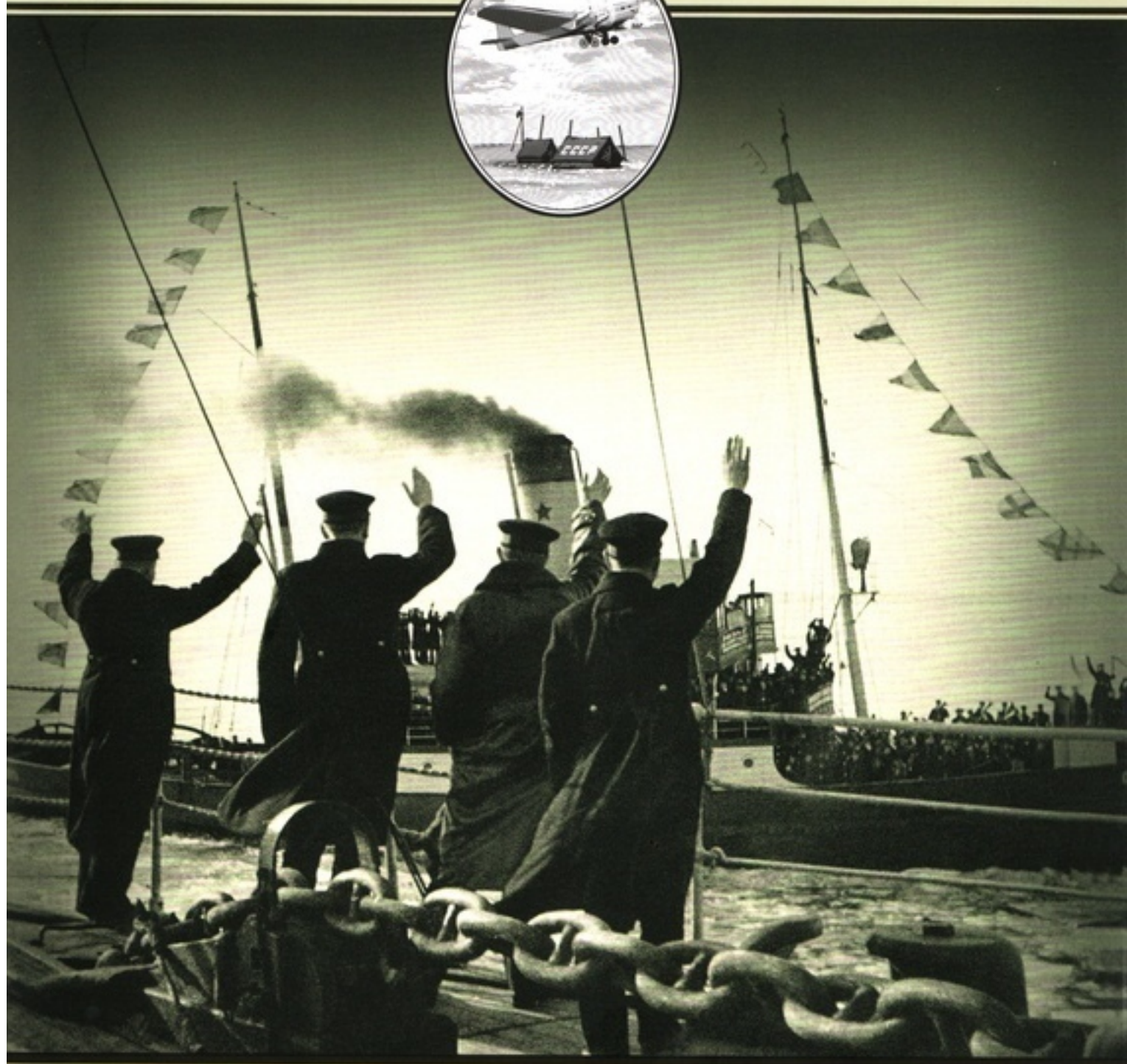


ЮРИЙ БУРЛАКОВ

ПАПАНИНСКАЯ ЧЕТВЕРКА: ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ



Paulsen

Международный полярный год

Юрий Бурлаков

**Папанинская четверка:
взлеты и падения**

«Паулсен»

2007

Бурлаков Ю. К.

Папанинская четверка: взлеты и падения / Ю. К. Бурлаков —
«Паулсен», 2007 — (Международный полярный год)

ISBN 5-98797-008-3

Данное издание рассказывает об истории папанинской четверки, книга своевременно выходит к 70-летию дрейфующей станции «Северный полюс-1». История первой дрейфующей станции «Северный полюс» запечатлена во многих книгах и статьях. Но главный интерес представляют, конечно, воспоминания и дневники самих участников эпопеи. В книгу вошли также биографии папанинцев.

ISBN 5-98797-008-3

© Бурлаков Ю. К., 2007

© Паулсен, 2007

Содержание

Предисловие	8
Глава I. Дрейфующая станция «СП-1»	9
История вопроса	10
Воздушная экспедиция Водопьянова-Махоткина на Землю Франца-Иосифа	16
Морская экспедиция Папанина-Либина на «Русанове» и строительство авиабазы на о. Рудольфа	25
Подготовка основной полярной экспедиции	28
Воздушная экспедиция Шмидта-Шевелёва на Северный полюс	32
Дрейф научной станции «СП-1»	38
Конец ознакомительного фрагмента.	46



Юрий Константинович Бурлаков

Папанинская четверка. Взлеты и падения

© Издательство «Европейские издания», 2007

© Фотографии – Московский Дом Фотографии

© Г.Д. Бурков

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО ВОПРОСАМ МЕЖДУНАРОДНОГО ПОЛЯРНОГО ГОДА

Охотный ряд, 1, Москва, 103265 тел.: (495) 692-80-44, факс: (495) 692-76-50

«ОФ» _____ 2007 г.

№ МЖ-28/1

Новая книга об истории папанинской четверки очень своевременно выходит к 70-летнему юбилею дрейфующей станции «Северный полюс-1». В программе Международного полярного года (2007–2008) Северный полюс занимает одно из ключевых мест. Совсем недавно мне пришлось побывать в этой заветной точке, и я видел, какой интерес она вызывает у ученых и общественности. Практически ежедневно в течение апреля на полюсе садились вертолеты, доставляющие с ледовой базы «Барнео» группы людей со всего света. Побывала там и делегация российских ветеранов-полярников, всю жизнь мечтавших о такой минуте. А Международный выставочный холдинг MVK из Москвы ухитрилась даже развернуть на полюсе выставку, включающую копию палатки папанинцев, их личные вещи и целую серию уникальных фотографий с «СП-1», трансарктических перелетов Чкалова и Громова. К слову, эта выставка в течение Международного полярного года объедет многие крупные города России.

Посетители выставки, участники Дней Арктики в России, которые проходят сейчас в северных регионах, с удовольствием и пользой для себя прочтут данную книгу. Она вобрала в себя все самое интересное, опубликованное о папанинцах за прошедшие 70 лет.



А.Н. Чилингаров

– заместитель Председателя Государственной Думы РФ, Специальный представитель Президента Российской Федерации по вопросам Международного полярного года



Флагманский самолет экспедиции



Встреча героев-папанинцев в Ленинграде

Предисловие

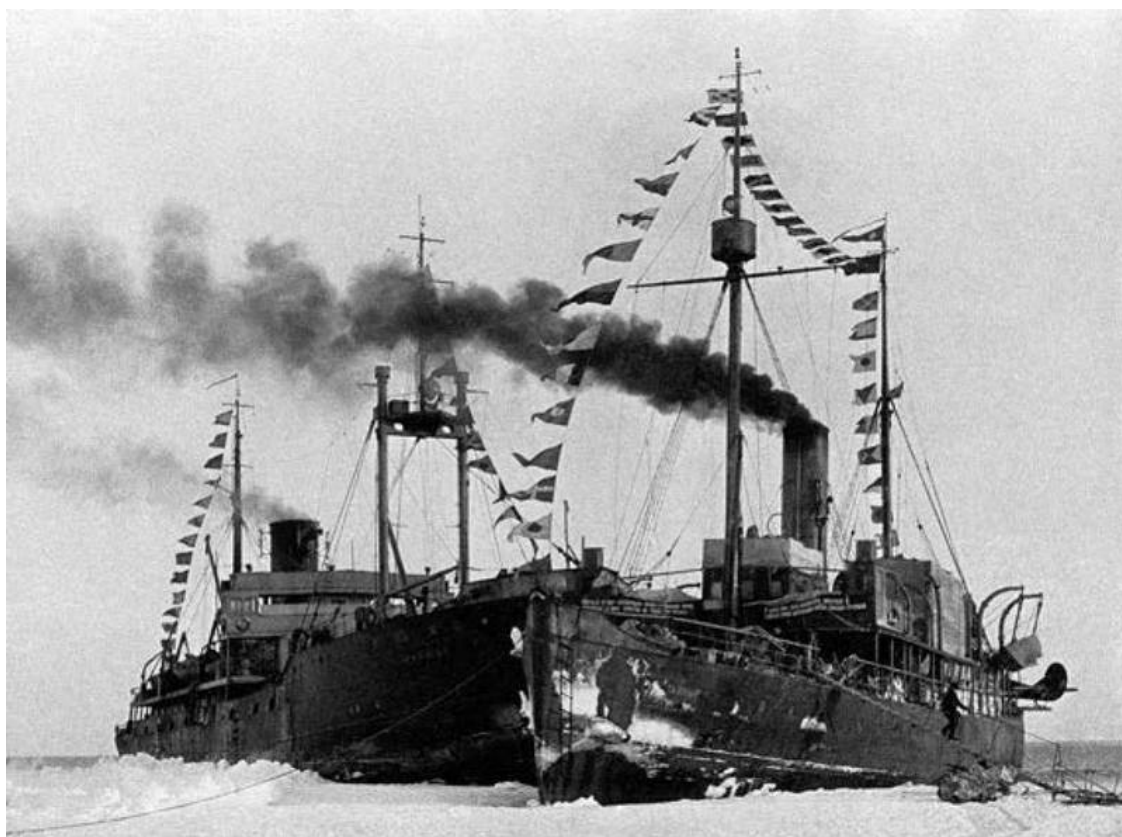
История первой дрейфующей станции «Северный полюс» запечатлена во многих книгах и статьях. Но главный интерес представляют, конечно, воспоминания и дневники самих участников эпопеи. Монография И.Д. Папанина «Жизнь на льдине» увидела свет первым изданием в 1938 году, затем была переиздана ещё шесть раз. Более полные мемуары этого автора «Лёд и пламень» впервые опубликованы в 1977 году, повторены в 1978 и 1984 годах. Книга Э.Т. Кренкеля «РАЕМ – мои позывные» написана в 1969–1971 гг., а вышла в 1973 году. К сожалению, П.П. Ширшов ушёл из жизни рано, в 1953 году, и не успел обработать дневники, которые ныне хранятся в Академии наук. Расшифровку отдельных частей сделала его дочь М.П. Ширшова в книге «Забытый дневник полярного биолога», опубликованный в 2003 году. Много нового в биографии папанинцев внесла книга бывшего министра морского флота и начальника Главсевморпути А.А. Афанасьева, увидевшая свет в 2003 году.

Первой воздушной экспедиции на Северный полюс повезло больше, благодаря писательскому дару М.В. Водопьянова, П.Г. Головина, И.Т. Спирина, Н.Н. Строилова и В.И. Аккуратова, опубликовавших свои впечатления по свежим следам. В 1999 году к ним добавились интересные мемуары М.И. Шевелёва.



Фёдоров снимает показания метеоприборов

Глава I. Дрейфующая станция «СП-1»



«Мурман» и «Таймыр» у льдины станции в Гренландском море

История вопроса

Первым мысль о высадке учёных на Северном полюсе высказал в 1925 году знаменитый норвежский полярник Фритьоф Нансен – глава международного общества «Аэроарктика». Он не сомневался, что доставить туда научную станцию сможет мощный дирижабль. И хотя замысел Нансена казался многим фантастическим, его поддержали советский исследователь В.Ю. Визе, норвежец Г.У. Свердруп, швед Ф. Мальмгрен.

Практика арктических полётов дирижаблей «Норвегия» и «Италия» показала, что идея Нансена сложнее, чем казалась на первый взгляд. «Аэроарктика» не захотела реализовать его замысел, недобрую роль сыграл экономический кризис 1929 года, а на следующий год ушёл из жизни и сам Нансен.

Из воспоминаний участника первой зимовки в 1929–1930 гг. на станции Бухта Тихая М.С. Мурова:

«В эти дни (декабрь 1929 года – Ю.Б.) из Института по изучению Севера пришло важное сообщение о готовящемся Фритьофом Нансеном полёте на дирижабле «Граф Цеппелин». Экспедиция, возглавляемая знаменитым норвежцем, намеревалась исследовать никем до сих пор не изученную как следует атмосферу Арктики, посетить Северную Землю, оставшуюся белым пятном на карте, и, наконец, высадить сроком на два года на дрейфующий лёд группу зимовщиков, устроив на льду радиостанцию...»

Мы должны были кое в чём помочь участникам полёта. В сообщении, которое мы получили, указывалось, что в успехе экспедиции решающую роль будут играть метеоданные, сообщаемые с Земли Франца-Иосифа. Для ускорения передачи сводок о погоде создавался специальный код...

А 13 мая пришла печальная весть о смерти человека, жизнь которого для нас была легендой и которого Ромен Роллан назвал «европейским героем нашего времени». На 69-м году неожиданно оборвалась замечательная жизнь Фритьофа Нансена. Мы все искренне переживали эту утрату». (Муров, 1971).

Добавим, что полет дирижабля состоялся через полтора года, но из его программы был вычеркнут пункт о создании дрейфующей станции.

Отто Юльевич Шмидт писал позднее:

«Первая разумная, оправдавшаяся идея о географической структуре Центрального полярного бассейна принадлежит Нансену. Современники его и слушать не хотели. Известно, что этот энергичный мужественный человек тем не менее не поколебался в своих теоретических воззрениях, сумел их претворить в практику на дрейфе «Фрама». Дрейф «Фрама» остаётся и до сих пор величайшим событием в истории полярных стран. Но дрейф «Фрама», происшедший в 90-х годах, остался одиноким. «Фрам» прошёл от Новосибирских островов, немного заходя за 85-й градус, через значительную часть Центрального полярного бассейна, но не был у полюса. Нансен предполагал повторить поход в других условиях, а именно, чтобы где-нибудь на север от Аляски судно такого же типа вмерзнуть в льдину, надеясь, что она пройдет ближе к полюсу и, дрейфуя 4–5 лет, соберёт больше материала, чем «Фрам».

