Москва
2022

Юрий Бурлаков

Папанинская четвёрка:

взлёты и падения

Paulsen

УДК 910.4
ББК 26.8г.
Б915

Редактор:
Г. Д. Бурков

Бурлаков Ю. К.
Б915 Папанинская четвёрка: взлёты и падения. – 2-е изд., перераб. – М.: Паулсен, 2022. – 248 с.

ISBN 978-5-98797-169-7

Издатель благодарит
Николая Яковлевича Халипа за предоставленные фотографии его отца Я. Н. Халипа, Маолу Георгиевну Ушакову за фотографии из архива её отца Г. А. Ушакова.

В книге использованы фотографии из фонда ФГБУК «Государственный музей героической обороны и освобождения Севастополя» и Российского государственного музея Арктики и Антарктики.

На титуле: Торжественная встреча героев-папанинцев. 1938 г. Из архива Г. А. Ушакова
На обложке: фото из архива Г. А. Ушакова

ISBN 978-5-98797-169-7
© Паулсен, 2022

Содержание

7 *Предисловие*

10 *Глава I.* Дрейфующая станция «СП-1»

13 История вопроса

21 Воздушная экспедиция Водопьянова – Махоткина на Землю Франца-Иосифа

33 Морская экспедиция Папанина – Либина на «Русанове» и строительство авиабазы на острове Рудольфа

37 Подготовка основной полюсной экспедиции

41 Воздушная экспедиция Шмидта – Шевелёва на Северный полюс

63 Дрейф научной станции «СП-1»

75 Экспедиция по эвакуации папанинцев

96 *Глава II.* Биографии папанинцев

98 Иван Дмитриевич Папанин

142 Эрнст Теодорович Кренкель

184 Евгений Константинович Фёдоров

206 Пётр Петрович Ширшов

240 *Юбилеи дрейфующей станции «СП-1»*

Автор сердечно благодарит за поддержку и участие в подготовке книги ветеранов-полярников, друзей и сослуживцев, и в первую очередь:

– президента Московской благотворительной общественной организации полярников Г. Д. Буркова, любезно согласившегося отредактировать рукопись, и его референта Е. И. Мороз;

– детей известных полярников Т. Э. Кренкеля, М. Г. Ушакову и М. П. Ширшову, племянницу И. Д. Папанина В. А. Романенко, поделившихся семейными материалами и воспоминаниями о своих родителях и родственниках;

– Президента Ассоциации полярников А. Н. Чилингарова и его сотрудников А. М. Богатырёва, А. А. Горяинова, Е. Л. Макарову и В. И. Скоропупова, давших ценные рекомендации;

– моих коллег по Ассоциации полярников Ю. Е. Сенаторова и П. В. Селезнёва, разделивших трудности работы, вдохновлявших на её продолжение и терпевших неизбежные неудобства;

– заместителя директора Московского дома фотографии С. Н. Бурасовского, подобравшего и отсканировавшего нужные фотографии;

– начальника Морской арктической комплексной экспедиции института наследия и Фонда полярных исследований П. В. Боярского;

– моих друзей и единомышленников из г. Переславля-Залесского Ярославской области А. М. Дыму, ветерана полярной авиации И. А. Баянова, взявших на себя заботы по увековечиванию памяти об И. Д. Папанине в посёлке Борок.

С большинством из них меня связывают годы жизни и работы на Севере, а также подготовка и проведение многочисленных экспедиций – это наше единое полярное братство. Все мы работали над книгой безвозмездно – это наш долг перед историей.

Предисловие

Россия – северная страна, и осознание этого факта всегда двигало власть к исследованию и освоению земель, лежащих за полярным кругом. Примером является Великая Северная экспедиция Витуса Беринга.

В советское время «Арктический проект», начавшийся в 1932 году с образования Главного управления Северного морского пути (Главсевморпути), был связан с именем одного человека – Отто Юльевича Шмидта.

