сказал Дилл, аннексия «миллиона квадратных миль» позволит решить и обострившуюся проблему пособий для ветеранов мировой войны. Если разделить «миллион» на 400 тыс. участков и раздать их всем бывшим солдатам, то они смогут поселиться там, колоть лёд и ловить белых медведей.

Напомнив о том, что на новой земле может быть открыта нефть, Дилл предположил, что одним из главных мотивов для Денби и является желание возместить утрату нефтеносных земель (сочувственные реплики подали и другие сенаторы). Дилл иронически согласился с заявлением Денби о возможной британской аннексии новой земли в Арктике, поскольку это даст Великобритании неограниченные возможности для решения проблемы безработицы.

Дилл упомянул о шумной рекламе полёта, которую вели некоторые патристические организации, и потребовал выяснить, откуда они берут деньги, если «пытаются загнать страну на Северный полюс». Назвав экспедицию «бредовой и самоубийственной», а заявления Денби о её военном значении «чистейшей ерундой», сенатор заключил, что даже восьмикласснику не придёт в голову утверждать, что полёт над полосой в 80–160 км может действительно означать исследование «миллиона квадратных миль». Напомнив об аварии 16 января, Дилл задал вопрос, что случится с дирижаблем при более сильном ветре, «более чем в тысяче миль от любой цивилизованной страны», и в отсутствие радиостанций, на которые можно ориентироваться при прокладке курса. В конце выступления сенатор заявил, что единственная цель экспедиции – реклама флота для привлечения добровольцев на службу.

Сенатор-демократ К. МакКеллар (штат Теннесси) призвал Денби назначить генерал-губернатором новой территории уволенного министра Фолла. Он задал вовсе нешуточный вопрос – из каких средств финансируется экспедиция, если Конгресс не выделял на неё ассигнований («из доходов от Типот-доум», предположил другой сенатор) и призвал Сенат и Палату выяснить, как можно так манипулировать бюджетными средствами. Сенатор Дилл заявил, что экспедиция обойдётся в четверть миллиона долларов, не говоря о стоимости дирижабля. МакКеллар повысил цифру до 1 миллиона и назвал это «злонамеренным разбазариванием народных денег». Сенатор-демократ У. Кинг (штат Юта) вообще заявил, что Денби самовольно израсходовал более 100 млн. долл. на нефтяные резервуары, и этот контракт должен быть немедленно аннулирован. Сенаторы снова вспомнили о компенсациях ветеранам, на которые республиканская администрация денег не находит, но готова расходовать их на самоубийственные авантюры. МакКеллар резюмировал, что Денби, «сознавая безвыходность позиции, в которой он оказался, отдав нефтяные резервы флота большому бизнесу, хочет организовать какую-то подобную экспедицию, чтобы отвлечь общественное внимание от Типот-доум и сосредоточить его на

Северном полюсе» [14, Pt. 2, p. 1190-1]. Этим кратким и точным приговором дискуссия и завершилась.

Как видим, критика проекта экспедиции легко открывала возможность для критики администрации вообще, включая вопрос о пособиях ветеранам, который уже принимал очень острые формы, и обвинения в том, что администрация незаконно распоряжается бюджетными деньгами, нарушая главнейшую прерогативу законодательной власти.

Ожесточённая межпартийная схватка вокруг Денби разворачивалась. 28 января сенатор Уолш выступил с обвинительной речью, в которой выдвинул президенту ультиматум – или тот увольняет морского министра «ещё до захода солнца» или Сенат берёт дело в свои руки. Но ни президентского решения, ни вечерней зари демократы дожидаться не стали и на этом же заседании Дж. Робинсон (штат Арканзас) внёс резолюцию, в которой президенту предлагалось «незамедлительно потребовать отставки Эдвина Денби и всех других должностных лиц и офицеров ВМФ, участие которых в сдаче государственных нефтеносных участков в аренду выдаёт служебную халатность или злоупотребление». 11 февраля резолюция была принята 47 голосами против 34, причём «за» голосовали 35 демократов, 2 представителя Фермерско-рабочей партии и, что было хуже всего для администрации, 10 республиканцев. Сразу после внесения резолюции Денби заявил, что даже если Сенат её примет, он в отставку не уйдёт, поскольку нефтяная сделка была «патриотическим актом» [14, Pt. 2, p. 1547, 1729-1741].