Из этого ничего не вышло. Он не смог реализовать эту идею, не смог собрать необходимые средства. Лишь в очень маленьком масштабе была, по инициативе Амундсена, но без его личного участия, сделана попытка совершить дрейф, начавшийся с Берингова пролива. Но судно было небольшое, проникнуть далеко в лёд не могло, и дрейф ограничился зигзагами на достаточно близком расстоянии от материка. Он дал не много нового.

Ввиду неудачи своих попыток заинтересовать руководящие круги европейских стран повторением дрейфа «Фрама», Нансен в последние годы своей жизни возлагал большие надежды на возможность достижения полюса воздушным путем. Нансен был председателем Учёного совета общества «Аэроарктика». Успехи немцев в дирижаблестроении давали, казалось бы, надежду на то, что дирижабль и есть то орудие, которое может проникнуть в полярный бассейн. Но всё-таки правильная идея Нансена была с самого начала искажена. Нансен настаивал на том, что дирижабль или иной способ продвижения должен привести к тому, чтобы в районе полюса или где-нибудь в Центральном полярном бассейне высадилась группа учёных и поработала там некоторое время. В этом был центр идеи Нансена, который глубоко понимал нужды науки.

На деле же хотя и были совершены изумительные со спортивной точки зрения полёты через полюс, но это были именно полёты через полюс, которые могли собрать лишь крайне отрывочный, небольшой, недостаточно документированный материал. Таковы полёт Амундсена и Нобиле на «Норвегии», полёт Бёрда, сюда же относится второй полёт Нобиле, окончившийся на обратном пути катастрофой, после которой экипаж дирижабля «Италия» был спасён нашим ледоколом и нашими лётчиками». (Шмидт, 1960).

Когда в 1931 году В.Ю. Визе поставил на конференции «Аэроарктики» вопрос о создании дрейфующей станции и все участники поддержали его, немецкая фирма «Строительство цеппелинов» не выразила желания предоставить для этой цели воздушный корабль. Проект отложили на неопределённое время. Поэтому Советский Союз стал самостоятельно продвигаться к намеченной цели. К этому вопросу подключился О.Ю. Шмидт. Арктические походы на «Седове» в 1929 и 1930 годах, на «Сибирякове» в 1932 году и на «Челюскине» в 1933–1934 годах показали практическую возможность осуществления задуманного. Остро стоял только вопрос о транспортном средстве.

Спасение челюскинцев доказало, что авиация вполне приемлема для операций в Арктике, но самолёты Р-5 не годились для полётов на полюс. Нужны были машины помощнее. Одновременно следовало решить вопрос о способе высадки зимовщиков: на парашютах или с посадками самолётов.

Вот как вспоминает события тех дней Е.К. Фёдоров:

«Я узнал об экспедиции на Северный полюс зимой 1935-36 года от И.Д. Папанина, который был назначен её начальником. Он, в свою очередь, предложил мне участвовать в экспедиции в качестве геофизика – одного из двух учёных.

Решение о проведении такой экспедиции было вполне закономерным. Оно диктовалось не желанием удивить мир или поставить какой-то рекорд. Каждый полярник понимал, что это очередной этап советского исследования Арктики. Плавание Северным морским путем и освоение полярных районов нашей страны требовали всё большей информации о Северном Ледовитом океане...

Кое-какой опыт посадок на лёд был накоплен. Уже во время спасения экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего катастрофу в Арктике в 1928 году, М.С. Бабушкин и Б.Г. Чухновский благополучно сажались на ледяные поля, выбирая подходящие места с воздуха, а затем взлетали. Сажались на лёд и взлетали лётчики, спасавшие экипаж раздавленного льдами «Челюскина» в 1934 году. По мнению этих и других полярных пилотов, в любом районе Ледовитого океана можно было разыскать подходящие для посадки тяжёлых машин ледяные поля. Это и было принято в расчёт при планировании экспедиции.

Таковы были предпосылки к тому, чтобы правительство приняло предложение полярников, учёных и лётчиков об организации научной станции на полюсе». (Фёдоров, 1979).

Отто Юльевич вернулся в Москву после челюскинской операции больным, с осложнением туберкулёза, который проявился у него на льдине. Он сразу же поручил М.И. Шевелёву, как начальнику Управления полярной авиации, и М.В. Водопьянову, которого очень уважал, продумать и разработать план возможного полёта на Северный полюс.

Из воспоминаний О.Ю. Шмидта:

«Одним из наиболее активных сторонников развития наших полётов в глубь Арктики был Герой Советского Союза Михаил Водопьянов. К нему я и обратился в 1935 году с вопросом, возьмётся ли он за разработку технического проекта полёта на полюс и доставки туда станции и её зимовщиков. Разумеется, Водопьянов с радостью согласился, тем более, что он уже давно обдумывал технику полётов на далёкий Север. Он взялся представить подробную докладную записку и технические расчёты.

Но этот разносторонне талантливый человек и здесь пошёл своим путём. В назначенный срок Водопьянов сообщил мне, что бюрократических записок он составлять не умеет, а вместо этого изложил техническую идею полёта в виде романа. Так родилась его книга «Мечта пилота». Правда, тот технический вариант, который осуществляет лётчик Бесфамильный в этой книге, сильно отличается от окончательного плана, который мы впоследствии приняли. Но всё же первая разведка была сделана, начало большому делу было положено.

Разрабатывая постепенно план экспедиции, я ждал удобного случая, чтобы сообщить о нём правительству. Однако авторство в постановке этого вопроса в руководящих организациях принадлежало не мне.

Я был вызван в Кремль к товарищу Сталину. Он очень интересовался возможностью трансполярных полётов и, как оказалось, вызвал меня и несколько выдающихся лётчиков, в том числе Героев Советского Союза С.А. Леваневского и М.М. Громова, для обсуждения вопроса: что нужно сделать для максимальной безопасности этих полётов». (Каминский, 2006).

Предоставим слово ещё одному непосредственному участнику тех событий М.И. Шевелёву:

«Весь 1935 год у нас прошёл в разработке плана и подготовке всего необходимого. Надо сказать, что Шмидт и Главсорморпуть взяли на себя ответственность начать работу, пока не имея на то санкции правительства.

В феврале 1936 года у нас многое уже было проработано. Во время одного из заседаний коллегии Главсевморпути раздался телефонный звонок «вертушки», телефона правительственной связи. Шмидт взял трубку и через несколько секунд у него вдруг изменилось выражение лица. Повесив трубку, объяснил, что придётся прервать коллегию, надо ехать в Кремль на заседание Политбюро.

Вечером Шмидт позвонил мне из дома отдыха, где он подлечивался, и сказал, что план экспедиции на полюс одобрен и попросил приехать к нему вместе с Водопьяновым и Бабушкиным.

«Запряг» я свою «Эммочку» и мы помчались в «Сосны» к Шмидту. Запомнилась мне дорога: вокруг темно, в свете фар крутится снег, а мы гадаем, что же было в Кремле.

Шмидт рассказал, что к нему обратились за консультацией по поводу просьбы экипажа Чкалова разрешить им дальний беспосадочный перелёт через Северный полюс в США на самолёте АНТ-25, том самом, на котором в предыдущем, 1935 году, Леваневский попытался вместе с Байдукковым и Левченко лететь по дальнему маршруту, но вернулся из-за выбивания

масла. Леваневский тогда на Политбюро доложил, что на этом самолёте лететь нельзя, а Чкалов с товарищами попросился лететь именно на нём.

Шмидт рассказал, что мы надеемся начать эксперимент на наших самолётах, так как считаем их надёжными. Доклад о наших планах дрейфующей научной станции. Она могла бы помочь перелёту, давая сводки погоды, а в крайнем случае, служила бы точкой, где живут люди, и это обеспечивало бы помощь дальнему полёту.

Идея понравилась, все одобрительно кивали головой, а Сталин сказал: «Вот-вот, это очень хорошо, давайте так и сделаем: пусть Главсевморпуть высаживает свою станцию, а экипаж Чкалова пока пролетит по нашей территории такое расстояние, какое нужно, чтобы перелететь в США. Проверим, действительно ли годна материальная часть самолёта». (Шевелёв, 1999).

После перелёта летом 1936 года на остров Удд чкаловский экипаж стал настойчиво добиваться от вождя разрешения на перелёт через полюс, но ответа не получал. В начале осени, во время отдыха на Черноморском побережье, лётчики вместе с семьями были приглашены отобедать на дачу Сталина. Здесь Чкалов снова обратился к нему с той же просьбой. Вождь посоветовал им не спешить, так как неизвестно, какая погода встретит их одномоторный самолёт в Арктике.

Из воспоминаний штурмана чкаловского экипажа А.В. Беякова, который несколько по-своему трактует информированность Сталина о дрейфующей станции:

«Тут меня осенила мысль: Сталин упирает на то, что мы не будем знать погоду. Но мы уже тайком знали, что Главсевморпуть будет готовить экспедицию на самолётах для высадки на Северном полюсе. Вот тогда-то информация о погоде будет обеспечена. И я обратился к Сталину:

– Мы знаем, что полярники готовят высадку станции на полюсе. Можно ли надеяться, что после этого нам будет разрешён перелёт в Америку?

Сталин помолчал, а затем неожиданно для нас совершенно серьёзно сказал:

– Мне об этой экспедиции ничего не известно...». (Каминский, 2006).

Судя по воспоминаниям Шмидта, вождь узнал о дрейфующей станции в феврале 1936 года, Беяков же считает, что тот услышал об этом от него только в сентябре. Думается, что ближе к истине первый, так как именно с февраля высадка «СП-1» получила статус государственной программы.

В ряде книг можно прочесть: план экспедиции на Северный полюс на заседании Политбюро докладывал Папанин. Дело в том, что когда О.Ю. Шмидт, настоящий организатор экспедиции и отвечающий за неё, оказался в опале, некоторые полярники стали недостойно вести себя по отношению к нему. В частности, Кренкель рассказывал о том, что в конце 30-х годов у Папанина спросили на высоком уровне мнение по поводу присвоения имени Шмидта новому ледоколу. Папанин ответил, что Шмидт среди полярников непопулярен. Ледоколу присвоили имя «Микоян». Трудно судить о справедливости этого утверждения, так как перечень названий остальных ледоколов этой серии свидетельствует о том, что были запрограммированы имена членов Политбюро: «Сталин», «Молотов», «Каганович» и «Микоян».

Идею создания станции «Северный полюс» Папанин трактовал по-своему, в свою пользу. Хотя кем он был в 1936 году? Малоизвестным начальником строительства радиостанции на Алдане, обсерваторий в бухте Тихой и на мысе Челюскина. Никакого опыта работы на дрейфующих льдах у него не было, на заседание Политбюро его и близко бы не подпустили. К сожалению, версию Папанина об «СП-1» повторил в своих мемуарах Н.Н. Стромиллов. Но это можно понять, так как он впервые попал в Арктику и занимался только подготовкой радиоаппаратуры.

Чтобы не быть голословным, сошлёмся на мнение уважаемого в Арктике человека – М.И.Шевелёва:

«После завершения дрейфующей экспедиции на Северный полюс в двух разных издательствах – в «Советской России» и «Политиздате» готовились две книги: бортрадиста на самолёте Головина – Стромиллова «Впервые над полюсом» и книга Папанина «Лёд и пламень». Из обоих издательств меня попросили дать рецензии. Встретившись с утверждением, что в Политбюро ЦК партии докладывал Папанин, я вынужден был внести серьёзную поправку, рассказал, как было на самом деле». (Шевелёв, 1999).

Надо сказать, издательства внесли соответствующие изменения, смягчив формулировки. Но всё же...

Слово И.Д.Папанину:

«В одном из своих выступлений академик О.Ю. Шмидт подчеркнул, что нельзя приписать тому или иному человеку инициативу постановки вопроса о создании дрейфующей станции в районе Северного полюса. Справедливо. Ещё Нансен высказал идею о целесообразности высадки учёных на лёд в районе Северного полюса и организации там стационарных наблюдений. Профессор В.Ю. Визе писал в 1930 году: «Проект устройства постоянного жилья на дрейфующих льдах Центральной Арктики, казавшийся нелепым в те времена, когда Пири совершал свои удивительные походы к полюсу, теперь, после завоевания человеком воздуха и изобретения радио, стал вполне осуществим...»

Я знаю, что и на «Сибирякове» в 1932 году велись жаркие дебаты о необходимости станции. Только теперь речь шла уже о программе и способах выполнения работ. В лагере челюскинцев эти споры велись ещё жарче.

В своей книге «РАЕМ – мои позывные» Эрнст Кренкель написал:

«Штурм полюса начал О.Ю. Шмидт. К этому обязывали и положение руководителя, и душа романтика». Я согласен с мыслью и о положении руководителя, и о душе романтика. Но об остальном сказал бы иначе: О.Ю. Шмидт был в числе первых энтузиастов Севера, энергично взявшихся за штурм полюса». (Папанин, 1977).

...В течение двух лет после дрейфа «Челюскина» О.Ю. Шмидт – начальник Главсевморпути, В.Ю. Визе – заместитель директора Арктического института, М.И. Шевелёв – начальник Полярной авиации и лётчик М.В.Водопьянов провели много дней за разработкой и обсуждением различных вариантов планов воздушной экспедиции на Северный полюс и программы научных работ. Шмидт писал позже:

«Разработав последовательно ряд проектов, мы окончательно остановились на решении отправить на полюс тяжёлые четырёхмоторные самолёты с посадкой их прямо на лёд без предварительной подготовки аэродрома на льдине». (Шмидт, 1960).

Были распределены и роли в предстоящей операции: Шмидт – начальник экспедиции, Визе – начальник дрейфующей станции, Шевелёв – начальник лётной части, Водопьянов – командир авиаотряда, Ширшов – гидробиолог и гидролог, Кренкель – радист. Это было справедливо, так как именно эти люди стояли у истоков проекта, они сработались и подружились во время предыдущих арктических экспедиций, походов на «Сибирякове» и «Челюскине». Кандидатуры Папанина и Фёдорова появились позднее.

Итак, руководство Управления полярной авиации проработало несколько вариантов заброски дрейфующей станции на Северный полюс. В качестве транспортного средства рас-

сматривались ледоколы, самолёты, дирижабли, парашюты, собачьи упряжки. Из воспоминаний О.Ю. Шмидта:

«Хотя мы и не старались много шуметь о нашей экспедиции до её завершения, но кое-что у нас в прессе появилось и кое-какая дискуссия развернулась. Даже один из главных участников нашей экспедиции, один из инициаторов этой экспедиции в её лётной части – Герой Советского Союза М. Водопьянов, – в своей известной книжке «Мечта пилота» боязливо подходит к вопросу о посадке на полюс. У него большой самолёт имеет на горбу маленький самолёт, который должен опуститься и расчистить площадку для посадки большого самолёта.