Успешный проход Северного морского пути за одну навигацию судном ледокольного типа «Александр Сибиряков» в 1932 году неслучайно совпадает с годом образования Главсевморпути. Стране предстояло практически с нуля создать систему логистики навигаций на всём протяжении Северного морского пути, включая создание системы береговых полярных станций, северных портов, радиосвязи, полярной авиации и арктического флота (в первую очередь ледокольного). За три года эта задача была в основном решена.

13 февраля 1934 года судно «Челюскин», экспедицию на котором возглавлял О. Ю. Шмидт, было раздавлено в Чукотском море сжатием льда, и 104 человека высадились на лёд. В «лагере Шмидта», в палатке Отто Юльевича, обсуждалась возможность высадки научной экспедиции на Северный полюс на дрейфую-

щий лёд. В числе обсуждавших были и два будущих папанинца – радист Э. Т. Кренкель и океанолог П. П. Ширшов.

В 1936 году в обстановке полной секретности началась подготовка воздушной экспедиции на Северный полюс. Идею, впервые высказанную Ф. Нансеном, о высадке экспедиции с воздуха представил М. В. Водопьянов и поддержало правительство. В марте 1937 года воздушная экспедиция в составе четырёх самолётов ТБ-3 стартовала из Москвы с центрального аэродрома. Возглавил экспедицию О. Ю. Шмидт.

21 мая 1937 года самолёт, пилотируемый М. В. Водопьяновым, вылетев с базы на острова Рудольфа (Земля Франца-Иосифа), приземлился на Северном полюсе, доставив туда начальника станции И. Д. Папанина, радиста Э. Т. Кренкеля, океанолога П. П. Ширшова и геофизика Е. К. Фёдорова. По возвращении 17 июля 1937 года воздушной экспедиции в Москву академику О. Ю. Шмидту было присвоено звание Героя Советского Союза.

За время 274-дневного дрейфа станции «Северный полюс – 1» впервые был собран огромный массив научных данных о Северном Ледовитом океане.

Льдина с полярниками за время дрейфа стремительно приблизилась к берегам Гренландии, её размеры стали угрожающими. Снятие папанинской четвёрки с льдины в районе острова Ян-Майен проходило в драматической обстановке: ледокол «Ермак» находился в ремонте, дирижабль «В-6», отправленный на спасение четвёрки, разбился в районе Кандалакши. В экстренном порядке приняли решение послать на спасение полярников суда «Мурман» и «Таймыр», которые 19 февраля 1938 года сняли четвёрку с льдины.

На торжественном приёме в Георгиевском зале Кремля 16 марта 1938 года Иосиф Сталин сказал: «Родина должна знать своих героев!» Всем папанинцам присвоили звание Героя Советского Союза. Петра Петровича Ширшова и Евгения Константиновича Фёдорова избрали членами-корреспондентами АН СССР. На этом же приёме Сталин обронил фразу: «Шмидт – большой рискач», и в феврале 1939 года О. Ю. Шмидта сняли с должности начальника Главсевморпути. Специально для него создали должность вице-президента АН СССР. На должность начальника Главсевморпути назначили И. Д. Папанина.

После Великой Отечественной войны, в 1948 году, вся четвёрка папанинцев попадает в опалу. И. Д. Папанина снимают с должности начальника Главсевморпути, П. П. Ширшова – с должности

министра морского флота СССР, а Е. К. Фёдорова – с должности начальника Гидрометеослужбы Красной армии. Моего отца Э. Т. Кренкеля увольняют из Главсевморпути, запрещают работу в Арктике. На восемь лет позывной RAEM исчезает из эфира.

За более чем 80 лет, прошедших с начала работы дрейфующей станции «СП-1», время всё расставило по своим местам. Четвёрка первопроходцев-полярников, осуществивших научные исследования на дрейфующей льдине, навсегда вписала свои имена в историю освоения Арктики.

