

91
А 44



В. Аккуратов
**ПОКОРЕННАЯ
АРКТИКА**



Молодая гвардия
1948

В. А к к у р а т о в

ПОКОРЁННАЯ АРКТИКА



Издательство ЦБ ВЛКСМ
«Молодая гвардия»
1948

Переплет, титул, форзац художника Л. ЗУСМАНА
Фото АВТОРА

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|--|--------|
| <i>Глава первая</i> | |
| На Землю Франца-Иосифа | Стр. 5 |
| <i>Глава вторая</i> | |
| Штурм полюса | 42 |
| <i>Глава третья</i> | |
| Северная вахта | 70 |
| <i>Глава четвертая</i> | |
| К «полюсу относительной недоступности» | 89 |
| <i>Глава пятая</i> | |
| Ночью на полюс | 112 |

Редактор А. Логинов Худож. редактор Е. Гуркова
Технический редактор В. Плешко

A12127 Подп. к печати 24/XII 1948 г. Печ. л. 7³/₄
(Уч. изд. л. 8,57) Формат 60 × 92¹/₂ Тираж 15 000
Заказ 1539 Цена 6 руб.

Типография «Красное знамя» изд-ва
«Молодая гвардия», Москва, Сушская, 21.

В. И. Аккуратов, известный штурман полярной авиации, родился в 1909 году в семье железнодорожного служащего. Трудовую жизнь начал плотником строительства Коунрадского медеплавильного завода, куда был направлен по комсомольской мобилизации.

В 1931 году по путевке комсомола поступил в Ленинградский институт гражданского воздушного флота. Будучи студентом, работал техником-испытателем на новых линиях гражданской авиации. В 1934 году был принят на Высшие курсы воздушных штурманов, организованные в Москве, и вскоре начал полеты в Арктику. С этих пор он участвует во всех крупных экспедициях и перелетах советской полярной авиации, был дважды на Северном полюсе, сделал ряд географических открытий, избран действительным членом Всесоюзного географического общества. В годы Великой Отечественной войны В. И. Аккуратов — штурман эскадры тяжелых бомбардировщиков дальнего действия.

Одновременно с основной службой в Главсевморпути он ведет курс аэронавигации высоких широт на созывах ведущих штурманов при Военно-воздушной академии. В. И. Аккуратов — член большевистской партии. За успешную работу по освоению Арктики и активное участие в боях против немецких захватчиков он награжден двенадцатью орденами и медалями Советского Союза.

Глава первая

НА ЗЕМЛЮ ФРАНЦА-ИОСИФА

1

В 1935 году мне впервые довелось участвовать в арктической экспедиции, и с тех пор я полюбил этот суровый, своеобразный край. Но прошло довольно много времени, прежде чем я вновь попал в Арктику.

1936 год застал меня в Ленинграде, где я работал штурманом Гидрографического управления.

И вот однажды, вьюжной январской ночью, меня разбудил телефонный звонок.

— Вас вызывает Москва, — услышал я, — не отходите от телефона.

В ту же минуту раздался далекий голос:

— Товарищ Аккуратов? Я говорю по поручению Водопьянова. Михайлу Васильевичу поручена организация перелета на Землю Франца-Иосифа. Он приглашает вас штурманом. Вы согласны?

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

Но на этом, кажется, все и кончилось. Никто не напоминал мне больше об экспедиции Водопьянова, с которым, кстати сказать, я даже не был знаком, не повторялись и телефонные звонки.

Жизнь моя потекла по привычному руслу, и все чаще думалось, что кто-то из друзей попросту подшутил надо мной, зная о моей давнишней мечте полетать в далеком Заполярье.

Шли дни за днями. По вечерам я читал книги по истории Арктики, восхищался героическими походами ледокола «Красин», полетами старейшего полярного летчика В. Г. Чухнов-

ского; с волнением вспоминал о легендарной эпопее челюскинцев.

Моя мечта очутиться в этом далеком, суровом и чудесном крае все более казалась несбыточной, а телефонный звонок в январскую вьюжную ночь уж не был ли сном?

Но вскоре все сомнения разрешились самым неожиданным образом. Я получил телеграмму, подписанную М. В. Водопьяновым:

«Приезжайте немедленно для подготовки полета».

На следующий день я уже мчался экспрессом в Москву.

2

В здании Воздушной службы полярной авиации, куда я прибыл прямо с вокзала, было много летчиков в морской авиационной форме. Они оживленно беседовали, сидя на огромном старинном диване, стоящем в коридоре.

— Скажите, пожалуйста, где я могу увидеть товарища Водопьянова? — обратился я к ним.

С дивана поднялся высокий, статный человек с серыми глубокими глазами.

— Я Водопьянов, — ответил он, внимательно меня рассматривая.

Это было так неожиданно, что я некоторое время молчал, собираясь с мыслями. Потом отрекомендовался:

— Штурман Аккуратов. Явился по вашему вызову.

— Очень хорошо, — сказал Водопьянов, крепко пожимая мне руку. — Пойдемте поговорим.

В своем кабинете Михаил Васильевич еще раз внимательно посмотрел на меня.

— Совсем молодой, — тихо произнес он, словно размышляя вслух.

Водопьянов жестом руки пригласил меня сесть.

— Мне, товарищ Аккуратов, нужен штурман, хорошо знающий астрономию, — приступил он к делу. — Перелет предстоит сложный — на Землю Франца-Иосифа. Туда еще никто не летал, а карта, должен вам сказать, не точная. Беретесь провести мой самолет?

Ответил я не сразу. На какое-то мгновение передо мной промелькнула бескрайная ледяная пустыня, окутанная снежным вихрем, из туманов поднялись дикие и острые прибрежные скалы.

— Берусь, — ответил я наконец. Я верил в себя, в свои силы, верил в высокие качества нашей сталинской авиации.

— Хороший ответ, комсомольский, — сказал Водопьянов. — Этот перелет лишь начало большой работы, о которой я расскажу вам после. А сейчас наша задача — изучить аэронави-

гационные данные трассы до 82-го градуса северной широты; одновременно мы будем испытывать самолеты, моторы, приборы и экспедиционное снаряжение для работы в условиях высоких широт. В полет пойдут два самолета.

Он помолчал. Потом, подумав, заговорил опять:

— Сейчас я познакомлю вас с моим борт-механиком. С ним вам предстоит посетить завод, где стоят наши самолеты. Немедля приступайте к установке аэронавигационных приборов. Предоставляю вам полную инициативу. Встретаться будем ежедневно. Вылет назначен через три недели.

Он открыл дверь и позвал борт-механика.

— Вот, Флегонт, знакомься: наш штурман Аккуратов, — сказал Водопьянов, кивнув головой в мою сторону.

Мы пожали друг другу руки. Флегонт Иванович Бассейн был постоянным спутником Водопьянова. Это был живой синеглазый крепыш небольшого роста.

Вслед за Бассейном в кабинет вошли другие члены будущей экспедиции: борт-радиотехник С. А. Иванов, участник членской эпопеи борт-механик Василий Лукич Ивашин.

Допоздна беседовали мы о маршруте и деталях снаряжения.

3

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 самолеты конструкции Поликарпова с открытыми холодными кабинами и малой вместительностью 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 самолетов, тщательно выполняя все наши указания.