В прессе появилась статья другого Героя Советского Союза М. Слепнёва о том, что на парашютах нужно сбросить людей, и когда они сумеют приготовить площадку, тогда может спуститься самолёт. Профессор П.А. Молчанов (аэролог) уверял, что нужен для этого дирижабль, причём нужно, чтобы он много раз летал на полюс (поскольку дирижабль не может перевезти большой груз) и таким образом кормил живущих там». (Шмидт, 1960).

Принят был следующий вариант: тяжёлые самолёты садятся на многолетние льды в районе полюса и выгружают экспедицию со всем оборудованием. М.В. Водопьянов, изучив дневники Пири, Нансена и Бэрда, пришёл к твердому убеждению: в приполюсном районе место для посадки подыскать вполне возможно. Вместе с докладной запиской он написал целую повесть под названием «Мечта пилота», опубликованную издательством «Молодая гвардия». К слову, в тот день, когда через год Водопьянов совершил посадку на полюсе, в московском Реалистическом театре состоялась премьера спектакля по этой книге.



Водопьянов и Кренкель

Воздушная экспедиция Водопьянова- Махоткина на Землю Франца-Иосифа

После одобрения правительством плана высадки на Северном полюсе научной дрейфующей станции, Главсевморпуть срочно организовал воздушную экспедицию на Землю Франца-Иосифа. До сих пор самолёты туда с материка не летали. Надо было наметить воздушную трассу и найти место для организации исходной авиабазы и полётов на полюс.

О.Ю.Шмидт доверил эту задачу М.В. Водопьянову, а тот подобрал себе в компаньоны лётчика В. Махоткина и штурмана В.И. Аккуратова. Из воспоминаний Аккуратова:

«1936 год застал меня в Ленинграде, где я работал штурманом Гидрографического управления. Однажды вьюжной январской ночью меня разбудил телефонный звонок.

– Товарищ Аккуратов? Я говорю по поручению Водопьянова. Михаилу Васильевичу поручена организация перелёта на Землю Франца-Иосифа. Он приглашает вас штурманом. Вы согласны?

Согласен ли я? Конечно. Мысль о полёте на север никогда не покидала меня. И вдруг неожиданный случай претворяет мою мечту в жизнь!...

На следующий день я был на заводе. Меня поразила изобретательность Водопьянова и его будущих спутников по экспедиции, которые в двухмесячный срок сумели переоборудовать обыкновенные двухместные почтовые самолёты конструкции Поликарпова с открытыми холодными кабинами и малой вместимостью в отличные полярные лимузины. Работать пришлось с утра до ночи, чтобы в срок закончить приспособление машин к сложным арктическим условиям. Рабочие завода, не зная устали, с большой любовью трудились над усовершенствованием самолётов, тщательно выполняя все наши указания». (Аккуратов, 1984).

Следует отметить: в некоторых книгах указывается, что Аккуратову звонил сам Водопьянов. Наверное, следует доверять Аккуратову.

Полёт предстоял испытательный, поэтому самолёты, их было два, готовились и оборудовались специально. По инициативе Водопьянова на базе лёгких двухместных одномоторных почтовых машин (модификация военного разведчика Р-5) были созданы четырёхместные арктические разведчики АРК-5 (ПЛ-5). Они представляли лимузины с закрытыми утеплёнными кабинами, повышенной грузоподъёмностью и достаточно широким радиусом действия. Здесь очень пригодился опыт Водопьянова по подготовке аналогичной машины к челюскинской эпопее в 1934 году.

На самолёте «Н-127» впервые были установлены новейшие для того времени навигационные приборы: импортные радиопеленгатор и радиокompас, рация с выпускной антенной. «Н-128» был оборудован проще. На нём были стандартные навигационно-пилотажные приборы, коротковолновая рация, приборы астрономической ориентировки. Такая разница являлась одним из условий перелёта: предстояло выяснить, какие приборы наиболее эффективно работают в высоких широтах, какими из них можно будет пользоваться в будущем полёте на Северный полюс. Механиками в экспедицию утвердили Ф.И. Бассейна и И.Л. Ивашину, радиостом – С.А. Иванова. Все они были участниками многих полярных экспедиций.

25 марта 1936 года на московском Центральном аэродроме появились два зелёно-красных самолёта: «СССР Н-127» и «СССР Н-128». Наступала весна, быстрые ручьи разъедали остатки снега, а взлетать надо было на лыжах, поскольку на Севере ещё хозяйничала зима. Большое количество снаряжения и малые габариты самолётов заставили Водопьянова подумать о специальных багажных ящиках, которые были пристроены на нижних плоскостях, у фюзеляжа. В них уложили подогревные трубы, ветровые тенты, паяльные лампы, радиомачты,

продукты, спальные мешки, кухонную посуду. Запасные лыжи и пропеллер пришлось подвесить под фюзеляжами.

Из багажа исключили всё, без чего можно обойтись: тару, подушки с пилотских кресел. Правда, позднее, после полёта, оказалось, что в экспедиции было много лишнего, а кое-чего не хватало. Но убедиться в этом пришлось только в Центральной Арктике, где до этого летали лишь Амундсен и Бэрд. 29 марта на аэродроме собрались провожающие. Падая густой снег, но в 11 часов машины поднялись в воздух. Самолёты шли рядом, и экипажи переговаривались знаками, поскольку радиосвязь забарахлила. Первая посадка – в Архангельске. Встречать воздушную экспедицию пришли делегаты областного съезда комсомола, представители общественности, корреспонденты. Пришлось поучаствовать в комсомольском форуме, рассказать о задачах экспедиции, несмотря на её секретность. Дальше, до Амдермы, решили лететь напрямую, хотя точные карты отсутствовали. Обычно местные авиаторы летали через Усть-Цильму, но это было на 300 км дальше.

Слово штурману В.И. Аккуратову:

«Выждав, когда видимость несколько улучшилась, мы нырнули вниз. На высоте 20–40 метров от земли всё скрывалось в потоке яростной метели. Выключив газ, пилот вёл машину, почти ничего не видя. Лёгкий толчок, потом ещё, ещё. Машина пробежала в сплошном вихре и остановилась.

Лукич и я выскакиваем на землю. Бешеные порывы ветра валят с ног, снежная пыль обжигает, словно огнём, слепит глаза, забивается в уши, в рот. Взявшись за руки, мы ползём по лагуне и ложимся на снег: нужно, чтобы Водопьянов увидел место посадки. Наконец, «Н-127» низко проносится над нами, засыпая колючим снегом, и благополучно приземляется.

Но борьба с разбушевавшейся стихией на этом не закончилась. Самолёт погнало к морю. Мы повисли на концах крыльев, сдерживая яростный напор. Наконец, нам удалось повернуть самолёты к ветру, в сторону невидимой Амдермы. А к месту нашей посадки уже бегут люди. Они показывают, куда следует рулить. Совсем неожиданно впереди словно вырастают какие-то здания, появляется группа людей с красными знамёнами. Пилоты выключают моторы и мы привязываем самолёты к петлям, вделанным в лёд». (Аккуратов, 1984).

3 апреля самолёты взяли курс на мыс Желания. Через 15 минут берег скрылся из глаз, вокруг лежало мрачное Карское море. На сороковой минуте полёта погода стала резко портиться. Низкая облачность прижала машины ко льду. Вскоре видимость совсем пропала, дальше лётчики пошли вслепую. Штурман Аккуратов, летевший на передовом самолёте Махоткина, обнаружил, что из-за сильной электризации все три имевшихся компаса давали различные показания. Без Солнца, с неработающими компасами, по неизвестной трассе идти было невозможно, и самолёты повернули обратно.

Налетевшая пурга разъединила экипажи. Вскоре по курсу появилась незнакомая скалистая земля, непохожая на район Амдермы. Видимо, пилоты значительно отклонились к западу. Махоткин, увидев на побережье одинокий домик, решил совершить посадку на замёрзшую поверхность бухты.

В домике никого не оказалось. Экипаж привязал самолёт к плавниковым брёвнам и устроился ночевать в избушке. Утром определили своё местонахождение: оказалось, что приземлились на северной оконечности острова Вайгач, близ одноимённой полярной станции.

Пять часов ушло на то, чтобы откопать занесённый снегом самолёт, нагреть десяток ведер воды и запустить мотор. Вскоре после взлёта увидели большой дом полярной станции с радиомачтой, а возле него – свежие следы самолётных лыж. Когда сели возле полярки, выяснилось, что здесь ночевал Водопьянов и час назад улетел в Амдерму. Самолёт Махоткина перелетел туда же.

Вторая попытка достичь мыса Желания также окончилась неудачно. Водопьянов из-за тумана и обледенения сел на полярной станции Маточкин Шар, а Махоткин – в бухте Варнека.

К восьмому апреля пурга заметно стихла, и лётчики решили предпринять третью попытку. Теперь главным противником выступил встречный ветер, который снизил скорость самолётов до 85 км в час. Экспедиция летела на север вдоль восточного побережья Новой Земли, но у полярной станции Маточкин Шар пришлось заночевать – на мысе Желания началась пурга. Только 10 апреля удалось достичь желанной точки. Закрепив самолёты, попарившись в бане и пообедав, разошлись на отдых. Слово В.И. Аккуратову:

«Проснулся со смутным чувством тревоги. В комнате было темно. Но присмотревшись, заметил странное явление: дрожали стены. Я быстро вскочил и отдернул шторы. За окном кружилась, плясала белая мгла. В это время вошёл начальник станции Мыс Желания Никитин.

– Шторм, – сказал он. – Ветер 40 метров в секунду.

– А самолёты? – почти крикнул я.

– Всё в порядке! Час назад я был возле них. Закрепили ваши машины наславу.

Я хотел проверить сам, напялил малицу и, не слушая Никитина, попытался выйти из дому. Но, едва открыв наружную дверь, тут же постарался захлопнуть её – так яростен был ворвавшийся в дом снежный вихрь...

Закутавшись в меха, с масками на лицах, мы втроём – Лукич, Никитин и я – вышли из дома. Лишь ползком удалось добраться до аэродрома, 20 минут потребовалось, чтобы преодолеть 50 метров. Самолётов мы не увидели до тех пор, пока не натолкнулись на них. Занесённые снегом, они крепко стояли против лобового ветра.

Пять дней шторм держал нас. Ветер то падал до 4–5 баллов, то вновь достигал силы урагана, всё скрывая в снежной пелене». (Аккуратов, 1984).

Наконец шторм прекратился. Начались раскопки. Плотный, как камень, снег поддавался только ножовкам и пилам. Когда добрались до кабин, то оказалось, что и они забиты пресованным снегом, который проник даже под стёкла приборов. Чтобы удалить глыбы льда из моторов, пришлось воспользоваться паяльными лампами.

Ближе к вечеру поднялись в воздух. Теперь первой шла машина Водопьянова, а за ней – Махоткина. Однако вскоре плотный туман разъединил их. Махоткин вернулся на мыс Желания, а Водопьянов, у которого отказала рация, сел на необитаемом острове близ архипелага Земля Франца-Иосифа.

Только 21 апреля самолёт «Н-128» смог взлететь курсом на бухту Тихую. Оттуда планировались поиски Водопьянова и обеспечение его бензином. Несмотря на облачность, закрывшую море сплошной волнообразной пеленой, самолёт Махоткина успешно достиг Земли Франца-Иосифа. Это был первый перелёт туда с материка. Пока машину заправляли, раздался гул и в бухте Тихой приземлился самолёт Водопьянова. На остатках топлива он сумел взлететь с неподготовленной полосы и самостоятельно достичь нужной точки.

Теперь предстояло совершить несколько полётов над архипелагом с целью подбора места для авиабазы, которая могла бы принимать тяжёлые самолёты и обеспечивать уют участникам полюсной экспедиции.

Полярная станция Бухта Тихая располагалась на живописном берегу острова Гукера. Погода здесь отличалась непостоянством: резкие холода сменялись оттепелями, с моря часто наплывали туманы, неожиданно срывались пурги. Лица обжигало незаходящее Солнце, а спины коченели от холода. Отдохнув два дня, участники экспедиции стали готовиться к воздушной разведке на остров Рудольфа. Из воспоминаний В.И. Аккуратова:

«Стояло солнечное морозное утро, дул слабый северный ветерок, обычный здесь спутник хорошей погоды. Мы выруливали самолёты на льду бухты. Впереди шёл «Н-128» Водопьянова, за ним – наши «Н-127». Осторожно лавируя, поддерживаемый за крылья мной и Лукичом, самолёт приближался к стартовой дорожке. Путь к ней был указан флажками. Внезапно лёд затрепал и машина, резко накренившись вправо, начала медленно уходить в воду...

Зеленоватая вода разбегалась кругами по сверкающей снежной поверхности бухты. Спустилась несколько секунд, самолёт, коснувшись льда всей площадью нижнего крыла, остановился, беспомощно распластавшись на льду. К нам подбежали Водопьянов, Бассейн, зимовщики.

– Что случилось? – спросил Водопьянов.

– Вероятно, попали на подмытый снизу тонкий лёд, – ответил за Махоткина начальник зимовки.

Тщательно осмотрев лёд, мы обнаружили, что при общей толщине его в полтора метра, возле самолёта оказался лёд не больше десяти сантиметров. Под снежным покровом, конечно, этого нельзя было заметить. Общими усилиями вытащили машину на крепкий лёд. Да, самолёт спасён, но лететь на нём уже нельзя. Конец правого крыла сломан, весь сложный набор деревянных нервюр и лонжеронов повреждён острыми краями льда». (Аккуратов, 1984).

На ремонт требовалось 4–5 дней. Чтобы не терять погоды, Водопьянов решил самостоятельно слетать на своём самолёте к острову Рудольфа для подбора посадочной площадки. Вернувшись через шесть часов, он сообщил, что погода была настолько хорошей, что экипаж решил продлить маршрут на север от архипелага и достиг широты 83-го градуса – рекорд для советской авиации. На о. Рудольфа самолёт не садился. Дальше лететь Водопьянов не решился, т. к. штурмана в экипаже не было, рация вышла из строя и существовала опасность не найти обратной дороги на архипелаг. В любом случае, так далеко наши лётчики ещё не летали. К северу от Рудольфа обнаружились многолетние ледяные поля, пригодные для посадки тяжёлых самолётов. В дальнейшем Водопьянов планировал слетать ещё дальше.

Все следующие дни проходили в ремонтных работах. Механик Ивашина накрыл пострадавшее крыло палаткой, там же строгал, обедал и ночевал. Наконец остов крыла был готов, обтянут полотном и просушен. Однако установилась положительная температура, южный шторм взломал в бухте лёд и вынес его в море. Осталась узкая кромка, мало подходящая для взлёта.