Республиканцы защищали Денби, но не очень решительно, а в поддержку арктической экспедиции выступил только конгрессмен Дж. Роджерс (штат Массачусетс). Он был неплохо знаком с авиацией и осведомлён о деталях полёта благодаря контактам в ВМФ. 1 февраля 1924 г. он прочитал коллегам своего рода лекцию о предполагаемой экспедиции, в основном повторявшую выступления Денби. Вывесив карту Арктики, Роджерс первым делом указал на ней всё те же Землю Кинана и Землю Крокера, которые могли находиться в непосредственной близости соответственно от мыса Барроу на Аляске и от Гренландии, «в пределах лёгкой досягаемости для Америки». Роджерс также повторил гипотезу о существовании в Арктике «континента или по крайней мере архипелага, весьма значительных размеров», сославшись при этом на мнение, сообщённое ему Гросвенором. Далее последовала прямая цитата из выступления Денби относительно необходимости для США занять эту землю, с чем Роджерс полностью согласился. Главными конкурентами он назвал Великобританию и Норвегию, которые «бросают голодные взгляды на последний большой регион мира, ещё не исследованный и никому не принадлежащий».

«Шенандоа», заявил конгрессмен, не откроет Северный полюс – это давно сделано, он может вовсе там не побывать, но решит три задачи: познакомится с географией указанного региона; соберёт метеорологические и другие данные о нём; обследует северные берега Аляски, в том числе на предмет наличия угля и нефти; изучит возможность трансполярного воздушного сообщения. Эта информация, добавил конгрессмен, позволит значительно уточнить предсказание погоды в континентальных США. Он сообщил, что дирижабль полетит не по прямой, а по зигзагообразному маршруту «довольно широкого раз-

маха» и может сделать один или два круга. Возможность катастрофы Роджерс исключил, поскольку «Шенандоа» заполняется негорючим газом, а штормовых ветров и обледенения в Арктике летом не бывает.

В подкрепление своего выступления Роджерс внёс краткую резолюцию, одобряющую план морского министерства «отправить “Шенандоа” в северный полярный регион летом 1924 года». Целью плана, «достойного лучших традиций Соединённых Штатов», были названы «исследование и научные изыскания», а также «выяснение практичности трансполярного воздушного маршрута» [16; 14, Pt. 2, p. 1816-1819, 1865]. Резолюция осталась без дальнейшего движения.

Быстро развивавшиеся события сделали это излишним. 15 февраля Белый дом объявил, что экспедиция откладывается. Денби опубликовал пресс-релиз, в котором решение президента объяснялось нежеланием Конгресса выделить на экспедицию 350 тыс. долл. Президент, отмечалось в пресс-релизе, приказал прекратить подготовку до тех пор, пока не будут рассмотрены все законопроекты, касающиеся флота, и пока «Конгресс не получит возможности, если почитает необходимым, выразить своё мнение относительно полярной экспедиции». Группа офицеров и матросов, которая за несколько дней до этого выехала из столицы в Бремертон (штат Вашингтон) и в этот день должна была отправиться оттуда на Аляску для подготовки на месте, получила приказ вернуться. Заказ на установку причальной мачты на «Рамапо» был аннулирован. Лэнсдаун сделал несколько заявлений о том, что готов вылететь в Арктику не позднее 1 июня, но стало понятно, что сейчас экспедиция не состоится.

В отчёте Министерства ВМФ за 1924 фин. г. официальная позиция была изложена намеренно обтекаемо и невразумительно: «Были разработаны планы отправки “Шенандоа” для исследования регионов близ Северного полюса, но от этих планов впоследствии пришлось отказаться из-за их стоимости и ограниченного времени, за которое предстояло завершить все приготовления во время благоприятного арктического сезона. ... Осенью 1923 г. были разработаны подробные планы и проведена предварительная подготовка исследования региона между Аляской, Шпицбергенем и полюсом, с использованием “Шенандоа” и двух аппаратов тяжелее воздуха. Этот проект был бы полностью осуществлён, если бы на него были ассигнованы достаточные средства. Возможности коротких полярных маршрутов, открытия новой земли, метеорологических и других научных исследований слишком велики, чтобы их можно было упускать. Однако в прошлом финансовом году от экспедиции пришлось отказаться» [18, p. 32, 617].