А в обеденный перерыв мы рассказали рабочим об Арктике, о том, что собой представляет Полярный бассейн, о цели нашего полета и т. д. Мы напомнили, что впервые в 1932 году советский летчик Линдель и штурман Вердеревский сделали попытку перелететь с материка на Землю Франца-Иосифа. По ряду причин перелет не состоялся. И вот теперь осуществить эту задачу взялся Михаил Васильевич Водопьянов.

Самолеты, на которых нам предстояло проделать нелегкий путь, моторы, различные аэронавигационные приборы, оборудование и снаряжение — все это было изготовлено из советских материалов, на советских заводах, советскими людьми.

Приближался день, когда наши машины должны были подняться в воздух и взять курс на север.

25 марта 1936 года на Московском центральном аэродроме появились два зелено-красных самолета. На крыльях виднелись знаки — «СССР-Н-127» на первом самолете и «СССР-Н-128» на втором.

Резкая, кричащая расцветка самолетов не была погоней за оригинальностью, она вызывалась строгой необходимостью.

На белом снежном фоне Арктики яркие цвета позволяют лучше разглядеть самолет в воздухе, а в случае аварии облегчат его поиски.

Нужно было торопиться с отлетом. Наступала весна, быстрые мутные ручьи разъедали остатки снега на аэродроме, а взлетать нужно было на лыжах — на севере нас ждала зима. Мы с тревогой наблюдали за погодой, досадуя на бесконечные мелкие недоделки, которые задерживали вылет. В экспедициях подобного рода нельзя упускать даже такого, казалось бы, пустяка, как примусная иголка. История арктических исследований знает случаи, когда непредусмотренные «мелочи» решали судьбу экспедиции.

Наконец все закончено. Снаряжение уложено, моторы испытаны. Работу приборов мы должны были проверить на участке Москва — Архангельск.

Большое количество снаряжения и малые габариты самолетов заставили Водопьянова подумать о специальных багажных ящиках, которые и были пристроены на нижних плоскостях, у фюзеляжа.

Чего только не уложили мы в эти багажники! Все необходимое было подобрано с таким расчетом, чтобы в случае вынужденной посадки экипаж каждого самолета мог действовать самостоятельно.

В частности, в багажники были уложены подогривные трубы, ветровые тенты, большие паяльные лампы, топоры, лопаты, кайла, запасы толстых веревок, аварийные радиомачты, продукты, спальные мешки; там же мы положили кухонную утварь. Запасную лыжу для самолета и запасный пропеллер, которые не умещались в багажные ящики, пришлось подвесить под брюхо самолета.

Несмотря на самый строгий отбор, груза оказалось слишком много. У нас появилось сомнение: смогут ли самолеты оторваться от земли, тем более с аэродрома, покрытого раскисшим снегом?

Вновь пришлось пересмотреть все наше хозяйство; исключили из багажа мягкие подушки с пилотских кресел, тару, в которой было упаковано снаряжение, — словом, оставили на земле все, без чего можно было обойтись.

Значительно позже, уже после перелета, оказалось, что у нас было много лишнего, но многого и нехватало. Мы убедились: во всем необходим личный опыт.

Осматривая самолеты, Водопьянов голяко разводил руками. Особенно тревожили его запасные лыжа и винт. Подвешенные под фюзеляжи самолетов, они ухудшали их аэродинамические качества, уменьшали скорость. Но без них лететь рискованно. Все это было поистине уравнением со многими неизвестными. Полет такого рода выполнялся впервые, и ни у кого из нас не было еще опыта аэронавигации в высоких широтах. Мы могли воспользоваться лишь очень скупymi записками Амундсена и Берда. Но как мало они нам говорили! К тому же на целый ряд важнейших вопросов они вообще не в состоянии были ответить.

Например, важно было знать, как поведут себя навигационные приборы. Ответа на этот вопрос мы, конечно, нигде получить в то время не могли. Что же делать? Эту трудную задачу мы намеревались решить так: самолет «СССР-Н-127» оборудовали радионавигационным аппаратом и стандартными приборами гражданского воздушного флота, а на самолете «СССР-Н-128» установили аппаратуру для астрономической навигации, которая в те годы являлась новинкой.

Испытывать методы самолетовождения предстояло не над аэродромом, а в полете над ледяными неоглядными просторами Арктики.

«Что избрать: радионавигацию, счисление¹ или метод астрономической навигации?» думал я накануне старта. Метод счисления считался тогда самым надежным.

4

Наступило утро 29 марта. На Центральном аэродроме собрались друзья, родные, представители печати.

Падал густой снег. Но откладывать полет было более рискованно, чем лететь в непогоду. Водопьянов отдал приказ, и в 10 часов 45 минут самолет «СССР-Н-128», на котором я находился, поднялся в воздух. За ним взлетел «СССР-Н-127».

Сделав круг над аэродромом, я взял курс на Архангельск.

Низкая облачность заставляла лететь на малой высоте, самолет болтало. В штурманской кабине было тесно. С большим трудом я мог развернуть в ней карту.

Шли мы по прямой, сокращая путь на целый летный час. Намеченная мною трасса полета лежала в стороне от железных дорог и населенных пунктов. Внизу простирался огромный лесной массив, который заканчивался где-то за Полярным кругом, переходя в тундру. Более тысячи километров предстояло пройти над местностью, где нет ни одного аэродрома.

¹ Счисление — старейший навигационный метод, заимствованный у моряков: место корабля определяется по путевой скорости, времени и дрейфу.

В пути Водошнянов решил проверить точность метода счисления. Пристроившись к кам в хвост справа, «СССР-Н-127», казалось, неподвижно повис в воздухе. Непогодь уходила. Мы смогли подняться на выгодную для нас высоту в 600 метров. Но это продолжалось недолго: сгустился туман, повалил снег. Вновь пришлось спуститься до 200 метров. Ободряющие радиовести были получены из Архангельска: там стояла отличная погода, и мы продолжали продвигаться вперед.

Карты этого отрезка трассы были точные, ориентировка не представляла большого труда.

Я часто связывался с «Н-127» по радио, но самолеты временами шли так близко, что мы с Ивановым могли переговариваться знаками сквозь стекла кабин.

«Все идет отлично!» словно говорили мне прижатые к стеклам штурманской кабины довольные и веселые лица Иванова и Бассейна.

Каждые полчаса нам передавали из Москвы сводку погоды на трассе и спрашивали, как идет перелет. Мы благодарили за сводку и отвечали:

— Перелет проходит хорошо!

Когда до Архангельска оставалось около двухсот километров, засияло яркое солнце. Внизу лежал лес, засыпанный искристым снегом, не тронутый еще теплым дыханием весны.

Мы видим медленно ползущие по тасжным дорогам караваны тракторов. Они тащат сани, груженные бревнами. Идет заготовка строительного леса. Весной по вскрывшимся рекам он будет сплавляться к железнодорожным станциям, к портам.

Приветствуя нас, лесорубы машут шапками. В ответ мы качаем крыльями самолетов, и радостное чувство слитности с родиной охватывает сердце. Вскоре под нами открывается панорама станции Обозерской: дымят трубы лесозаводов, непрерывно снуют многовагонные составы, груженные лесом и готовыми изделиями. Еспереди тускло сверкает широкая ледяная лента Северной Двины, растут мачты, подъемные краны, лес заводских труб, многоэтажные дома: мы над Архангельском!