Самолёты пришлось вытащить на берег. Возникла угроза застрять на острове на всё лето, до прихода парохода. Но Водопьянова это не устраивало, в Москве ожидала срочная работа по подготовке полюсной воздушной экспедиции, о чём остальные не знали. Поэтому, отпраздновав Первомай, экипажи с помощью зимовщиков взялись за подготовку взлётной полосы.

Слово В.И. Аккуратову:

«Когда все работы были закончены и самолёты подготовлены к дальнему полёту к 85 градусу, Водопьянов вдруг распорядился лететь в Москву. Мы были очень удивлены приказом, но командир хранил загадочное молчание.

Лишь спустя некоторое время, мы узнали у него, что в Москве экспедиция получила определённое задание: до бухты Тихой и назад. И если Михаил Васильевич говорил в своё время о полёте к 85-му градусу северной широты, то делал это на свой риск, при условии, что на трассе будет отличная погода. Теперь, когда аэродром уничтожен, а погода надолго не предвещала ничего хорошего, рисковать было бы непростительно. Следовало немедленно возвращаться, чтобы успеть подготовиться к перелётам будущего, 1937 года.

Когда бурное совещание было закончено, Водопьянов взял меня под руку и мы пошли вдоль берега. Слова Михаила Васильевича были тёплыми, наполненными дружеской лаской.

– Валентин, я знаю, как заманчива мечта попасть к 85-му градусу. Но подожди, старина... Через год полетим значительно дальше.

Я молча и настороженно слушал.

– Сейчас нам нужно поскорее в Москву. Наша задача выполнена, мы должны были разведать лишь подступы к Северному полюсу, чтобы в следующий раз водрузить там знамя нашей великой Родины!

– Как! Это правда? Полёт на полюс? – с волнением спросил я.

– Конечно. И ты поведёшь этот воздушный корабль. А теперь в путь. Москва ждёт сообщений о результатах нашей экспедиции». (Аккуратов, 1984).

Участники экспедиции рыскали по острову, отыскивая ровный участок для взлёта среди нагромождений базальтовых глыб. Но поднять вручную самолёт на вершину плато было нереально. Только у самого уреза воды, изгибаясь пологой дугой, тянулась трёхсотметровая узкая полоса плотного наста, оставшегося от зимы. Впереди, в полутора километрах, в бухту обрывалась вертикальная стена ледника.

По всем инструкциям и правилам взлетать здесь было невозможно. Но выхода не было, и Водопьянов принял решение стартовать. Ночью они с Махоткиным ещё раз внимательно осмотрели взлётную полосу и всё вокруг, благо Солнце уже не заходило за горизонт.

Зимовка тогда состояла из двух одноэтажных деревянных домов и нескольких служебных построек: радиостанции, ветряка и ангара. Только раз в год, не считая случайных экспедиций, сюда приходил пароход-снабженец, доставляющий очередную смену полярников и всё необходимое. Зимовщики всячески пытались помочь воздушной экспедиции Водопьянова: выкапывали из сугробов бочки с бензином, оставшиеся с 1932 года, чистили взлётную полосу, качали горючее в баки.

Взлёт по узкой ледовой полоске в сторону нависшего над ней ледника был очень непростым. Первым взлетел Водопьянов, за ним – Махоткин на своём самолёте с залатанным крылом. На траверзе острова Сальм из мотора командирского самолёта, шедшего чуть позади, появилась струйка чёрного дыма. Водопьянов резко развернулся и пошёл на посадку, Махоткин – за ним. Слово В.И. Аккуратову:

«В тот момент, когда лыжи коснулись льда и я встал, чтобы открыть дверцу, резкий толчок подбросил меня вверх. Потом, словно в цирковом трюке, я встал на руки. Кругом грохот, дым. Где верх, где низ? Острый запах бензина перехватывает дыхание, но и приводит в себя: вот-вот взрыв! Мозг ясно сознаёт, что произошло непоправимое, но верить в это не хочется...

Кое-как нашли дверцу (боялись, что её заклинит), открыли и вывалились на снег. Все целы, отделались шишками, но самолёт... Он налетел на небольшой обломок льдины и скапотировал. Был разбит винт, проломлено в нескольких местах верхнее крыло, сломана стойка центроплана, снесена левая лыжа. Теперь ни о какой починке нечего было и мечтать. А у Водопьянова мотор был испорчен настолько, что его можно было только выбросить». (Каминский, 2006).

Посоветовавшись, решили из двух самолётов сделать один. В течение трёхсуточной непрерывной работы механики с помощью остальных членов экипажей сняли мотор с «Н-128», переставили на командирский и привели в рабочее состояние. Стало ясно, что всем на одном самолёте не улететь. Водопьянов взял с собой штурмана Аккуратова, а Махоткина и механика Ивашину оставил на полярной станции в ожидании ледокола. Конечно, это было досадное расставание, но иного выхода не было.

13 мая «Н-127» последний раз поднялся из бухты Тихой. За дни ремонта узкая полоска снега вдоль берега порядком растаяла. Из воспоминаний В.И. Аккуратова:

«Всё-таки мы взлетели, хотя взлетали по-страшному. О таких взлётах лётный состав говорит: «Седины прибавляют, а жизнь укорачивают». Машина на лыжах, без тормозов, посадка – как лезвие ножа, а впереди высокий ледяной барьер ледника. После отрыва самолёт сейчас же нужно было развернуть вправо, чтобы не врезаться в ледяную стену». (Аккуратов, 1984).

Обратный путь в Москву занял семь суток, из них 26 часов ушли на полёт, а остальное время потратили на ожидание погоды.

Из воспоминаний секретаря Ненецкого окружкома ВКП(б) А.Д. Евсюгина:

«30 марта 1936 года в Нарьян-Мар прибыла воздушная арктическая экспедиция на двух самолётах, пилотируемых Водопьяновым и Махоткиным... В совершаемых полётах и посадках в Арктике оба самолёта получили повреждения. Пилоты, собрав из двух самолётов один, решили обратно в Москву направить экипаж Водопьянова, а лётчик Махоткин со своим экипажем остался на Земле Франца-Иосифа в ожидании парохода...

18 мая Водопьянов решает прорываться в Ненецкий округ и запрашивает Нарьян-Мар, просит сообщить ему о возможности посадки самолёта. Пришла весна, наступило тепло, снег на реке уже подтаял. Как местному жителю, мне поручили проверить состояние льда на Печоре. Комиссия из трёх человек пришла к выводу, что посадка возможна, но только немедленная. Окружком партии взял на себя ответственность и дал Водопьянову радиogramму: «Согласны принять самолёт на реку Печору, около лесопильного завода. При возможности вылетайте сегодня же».

На месте предполагаемой посадки на льду был выложен посадочный знак, в прорубях укреплены тросы для крепления самолёта на случай пурги.

Ожидали самолёт, а сами думали, посматривая на лёд, даже ногами пробуя его прочность, а выдержит ли? Страшно было. Наконец на горизонте показалось маленькое тёмное пятнышко. «Летит!» – закричали все разом. Трудно передать, как мы волновались в этот момент. Но самолёт, идя с низовьев Печоры, пролетел над нами к городу. Сначала мы думали, что он будет делать круг, чтобы лучше рассмотреть посадочную полосу. Но каково же было наше удивление, когда самолёт снизился и произвёл посадку в Городском Шару – напротив Нарьянмарской морской пристани. Это произошло в 17 часов 50 минут.

Такой рискованный поступок Водопьянова очень нас огорчил и вызвал волнение. Там же стояли баржи, буксиры, лёд был грязный, могли быть промоины и проталины. К счастью, самолёт сел у противоположного берега, и всё обошлось благополучно. Когда мы высказали свои замечания по поводу посадки в неуказанном месте, Водопьянов, улыбаясь, ответил: «Отсюда ближе ходить к самолёту, да и я был уверен». (Сухановский, 2006).

21 мая 1936 года О.Ю. Шмидт писал в газете «Правда»:

«Перелёт Водопьянова завершил славный период в освоении Севера советской авиацией. Наши лётчики блестяще овладели корабельной разведкой с самолётов, освоили Карское море, Чукотку, Якутию, Таймырский полуостров вплоть до мыса Челюскин, затем Северную Землю. Наконец, теперь Водопьянов и Махоткин впервые в истории пересекли Баренцево море и достигли Земли Франца-Иосифа. После полёта самолёта «Н-127» не осталось такого места в Советском Союзе, куда бы не долетели наши лётчики. Советская авиация показала, что

она достаточно вооружена, чтобы подготовить изучение Центрального полярного бассейна вплоть до Северного полюса».

Интересно, как в 1941 году оценивал эти события Аккуратов, вернувшийся из воздушной экспедиции на Полюс относительной недоступности:

«Сюда пять лет назад из Москвы впервые прилетели два маленьких одномоторных самолёта П-5. Лётчиками были Михаил Водопьянов и Василий Махоткин. Штурманом звена – автор этих записок. Нашей целью было изучить аэронавигационные условия полёта в высоких широтах и выяснить возможность посадок тяжёлых самолетов на дрейфующие льды. Тяжёл и сложен был путь. Мы летели вслепую, не зная, что нас ждёт, ощупью ища дорогу. Но полёт этот был крайне необходим. Это была «разведка боем» перед штурмом Северного полюса. Мы выполнили этот полёт, – правда, возвращаться пришлось на одном самолёте. А через год мы высадили папанинцев на Северном полюсе. Путь к этой победе открыли два маленьких самолёта, и, отдавая им должное, один из них, «СССР Н-127» в Октябрьские торжества 1936 года был выставлен на площади Дзержинского в Москве для обозрения». (Аккуратов, 1948).

Спустя много лет, он так вспоминал полёт на Землю Франца-Иосифа:

«На двух одномоторных самолётах конструкции Поликарпова с лётчиками Михаилом Водопьяновым и Василием Махоткиным совершили мы экспериментально-разведочный перелёт Москва – остров Рудольфа – Москва. Перелёт был тяжёлым и сложным. Это была «разведка боем», как говорят фронтовики, в полном смысле этих слов. Тогда мы потеряли один из самолётов, но задание было выполнено. Без опыта, без необходимых приборов, на слабеньких самолётах уходили мы в «белое безмолвие». Мы должны были понять, что нужно, чтобы завоевать Северный географический полюс и посадить на нём группу Папанина, чтобы по-хозяйски освоить эту романтическую, но коварную точку земли.

Тот перелёт был нашим университетом. За успешное его окончание мы получили высший балл – жизнь! На одном моторе, на самолёте из дерева, обтянутом полотном, без средств радионавигации (тогда они только вводились) дважды пересекли Карское и Баренцево моря. Это был первый советский высокоширотный полёт, и до сих пор он мне кажется самым увлекательным». (Аккуратов, 2001).

В летопись освоения Арктики этот перелёт вошёл, как Первая советская высокоширотная воздушная экспедиция. В Кремле он был оценён.

По возвращении в Москву Водопьянов и Аккуратов предстали перед руководством Главсевморпути. Командир высказал мнение, что в Арктике на высоте 1,5–2 км полёты не отличаются от таковых над материком; остров Рудольфа может служить базой для самолётов; чем ближе к полюсу, тем больше ровных ледяных полей. Штурман доложил, что обычные авиационные магнитные компасы в высоких широтах не пригодны, необходимо иметь солнечные астрономические приборы и отлаженное радионавигационное оборудование.

На совещании приняли решение готовить базу на Рудольфе и дооборудовать самолёты для полюсной экспедиции. Водопьянов, по-видимому, не был доволен действиями в прошлой экспедиции второго экипажа: частые отставания, аварийная посадка в бухте Тихой... Кроме того, оставленный на полярной станции В. Махоткин отремонтировал самолёт «Н-128», слетал на о. Рудольфа и высказал по радио категорическое несогласие с организацией там исходной базы. Водопьянову, естественно, это не понравилось. Ушла радиограмма:

«Бухта Тихая, Махоткину. Сейчас же сообщи точнее, почему нельзя организовать базу на Рудольфе. Обследовал ли ты территорию, начиная от мыса Флигели до мыса Рат. Всё внимание сосредоточить на Рудольфе. Меньше заниматься теорией, больше своим делом. Нам с тобой летать не летом, а зимой. Водопьянов». (Каминский, 2006).

Ответ на это послание из бухты Тихой не поступил. В августе Махоткин на ледоколе возвратился на материк. Но Водопьянов не включил его в состав полюсной экспедиции. Да и штурмана Аккуратова он в итоге определил в экипаж малоизвестного тогда лётчика И.П. Мазурука, чей самолёт считался резервным.

...27 октября 1936 года в Ленинграде проходило заседание Географического общества СССР, посвящённое итогам высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко». Последним попросил слово О.Ю. Шмидт, сделавший важное сообщение:

«В ближайшее время в Арктике будет высажена с аэропланов на дрейфующий лёд, к северу от известных нам земель, группа зимовщиков для создания научной станции с целью полного и разностороннего изучения поведения льдов, воды и ветров в самом центре Арктики, на пространствах центральной области Северного полюса. О подобной экспедиции мечтали в своё время выдающиеся полярные исследователи, в том числе Вайпрехт и Нансен». (Шмидт, 1960).

Выступление начальника Главсевморпути явилось подлинной сенсацией и горячо обсуждалось в кулуарах Географического общества. К этому времени в СССР уже была организована широкая сеть из 60-ти полярных станций на побережье и островах Ледовитого океана. Пришло время организовать стационарные наблюдения в околополюсном районе.

Экипаж Водопьянова вплотную взялся за подготовку воздушной экспедиции на Северный полюс. Для работы его разместили в Доме отдыха «Братцево», в ближнем Подмосковье. Обязанности распределили следующим образом: механик Бассейн отвечал за подготовку самолётов и моторов, радист Иванов – радиооборудования, штурман Аккуратов – навигационного хозяйства и экспедиционного снаряжения. Другие экипажи ещё не были утверждены.

На авиазаводе в Москве собирали четыре самолёта ТБ-3. Один из них считался тренировочным, его выпустили первым, а остальные дорабатывались с учётом полярной специфики и опыта полёта на ЗФИ. Открытые военные машины превратили в закрытые утеплённые лимузины и покрасили в оранжевый цвет, моторы подготовили к запуску в морозную погоду. Штурманские кабины расширили, стальные конструкции вблизи них заменили дюралюминиевыми, немагнитными. На самолётах установили новейшие радиоконпасы, позволяющие выходить на длинноволновые радиостанции, солнечные указатели курса.



Ледовая станция СП-1. Шмидт и Папанин идут на обед

Морская экспедиция Папанина-Либина на «Русанове» и строительство авиабазы на о. Рудольфа

Дождавшись итогов воздушной экспедиции Водопьянова, И.Д.Папанин на пароходах «Русанов» и «Герцен» повёз грузы, необходимые для постройки авиабазы и полярной станции на Земле Франца-Иосифа.