Одновременно решилась и судьба Денби. Президент Кулидж, стремясь продемонстрировать твёрдость перед лицом ультиматумов, долго отказывался отправить министра в отставку, но ему нельзя было подрывать свои шансы на уже близких президентских выборах 1924 года. Для этого необходимо было в том числе дистанцироваться от злоупотреблений, совершённых при прежнем президенте, и Денби становился политической обузой, от которой надо было срочно избавляться. 17 февраля Денби пришлось подать президенту прошение об отставке с 10 марта. Как заметила «Нью-Йорк таймс» в своей передовой статье, эта отставка «не могла не состояться», и Кулидж её немедленно при-

нял [18, р. 1-2, 54-57]. 19 марта в должность министра ВМФ вступил К. Уилбур.

Денби остался в истории прежде всего как «фигурант» дела о Типот-доум, однако американский историк М. Ирвин доказывает, что он был квалифицированным и дальновидным администратором, заложившим основы того флота, который позволил США с победой выйти из Второй мировой войны. По мнению Ирвина, Денби пытался поставить под контроль флотскую бюрократию и финансирование флота, что вызвало недовольство в Конгрессе, поэтому Сенат «изобрёл» для расправы с министром нефтяной скандал [7; 8, р. 5].

В отличие от Фолла, Денби уголовной ответственности избежал, но как политик был похоронен, скомпрометировав и идею полярной воздушной экспедиции. Споры о шансах «Шенандоа» уцелеть в Арктике (от «один из тысячи» до «не меньше чем пятьдесят на пятьдесят») какое-то время продолжались, выдвигались и предложения отправить его или другой дирижабль в Арктику [2, р. 37, 52-54, 259-260; 12, р. 61-62]. Покупка флотом США цеппелина «Лос-Анджелес» вновь заставила задуматься об использовании дирижаблей в Арктике, в полёте на полюс или как спасателей, но сама судьба «Шенандоа» такую возможность полностью исключила.

22 мая он совершил первый после ремонта полёт и 1 августа вернулся в разведывательную эскадру Атлантического флота. Под плавбазу для него успели летом 1924 г. переоборудовать танкер «Патока», смонтировав на нём кормовую причальную мачту, ангар для трёх гидросамолётов, резервуары для гелия, танки для авиационного бензина, кубрики для лётного и обслуживающего персонала. 7-25 октября 1924 г. «Шенандоа» совершил перелёт по маршруту, который соответствовал первым двум этапам полёта в Арктику: из Лейкхерста через штаты Техас, Нью-Мексико, Аризона, Калифорния на военную базу Кемп-Льюис (штат Вашингтон) и обратно, что стало первым трансконтинентальным перелётом жёсткого дирижабля.

«Шенандоа» по-прежнему был необходим флоту и контр-адмиралу Моффетту, чтобы живым примером доказывать эффективность дирижаблей и необходимость далее финансировать их постройку [13, р. 149, 153-154]. 2 сентября 1925 г. дирижабль вылетел из Лейкхерста в турне по Среднему Западу, которое должно было включать показательные полёты во многих городах. Рано утром 3 сентября, в своём 57-м полёте, «Шенандоа» внезапно попал над штатом Огайо в мощный грозовой фронт и под ударами ветра разломился на три части, которые рухнули на землю в окрестностях городка Колдуэлл. Погибли Лэнсдаун, его старший помощник капитан 3-го ранга Л. Хэнкок и ещё три офицера, девять старшин и матросов, в живых осталось 29 членов экипажа и приглашённых наблюдателей. В США эта катастрофа вызвала настоящее потрясение и окончательно подорвала идею дирижабля как покорителя Арктики, а полярные исследователи один за другим переключали своё внимание на самолёт. Только в 1958 г. дирижабль ВМФ США всё-таки совершил полёт в высокую Арктику, но об открытии новых земель речи уже быть не могло.