Сделав круг, идем на посадку, на лед реки, где видны знаки аэродрома.

Нас встречают делегаты областного съезда комсомола, проходившего в то время в Архангельске, представители общественности, корреспонденты. Всюду улыбки, шумный говор, приветствия.

В тот же день, несмотря на усталость, мы участвовали в заседании областного съезда комсомола, где Михаил Васильевич рассказал делегатам о нашем полете, о задачах, поставленных партией и правительством перед экспедицией, отправляющейся на Землю Франца-Иосифа.

На следующее утро мы снова в воздухе.

Наш путь лежал в Нарьян-Мар — столицу Ненецкого национального округа. Этот город расположен в низовьях реки Печоры, на ее правом берегу.

Перед отлетом Михаил Васильевич, просматривая карту полета, зорко прищурился и сказал:

— А не итти ли нам напрямик через тайгу и тундру, вместо того чтобы лететь через Усть-Цильму?

— Через Усть-Цильму безопаснее и вернее, — сказал Басейн.

— Но зато длиннее на триста километров, — заметил я.

Подумав, Михаил Васильевич произнес решительно, с веселыми и задорными искринками в глазах:

— Ну, раз уж не побоялись лететь в высокие широты, то летим напрямик.

Некоторые архангельские летчики, узнав о нашем намерении, только качали головами и советовали не подвергать экспедицию опасности, так как точной карты нет, а поселения на этом огромном пространстве встречаются редко.

Мы выслушали советы осторожных товарищей, поблагодарили их, но от принятого решения не отказались.

Я не собираюсь обвинять архангельских летчиков в излишней осторожности. Их опасения были основательны. В самом деле, в те времена навигация в морском флоте уже крепко и уверенно завоевала свое место как точная наука, основанная на применении математики. Но в авиации она была еще совсем беспомощной. Объясняется это специфическими условиями развития воздушного флота, где командир самолета был одновременно и рулевым и навигатором. На заре развития авиации, впрочем и позже, пилотам приходилось (имея точные карты) летать главным образом над железными дорогами, реками, населенными пунктами, которые являлись прекрасными земными ориентирами. Следовательно, в навигаторе, специалисте своего дела, особой необходимости не было. Аэронавигация отставала от общей авиационной техники и искусства пилотажа.

Теперь никто не сомневается, что без аэронавигации как точной науки авиация развиваться не может. Полеты в неизведанные районы в плохую погоду и ночью из-за отсутствия ориентировки абсолютно невозможны. А соединение в одном человеке пилота и навигатора вскоре оказалось затруднительным. На современном самолете летчик настолько занят непосредственным управлением, что у него нет времени ориентироваться и тем более производить за штурвалом сложные изменения и расчеты. Ныне эти обязанности сосредоточились в руках штурмана.

Поэтому-то архангельские летчики, не имея соответствующую-

щего оборудования и опытных штурманов, конечно, не рисковали летать над аэрографически неисследованной тундрой.

Когда Михаил Васильевич объяснил, что мы располагаем новейшими приборами и что в составе экипажа есть специалист-аэронавигатор, наши архангельские друзья перестали протестовать, но тревога за нас все же не оставляла их. И так, мы отправились в далекий путь по неисследованной трассе.

В перелете Архангельск — Нарьян-Мар работы для меня было значительно больше. Правда, погода стояла солнечная, но за рекой Мезень попытки сличить карту с землей привели меня в полное недоумение. Видимая земля не имела ничего общего с картой! Вот внизу, под нами, я вижу группу больших озер, а на карте — зеленая тайга и какие-то речушки, обозначенные пунктиром.

Борт-механик Ивашина, или Лукич, как мы его зовем, увидев, с каким недоумением рассматривал я карту полета, не выдержал и спросил:

— А не повернуть ли на юг и идти по большим рекам?

Я отбросил карту и перешел на счисление. Конечно, мы идем правильно, с курса не сбились.

— Все в порядке, Лукич, — спокойно ответил я борт-механику. — Врут карты. Через час пятьдесят минут под нами будет Печора...

По радио я передал местонахождение и курс самолету «Н-127», который шел позади.

Каждые пятнадцать минут мне приходилось вносить поправки, принимая во внимание ветер, который непрерывно сбивал самолет с курса, и изменения, отмеченные склонением магнитной стрелки. Лукич все еще недоверчиво смотрит вперед и на часы. Вот «Н-127» подошел совсем близко. Сквозь стекла штурманской кабины я увидел добродушную улыбку Водопьянова; Бассейн же, с неудовольствием поджав губы, то и дело выбрасывал руку в направлении тундры.

Да, это так: тайга кончилась. Белое однообразие тундры во весь горизонт. Внезапно Лукич толкнул меня в спину. Я проследил за направлением его взгляда и в бинокль увидел белую ленту Печоры, опущенную узкой каймой леса. Мне хотелось казаться равнодушным, но от счастья я готов был пуститься в пляс.

Вскоре река оказалась под крыльями наших воздушных кораблей. Могучая, с многочисленными островами, она, распдаясь на десятки русел, уходила на север.

А через двадцать минут мы увидели весь златой в лучах солнца Нарьян-Мар.

Большие двух- и трехэтажные дома из свежего леса, мачты радиостанций, дымящиеся трубы лесозавода, огромные штабели бревен, многочисленные баржи, пароходы, вмержшие

в лед. По широким улицам бегут олени упряжки, группы людей спешат к реке на аэродром. Самолет здесь редкий и желанный гость.

Выходим из кабины. Мороз. Он крепко щиплет нос, щеки.

Нам, жителям более низких широт, бросается в глаза своеобразие здешней одежды: все собравшиеся на аэродром одеты в красивые теплые меха, в олени унты, отороченные пестрым орнаментом.

Занялись выгрузкой почты. Жители Нарьян-Мара прочтут вчерашний номер «Правды». Это большое событие в жизни горожан: зимой центральные газеты сюда приходят обычно с запозданием на месяц. Нас непрерывно спрашивают:

— Неужели только вчера вы были в Москве?

На следующее утро жители Нарьян-Мара встречали еще один московский самолет. Это был самолет летчика Пацюка, который стартовал на трое суток раньше нас, но шел по старой трассе, и мы легко его обогнали.

Из Нарьян-Мара наш путь лежал на Амдерму.

Все больше мы углублялись в Полярный бассейн, стремясь возможно скорее достичь ворот Арктики.

5

На трассе попрежнему ведущим был самолет «СССР-Н-128». Намеченный в Нарьян-Маре маршрут проходил по прямой через тундру к морю Баренца.

На этом пути я впервые столкнулся с главной трудностью полета в высоких широтах. Заключалась она в том, что магнитный компас, основной прибор самолетовождения, давал здесь неверные показания. Причина — изменение элементов земного магнетизма вследствие близости магнитного полюса. Конечно, если самолет идет над местностью с хорошими ориентирами, а штурман располагает точной картой, неверные показания магнитного компаса — беда небольшая. Но однообразие арктического снежного ландшафта, особенно при плохой погоде, делает полет без компаса крайне сложным. Между тем еще до Нарьян-Мара обычные авиационные магнитные компасы аperiodического типа стали работать значительно хуже, чем между Москвой и Архангельском. Поднимаясь в более высокие широты, мы, естественно, все больше будем чувствовать ошибочность показаний компаса. Поэтому в Нарьян-Маре я приобрел два компаса периодического типа, более чувствительные, и установил их на самолетах.