Морская экспедиция оказалась сложным делом. Так рано на далёкий архипелаг никто не ходил. Пароход «Герцен», не имеющий ледового подкрепления корпуса, смог пробиться только в бухту Тихую. Ледокольный пароход «Русанов» дважды подходил к острову Рудольфа, но выгрузку удалось организовать лишь с третьей попытки. Привезённое пришлось вручную тащить до берега 2,5 км, взрывая торосы и наводя из досок мосты через трещины.

«Русанов» ещё раз вернулся в бухту Тихую, чтобы забрать грузы «Герцена». На острове Рудольфа, почти сплошь покрытом ледником, закипела работа. На берегу быстро собирали срубы жилых домов, радиостанции, мастерских, складов, бани, скотного двора. Закончив вчерне строительство, Папанин на «Русанове» отбыл на материк, поскольку предстоял ещё один рейс. Для завершения работ на станции, создания аэродрома на куполе оставили довольно большую группу зимовщиков во главе с Я.С. Либиным.

Из воспоминаний Е.К. Фёдорова:

«Вновь и вновь «Русанов» ломал толстый лёд, и, наконец, остановился в двух километрах от берега. Был конец сентября. Торопливо выгружали большое хозяйство будущей авиабазы: жилые дома, радиомаяк, аэродромное оборудование. Мощные трактора, упираясь тяжёлыми гусеницами, волокли грузы по льду на берег. Работали непрерывно, в две смены. Штабели ящиков вырастали на берегу. Бочки с бензином для будущих крылатых гостей выкатывались на крутой подъём. Быстро собирались дома.

Тринадцать дней работали строители. Затем «Русанов» ушёл. Зимовщики остались одни. Это был тщательно подобранный молодой коллектив. Начальник, комсомолец Яша Либин, был истинным учеником Папанина. После ухода корабля работа не ослабевала. Строители – Зуев, Лебедев, Кудрявцев – заканчивали вчерне собранный дом. Радисты Богданов, Бобков, Кузнецов – установили и пустили в ход сложную аппаратуру радиомаяка. Механики – Фадеев, Сторожко – установили моторы и протягивали электросеть. Мартынов, Воинов готовили к весне вездеходы и тракторы. Единственный метеоролог Митя Каменецкий нёс всю работу на метеостанции. Авиамеханики Мельников и Латыгин подготавливали аэродромное хозяйство. Замечательный повар Курбатов со своим помощником, старейшим полярником Пурменцовым, до отвала кормили всё население острова». (Фёдоров, 1979).

Из воспоминаний И.Д.Папанина:

«Хочу несколько подробнее остановиться на создании исходной базы экспедиции на острове Рудольфа... Организация этой базы была возложена на меня. Все грузы для нашей станции, для базы на острове Рудольфа и для обеспечения базирования и полётов воздушного отряда были погружены в трюмы и на палубы двух судов: ледокольного парохода «Русанов» и парохода «Герцен».

Тяжёлые льды, загроздившие северную часть Баренцева моря и проливы между островами Земли Франца-Иосифа, сделали поход «Русанова» очень сложным, приходилось кружить в поисках обходных путей. Дважды мы подходили к острову Рудольфа и вынуждены были отступить, так как все подходы к острову оказались забиты льдом. Наконец, при тре-

твей попытке, мы нашли своеобразную бухту в широком ледяном припае, окружающем весь остров, и там с большими трудностями удалось разгрузить пароход.

Оставив на берегу острова Рудольфа плотников и механиков, мы отплыли в бухту Тихую, где уже стоял прибывший из Архангельска пароход «Герцен», доставивший остальные грузы, необходимые для строительства базы на острове Рудольфа. Быстро перегрузив это имущество в свои трюмы и пополнив запасы угля, «Русанов» снова отправился в путь. Вскоре мы опять стояли у знакомого ледяного припая. Наши тракторы перевозили на берег новый груз.

На острове полным ходом шло строительство базы. Команда парохода деятельно помогала полярникам... За короткий срок на пустынном, угрюмом берегу острова был выстроен целый городок: два больших жилых дома по восемь комнат в каждом, кухня и кают-компания, радиостанция мощностью в триста ватт, радиомаяк и гараж, баня, два технических склада, продовольственный склад, скотный двор.

Остров Рудольфа сплошь покрыт многовековым ледяным панцирем. Полярники подготовили здесь хороший временный аэродром с запасами горючего и домик, который перевозился с места на место трактором.

Так на карте Арктики в 1936 году появилась новая большая полярная станция – самая северная в мире. Остров Рудольфа стал надёжной базой для полётов к Северному полюсу, на нём остались работать 24 человека во главе с опытным организатором Я.С. Либиным... Они отремонтировали и привели в полную готовность тракторы и вездеходы, заготовили оборудование для аэродрома, пустили электростанцию, предусмотрели всё необходимое, вплоть до мелочей.

Успех этой экспедиции – результат тщательной, кропотливой подготовки, когда были предусмотрены всякие случайности и капризы арктической природы». (Папанин, 1977).

В течение года строители под руководством Я.С. Либина сумели возвести мощную базу и две взлётно-посадочные полосы, основную – на куполе ледника и вспомогательную – на берегу, у поселка базы.



Участники экспедиции: Кренкель, Папанин, Федоров и Шишов (слева-направо) на Центральном аэродроме

Подготовка основной полюсной экспедиции

По возвращении морской экспедиции в Москву окончательно решился вопрос с начальником будущей дрейфующей станции. Кандидатура В.Ю. Визе, предполагавшаяся вначале, была окончательно отвергнута врачами по состоянию здоровья. Всплыла кандидатура Папанина, зарекомендовавшего себя строительством базы на Рудольфе. Его активно поддерживали органы НКВД, с которыми Иван Дмитриевич был связан в годы Гражданской войны и работы в Наркомате связи.

Шмидт смог отстоять кандидатуры гидробиолога П.П. Ширшова и радиста Э.Т. Кренкеля, которых хорошо знал по походам «Седова», «Сибирякова» и «Челюскина» в 1929–1934 годах. Должность геофизика Папанин зарезервировал для своего воспитанника – Е.К. Фёдорова.

Имеются сведения, что рассматривалась также кандидатура механика Н. Мехреньгина, который зимовал с Кренкелем на Северной Земле, но в дальнейшем от этой должности и соответствующей техники отказались из-за перегрузки. Решено было гидрологические станции выполнять вручную, а палатку отапливать двумя обычными керосиновыми лампами.

Основная тяжесть подготовки к высадке станции лежала на И.Д. Папанине. Это и понятно. Перед остальными тремя участниками была поставлена задача овладения в короткий срок «смежными» специальностями. Радист Кренкель должен был научиться выполнять астрономические и метеорологические наблюдения, геофизик Фёдоров – стать дублёром Кренкеля в радиосвязи, биологу Ширшову предстояло освоить специальность врача.

Папанин разделил все грузы станции на четыре группы: научная аппаратура, средства связи и источники энергии, продовольствие, жильё и одежда. Главная трудность – необходимость уложиться в малый вес, лимитированный грузоподъёмностью самолётов – десять тонн. Поэтому почти всё разрабатывалось и изготавливалось заново: радиостанция, жилая палатка, научная аппаратура, продовольственные концентраты.

Папанин начал с того, что отделился от Главсевморпути и добился самостоятельности. Свой счёт в банке, свой небольшой штат сотрудников, своё помещение. Есть в этом и положительная сторона, но несомненна и негативная: одному Папанину, без мощного и слаженного аппарата ГУСМП и Арктикснаба было трудно, а подчас и невозможно, поспеть везде, всё контролировать. Скажем, по такому пустяку, как калоши для валенок, ему пришлось съездить на завод резиновых изделий более десятка раз. А на многие, действительно серьёзные дела, времени не оставалось.

Из мемуаров Э.Т. Кренкеля:

«Требования к радиоаппаратуре были установлены на редкость жёсткими. Прежде всего вес. С учётом грузоподъёмности самолётов на всё радиохозяйство отводилось лишь 500 кг. Боже мой, сколько вещей надо было взять: мачты, оттяжки, аккумуляторы, ветряк для их зарядки, бензиновый движок, основная и запасная аппаратура, запасные части для ремонта.

В эти дни, дни больших забот и волнений, судьба снова столкнула меня с человеком, которого я хорошо узнал во время подготовки к экспедиции «Челюскина». Моим партнёром по радиодолам опять стал Н.Н. Стромиллов.

Мы встретились с ним в Ленинграде, когда уже полным ходом большой группой специалистов создавалась наша уникальная радиоаппаратура. Это дело было поручено радиолaborатории НКВД Ленинградской области. Начальником лаборатории был известный любитель-коротковолновик Л.А. Гаухман, начальником исследовательской части и главным

инженером проекта радиоаппаратуры «Дрейф» – основными руководителями работ – старшие радиотехники Н.Н. Стромиллов и А.И. Ковалёв». (Кренкель, 1973).

Штаб экспедиции помещался на третьем этаже старого Гостиного двора в Рыбном переулке. Это была маленькая комнатка, затерявшаяся среди апартаментов других учреждений.

Много времени заняло изготовление одежды. Здесь были егерское и шёлковое бельё, шерстяные и меховые чулки, огромные валенки с калошами, сапоги, высокие горные ботинки со шнуровкой, меховые рубашки, штаны и шапки, шерстяные свитера, различные рукавицы. Груды одежды, образцы тары, бинокли, ножи, оружие, фотоаппараты, посуда, керосиновые печи загромождали комнату, придавая ей вид военного лагеря.

Единодушное одобрение участников вызвала палатка. Основу её составлял лёгкий каркас из алюминиевых труб. На него надевалось три чехла: из прорезиненной ткани, шёлковый на гагачьем пуху, и из водоотталкивающего брезента. Надпись на крыше и стенке гласила: «СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути 1937 года». С торцевой стороны – серп, молот и звезда. Палатка имела размеры 375×270×200 см, в окнах небьющаяся пластмасса. Вес этого изделия завода «Каучук» – около 160 килограммов.

Треть предполагаемого груза составило продовольствие. Институт инженеров общественного питания разработал меню и технологию его изготовления. Сублимированные продукты запаивались в жестяные банки весом по 44 кг. Каждая банка – на 40 человеко/дней, то есть по 1 кг на человека в день. Если сравнить, то и сегодня, через 70 лет, набор суточных продуктов для арктических путешественников весит столько же.

Содержимое было достаточно разнообразным. Только на изготовление куриных концентратов ушло 5 тыс. кур. Забегая вперёд, скажем, что папанинцы морально не были готовы довериться этим сублиматам. Папанин, наряду с ними, загрузил в Холмогорах на самолёты говяжью и свиную туши, несколько мешков мороженой рыбы. Имелось ещё 150 кг мороженных пельменей и столько же – ромштексов. Ему казалось, что так оно надёжнее. В итоге вся эта «свежати́на» испортилась под солнечными лучами и пошла на корм лагерному псу Весёлому. А вот если бы вместо неё взяли механика с дизелем, дрейф прошёл бы гораздо успешнее и комфортнее.

Но вернёмся в 1937 год. 13 февраля Шмидта вновь вызвали к Сталину. Его сообщение слушали все члены Политбюро. По ходу заседания был решён ряд немаловажных вопросов. В частности, разрешили Отто Юльевичу возглавить лично воздушную экспедицию на полюс. Ещё интересный момент: Сталин настаивал на участии в ней лётчика Леваневского, Шмидт отверг это предложение, разъяснив, что тот готовится к трансполярному перелёту. В качестве начальника дрейфующей станции окончательно утвердили Папанина, за которого активно ратовал Чубарь. Ворошилов настоял на включении в авиационный отряд флаг-штурмана ВВС И.Т. Спирина, чему Водопьянов был очень рад (а может быть, он и подговорил Ворошилова). Вылет назначили на середину марта.

Через неделю прошла генеральная репетиция. На территории радиоцентра Главсевморпути в Тёплом стане (тогда это было ближе к Подмосковию) разбили палатку, установили ветряк и мачты, развернули радиостанцию. В течение двух дней опробовали всё хозяйство, питались сублимированными продуктами, привыкали к новой одежде. Кренкель держал связь с радиоцентром, расположенным в ста метрах, Ширшов анализировал воду из местного источника, Фёдоров определял координаты лагеря, Папанин поварил. В один из дней «зимовщиков» посетили О.Ю. Шмидт и его заместитель Г.А. Ушаков, ознакомившиеся с ходом эксперимента. После этого было дано «добро» на вылет.

В результате обсуждения с учёными Арктического института утвердили следующую программу научных работ:

- 1) комплекс метеорологических наблюдений;
- 2) сбор гидрометеорологических данных; измерение течений, температуры и химического состава воды на разных горизонтах;
- 3) измерение глубин океана по маршруту дрейфа льдины и взятие проб донного грунта;
- 4) астрономическое определение координат и ориентировки льдины;
- 5) комплекс геофизических наблюдений: магнитные и гравитационные измерения, определение электрического поля атмосферы;
- 6) гидробиологические сборы, главным образом определение количества и видового состава планктона.

На Ширшова было возложено выполнение 2-го, 3-го и 6-го пунктов программы, а на Фёдорова – остальных. На стационарных полярных станциях такой объём работ выполняли обычно 4–5 человек, но молодые учёные «СП-1» были уверены в своих силах.

Окончательно утверждённый состав воздушной экспедиции «Север» и дрейфующей станции «Северный полюс»: Шмидт – начальник экспедиции, Шевелёв – его заместитель, Водопьянов – командир воздушного отряда, Папанин – начальник станции, Кренкель, Ширшов и Фёдоров – персонал станции. Всего в экспедиции должно было участвовать 43 человека, в том числе экипажи самолётов, аэродромный персонал, журналисты и «киношники».

Подготовка велась в закрытом порядке. Было решено объявить об экспедиции только по достижении ею полюса. Однако тысячи людей неизбежно знали о ней – и те, кто трудился над снаряжением, и те, кто готовил самолёты, и многие другие. Как вспоминал Е.К. Фёдоров, порядка в соблюдении секретности не было – ни прошитых тетрадей, ни сейфов, ни охраны. Деловые бумаги не имели соответствующих грифов. Только предупреждали: об этом деле пока никому не говорите. И никто не проговорился, ничто не проникло ни в советскую, ни в зарубежную печать.



Самолет экспедиции в воздухе

Воздушная экспедиция Шмидта-Шевелёва на Северный полюс

21 марта участники экспедиции загрузили и отправили в Архангельск вагон с частью багажа, чтобы не перегружать самолёты. Домой каждый добрался только к часу ночи. А в пять утра пора было выезжать на аэродром. Улицы Москвы пустынные, но на Центральном аэродроме царил оживление.

Объявили посадку. Небольшое недоразумение: Кренкель не взял с собой паспорт, считая, что на полюсе он не пригодится. И даже после вмешательства Шмидта вопрос с трудом решили.