Рассказ об этой катастрофе имеет прямое отношение к оценке шансов на успех высокоширотной экспедиции. «Шенандоа» погиб в условиях несравненно

более благоприятных, чем арктические, а как он мог повести себя в Арктике, сказать невозможно. Риск был тем выше, что метеорологические условия в высоких широтах тогда были изучены мало. В случае аварии в центральной Арктике уцелевшие члены экипажа имели практически нулевые шансы выжить и вернуться. Имевшиеся тогда самолёты, ввиду недостаточной дальности полёта и надёжности, примитивного радионавигационного оборудования могли не достичь потерпевших бедствие или не найти их во льдах, сами потерпеть аварию или пропасть без вести. А ледоколов, способных пробиться к месту подобной аварии, даже летом, у США не было. Такой подвиг был тогда по силам только советскому ледоколу «Красин», что он и доказал при спасении в 1928 г. экипажа итальянского дирижабля «Италия». Эта трагическая история наглядно продемонстрировала трудность воздухоплавания и спасания в Арктике. В то же время норвежский «Норге», в 1926 г. совершивший перелёт со Шпицбергена на Аляску через Северный полюс, и германский «Граф Цеппелин», в 1931 г. облетевший Арктику между Землёй Франца-Иосифа и побережьем Сибири, не менее убедительно доказали, что успешные арктические полёты дирижаблей вполне возможны при условии тщательной технической подготовки и профессионального управления воздушным кораблём.

Причины провала

Итак, в 1923 – начале 1924 г. инициативная группа в политическом руководстве США и командовании ВМФ готовила масштабную **научно-политическую операцию**, результатом которой должно было стать официальное «открытие Арктики» Соединёнными Штатами и утверждение США в роли ведущей арктической державы. Это арктическое наступление могло положить начало возвращению американского государства в Арктику после многолетнего перерыва, последовавшего за несколькими катастрофически неудачными государственными экспедициями в 1870-х – 1880-х годах.

Сколь бы опасным и дорогостоящим ни выглядел полёт «Шенандоа» в Арктику, он имел реальный шанс на успех, риск был неизбежен, но вполне оправдан. Никакой земли между Аляской и Северным полюсом не существует, открывать и аннексировать было просто нечего, но первый в истории полёт на полюс должен был стать выдающимся техническим, пропагандистским и политическим достижением США. Тогда почему столь важное начинание так легко стало жертвой внутривластной борьбы? Полная дискредитация Денби лишила соратников по партии, включая президента, возможности поддержать его самого, но почему была похоронена сама идея арктической экспедиции, пусть тесно связанная с Денби, но отнюдь не бывшая его изобретением или монополией?

Это было вызвано недостаточной заинтересованностью правящих и деловых кругов США в расширении и закреплении их контроля над Арктикой в тот период. Приоритетной задачей не являлось даже освоение Аляски, которая только в 1912 г. получила статус территории, до этого существовали департамент (1867–1884) и округ (1884–1912) Аляска, практически всё время состоявшие под управлением армии или флота. Только в начале XX века правительство США приняло меры по созданию на Аляске инфраструктуры, включая постройку во-

енного телеграфа (1904), радиостанций (1911–1914) и короткой, всего 760 км, железной дороги (1923), в последнюю уложенную шпалу которой президент Гардинг успел забить «золотой костыль».

Это безразличное отношение тем более распространялось на просторы высокой Арктики, куда должен был отправиться «Шенандоа». В условиях нарастающего послевоенного процветания, роста экономики и достаточных природных ресурсов, громадного внутреннего спроса и экспортного потенциала, прорыв в Арктику выглядел ненужным и нерентабельным, а новая земля могла тогда стать только номинальным, а пожалуй, и бесполезным владением. Возможность военного использования, при котором любой вновь обретённый остров мог стать форпостом, была тогда абсолютно гипотетической, ситуация изменилась только с началом «холодной войны», когда США именно с этой целью пытались отыскать и застолбить в Арктике неоткрытые острова. Международная конкуренция вокруг Арктики, на которую пытался делать упор Денби, также не представляла непосредственной угрозы интересам США, даже несмотря на активизацию арктической политики Канады и СССР в 1920-е годы.

Природные ресурсы Арктики были мало изучены и жизненного значения для экономики США иметь не могли. Добыча руд металлов, в том числе драгоценных, на Аляске продолжалась, но в ограниченных размерах и на субарктических территориях. Были опыты разведки нефти силами частного бизнеса, но до начала промышленной добычи нефти на земле и у берегов заполярной Аляски оставалось полвека. Добыча каменного угля на Шпицбергене «Американской угольной компанией» после Первой мировой войны прекратилась. Трансполярные воздушные перевозки оставались делом далёкого будущего – коммерческие авиарейсы между Европой и США через центральную Арктику начались лишь в 1954 году.