Нам предстояло пройти 450 километров; при этом значительный участок пути пролегал над морем.

Прошел час после вылета из Нарьян-Мара. Погода стала портиться. Землю закрыли густые клочья тумана, пошел снег.

Полет над тундрой при непогоде, на малой высоте в высшей степени опасен. Зимний покров почвы, туман, облачность — все в одном сером цвете. В поисках просвета можно потерять высоту и врезаться в землю. Зная это, мы старались итти над тундрой как можно выше, избегая бреющего полета.

Вскоре сильная пурга закружила, загуляла вокруг наших самолетов. Впереди — ни зги! Потеряв из виду «Н-127», мы все набирали высоту. Достигнув 1 800 метров, самолет вышел из пурги. Теперь она клокотала где-то внизу, под нами. А здесь светило яркое, слепящее солнце. Почти одновременно справа из пурги вынырнул «Н-127». Мы взяли курс на Амдерму. Самолеты словно повисли над толстым слоем облаков.

— Как хорошо! — вдруг проговорил Лукич, любуясь величественной панорамой.

— Что хорошо? — вначале не понял я.

— Внизу пурга, туман, всякая мерзость, а здесь светло, тихо и солнце, — улыбаясь, ответил он.

— Да, Лукич. Но рано или поздно нам надо будет спустаться, чтобы найти Амдерму.

Легко сказать — спустаться, но совсем нелегко пробить густой слой облаков и сквозь воющую пургу отыскать на земле эту маленькую, затерянную в тундре географическую точку! Правда, на «Н-127» есть радиокомпас. Если будет потеряна ориентировка, Иванов настроится на рацию Амдермы и мы найдем ее. Но будет ли работать радиокомпас? Пока он никак не проявлял себя. Водопьянов о нем молчит. И вдруг, как бы в ответ на мои мысли, «Н-127» резко отвалил вправо и стал от нас уходить. Мы получили условный сигнал Водопьянова, что курс неверен и он пойдет по радиокомпасу. Я взглянул на свои расчеты. Все верно. В чем же дело?

В этот момент облачность оборвалась, и я увидел впереди очертания побережья Хайнудырской губы. Отсюда до Амдермы всего двадцать летных минут. На «Н-127», кажется, тоже увидели Хайнудырскую губу: самолет, пролетев около десяти минут взятым направлением, изменил его и стал приближаться к нам.

Тем временем на берегу Карского моря уже ясно видны стали здания поселка.

— Амдерма!

Теперь нужно найти аэродром. Впереди все мелькает в белой сетке. На земле метет поземка. Делая круги над городом, мы стали снижаться. Дома то появлялись, то исчезали в пелене снежной метели, а вверху, на чистом небе, сияло яркое солнце.

— Аэродром на льду лагуны, — сказал я.

— Вижу, — ответил пилот. — Сообщил Водопьянову, я иду на посадку.

Выждав, когда видимость несколько улучшилась, мы нырнули вниз. На высоте 30—40 метров от земли все скрылось в потоке яростной метели. Выключив газ, пилот вел машину, почти ничего не видя. Легкий толчок, потом еще, еще. Машина побежала в снежном вихре и остановилась.

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

Но борьба с разбушевавшейся стихией на этом не закончилась. Самолеты погнало к морю. Мы повисли на концах крыльев, сдерживая яростный напор. Наконец нам удалось повернуть самолеты 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 знаменами. Пилоты выключают моторы, и мы привязываем самолеты к петлям, вделанным в лед.

Вот мы на земле Амдермы, у ворот Арктики!

Жители поселка не ждали нас в такую непогоду, тем более, что из Амдермы в Нарьян-Мар была послана радиограмма о снежном урагане, бушующем на пути нашего следования. Но радиограмма запоздала, мы уже в Амдерме среди новых радужных друзей. До сих пор не могу забыть этой встречи. Красные флаги, как яркое пламя в гуще разъяренной, воющей белой сумятицы. Это было похоже на сказочную, волшебную феерию.

Не успели мы остановиться, как зимовщики порекомендовали нам немедленно растереть лица. Кажется, мы проделали это самым добросовестным образом, и все же многие порядком обморозились. В особенности пострадал Бассейн. Забинтованный до глаз, он имел самый несчастный вид.

Здесь мы узнали, что Пацюк в Усть-Кару не прибыл и Амдермы не пролетал. Где он, что с ним? Беспokoйство охватывало нас.

За дружеским обедом, устроенным зимовщиками, нас чествовали как героев.

Между прочим, Водопьянов со смехом рассказал, почему при подходе к Амдерме он неожиданно повернул вправо:

— Мне хотелось испытать, уверен ли наш штурман во взятом им курсе.

Я в курсе был уверен.

Во время обеда пришла радиограмма: Пацюк благополучно приземлился в Каре, так как из-за пурги Амдермы он не нашел.

Амдерма — недавно основанный советскими людьми город в Арктике. У холодного Карского моря, вдали от шумных центров, он полон жизни, как все города великого Советского Союза. Улицы его просторны, широкие тротуары покрыты крепкими досками, всюду электрический свет, телефон, радио. В городе есть прекрасная больница, школа, клуб, кино-театр.

В морозном воздухе звенят детские голоса. Мимо памятника Ленину проходят с песнями пионеры.

А ведь только два года назад на этом месте были пустынные, тоскливые берега Карского моря, «ледяного погребца», как называли его полярные моряки. Теперь здесь вырос город, в его порт регулярно заходят пароходы.

Непогода и некоторые необходимые переделки в оборудовании самолетов задержали нас в городе.

На капотах моторов перед глазами пилотов мы установили сконструированные нами солнечные пеленгаторы-курсодержатели, так как авиационные компасы, тщательно выверенные в Москве, значительно разошлись в своих показаниях. Все свои надежды я возлагал теперь на астрономическую навигацию.

Затем химическая лаборатория изготовила для нас специальные шашки, которые при горении давали густой, черный дым. Они предназначались для определения путевой скорости самолета и сноса от ветра.

В общем мы пересмотрели все наше снаряжение и 3 апреля поднялись в воздух, взяв курс на мыс Желания, через Карское море. Нам хотелось разведать обстановку в этом «ледяном мешке» и проверить приборы на таком ответственном и сложном участке пути.

6

Итак, 3 апреля, в 11 часов 30 минут, самолеты взяли курс на мыс Желания. В несколько секунд промелькнула торосистая трехкилометровая полоса берегового припая, и самолеты полетели над водой, которая казалась черной и маслянистой.

В Карском море гуляла волна. Затем появились куски битого льда, и вскоре под нами простирались сплошные ледяные поля.

Через пятнадцать минут после старта берега скрылись из глаз. Кругом, застыв в нагромождении льдов, лежало нелюдимое, мрачное Карское море.

Я сознавал всю ответственность, которая лежала на мне, штурмане, то и дело проверяя курс. Стоило ошибиться на каких-нибудь 3—5 градусов, и экспедиция затерялась бы в холодной пустыне Ледовитого океана. Поэтому я часто брал

упреждение¹ влево, чтобы на землю выйти несколько раньше. Но компасы работали неустойчиво, вызывая сомнения в курсе, и я опять брался за вычисления.