Летели, низко прижатые облаками, часто попадая в мокрый снег. Первая посадка – на большом поле возле села Холмогоры, родины Ломоносова (Архангельск не принимал по погоде). Здесь самолёты «переобули», поставили на лыжи. Пока проводили эту операцию, погода и тут испортилась.

Слово И.Д. Папанину:

«До Архангельска мы в этот день не добрались. Оказалось, там сильно тает, и мы нашли приют в Холмогорах, в которых и не рассчитывали побывать... На нас смотрели с любопытством. Конечно же, все узнали Шмидта, Водопьянова, Молокова. Примчался на газике секретарь райкома партии: шутка ли, сам Шмидт в районе появился!»

В Холмогорах прожили мы пять дней. Северяне – милые, гостеприимные люди, но нет ничего хуже, чем ожидание». (Папанин, 1977).

Только через неделю удалось перелететь в Нарьян-Мар. Здесь на реке Печоре ещё держался прочный лёд. Жили в школе, где просидели ещё две недели.

Экспедиция шла на четырёх тяжёлых машинах ТБ-3 (АНТ-6), которые вели М.В. Водопьянов, А.Д. Алексеев, И.П. Мазурук и В.С. Молоков. Кроме того, был ещё средний самолёт для разведки – ТБ-2 с пилотом Головиным и лёгкий самолёт Р-5 с пилотом Крузе. Всего в состав экспедиции вошло 44 человека. Помимо экипажей и четырёх папанинцев, здесь были начальник Главсевморпути Шмидт – руководитель экспедиции, начальник Управления полярной авиации Шевелёв, парторг Домагаров, кинооператор Трояновский, спецкоры газет «Правда» и «Известия» Бротман и Виленский, а также несколько представителей авиазавода и изготовителей аппаратуры.

Один из первых Героев Советского Союза, участник спасения челюскинцев М.С. Бабушкин являлся начальником оперативного отдела Управления полярной авиации Главсевморпути. Естественно, он отошёл от практической лётной работы, но активно занимался подготовкой материальной части предстоящей воздушной экспедиции на Северный полюс. Бабушкин мечтал об участии в этой экспедиции, совершил около двадцати тренировочных полётов на самолёте АНТ-6, из них пять самостоятельных. Однако операция по удалению желчного пузыря едва не поставила крест на его планах. Выручил М.В. Водопьянов, коллега по челюскинской эпопее: он предложил Михаилу Сергеевичу войти к нему в экипаж вторым пилотом. Так старейшина русской полярной авиации оказался в полюсной экспедиции.

Из воспоминаний М.С. Бабушкина:

«Как-то неожиданно, сразу ворвались в дельту Печоры. Перед нами открывается множество небольших заливов, рукавов, островков. Они простираются широкой полосой на север. Видны постройки Нарьян-Мара. Где же аэродром?»

Возле города, в маленьком проливе, стоят два самолёта. Один из них оранжево-синий – Павла Головина. Но почему нет посадочного знака?»

Летим над городом. В стороне, на главном русле реки, видна небольшая группа людей. Дымовые костры. Ага, вот и знак посадки!

Нас решили встретить на самом широком месте реки. Ну и аэродром! Простор, красота! Тут можно сразу и взлетать, и садиться – места хватит.

Идём на посадку. Ветер свежий. Уже коснулись снега. Самолёт скользит на лыжах. Водопьянов разворачивается. Ветер шаловливо поддувает под правое крыло, как бы приветствуя нас. Но «приветствие» оказалось довольно коварным: самолёт кренится на левое крыло. Всё это происходит молниеносно. Водопьянов успевает убрать газ, и самолёт выравнивается. Подруливаем к стартовой линии.

Вслед за нами садятся остальные машины. Воздушная эскадра выстраивается в стройный ряд. Представители местных организаций радужно приветствуют участников экспедиции. Экипажи готовят самолёты к ночёвке, укрепляют машины верёвками, чтобы ветер не опрокинул их. Нам подают лошадей, и мы едем в город.

Руководители советских и партийных организаций Нарьян-Мара несколько переусердствовали в гостеприимстве: печи в отведённых нам помещениях так жарко натоплены, что дышать нечем; всю ночь спали при открытых форточках, накрывшись простынями. На другой день уже с утра мы готовились к следующему этапу полёта. Но подвела погода. Пришлось просидеть в Нарьян-Маре с 30 марта по 12 апреля». (Бабушкин, 2005).

За время пребывания в Нарьян-Маре экипажи проверили всю материальную часть. Члены экспедиции хорошо отдохнули перед следующим этапом до Земли Франца-Иосифа. На 12 апреля метеорологи обещали удовлетворительные условия. С 3 часов ночи начали подготовку самолётов, но первым выпустили Головина для разведки погоды.

В 7 часов утра Шмидт отдал распоряжение о вылете. Температура ноль градусов, снег только что выпал, он очень влажный и липкий. Пять раз головной самолет Водопьянова выруливал на старт, но всё было бесполезно. Однако приближался тёплый фронт, и лётчики ожидали дальнейшего ухудшения погоды. Приняли решение: слить по две тонны горючего с самолёта и лететь до полярной станции Маточкин Шар, пополнить там запасы горючего и продолжить полёт на остров Рудольфа.

Водопьянов взлетел только со второй попытки, вслед за ним поднялись Молоков и Мазурук. А вот самолёт Алексеева никак не мог оторваться. Чтобы не расходовать горючее, решили не ожидать его и лететь на Маточкин Шар, а Алексееву – догонять. Достигнув Новой Земли, эскадра пошла на север вдоль её восточного побережья, пользуясь ясной погодой. В 15.00 часов перед ней открылась поверхность замёрзшего пролива Маточкин Шар. Аэродром оказался чудесным, с выложенным посадочным знаком. Посадку совершили благополучно, а вскоре прибыл и Алексеев.

На Маточкином Шаре воздушная экспедиция отметила третью годовщину спасения челюскинцев. За обедом вспомнили о походе корабля, о его гибели в Чукотском море. Выступили Шмидт, Водопьянов, Молоков, Слепнёв. Полярная станция имела статус комсомольской. Её молодой персонал с огромным вниманием слушал рассказы лётчиков о незабываемых днях челюскинской эпопеи.

На следующий день начался буран. Вокруг станции кипело, как в котле. Шевелёв и Слепнёв решили проверить, как закреплены машины. Одевшись, вышли из дома. Закрепив трос на крыльце, двинулись в сторону аэродрома. Пройдя несколько десятков метров, наткнулись на самолёт. Осмотрев его, перешли к следующей машине. Пробродив почти час и убедившись, что всё в порядке, вернулись на станцию. В дальнейшем решили установить непрерывное дежурство у самолётов. Только к полудню 18 апреля ветер стал стихать, механики прогрели моторы, и в 19 часов удалось подняться в воздух.

На острове Рудольфа погода оказалась хорошей, полоса на куполе ледника отлично подготовлена и обозначена, посадка прошла успешно. Добравшись на тракторных санях до посёлка у подножья ледника, члены экспедиции смогли убедиться, как много сделано к их прилёту. За несколько месяцев были построены авиабаза, радиоцентр, радиомаяк, несколько жилых домов.

Разместились хотя и тесновато, но с удобствами. Через несколько дней все самолёты были проверены, можно лететь на полюс. Однако и здесь погода показала себя.

Для точного ведения самолётов к полюсу флаг-штурман И.Т. Спирин осуществил проверку работы радиомаяка и пеленгатора в северном и южном направлениях. Для этого он отъехал на собачьей упряжке на 15 км к северу от базы и развернул радиостанцию. Сигналы поступали отчётливо. Чтобы обследовать южную зону, вызвали лёгкий самолёт У-2 из бухты Тихой. 28 апреля Спирин, радист С. Иванов и геофизик Е. Фёдоров вылетели на нём в южном направлении. Контрольный срок был определён в пять часов, но самолёт не вернулся и через десять. Срочно снарядили собачью упряжку и двое полярников выехали на поиски.

Спирин с товарищами появились только через два дня. Вот что он рассказал руководству экспедиции:

«Летели мы хорошо. Погода была великолепная. Прилетели к намеченному пункту. Оказалось, садиться там нельзя: лёд взломан, полыньи. Пришлось вернуться немного назад. Выбрали место примерно в 70 км от острова Рудольфа. Солнце уже было закрыто высокими тонкими слоистыми облаками, свет рассеивался, и эта площадка сверху казалась вполне пригодной для посадки. Но, когда садились, у меня даже сердце «ёкнуло»: куда же, думаю, мы попали? Кругом такие заснеженные торосы, что чуть их крылом не задеваешь...

Сначала решили наладить связь, сообщить по радио, где мы сидим, объяснить, что место посадки пришлось изменить. Затем проверим работу радиомаяка и начнём выбираться. С радиосвязью – полная беда: мы вас слышим, а Рудольф нас не слышит. Бились, бились – ничего не получается. Станция работает, всё исправно, а волны не проходят». (Бабушкин, 2005).

Проделав все необходимые работы по определению зоны луча радиомаяка и набив кровавые мозоли от кручения моторчика рации вручную, решили возвращаться обратно. Но двигатель самолёта к этому времени застыл и не запускался. Пока наладили резиновый амортизатор и закрепили его за большой торос, испортилась погода, началась пурга. Пришлось потихоньку прогревать мотор и ждать, когда утихнет ветер. Поскольку вылетали с базы на несколько часов, продуктов, спальников и палатку с собой не взяли. Пришлось бегать вокруг самолёта для согрева.

Наконец погода установилась. Несколько часов отдирали корку льда с фюзеляжа и крыльев, затем приступили к взлёту. Первая попытка не удалась: самолёт оторвался, перескочил торос и снова плюхнулся на лёд. Как уцелела машина, удивительно. Пришлось вытаскивать её втроём из торосов. И для облегчения выбросить аккумуляторы весом до 50 кг. Кое-как взлетели и вскоре были на Рудольфе.

Синоптик Б.Л. Дзержевский предельно осторожничал и ежедневно запрещал вылеты. 5 мая разведчик П.Г. Головин на двухмоторном АНТ – 2 всё-таки слетал на полюс. Это было серьёзное достижение по тому времени. Только американец Бэрд на самолёте, норвежец Амундсен и итальянец Нобиле на дирижаблях проделали это до него. Головин доложил, что в районе полюса много больших ровных ледяных полей, годных для посадки тяжёлых самолётов.

21 мая вылетел самолёт Водопьянова с четвёркой папанинцев и руководством экспедиции. Остальные самолёты должны были стартовать позднее.

Вспоминает Э.Т. Кренкель:

«Первым идет к полюсу флагманский самолёт «Н-170» М.В. Водопьянова, второй пилот Бабушкин. На нём летим мы четверо, Шмидт, флаг-штурман экспедиции И.Т. Спирин. Ему и Жене Фёдорову, с их астрономическими инструментами, предстоит отыскать среди снега и льда полюс и привести машину к этой заветной точке.

Погода отличная. Пятый час утра по московскому времени. Сняты чехлы. Механики дают полные обороты, проверяя моторы. За самолётами мириадами алмазов вздымается снежная пыль.

Водопьянов и Бабушкин уже на своих местах. В «Моссельпроме» – так называют носовую часть самолёта – хозяйничает Спирин. Рысью оббегаем провожающих, тычась друг в друга мокрыми носами для поцелуя». (Кренкель, 1973).

Пройдя полюс, Водопьянов нашёл подходящую льдину примерно в 20-ти километрах дальше. Из воспоминаний М.С. Бабушкина:

«Вдруг из штурманской кабины к нам, согнувшись, пробирается Спирин. Лицо радостное, глаза блестят. Подошёл и таким ласковым полушёпотом говорит мне:

– Под нами полюс, полюс под нами...

Я, конечно, сразу же посмотрел в окно. «Нет, – думаю, – никакого полюса. Облачность сплошная». Покачал головой.

– А что же тебе, столб, что ли, поставить?! – рассердился Спирин. Водопьянов услышал нас и закричал:

– Полюс! Давайте скорее садиться!..

Шмидт вступает в наш разговор.

– Подождём садиться. Я знаю, что вы хорошо, безупречно определяетесь, – сказал он, обращаясь к Спирину. – Пилоты вы хорошие, штурманы отличные, но я тоже кое-что понимаю в математике и знаю, что можно ошибиться в расчётах – тогда на весь мир скандал получится. Лучше перелететь через полюс, чем не долететь.

Через десять минут даётся команда о посадке. Водопьянов разворачивается на 180 градусов, и машина погружается в облачность. Все напряжённо ждут, когда начнёт проясняться. Водопьянов, сидя за штурвалом, сосредоточенно следит за приборами.

Вот появляются чёрные пятна. Разводья, трещины. Вода? Становится всё светлее. Высота 600 метров. Облака кончились. Под нами безбрежное пространство льда, испещрённого морщинами, изрезанного трещинами и разводьями. Лёд массивный, хотя весь в мельчайших складках. Так вот каков он, Северный полюс!». (Бабушкин, 2005).

Слово Е.К. Фёдорову:

«Лыжи коснулись поверхности. Безжим, резко накренься и вздрагивая на неровностях. Сзади раздаётся хлопок парашюта. Он надулся и тормозит самолёт – это изобретение Водопьянова. Вот и стали. Всё в порядке. Цель достигнута. Путь сюда из Москвы занял 65 дней. Механики открывают люк в полу и выбрасывают лёгкую алюминиевую лесенку. Трояновский с камерой в руке – «Я не в счёт» – скатывается вниз. Шмидт и все мы торопливо сходим на лёд.

Кто-то выносит и втыкает в снег шест с флагом. Бутылка коньяка разлита в 13 кружек. Всем по глотку. «Ура!». (Фёдоров, 1979).

К сожалению, при посадке сгорела обмотка умформера, самолётная радиостанция вышла из строя. А у Кренкеля за период долгого ожидания на Рудольфе сели на морозе аккумуляторы.

Из-за неопределённости сроков вылета их не подзаряжали. Таким образом, обе рации молчали, и нельзя было передать радиограмму о достижении цели.

Вот как описывает Э.Т. Кренкель посадку на Северном полюсе:

«Спускаемся ниже. Нырём в облака. Меркнет солнце. Освещение становится серым, скучным. Посадка уже близка. И в эти минуты... вдруг едкий запах горелой резины – и, судя по запаху, немалый. Ох, какой это был неприятный запах...

А самолёт всё ниже и ниже. На высоте 500 м выходим из облаков.

Отчётливо видны большие поля, гряды торосов и неширокие трещины. Водопьянов осмотрительно выбирает наиболее благоприятное место, делает несколько кругов. Круги заканчиваются виражом, от которого дух захватывает. Круто вертанул Водопьянов! Моторы сбавляют обороты. Бабушкин дёргает за трос, протянувшийся к хвосту. С хлопком раскрывается тормозной парашют... Тогда применение парашюта при торможении было стопроцентной новинкой. Пробегав 240 шагов, самолёт стал. Мы на полюсе...