По всем этим причинам Арктика не представляла жизненного интереса для большинства правящих политических и деловых кругов США 1920-х годов. Именно это, а не технические трудности, капризы арктической погоды или махинации коррумпированных министров, и стало приговором смело и творчески задуманной полярной экспедиции, главную роль в которой должен был сыграть замечательный летающий корабль «Шенандоа».

Список литературы

1. *Лахтин В.Л.* Права на северные полярные пространства. М.: Издание Литиздата Народного Комиссариата по Иностранным Дела, 1928. 48 с.
2. *Bart S.* Race to the Top of the World: Richard Byrd and the First Flight to the North Pole. Washington: Regnery History, 2013. XIV, [2], 560 p.
3. *Bennett L.* One Lesson From History: Appointment of Special Counsel and the Investigation of the Teapot Dome Scandal. Washington: The Brookings Institution, 1999 (<http://academic.brooklyn.cuny.edu/history/johnson/teapotdome.htm#I>).
4. “Coolidge O. K’s Flight to Pole; Dash by Air ‘Farthest North’ Will Be Attempted by Navy Next Summer”. 7.12.1923 (<http://news.google.com>).
5. *Green F.* Perils of Polar Flight: How Our Navy Experts Are Preparing for Conquest of Far North by Airship // Popular Science Monthly. Vol. 104. No. 3 (March 1924). p. 31-33, 150-151.

6. *Green F.* Will the ZR-1 Discover a Polar Paradise? // Popular Science Monthly. Vol. 103, No. 6 (December 1923). P. 29-31, 136.
7. *Irwin M.* The Naval Policies of the Harding Administration: Time for a Reassessment? // International Journal of Naval History. Vol. 1. No. 1 (April 2002). 20 p. (http://www.ijnhonline.org/wp-content/uploads/2012/01/pdf_irwin1.pdf).
8. *Irwin M.* Silent Strategists: Harding, Denby, and the U.S. Navy's Trans-Pacific Offensive, World War II. Lanham (MD): University Press of America, Inc., 2013. VIII, 227 p.
9. *Keirns A.* America's Forgotten Airship Disaster: The Crash of the USS Shenandoah. Howard (OH): Little River Publishing, 2010. 75 p.
10. *McCartney L.* Teapot Dome Scandal: How Big Oil Bought the Harding White House and Tried to Steal the Country. New York: Random House, 2008. XIV, 351 p.
11. "Navy Pole Flight Details; Board's Detailed Plan Would Send Shenandoah to Chart Arctic This Summer; May Find New Continent; Million Square Miles Remain Unexplored, Says Denby—Short Air Path to Orient Is Sought". The Pine Plain Register. 26.12.1923 (<http://news.google.com>).
12. *Rose L.* Explorer: The Life of Richard E. Byrd. University of Missouri Press, 2008. 544 p.
13. *Trimble W.* Admiral William A. Moffett: Architect of Naval Aviation. Washington: Smithsonian Institution Press, 1994. X, 338 p.
14. U.S. Congress. Congressional Record. Vol. LXV. Washington: Government Printing Office, 1924.
15. U.S. Congress. House of Representatives. 68th Congress. 1st Session. H. Res. 149. 14.01.1924 (<http://www.airgyle.com/wp-content/uploads/2013/03/H.-Res.-149-68th-Cong.-1924.pdf>).
16. U.S. Congress. House of Representatives. 68th Congress. 1st Session. H. Res. 167. 1.02.1924 (<http://www.airgyle.com/wp-content/uploads/2013/03/H.-Res.-167-68th-Cong.-1924.pdf>).
17. U.S. Congress. House of Representatives. Committee on Naval Affairs. Hearing on House Resolution 149. Contemplated Flight of the "Shenandoah" to the North Polar Regions. Hearings before the United States House Committee on Naval Affairs. Sixty-Eighth Congress. First Session, on 19.01.1924. Washington: U.S. Government Printing Office, 1924. P. 451-476.
18. U.S. Department of the Navy. Annual Reports of the Navy Department for the Fiscal Year (Including Operations to 15.11.1924) 1924. Washington: Government Printing Office, 1925. III, 710 p.
19. *Walsh Th.* The True History of Teapot Dome // The Forum. Vol. LXXII. No. 1 (July 1924). P. 1-12.