Шестибальный юго-восточный ветер увеличил нашу скорость до 185 километров в час. Мы шли на высоте тысячи метров, видимость была превосходная.

На сороковой минуте после старта погода стала резко портиться. Низкая облачность прижимала нас ко льду. Горизонт скрылся за лохмотьями рваных туч.

Вскоре видимость пропала окончательно. Серая пелена тумана затянула самолеты. Шли мы вслепую, по приборам... Правда, под нами виднелись лед и полыньи, но от летчика они были скрыты нижними плоскостями самолета и стенками кабины.

Плохая обозреваемость огорчала нас на протяжении всего перелета. Особенно страдал штурман. Находясь за спиной пилота, в задней кабине, он мог видеть только пройденное самолетом пространство. Поэтому даже в хорошую погоду, летая с сравнительно точными картами, я вынужден был вести самолеты методом счисления.

Когда подошло условленное время радиосвязи с Водопьяновым, обнаружилось, что передатчик не работает, динамо не дает тока. Но слушать я мог. Поэтому, поймав Амдерму



Во льдах Карского моря самолет обнаружил разводье. Через несколько минут корабли получают по радио курс следования.

¹ Упреждение — поправка на снос самолета ветром.

и самолет «Н-127», я узнал, что впереди по всей трассе стоит ясная погода. Видимо, туманом было покрыто только море. В 12 часов 55 минут решил проверить дрейф самолета. Ветер менялся, следовало немедленно приступить к пересчету курса. Я взял перископ, но сильный удар электрического тока заставил отдернуть руку. Недоумевая, сделал попытку взять перископ еще раз: удар повторился. Обнаружилось, что все металлические предметы при прикосновении давали искру и больно били током.

— Лукич, что случилось? Почему все наэлектризовано?

— А бес его знает! — заворчал Ивашкина. — В Арктике только и жди неприятностей.

Не понимая, в чем дело, я взглянул на компасы. Неприятный холодок скользнул по спине. Стрелки, кажется, ошалели: неведомая сила вертела их во все стороны.

Все три компаса — два штурманских и один пилотский — давали различные показания. Стоило к ним прикоснуться, как сыпались искры и стрелки начинали метаться еще быстрее.

Как же пересчитать и выправить курс? Что, если мы отклонились очень далеко и к тому же потеряли ориентировку?

Но записи бортового журнала сразу успокоили меня: всего пятнадцать минут назад были взяты пеленги солнца, и в то время мы были на правильном пути.

Водопьянов уверенно шел за нашим «Н-128», не замечая изменения в курсе. Следовательно, авария с компасами произошла совсем недавно.

Без солнца, с неработающими компасами, по неизвестной трассе идти невозможно.

Самолеты повернули назад.

Теперь мы шли на малой высоте, беря за ориентиры наиболее светлые пятна облаков: там — солнце.

Прошел час сорок минут после разворота на обратный курс, как вдруг сильный боковой ветер потащил нас вправо и неожиданно мы увидели землю.

Но то была не Амдерма — отсутствовала характерная амдерминская полынья. Перед нами находились крутые скалистые берега. Мы поняли, что значительно отклонились к западу. Самолеты пошли теперь вдоль кромки берега, держа курс к востоку.

В довершение мы внезапно влетели в пургу и потеряли «Н-127». Но выскочив из облаков, увидели одинокий домик, который стоял в глубоком заливе, и ровную поверхность заснеженного льда.

Над заливом мы сделали круг, и опять самолет очутился в вихре снега, опять потерялась земля. Но вот прямо под самолетом мелькнул домик, и мы увидели много собак. Место было совсем незнакомое. Лыжи самолета мягко коснулись снега.

Самолет остановился в десяти метрах от домика. От грозного рева мотора собаки разбежались. Лукич остался возле машины, а мы осторожно двинулись дальше.

— Эй, кто дома, отзовитесь! Принимайте гостей!

Молчание. Но все предметы возле домика говорят о том, что здесь только что были люди. Стоят нарты с грузом, укутанные оленьими шкурами. Наколоты дрова. Видны освежающие туши тюленей, поднятые на столбы. Туши еще не замерзли: следовательно, тюлени только что убиты.

Переглянувшись, мы молча подходим к двери. Замка нет. Затаив дыхание, слушаем, как с легким шуршанием падает снег. Потом я открываю дверь и вхожу в сени. Темно. Вдруг что-то с визгом проскакивает мимо меня, чуть не сбивая с ног. Это оказались рослые ездовые псы.

Мы смеемся над своим испугом и зажигаем спичку. Затем, голкнув вторую дверь, входим в полутемную комнату. Маленькое оконце, кирпичная печка. Над столом висит лампа. Зажигаем ее. В единственной комнате много всякого домашнего имущества, ящики с продуктами. На полках уставлена чистая вымытая кухонная утварь, блестит самовар, в углу — умывальник, зубные щетки, мыло, а на столе — шахматы, журнал «Большевик», газеты годичной давности. И ни одной живой души.

— Где же хозяева? — недоумеваю я.

Заглянули в сарай возле дома. Весь он забит тушами нерпы, морского зайца, медвежьими шкурами. Много тюков с заготовленной пушниной.

Северные жители так иногда и на промысел уходят: они знают, что никто не тронет их добро, а случайному гостю рады помочь всем, чем могут.

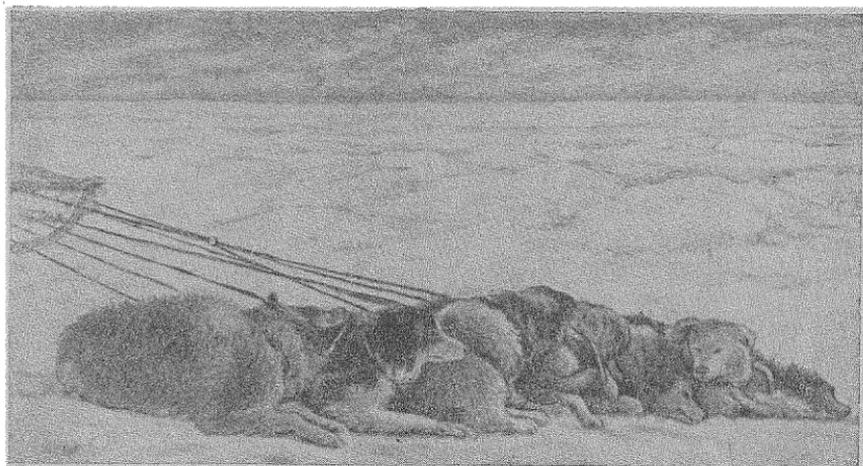
Уже в темноте мы заканчиваем работу и крепко привязываем самолет к врытым в плотный снег бревнам плавника. Предосторожность необходимая: в случае шторма ветер не перевернет машину, не унесет ее в море.

Лукич по-хозяйски растапливает печь, но дым почему-то никак не хочет идти в трубу, а валит в комнату. Пришлось принести с самолета большой примус.

Через полчаса в домике становится жарко. На улице мороз, а мы сидим раздетые. Аппетитно пахнут медвежьи отбивные, поджариваемые Лукичом.

После плотного обеда, вернее ужина, всех нас клонит ко сну. Расстелив на полу оленьи шкуры, влетаем в спальные мешки и гасим примус.

