



## Первые экспедиции на Северный полюс

**1** В своё время к Северному полюсу ближе всех подошёл англичанин Генри Гудзон в 1607 году. Он достиг северной оконечности острова Шпицберген, но льды помешали двигаться дальше. Рекорд Гудзона продержался почти 150 лет.



**2** Норвежец Фритёф Нансен сначала пытался добраться до полюса на корабле «Фрам» вместе с дрейфующими льдами. Ничего не вышло – льды несли не тем курсом. Тогда вместе с Ялмаром Йохансеном он пошёл к цели на собачьих упряжках. Не хватило всего 400 км – путешественники

двигались гораздо медленнее, чем планировали, и из-за нехватки продовольствия пришлось отказаться от победы.

Но эта экспедиция, длившаяся с 1894 по 1896 год, всё равно установила рекорд, ближе всех подобравшись к полюсу на тот момент.

**3**

Американец Фредерик Кук утверждал, что в 1908 году на собачьих упряжках достиг Северного полюса. Его сопровождали только два эскимоса. Через год то же самое заявил и американец Роберт Пири, который всех убеждал не верить Куку. Доказательств того, что они были на полюсе, ни один не предоставил. Материалы и инструменты Кука остались в Арктике. А достижение Пири никто не мог подтвердить, потому что к самому полюсу тот взял только своего чернокожего слугу Метью Хенсона и четырёх эскимосов. Ни один из его спутников не разобрался в навигации. Современные учёные считают, что ни Кук, ни Пири на самом деле не дошли до полюса.



**4**

В 1912 году российский военный моряк Георгий Седов на частные средства организовал экспедицию к полюсу. Через год после начала похода его парусно-паровое судно «Святой Фока» достигло Земли Франца-Иосифа. В феврале 1914-го Седов, больной цингой, но полный решимости, с двумя матросами на собачьих упряжках отправился к Северному полюсу. Однако вскоре Седов умер, его спутники похоронили своего руководителя и вернулись домой. Это была первая русская экспедиция к полюсу.

**5**

Первым, кто достиг Северного полюса и смог это доказать, был экипаж дирижабля «Норвегия». Руководил экспедицией Руаль Амундсен, а в качестве капитана дирижабля наняли его создателя, итальянца Умберто Нобиле. Полёт начался на острове Шпицберген 12 мая 1926 года. Воздухоплаватели пролетели над Северным полюсом, не совершая на нём посадки, после чего направились к Аляске.



**Отто Шмидт** –  
начальник Главного управления  
Северного морского пути, руко-  
водитель Высокоширотной воздуш-  
ной экспедиции «Север», альпи-  
нист, математик, геофизик.



## Подготовка полным ходом

Наконец идею полёта на полюс поддержало Советское правительство. Проект получил название «Высокоширотная воздушная экспедиция «Север»». Началась серьёзная подготовка.

Опыт посадок на лёд у Водопьянова уже был, но в этот раз самолёты предстояло набить под завязку: багаж экспедиции весил 9000 кг. Он ведь включал и снаряжение будущей полярной станции «Северный полюс – 1», которую собирались устроить на дрейфующей льдине. В итоге масса каждого самолёта АНТ-6, участвующего в экспедиции, составляла по 24 000 кг.



Перед экспедицией массу болванки, способной пробить 70-сантиметровый лёд, определяли опытным путём.

Расчёты показали: чтобы льдина точно выдержала самолёт, она должна быть не тоньше 70 см. Но как измерить толщину льда? Водопьянов предложил перед посадкой самолёта сбросить вниз металлическую болванку. Если она не пробьёт льдину – можно садиться. Нужно только подобрать болванку нужной массы. Это как раз было не сложно – задачу решили, сбрасывая грузы на замёрзшее Тростенское озеро в Подмосковье.



Для всех участников экспедиции запасли комплекты меховой одежды.



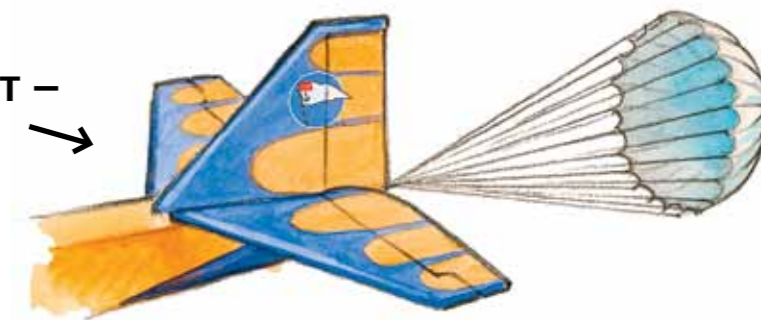
**Примус** –  
бензиновая горелка –  
незаменимая вещь  
на Северном полюсе.