Теодор Эрнстович Кренкель,
сын Эрнста Кренкеля,
доцент МТУСИ

Глава I

Дрейфующая станция «СП-1»

Героическая четвёрка папанинцев на дрейфующей станции «Северный полюс – 1» встречает участников экспедиции ледоколов «Таймыр» и «Мурман». Снято 19 февраля 1938 г. в 17 ч 30 мин

Фото Я. Халипа

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 О. 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 годах 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 полёт 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 судну такого же типа вмёрзнуть в льдину, надеясь, что она пройдёт ближе к полюсу и, дрейфуя четыре-пять 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 путём. 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 по-

люса 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 Бэрда, 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 1935–1936 годов от И. Д. Папанина, который был намечен 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 путём 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 садились

на ледяные поля, выбирая подходящие места с воздуха, а затем взлетали. Садились 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 Главсевморпуть 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 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, 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 Байдуковым 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. Доложил 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 Сталина разрешения на перелёт через полюс, но ответа не получал. В начале осени, во время отдыха на Черноморском по-

бережье, лётчики вместе с семьями были приглашены отобедать на дачу Сталина. Здесь Чкалов снова обратился к нему с той же просьбой. Иосиф Виссарионович посоветовал им не спешить, так как неизвестно, какая погода встретит их одномоторный самолёт в Арктике.

Из воспоминаний штурмана чкаловского экипажа А. В. Белякова, 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, Сталин узнал о дрейфующей станции в феврале 1936 года, Беляков же считает, что тот услыхал об этом от него только в сентябре. Думается, что ближе к истине первый, так как именно в феврале 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 допустили. К сожалению, версию Папанина об «СП-1» повторил в своих мемуарах Н. Н. Стромилов. Но это можно понять, так как он впервые попал в Арктику и занимался только подготовкой радиоаппаратуры.

Чтобы не быть голословными, 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 – Стромилова «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 «RAEM – 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 рассматривались 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 твёрдому 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.

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. М. 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 собой 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-128 впервые были установлены новейшие для того времени навигационные приборы: импортные радиопеленгатор и радиокомпас, рация с выпускной антенной. Н-127 оборудовали проще. На нём имелись 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, радистом – 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 того летали лишь Амундсен и Бэрд. 29 марта на аэродроме собрались провожающие. Падал 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 километров 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 вида, вокруг лежало мрачное Карское море. На 40-й 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 вёдер 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 8 апреля пурга заметно стихла, и лётчики решили предпринять третью попытку. Теперь главным противником выступил встречный ветер, который снизил скорость самолётов до 85 километров 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 отдёрнул 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 на славу.

Я хотел проверить сам, напялил малицу и, не слушая Никитина, попытался выйти из дома. 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 прессованным 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 – наш Н-127. Осторожно лавируя, поддерживаемый за крылья мной и Лукичом, самолёт приближался к стартовой дорожке. Путь к ней был указан флажками. Внезапно лёд затрещал, и машина, резко накренившись вправо, начала медленно уходить в воду...*
>
> *Зеленоватая вода разбегалась кругами по сверкающей снежной поверхности бухты. Спустя 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 10 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 четыре-пять 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 острове Рудольфа самолёт не садился. Дальше лететь Водопьянов не решился, так как 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 накрыла пострадавшее крыло палаткой, там же строгала, обедала и ночевала. 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-му 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 отлич-

ная 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 300-метровая 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 ушибами, 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).

Посовещавшись, решили из двух самолётов сделать один. В течение трёхсуточной беспрерывной 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, площадка – 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 радиограмму: «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 Нарьян-марской 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 Челюскина, 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 выставили 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 высадить 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 километров 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 непригодны, 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 прошедшей экспедиции второго экипажа: частые отставания, аварийная посадка в бухте Тихой... Кроме того, оставленный на полярной станции В. Махоткин отремонтировал самолёт Н-128, слетал на остров 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 слова 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 создана широкая сеть из 60 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 № 22 в Москве собирали четыре самолёта АНТ-6. Один из них считался тренировочным, его выпустили первым, а остальные дорабатывались с учётом полярной специфики и опыта полёта на Землю Франца-Иосифа. 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 радиокомпасы, позволяющие выходить на длинноволновые радиостанции, солнечные указатели курса.