А за стеной ветер, стонет полярная пурга, и сон бежит от нас: где же самолет Водопьянова? Что с ним?



Верные друзья полярников—ненецкие ездовые собаки.

Поднялись мы очень рано, затемно. Пурга прекратилась, и во весь небосклон — холодные, чарующие переливы северного сияния.

За ночь температура в домике упала до минус 8 градусов, но после горячего чая нам тепло и уютно. Все было бы хорошо, если б не гнетущее беспокойство за судьбу товарищей.

8

Утром определили свое местонахождение: оказалось, что мы приземлились на северной оконечности острова Вайгач. Очертания берега и бухты в точности соответствовали карте.

День обещал быть ясным, но температура понизилась до минус 30 градусов. Чтобы завести мотор, нужно было десять ведер кипятку. Подходящей посуды в домике не оказалось. Пришлось снять с самолета один из бензиновых баков и греть в нем воду. Дров тоже было мало, и мы воспользовались кусками тюленьего жира.

Пока шла подготовка машины к полету, солнце поднялось, и я сделал несколько астрономических расчетов, уточнив место нашей посадки.

При осмотре электрохозяйства самолета мы поняли причину вчерашней аварии. Динамо, приводимое в движение потоками встречного воздуха, оказалось в исправности, но кабель отключился, и ток, стекая на металлическую массу самолета, наэлектризовал и вывел из строя компасы. Пока подогревалась вода, мы откапывали занесенный снегом самолет. Это была нелегкая задача. Спрессованный ветром снег с большим трудом

поддавался стальной лопате. Пришлось его распиливать специальной снежной пилой.

Наконец часов через пять напряженной работы, потные и усталые, мы вздохнули с облегчением. Снова можно в путь! В домике мы оставили пачку свежих газет и журналов и официальный документ: кто, когда и зачем здесь был.

Впоследствии выяснилось, что приютивший нас домик принадлежал ненцу-охотнику Тарбарю, отлучившемуся на несколько дней.

Мысленно поблагодарив неведомого гостеприимного хозяина, мы тщательно закрыли двери нашего убежища и уселись в машину.

Даем полный газ. Самолет — ни с места!

— Что же это такое?

Лукич ворча вылез наружу и начал раскачивать хвост. Еще раз полный газ! Самолет сошел с места и двинулся вперед. Потом пилот остановил машину, и Лукич, весь занесенный снегом и с побелевшими щеками, тяжело дыша, подбежал к нам. Я помог ему влезть в кабину.

— Ну и номер! — рассмеялся, наконец, наш борт-механик, когда самолет поднялся в воздух. — Мороз так крепко припаял лыжи, что этак их можно и на земле оставить!

Собираясь уже дать курс пилоту, я неожиданно различил впереди высокие стальные мачты радиостанции, большой белый дом и еще несколько построек: станция Вайгач. Снизилась и увидели на снегу отчетливые следы лыж самолета.

— Водопьянов это или другой? — спрашивали мы друг друга.

Сели и стали подруливать к постройкам. Подбежавшие зимовщики удивленно посмотрели на нас, а потом с радостью стали пожимать нам руки.

— Это вы! А мы думали — вернулся Водопьянов, — сказал начальник зимовки комсомолец Степанов, рослый юноша. — Ведь он только час назад улетел в Амдерму, чтобы организовать поиски.

Мы узнали, что на станции Вайгач зимуют семь человек, все комсомольцы.

Это была дружная семья, которая несла вахту на границе двух студеной арктических морей — Баренцова и Карского. Отсюда каждые четыре часа радист Борис Низовцев передавал в эфир сведения о погоде, состоянии снежного и ледового покровов, режиме моря, магнитных явлениях.

Во время нашего перелета зимовщикам острова Вайгач прибавилось работы. Сведения о погоде для самолетов нужно было передавать каждый час. Эти сведения посылались синоптикам, и составленные ими прогнозы погоды поступали на борт наших самолетов. Одновременно комсомольцы-зимовщики

подготовили для нас аэродром. Держать аэродром в летной готовности, когда ежедневно гуляют снежные штормы, было нелегко, но комсомольская зимовка справилась с этим.

Радужно угощая нас, Виктор Степанов рассказывал:

— Когда вы вылетели из Амдермы и погода испортилась, мы со страхом думали: как можно продолжать полет в такой шторм? Потом прекратилась связь, хотя вас вызывали в эфире все станции. Вдруг сквозь рев пурги мы услышали шум мотора. Выбежали на улицу. В непроглядной белой сумятице, где-то над нами, замирая, прогудел самолет, за ним второй. Мы бросились на аэродром зажигать костры. Но все стихло, звук моторов пропал в вое ветра. Минут через десять тучи неожиданно разошлись, и мы увидели самолет, который воспользовался просветом и прямо с ходу сел на наш аэродром. Это был Водопьянов.

— Больше дыма! — крикнул он. — Сейчас будут садиться товарищи.

Но небо снова затянуло тучами. Где-то высоко еще раз прогудел самолет, и опять все замолкло. Прождали два часа... Стемнело. Пурга не унималась.

— Не пропадут. Ребята опытные... Вероятно, пошли искать место для посадки, — проговорил Водопьянов, стараясь скрыть тревогу.

Получив нашу радиограмму с Вайгача, Водопьянов приказал стартовать к нему. Мы тепло попрощались с комсомольцами-зимовщиками, и через сорок пять минут вся экспедиция была в сборе.

Когда мы остались одни, Водопьянов спросил, строго по-сместрев на меня:

— Ну, докладывай, что случилось. Почему вернулись?

Я рассказал об аварии с кабелем динамо.

Внимательно выслушав, Водопьянов сказал:

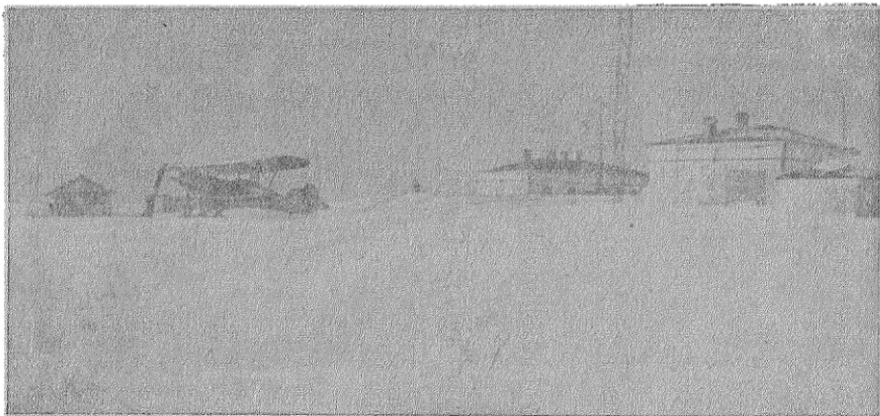
— Решение правильное... Жаль, что не было радиосвязи, тогда мы не потеряли бы столько времени!

Я сознавал, что возвращение в Амдерму не моя вина, но все же ощущение было не из приятных.

Весь вечер мы посвятили разбору происшествия и приняли новые меры предосторожности. Но, к сожалению, всего не предусмотреть, и вскоре с нами произошел случай посложнее.