Механики закрыли моторы чехлами. Началась разгрузка, а я поспешил на помощь к Симе Иванову, который потрошил свою радиостанцию. Запахом горелой резины в самолёте угостил нас именно он. Сима торопится, и его легко понять. Последнее радио ушло с самолёта в то время, когда мы кружили над полюсом и сообщили, что идём на посадку. И вот в самый неподходящий момент передача оборвалась на полуслове. Легко понять, какие умозаключения делали на острове Рудольфа.

– Что у тебя, Сима?

– Плохо дело, сгорел умформер!

– Отремонтировать можно?

– Нет...

Вопрос излишний: где уж тут ремонтировать обмотку, которая состоит из сотен метров провода, втиснутого заводом в пазы якоря. К сожалению, не удалось из-за веса полностью захватить мою радиостанцию. С нами прибыла только аппаратура, необходимая для пуска станции и минимальной её работы. Привезли всего лишь один комплект аккумуляторов, да небольшой бензиновый двигатель. Ни ветряного двигателя, ни велосипеда с динамомашиной для аварийного питания у нас нет». (Кренкель, 1973).

Запустили бензиновый движок и поставили аккумуляторы на подзарядку, на что потребовалось несколько часов. За это время установили палатки, метеобудку и приготовили обед. Наконец Кренкель смог выйти в эфир и передать первую радиограмму о благополучной посадке. В ответ сразу же поступило приветствие за подписью всех членов Политбюро.

Из воспоминаний И.Д. Папанина:

«Свою обжитую под Москвой палатку мы ещё не установили. Она была на острове Рудольфа. Мы ждали самолёты как манну небесную: время шло, а оборудование доставлено только частично, надо выполнять план работ – приборов нет. В Москве, увидев план научных исследований, обладавший редкой трудоспособностью Отто Юльевич Шмидт усомнился:

– Тут работы на десятерых!

Но всё-таки написал: «Утверждаю». И тут ещё – задержка с аппаратурой.

Прошло 22-е, 23-е, 24-е. Водопьянов занервничал:

– Отто Юльевич, дайте команду им вылететь, а то мне, чувствую, придётся лететь туда и вести караван самому». (Папанин, 1977).

Остальные самолёты экспедиции, вылетевшие вслед за Водопьяновым, не смогли точно выйти на цель – сказывалось слабое приборное оснащение того времени, несовершенство мето-

дов навигации. Только Молоков вскоре нашёл нужную льдину и сел в лагере. Спустя несколько дней прилетел Алексеев и только через две недели – Мазурук. Его самолёт, вначале считавшийся резервным, был «раскулачен» ещё на Рудольфе, а в экипаже отсутствовал радист.

Из воспоминаний М.С. Бабушкина:

«Когда Мазурук сел на льдину в стороне от нас, Водопьянов очень болезненно это переживал. Скажу прямо: из всех нас Водопьянов особенно волновался в часы, когда отсутствовала связь с задержавшимся Мазуруком. Он уже поговаривал о том, что надо лететь, искать Мазурука, спасать. Он места себе не находил. И если бы не Отто Юльевич, который спокойно доказывал, что Арктика требует терпения и не допускает никакой поспешности, Водопьянов, вероятно, уже сорвался бы и полетел, забыв о себе и думая лишь о затерявшемся, по его мнению, во льдах товарище.

Кое-как нам удалось уговорить Водопьянова, что пока нет никаких оснований тревожиться: Мазурук – отличный командир, связь должна наладиться, вероятно, волны не проходят. И действительно, связь с Мазуруком вскоре была установлена». (Бабушкин, 2005).

6 июня состоялось торжественное открытие станции, и самолёты улетели на Рудольф. Папанинцы остались вчетвером и начали работу по полной научной программе.



Палатка научной станции «СП-1»

Дрейф научной станции «СП-1»

Приведём дневниковые записи участников дрейфа, которые наиболее полно и объективно отражают действительность.

«Кренкель, 7 июня. 6 июня улетели доставившие нас самолёты, а 7-го уже полным ходом шла работа. Начали мы с самого тяжёлого – принялись мерить Ледовитый океан, определяя его глубину и температуру воды на разных уровнях...

Для установки лебёдки Папанин и Шириов выстроили специальное сооружение из досок. Наконец приготовления окончены. Груз, шуп и батометр скрылись в воде. Побежали стрелки счётчика. Быстро, слой за слоем, сматывался тросик.

От том, на какую глубину предстоит нырнуть приборам, можно только гадать. Шириов из осторожности отрегулировал тормоз так, чтобы скорость спуска не оказалась чрезмерной. Трос бежал вниз, а мы, как приклеенные, стояли подле лебёдки. Интересно! Продолжался спуск не много, не мало – два часа сорок минут. Приборы достигли глубины 4290 метров! На сердце у Петра Петровича сразу же полегло. Он очень боялся, что пяти тысяч метров троса может не хватить. На этом интересное и закончилось. Спуск был самодействующим процессом – на нас работала сила тяжести. Иное дело подъём. Тут никаких сил, кроме наших мышц, не существовало. Я глубоко убеждён, что если бы древние искали для каторжников работу потяжелее, то выкручивание гидрологической лебёдки оказалось бы вне конкуренции.

Папанин, 19 июня. Необычайно напряженный день. Всю ночь напролёт Эрнст дежурил на радио, следил за полётом Чкалова. В пять часов утра Теодорыч зашёл в палатку и сказал: – Чкалов находится на полпути между Рудольфом и полюсом. С борта самолёта передал: «Идём по 58-му меридиану к полюсу. Справа – циклон. Слева – ровный облачный слой».

Через некоторое время мы услышали какой-то гул... Самолёт Чкалова?! Женья выскочил на улицу – ничего нет! Но тут же он прибежал обратно и кричит мне через дверь:

– Да, это Чкалов, но самолёта не видно, сплошная облачность! Мотор слышу отлично...

Это было в пять часов пятьдесят минут утра.

Папанин, 24 июня. Запуржило, склады и палатки оказались под толстым слоем снега...

Слепые: сначала палкой пробиваем снег – нет ли трещины, и только после этого делаем следующий шаг. Я неумолим, требую соблюдать это правило неукоснительно.

Кренкель, 30 июня. Проблемы продовольствия приносили нам ощутимые сюрпризы. Первый урон мы потерпели, когда сдались изготовленные ещё в Москве 150 кг пельменей. Уже в Холмогорах стало ясно – их надо выбрасывать. Заменяли телячьей и свиной тушами. Затем, едва мы долетели до полюса, прокисли 50 кг ромштексов. Попытка их съесть вызвала дружный протест всей четвёрки. Душа и желудок не принимали.

Экономный Папанин был вынужден пойти навстречу пожеланиям трудящихся, и порционная пища была передана в пользу пса Весёлого. Ромштексы воняли отменно. Весёлый хватал их зубами и долго размахивал ими перед тем, как съесть. Умная собака соображала, что такую пищу перед употреблением необходимо проветривать.

Стремясь уберечь телятину и свинину, взятые в Холмогорах, Папанин выдолбил в торосе «ледник» для мяса. В других условиях этого оказалось бы вполне достаточно. Но на полюсе, с высокой круглосуточной солнечной радиацией, папанинский ледник подкачал.

Под воздействием солнечных лучей, проникавших сквозь стены холодильника, мясо нагрелось. Очень скоро наши мясные запасы перешли в ту же категорию собачьего корма.

Фёдоров, 12 июля. *Целый день выводили на снегу громадный жёлтый круг, чтобы сделать более заметным наш лагерь с самолёта Громова. По пояс проваливаясь в жидком снегу, тащили на нарте бидон с краской, усердно разбрызгивали её вениками. Однако условия погоды в нашем районе помешали самолёту завернуть сюда. С глубоким удовлетворением узнали о завоевании экипажем Громова двух мировых рекордов для нашей страны.*

Папанин, 19 июля. *Экспедиционный запас спирта остался на острове Рудольфа, мы забыли захватить его с собой. Пётр Петрович предложил оригинальный способ разрешить проблему получения спирта для фиксирования экспонатов по гидробиологии – перегонять коньяк в спирт.*

Мне пришлось срочно соорудить «самогонный аппарат», и Петрович стал заниматься делом, возможным только на дрейфующей льдине: уничтожать коньяк; из литра коньяка получается 500 г чистого спирта. Если бы кто-либо застал его за таким занятием на Большой Земле, то наверняка признал бы сумасшедшим.

Папанин, 21 июля. *Устроили себе выходной – два месяца жизни на льдине. Выходной был у нас понятием относительным: пищу готовить надо, снимать показания с приборов – надо, передать метеоданные – надо, смотреть за льдиной – надо. Просто в честь выходного чуть позже вылезли из спальных мешков. Слушали пластинки, большие всего – Леонида Утёсова, а вечером с Рудольфа нам читали газеты. Отступил я от железного правила ничего не откладывать на завтра, – не стал в тот день ремонтировать анемограф, выведенный ветром из строя. Плохой из меня кладовщик: откупорил бидон с сахаром, – а там конфеты «Мишка». Кондитеры решили устроить нам сюрприз: вместо сахара ровно 150 «Мишек».*

Кренкель, 29 июля. *Солнце щедро бросало на льдину свои лучи, что не оставалось без последствий. Любая бумажка, самая маленькая щепка, упавшая на лёд, глубоко, сантиметров на 20, втаивала в него. Валялась около палатки обёртка от плитки шоколада – теперь на этом месте глубокая дыра, куда и ногу можно засунуть.*

В связи с летом и занятия у нас были летние. Ходили в одних фуфайках (по местной погоде ситуация не из частых). Шишов спустил в большую лужу байдарку, Папанин в ту же лужу – надувной резиновый клиппербот. Корабли пошли по внутренним морям и озёрам нашей льдины, взяв курс на базы. Обследование мореходами этих баз показало, что они высятся буквально на островах.

Фёдоров, 10 августа. *Сильная пурга. Прекратил гравитационные наблюдения. У Ивана Дмитриевича чуть не взорвался примус. Сложил обе палатки – обсерватории. Ветром унесло клиппербот. Трос опущенных в воду гидрологических приборов в связи с быстрым ходом льдины сильно отклонился и врезался в лёд.*

Папанин, 12 августа. *Чёртовой силы ветер, мокрый снег. Батометры по-прежнему в плену. Петрович рвёт и мечет: надо делать новые замеры, а тут ещё со старыми не всё в порядке. Льдина осатанела: 16 миль за сутки – и всё на юг.*

Фёдоров, 20 августа. *В последнее время наша деятельность целиком подчиняется задаче спасения Леваневского. Ведутся лишь самые необходимые научные наблюдения и радиовахты. Остальное время упорно работаем на аэродроме, расчищаем площадки на случай*

посадки самолётов на нашей станции. Старые площадки сильно испорчены, везде ямы, бугры. Мы уже приготовили две полосы для посадки самолётов.

Папанин, 24 августа. После обеда мы втроём, забрав флажки, отправились искать новую площадку для аэродрома. Прошли большое расстояние взад и вперёд по льдине: то много луз, то не хватает минимальной площадки для пробега самолётов, то слишком большие торосы, для расчистки которых потребуется не один день. Словом, подходящего места не нашли.

Спустя шесть часов, вернулись в лагерь, взяли с собой инструменты и снова ушли на старый аэродром, очищать поле. Здесь мы работали до позднего вечера, большие не хватило сил, пешины вываливаются из рук. Трудно даже передать, как мы все устали; медленно брели к своей палатке.

Кренкель, 5 сентября. Сентябрь принёс нам перемены. На полюсе началась зима. Термометр стал показывать мороз, причём не только снаружи, но и на полу палатки. Мы приступили к переходу на зимние квартиры.

Кухонная палатка позволила Шишову вести его мокрые, холодные работы по гидрологии в условиях сравнительно удовлетворительных, но, уступив Пете площадь кухонных уголков, пришлось временно разместить наше кухонное хозяйство в совсем крохотной палатке. Когда наступало время обеда, мы еле-еле в эту палатку втискивались.

Фёдоров, 11 сентября. Иван Дмитриевич, Петя и я заканчивали кухню. Настлали переплёт крыши, вморозив доски в ледяные стены, покрыли его парусиной, притянув её края к замороженным в стенке петлям. Сшили парусину крыши с палаткой и тамбуром. Кухня получилась замечательная, просторная, удобная. Вчера Иван Дмитриевич закончил внутреннее оборудование. В углу пристроил верстачок, разложил инструменты, наделал полок, крючков, развесил кастрюли. Ну, прямо красота.

Папанин, 20 сентября. После обеда Женя ушёл в свою обсерваторию, а я – на базу № 2. Достал бидон с одеждой и бельём, так как все решили умыться и переодеться: завтра мы отмечаем четырёхмесячный юбилей нашего пребывания на дрейфующей станции «Северный полюс».

Вечером я побрился, нагрел чайник с водой, разделся под «малое декольте», как говорит Кренкель, и умылся. Петрович сливал мне воду. Хотя сегодня на дворе 20 градусов мороза, приходилось терпеть: по случаю праздника мы твёрдо решили умыться, преодолевая все неприятности и страдания, которые связаны с умыванием на морозе.

Кренкель, 25 сентября. На сентябрьском морозе мы колдуем над новым источником тока, осваиваем новую технику, заставившую меня вспомнить про «солдат-мотор». Наша динамомашина имеет ручной и ножной приводы. Поковырявшись, пришли к выводу, что лучше крутить руками. Педали для ног сняли, поставили ручки, и тут же, случайно, организовалась артель из четырёх корреспондентов Северного полюса под вывеской «Личный труд». Всё на самообслуживании. Сами пишем, сами крутим динамо, сами передаём. Пробным камнем явилась статья Папанина «Сто дней» – тысяча двести слов. Три двигателя непрерывно сменяли друг друга, и статья была передана по назначению.

Фёдоров, 13 октября. Сейчас морозы доходят до 26 градусов, но внутри палатки температура держится около плюс 10 градусов за счёт одной керосиновой лампы. Тепловым изолятором служат два пуховых стёганных чехла, помещающиеся между наружным брезентом и

внутренним парусиновым чехлом. Все оболочки крепко зашнурованы, но достаточно нескольких взмахов ножа, чтобы их освободить. На полу поверх прорезиненной материи и фанеры лежат олени шкуры. Тепло и уютно.