← **Самолёт АНТ-6.** Военное название – ТБ-3. Основное назначение – тяжёлый бомбардировщик. Бортовой номер Н-169 носила машина Водопьянова.

Длина – 24,4 м  
Размах крыла – 39,5 м  
Максимальная скорость – 380 км/ч  
Дальность полёта – до 3000 км  
Высота полёта – до 7000 м

**Тормозной парашют** – изобретение Водопьянова. Он сокращает тормозной путь при посадке. Сейчас его используют для военных самолётов.



**Самолёт Р-6.** Бортовой номер Н-166. Основное назначение – дальняя разведка.



Длина – 14,76 м  
Размах крыла – 23,20 м  
Максимальная скорость – 230 км/ч  
Дальность полёта – до 800 км  
Высота полёта – до 5620 м

## Курс – на север!

Наконец 22 марта 1937 года с московского аэродрома поднялись в воздух пять самолётов. Они взяли курс на север. Всего в экспедиции участвовали четыре больших самолёта АНТ-6, один из которых стал грузовиком и складом запчастей, и самолёт-разведчик Р-6. Командовал авиаотрядом Михаил Водопьянов.

Самолёты для экспедиции специально подготовили. Корпуса утеплили изнутри оленьими шкурами, все щели в них заделали. Навигационные приборы поставили самые современные, для экипажа устроили систему внутренней связи – что-то вроде телефона. Предусмотрели возможность пролезать внутрь крыльев, чтобы проверять моторы во время полёта.

Водопьянов даже придумал оснастить самолёты тормозным парашютом. Правда, при посадке на полюсе тот сразу оторвался, но сама идея была оригинальная.

## Экипаж Водопьянова



Пилот –  
Михаил Водопьянов



Второй пилот –  
Михаил Бабушкин



Штурман –  
Иван Спиринов



«Командир, возьмите на 5 градусов севернее».