Шестого апреля мы вновь стартовали на мыс Желания, но по иному маршруту. Решили идти вдоль берегов Новой Земли, через Маточкин Шар.

Погода нас не баловала. Уже в Карских воротах попали в туман, потеряв друг друга из виду. В довершение всего наш самолет начал обледеневать, а никаких средств против этой



Комсомольская зимовка Главсевморпути на северной оконечности острова Вайгач.

грозной опасности тогда еще не было. Оставалось одно — быстро уходить вверх, в более холодные слои воздуха.

Водопьянов по радио так и приказал. Мы набирали высоту, но самолет продолжал покрываться льдом. Началась сильная вибрация, вызванная изменением аэродинамического профиля крыла.

1 500... 1 700 метров. Мы с трудом одолели еще сто метров. Выше машина не пошла.

— Штурман, что будем делать? — спросил пилот.

Я посоветовал взять курс на Варнек. Самолет развернулся влево и, теряя высоту, пошел в сплошной облачности. Разглядывая крылья самолета, Лукич только покачивал головой. Растяжки, связывающие наш биплан, покрылись толстым слоем льда. Машина почти не слушалась управления, и пилот должен был проявить все свое мастерство, чтобы не войти в штопор.

Но вот наконец-то впереди посветлело, показалось солнце. Через полчаса сели в бухте Варнек, на юго-западе Вайгача.

Когда-то, в начале XVII века, по указу царя Михаила Федоровича здесь были созданы сторожевые посты для сбора пошлин с иностранных судов, плававших через Югорский Шар. В наше время здесь возник большой промышленный поселок.

Нам не повезло. Спустя полчаса после посадки задула пурга. Пришлось задержаться. По радио мы связались с Маточкиным Шаром, где сел Водопьянов, и узнали, как трудно прошел его перелет. Только исключительное мастерство и



Ледокол «Ленин» и ледокольный пароход «Русанов» выходят в Карском море для встречи транспортного каравана.

огромный опыт помогли ему успешно преодолеть снежный шторм и сплошной туман на всем маршруте.

При первой возможности мы вновь перелетели на станцию Вайгач.

9

Седьмое, восьмое апреля. Пурга бушует. Но ветер упал с 11 до 8 баллов. Мы решили стартовать.

И вот наш «Н-128» вновь над Вайгачом, над Карскими Воротами, забитыми дрейфующим льдом. Сильный встречный ветер над проливом снизил нашу скорость до 85 километров. При подходе к юго-восточной оконечности Новой Земли — мысу Меньшикова — ветер стих, и скорость достигла 170 километров. Слева от нас виднелись заснеженные берега Новой Земли, справа — черная лента уходящего на север разводья. А дальше, насколько видит глаз, ледяной хаос Карского моря.

Новая Земля. Это огромный остров, растянувшийся почти на тысячу километров. Смелые русские поморы посещали его с XVI века. В 1556 году помор Лошак открыл на Новой Земле высокие горы. Итальянский писатель начала XVII века Мавро Урбино отмечал: «Русские, плавающие по Северному морю, открыли около 107 лет тому назад остров, дотоле неизвестный, обитаемый славянским народом и подверженный вечной стуже.

Он превосходит величиной остров Кипр и показывается на картах под названием Новая Земля».

Остров разделен проливом Маточкин Шар на две части — южную и северную, с высокими, до 1 500 метров над уровнем моря, горами и мощными ледниками.

Центральная часть Новой Земли безлюдна. Население острова расположилось промысловыми поселками и одиночными избами около глубоких заливов и бухт. На побережье несколько полярных станций, построенных советскими учеными.

Под самолетом простирается пустынная, покрытая снегом холмистая тундра. Уныло тянутся однообразные берега, но чем дальше на север, тем живописнее и величественнее становится природа. Видны причудливые заливы, непрерывные цепи гор, покрытые шапками облаков. А справа, до самого Маточкина Шара, темнеет полоса открытой воды. Я смотрю на термометр. Мороз 43 градуса. Над разводьем клубится синий туман.

Заманчива, но коварна здесь открытая вода. Стоит измениться направлению ветра — и горе мореходу: тяжелые льды надвинутся неудержимой лавиной и в течение трех-четырех часов плотно закроют разводье.

Я получил радиограмму: Водопьянов объясняет местонахождение посадочной площадки.

Впереди видна серебристая горная цепь северной части острова. Слева широкая большая бухта, затянутая ровным сплошным льдом. Это залив Шуберта. Мы все трое молча любим его серебристой гладью.

Полет на этом участке не сложный. Видимость прекрасная, и очертания берега, хотя и не совсем точно указанные на карте, ясны; они ведут нас прямо к цели.

Вот и Маточкин Шар. Узкий коленчатый водный коридор среди отвесных скал. Он служит одной из дорог в Карское море, на восток. В это время года Маточкин Шар во льдах, холодный и пустынный. Я вспоминаю лето 1935 года, когда мне пришлось заниматься здесь аэрофотосъемкой. Маточкин Шар в то время был приветливым и теплым, с тихой светло-голубой водой.

Вскоре появляются высокие, тонкие радиомачты, большой дом. Это зимовка. Благополучно садимся.

На следующий день вылететь не удастся. На мысе Желания свирепствует ураган.

Зимовщики очень довольны, что мы задерживаемся; они подолгу спрашивают о Москве.

В полдень 10 апреля поднимаемся в воздух. Наш путь лежит теперь вдоль высоких скалистых гор, изрезанных заливами, покрытых ледниками.

Миллиарды тонн зеленовато-белого льда медленно ползут по склонам гор, уходят под воду. От ледников откалываются и

исплывают огромные глыбы: так рождаются айсберги. Первое время высокочие стены айсбергов гладки, словно отполированы.

Вскоре мы подошли в бухте Ледяная гавань.

Здесь в июле 1596 года в поисках пути в Индию зимовал голландский штурман Баренц. Его корабль был раздавлен льдом, но мореходы успели свезти на берег продукты, оружие, шлюпки, одежду. Обнаружив на побережье много плавника, они построили хижину и перезимовали.

Весной мореплаватели отправились на юг в открытых лодках. По пути умерли Баренц и несколько матросов. Оставшихся, истощенных голодом и лишениями, полуживых людей подобрала возле губы св. Лаврентия русские моряки. Это было 7 августа 1597 года.

В память смелого морехода часть Ледовитого океана, между Нордкапом и Шпицбергенем, Землей Франца-Иосифа и Новой Землей, названа Баренцовым морем.

Сейчас здесь летим мы. Ровно гудит мотор самолета, нам тепло и удобно. В кабине стоят свежие мимозы — подарок Москвы для новоземельцев.

— Сколько осталось до мыса Желания? — вдруг прервал мои мысли Лукич.

— Сорок минут.

— Скорее бы! Знаешь, Валентин, закажи-ка по радио баньку. Попариться бы... А?

Он подумал, потом спросил:

— А чем же это место было желанным, что его назвали мысом Желания?

Я вспомнил историю плавания Баренца: все его спутники с нетерпением ждали, когда кончится беспредельное Ледовитое море. Они думали, что, обогнув Новую Землю, встретят чистую воду, и заранее назвали самую северную оконечность острова мысом Желания.

В этот момент я увидел, что ландшафт гористого плато, над которым мы летели, резко изменился: впереди высился скалистый обрыв с невысоким маяком на вершине.