Почти всё внутреннее пространство занято. В палатке размещаются четыре койки, радиостанция с аккумулятором, похожая на буфет гидрохимическая лаборатория, метеоприборы, с потолка свисает изобретённая Иваном Дмитриевичем двухместная лампа, дающая яркий свет и тепло. Ходить нельзя. Следует осторожно, изгибаясь, пролезть между препятствиями, раздвигая головой висящие для просушки чулки, рукавицы и т. п. Это доставляет массу весёлых моментов. Конечно, можно прожить и в ледяной хижине, и в простой палатке. Однако наш тёплый уютный дом позволяет хорошо отдохнуть, сберечь силы для работы.

Кренкель, 16 октября. Ещё недавно великанские размеры валенок, засунутых к тому же в глубочайшие калоши, казались нам смешным недоразумением. Нет, теперь уже никому не было смешно. Валяные гиганты завоевали полное признание. Ноги, одетые в меховые чулки, легко проходили в эти богатырские снаряды, обретая там долгожданное тепло.

На должной высоте оказались и другие детали нашего зимнего туалета. Очень удобны рубашки из пыжика и штаны из нерпичьих шкур. Превосходны мешки из волчьих шкур, в которых мы спим. Пол жилой палатки, в результате подготовки к зиме, тоже стал меховым. Мы устлали его шкурами оленей. После работы приятно посидеть или полежать на мягком, плотном меху.

Папанин, 21 октября. С утра стали вторично осматривать нашего работягу – ветряк. Неужели всё-таки поломались зубья на малой оси или большой шестерне? Если на малой, то ещё полбеды, так как на запасной динамо-машине имеется подобная же шестерня и мы сможем произвести замену.

Наступил напряжённый момент. Установили стремянку. Эрнст забрался наверх, стал снимать кожух, чтобы осмотреть шестерни. Наконец открыл и кричит: «Шестерни целы!». Сразу стало легче на душе. Хотя позади уже значительная часть нашего дрейфа, было бы крайне тяжело, если бы ветряк вышел из строя: тогда мы очутились бы на голодном радиопайке, не смогли бы посылать сообщения в прессу, личные телеграммы. Правда, у нас есть ручная динамо-машина, но ею много не накрутишь.

Кренкель, 2 ноября. Наша палатка похожа на кулич, обильно покрытый глазурью. Одиноко торчит одна изюминка – чёрный изолятор антенны. Тамбур плотно застёгнут тройной дверью-фартуком... Среди необъятных просторов Арктики мы топчемся на трёх квадратных метрах. Это всё, что осталось после размещения вещей. Мы не ощущаем ни запаха керосина, ни запаха сырых оленьих шкур. Давно уже привыкли к оленьей шерсти. Наш доктор Шишов уверял нас, что проглоченный волос может вызвать аппендицит. После этого стали из супа вылавливать большие куски шерсти, не обращая внимания на мелочь.

Фёдоров, 19 ноября. В последние дни много беспокойства доставило гидрологическое хозяйство. 13-го числа Петя начал делать гидрологическую станцию до глубины 1000 метров. Сделал. После этого стал опускать груз для измерения глубины. Понемногу усиливался ветер, и дрейф ускорялся. Прошлая глубина была всего 2400 метров, поэтому Петя пустил лебёдку медленным ходом, каждую минуту рассчитывая встретить дно. Оттянутый дрейфом трос тёрся о стенку трёхметрового колодца, ставшего теперь очень узким. Несколько раз застревал.

В промежутках между своими наблюдениями я заглядывал к Пете в палатку. При тусклом свете коптящей «летучей мыши», согнувшись у отверстия, Петя мёрз, следя за медленно идущим вниз тросом. Неторопливо взмахивая ручками, крутился барабан лебёдки. Иван Дмитриевич и Эрнст ждали, когда можно будет приступить к подъёму.

Ждали долго – с вечера 13-го до утра 14 ноября. Тросик постоянно застревал – ни вперёд, ни назад. К 12 часам Петя, отчаявшись, остановил спуск, вытравив 3200 метров. Глубина здесь, очевидно, большие. Иван Дмитриевич и Эрнст пошли отдыхать. Я продолжал наблюдения. В 15 часов пошли выручать Петю, который совершенно измучился, перемазавшись в масле и саже, имел совсем жалкий вид. Начали поднимать приборы, и к 19 часам осталось 550 метров. Тут очередной сросток троса окончательно застрял – вмёрз в лёд. Приборы так и не подняли.

Папанин, 2 декабря. *Всё-таки полярная ночь отражается на нашем самочувствии, аппетите и сне. Сейчас мы меньше едим и хуже спим, чем в летнее время, когда было незаходящее солнце полярного дня. Это очень заметно, хотя и существует мнение, что полярная ночь не влияет на человека. Теперь с удовольствием, с аппетитом едим лишь один раз в день во время обеда, а по утрам и вечерам – очень мало.*

Начинает основательно прижимать к берегам Гренландии. Держим всё необходимое наготове на случай большого сжатия; оно не захватит нас врасплох: мы сумеем спасти и сохранить всё то основное, что требуется для нашей работы и жизни на льду.

Кренкель, 12 декабря. *Сегодня наш посёлок претерпел существенные изменения, став поселением ещё более необычным. Все его жители, уснув рядовыми гражданами, проснулись народными депутатами. В этот день наша четвёрка, в разных концах Советского Союза, была избрана в Верховный Совет СССР*

Фёдоров, 15 декабря. *Когда до мыса Северо-Восточного оставалось около 30 миль – при нынешней скорости дрейфа 5–6 суток пути, – наша льдина резко отвернула на восток – северо-восток и, пересекая границу Северного Ледовитого и Атлантического океанов, вышла в Гренландское море.*

Кренкель, 21 декабря. *Направо от входа в наш дом – стол радиостанции. Внизу аккумуляторы, инструменты. Налево от входа на стене висит ящик, гордо именуемый буфетом. На полу – ящики Шишова с пробами воды. На них несколько прокопчённых кастрюль с нехитрым обедом. Тут же примостились хронометры. Продольные стены до конца заняты двухъярусными койками.*

В ногах Шишова на верёвочке подвешен потрёпанный портфельчик. Смотрим на него с уважением. Здесь хранятся тайны Северного полюса.

Это – осуществление мечты человечества. Для нас – это полгода напряжённой жизни, многие часы тяжёлой физической работы. Лучше потерять голову, чем этот старенький портфельчик.

Папанин, 30 декабря. *По правде говоря, мы устали. Это стало чувствоваться во всём: и в отношениях друг к другу, и в работе. Возможно, что на Новый год мы устроим обязательный для всех выходной день и ничего делать не станем. Это будет наш первый день отдыха за всё время дрейфа.*

Кренкель, 31 декабря. За час до Нового года меня разбудил Папанин. Женя и Петя ушли крепить гидрологическую палатку, так как разгулявшийся южный ветер не сулил ничего доброго.

– Давай, Теодорыч, наводит красоту!

Очень не хотелось вылезать из мешка, но, чтобы встретить Новый год вымытыми и побритыми, пришлось поторопиться. Вот я и стал на четвереньки, а Папанин кромсал на затылке мои космы. Остриженный, я побрился, вымыл голову, лицо и шею (приблизительно, конечно). Затем подошли Фёдоров и Шишов. Включил приёмник. Услышали бой часов, а затем, передав новогоднее метео, сели пировать. Тяжёлые, как свинец, лепёшки на соде, приправленные паюсной икрой, картофельное пюре с охотничьими сосисками и кофе с остатками сухого торта – таков был наш шикарный новогодний стол.

Папанин, 5 января 1938 года. Ночь прошла в шумах и свисте ветра. Непрерывно метёт пурга. Ветряк даже перестал работать – так сильны порывы ветра. Опять заносит вход в палатку. Вокруг нас и так темно, а во время пурги вообще ничего не видно; ходить можно, только цепляясь за верёвку, либо взявшись за руки вдвоём или троём. В одиночку во время пурги мы не ходим.

Я охрип и решил не выходить на улицу, но спустя полчаса увидел, что снежные сугробы уже на уровне крыши. Пришлось вылезти с лопатой и очищать вход. Хорошо, что у нас есть малицы: они выручают во время мороза и пурги.

Фёдоров, 13 января. Сегодня опять задул ветер с норд-норд-веста. Сильный ветер...

Нас совсем занесло. Крыша палатки сравнялась с уровнем снега. Заходить в дом приходится через лаз, как в нору.

Появился и быстро нарастает день, вернее, сумерки, – солнце ещё над горизонтом. Неудивительно. Мы съезжаем к югу за сутки около 10 миль. А солнце прибавляет полуденную высоту на 7 минут. Для нас же получается более четверти градуса в сутки.

Папанин, 15 января. Перед сном мы развесили рубахи и меховые сапоги на верёвках у лампы. Это единственная возможность немного высушить промокшие меха. Однако сушить одежду и обувь надо с большой осторожностью: необходимо следить, чтобы ни одна капля воды не попала на ламповое стекло.

Кренкель, 21 января. Давление стало катастрофически низким. И хотя погода была тихая и пасмурная, мы поняли, что неприятности не заставят себя долго ждать. Так и произошло. Утром за завтраком похвалили льдину и, словно в ответ на эту похвалу, на востоке раздалось грозное рычание. Рёв то нарастал, то спадал, напоминая шум большого города или сильного прибоя. Такого грозного сжатия у нас ещё не было. Оно продолжалось до двух часов дня, а потом наступил полный штиль.

Разошлась наша старая знакомая – осенняя трещина. Мы-то наивно полагали, что после декабрьских и январских морозов она смёрзлась раз и навсегда. Озабоченный Шишов помчался смотреть свою гидropалатку и увидел её... на другом берегу трещины, которая разошлась, образовав полынью шириной около 200 метров. Пришлось срочно заняться спасательными работами.

Папанин, 1 февраля. Шишов снова отправился к трещине и вернулся с неприятным известием:

– Трещина разошлась на пять метров и прошла мимо склада.

Мы немедленно направились туда. Я пробил топором ледяную крышу, прыгнул внутрь и... очутился в воде: склад затопило. Надо было спасать всё ценное имущество. Мы вытащили его из склада, отвезли на середину льдины и закрыли перкалем. Пошли вдоль трещины. Женя взял свой магнитный теодолит. Оказывается, трещина была не единственная. За дальней мачтой антенны мы увидели вторую трещину, ограничивающую нас с востока. Под вой пурги наше ледяное поле, казавшееся таким прочным, расползлось на куски.

Кренкель, 2 февраля (радиограмма в Москву). В районе станции продолжает разламывать обломки полей протяжением не более 70 метров. Трещины 1–5 метров, разводья до 50. Льдины взаимно перемещаются. До горизонта лёд 9 баллов, в пределах видимости посадка самолёта невозможна. Живём в шёлковой палатке на льдине 50 на 80 метров. С нами трёхмесячный запас, аппаратура, результаты.

Кренкель, 6 февраля. Лёд внезапно сплотило до десяти баллов, на месте недавних трещин возникли торосы. Ближайший вал вырос буквально рядом с нами – метрах в 7-10 от палатки. Затем лёд снова развело, и осколки нашего поля опять заплясали вокруг нас. Эту недолгую милость океана мы постарались использовать. Правда, гидрологическую лебёдку, подплывшую к нам совсем близко, взять не успели, но керосин с одной из баз забрали. А едва закончилась разгрузка, как база снова уплыла.

Кренкель, 8 февраля. В девятом часу утра сорвало радиопалатку. Чтобы она не улетела, навалился на неё и позвал на помощь. Подмял палатку под себя, а лицо – на ветер. Вот когда до конца понял литературный образ «глаза вылезают на лоб»! Победить палатку удалось только благодаря помощи подбежавших товарищей. Пока все держали палатку, я залез внутрь, составил на пол всю аппаратуру, закрыл её, и палатку повалили, прижав ко льду бурдюками с керосином. Связь временно прервана. Отдыхал я после этой напряжённой вахты в нашей старой палатке. Мы с Папаниным залезли на верхние полки и дремали, прислушиваясь к порывам ветра. Отдых не из приятных. Температура в палатке около нуля. Как раз столько, сколько надо, чтобы таял снег на одежде. Всё сыро – ноги, одежда, шапка, капюшон. Малица как губка, хоть выжимай. Лежишь весь как в компрессе. Согреться невозможно.

Фёдоров, 11 февраля. Мы с Петей ходили искать посадочную площадку. «Таймыр» уже близко. Он вошёл в лёд и собирается, подыскав ровное поле, выгрузить самолёт. Так как поблизости от лагеря самолёту сесть негде, мы решили осмотреть окрестности. Пошли к юго-западу на лыжах.

Лёд в трещинах уже окреп настолько, что свободно выдерживал нашу тяжесть. Подвижек льда незаметно. Через каждые полкилометра мы влезали на высокий торос и всё вокруг осматривали. Пройдя около двух километров, заметили у высокой гряды ровную площадку.

Матово-белая плоскость отчётливо выделялась среди взъерошенной переломанной ледовой поверхности... Оказалось, здесь вполне выкраивался ровный четырёхугольник размерами 300 на 400 метров. Кроме того, с торосов, окаймляющих поле, хорошо просматривался наш лагерь.

Папанин, 15 февраля. Над лагерем появился маленький самолёт Власова. Я начал фотографировать его. Лётчик Власов сделал два круга над лагерем и полетел на аэродром.

Я побежал туда. От нас до аэродрома – два километра. Не успел я пробежать и километра – как Власов уже совершил посадку.

Лётчик вылез из самолёта и пошёл ко мне навстречу. Трудно описать чувство радости и волнения, которое мы оба испытали во время встречи...

Власов был первым человеком, который посетил нас после отлёта самолётов, доставивших экспедицию на Северный полюс. А с того времени прошло больше восьми месяцев.

Мы встретились на полдороге, бросились друг к другу на шею, расцеловались. Оба от волнения не могли говорить. Я положил голову к нему на плечо, чтобы отдышаться, а он думал, что я заплакал. Власов поднял мою голову и сказал:

– Ну чего ты? Ну успокойся.

Я говорю.

– Ничего, ничего... А ты чего волнуешься?

Так мы стояли несколько минут и не могли говорить от волнения и радости.

Кренкель, 17 февраля. *Никакая непосредственная опасность в этот день нам не грозила, но было ужасно не по себе. Вечером по льдине бродил луч прожектора. Бесновался пёс Весёлый. У всех итоговое настроение, связываются тетради, укладываются рюкзаки. Кусок в рот не лезет. В кастрюле медвежий борщ, но сегодня его почему-то все дружно бойкотируют. Впрочем, не выливаем. А вдруг корабли завтра не подойдут?*

Папанин, 19 февраля. *Последние сутки на станции «Северный полюс». Эту ночь и этот день я никогда не забуду...*

Ширина нашей льдины только тридцать метров. Кроме того, она ещё лопнула в четырёх местах. Мы регулярно осматривали трещины, чтобы в случае подвижки льда успеть вывезти наш ценный груз, уложенный на нарты:

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.