Радиотелеграфист –  
Серафим Иванов

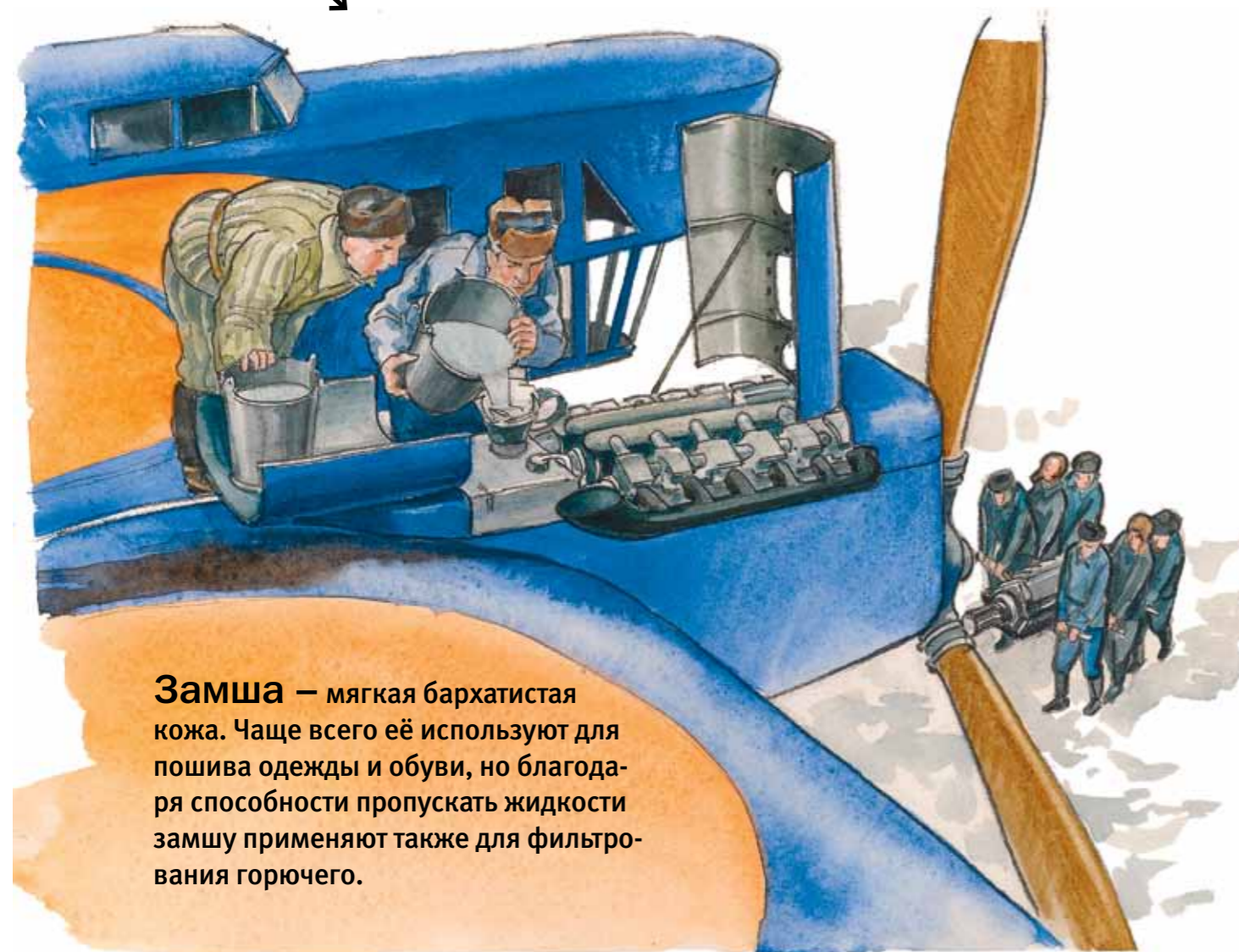


## Запасливый Папанин

Первую остановку экспедиция сделала в Холмогорах, около Архангельска. Требовалось заправить самолёты и сменить колёса на лыжи, чтобы садиться на снег и лёд. Это было нелегко, ведь каждое колесо достигало человеческого роста.

Начальник будущей полярной станции Иван Папанин оказался очень хозяйственным человеком. Он собирал всё, что могло пригодиться на льдине. Механики не отставали – они добыли даже запасной мотор. Дополнительного груза набралась целая тонна.

Горючее фильтровали через кусок замши, чтобы в мотор не попал мусор.



**Замша** — мягкая бархатистая кожа. Чаще всего её используют для пошива одежды и обуви, но благодаря способности пропускать жидкости замшу применяют также для фильтрации горючего.



«Я купил телёночка».

«И поросёночка прихватил. На полюсе пригодится?»



Масса продуктов, взятых для зимовки, составляла 3,5 т. Полярники брали с собой:

- 100 кг отбивных;
- 300 кг куриных котлет;
- по 150 кг пельменей и ромштексов;
- несколько мешков мороженой рыбы;
- а также различные колбасы, чёрную икру, сметану, масло, сыр, охотничьи сосиски, окорока, шоколад с яичным желтком и орехом кола, особо питательные сухари, кофе, какао;
- 10 л лимонного сока, а также коньяк и спирт.

Но в Холмогорах Папанин всё равно стремился пополнить запасы!



В студии звукозаписи в Москве родные наговаривали зимовщикам пластинки.



«Папа, привези мне белого медвежонка!»



## Остров Рудольфа

Последняя остановка – на острове Рудольфа, откуда до полюса оставалось около тысячи километров. Там уже работала советская полярная станция. Зимовщики устроили воздушной экспедиции тёплый приём. У входа гостей встречало чучело белого медведя с символическим ключом от Северного полюса. Ну а те привезли из Москвы письма, книги и пластинки со звуковыми посланиями, которые записали родственники зимовщиков.

Пока ждали хорошую погоду, пилоты и папанинцы гуляли по острову, слушали лекции синоптика – специалиста по изучению погоды, работали с самолётами, думали, как лететь к полюсу и садиться на него. От аэродрома до жилого здания можно было скатиться на лыжах по крутому склону – лётчики так и делали. В результате один из них, Илья Мазурук, упал и сильно повредил ногу. К счастью, его было кем заменить – управление самолётом Мазурука передали Матвею Козлову, а сам он полетел к полюсу в качестве второго пилота.



«Хорошо, что не отстранили от полёта.»



Взлётно-посадочная полоса на острове Рудольфа была наклонной, так что самолёты нужно было только в самом начале стронуть с места тракторами, чтобы оторвать от снега примерзшие лыжи. При этом на каждой лыже должен был сидеть человек, который в нужный момент отцеплял трос и отпрыгивал в сторону.



Главное – сдвинуть самолёт с места, потому что лыжи примерзают. А дальше он сам побежит.