Это и был мыс Желания.

Правее, в широкой бухте Пospelова, горел на льду костер, возле которого копошились два человека, а еще через минуту мы увидели удиравшего за торосы белого медведя, испуганного ревом моторов.

Один за другим самолеты опустились на лед бухты и подрулили к бочкам на берегу.

Мы вышли из машины. Ослепительно белый снег резал глаза, холод перехватывал дыхание. От костра подошел к нам рослый человек с обветренным загорелым лицом.

— Никитин, начальник станции, — представился он.

Мы познакомились, сдали почту.



*Ледяная арка — гигантский айсберг в одном из проливов
Земли Франца-Иосифа.*

— Что это вы тут медведей расплодили? — со смехом спросил Водопьянов начальника станции.

— Да, за последнее время они совсем обнаглели!

— Ну что ж, — заметил Лукич, — будут, значит, отбивные из медвежатины!

Мы закрепили самолеты и отправились к большому, занесенному снегом одноэтажному дому с вышкой.

После бани и обеда все разошлись на отдых в отведенные нам уютные, чистые комнаты полярной станции.

10

Проснулся я 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 вошел Никитин.

— Шторм, — сказал он. — Ветер сорок метров в секунду.

— А самолеты? — почти крикнул я.

— Все 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 дому. Но, едва открыв наружную дверь, я тут же постарался захлопнуть ее — так яростен был ворвавшийся в дом снежный вихрь.

— Ну как ветерок? — улыбаясь, спросил Никитин.

Я молча отряхивал мгновенно облепивший меня снег.

— Метеорологи называют его «борá», — сказал Никитин. — Иногда он достигает пятидесяти метров в секунду...

— И надолго это? — спросил Лукич, который также проснулся, как, впрочем, и все мои товарищи.

— Надо сидеть и ждать, — спокойно ответил Никитин, по-пыхивая трубкой.

— Нечего сказать — «мыс Желания», — заворчал Лукич.

К полудню ветер еще усилился. Стены дома содрогались под его ударами. Казалось: вот-вот все рухнет и будет разметено, унесено разбушевавшейся стихией.

Беспокойство за самолеты не оставляло нас. Мы решили, несмотря ни на что, пробраться к ним.

Закутавшись в меха, с масками на лицах, мы втроем — Лукич, Никитин и я — вышли из дому. Лишь ползком удалось добраться до аэродрома. Двадцать минут потребовалось, чтобы преодолеть пятьдесят метров. Самолетов мы не увидели до тех пор, пока не натолкнулись на них. Занесенные снегом, они крепко стояли против лобового ветра.

Пять дней шторм держал нас. Ветер то падал до 4—5 баллов, то вновь достигал силы урагана, все скрывая в снежной пелене.

Новоземельский «бора» — ветер местного происхождения. Он приносит много бед морякам, летчикам, зимовщикам. В особенности грозен он на мысе Желания и в районе Маточкина Шара — этих своеобразных «полюсах ветров».

В ожидании летной погоды мы не теряли времени: тщательно готовились к преодолению самого ответственного участка нашего маршрута. Впереди лежало море Баренца, над ним нам предстояло пройти на легких сухопутных самолетах более 500 километров. По этой трассе никто никогда не летал, а ее магнитная характеристика не обещала хороших навигационных условий. Решено было, что на бухту Тихую ведущим пойдет «Н-127», а «Н-128» полетит следом, контролируя маршрут обычными средствами навигации.

11

Наконец шторм прекратился. 15 апреля мы увидели солнце. Но тут разразилась пурга в районе Тихой. Все же мы принялись откапывать самолеты. Плотный, как камень, снег приходилось спиливать. Когда добрались до кабин, то оказалось, что они тоже забыты спрессованным снегом. Снег проник даже под стекла приборов, а моторы представляли сплошные глыбы льда. Чтобы удалить лед, пришлось воспользоваться паяльными лампами.

Мы побывали у находившегося неподалеку деревянного креста, поставленного в 1913 году Георгием Седовым. Сюда отважный полярный исследователь ходил на собаках, когда его судно «Св. Фока» зимовало у западных берегов Новой Земли, в районе полуострова Панкратова.

Тихо, мороз всего 20°. Мы фотографируемся у знака Седова и идем по дрейфующим льдам на остров Ложкина, расположенный в километре от берегов Новой Земли. На припае лежат тюлени; они с любопытством смотрят на людей, но когда мы приближаемся, быстро исчезают в разводьях. Остров

Ложкина — небольшая скалистая гряда, названная так в честь Саввы Ложкина, который в 1760 году обошел на ладье всю Новую Землю. На верхней точке острова стоит неизвестно кем поставленный мореходный знак. На нем нет надписей, а по дереву трудно определить, сколько он здесь простоял: в арктическом воздухе дерево сохраняется очень долго.

Подстрелив двух тюленей; мы возвращаемся. Воздух чист и прозрачен. Живописно выглядит зимовка, занесенная сугробами снега, искрящегося в лучах солнца.

Никитин встречает нас радостным известием: в бухте Тихой установилась хорошая погода. Из сводок погоды ясно, что в северной части моря Баренца развивается мощный антициклон.

Ближе к вечеру поднимаемся в воздух. Пристроившись в хвост самолета «Н-127», ложимся на генеральный курс, через море, забитое тяжелым, восторошенным льдом.

Впервые за весь перелет я располагал свободным време-



У знака, поставленного в 1913 году русским исследователем Арктики Г. Седовым на мысе Желания.

нем, так как вел только контрольные расчеты курса по навигационным приборам.

Через пятнадцать минут после вылета с зимовки самолет Водопьянова неожиданно стал уклоняться вправо, потом пошел влево и, наконец, резко развернувшись, пристроился к нам в хвост. Это условный маневр: очевидно, радиокомпас на машине Водопьянова отказал и ведущим теперь должен быть «Н-128». Я хотел сообщить «Н-127» по радио координаты и курс, но он не ответил, и мне слышно только, как в эфире его упорно вызывают мыс Желания, бухта Тихая, Русская гавань. Водопьянов молчал. Повидимому, рация была занята.

В воздухе мы уже находились сорок минут, погода продолжала портиться, низкая облачность прижимала нас к ледяному полю. Каждые двадцать минут я посылая в эфир данные об изменении курса. Пользуясь ими, «Н-127» смог бы идти самостоятельно, даже потеряв нас в тумане.

Прошло еще двадцать минут. Вошли в сплошную белую массу тумана и летим вслепую. Пилот, знаками подзвав меня, спокойно произнес:

— Сафы¹ не работают, включил отопление... Видно, начинаем обледеневать.

Он попросил сообщить ему обратный курс, и я спешно произвел необходимые расчеты. Но самолет все еще шел прежним курсом; я продолжал пытаться установить связь с Водопьяновым.

«Н-127» не отвечал. Тогда я попросил наземные станции передать Водопьянову, что мы поворачиваем назад. Одновременно сообщил обратный курс и курс вперед, если Водопьянов захочет идти дальше.

Наш самолет идет назад, на мыс Желания. Каждые полчаса вызываю Водопьянова, но безуспешно. Так до самого мыса Желания мы и не нашли товарищей.

Зимовщики также были встревожены исчезновением Водопьянова: с момента вылета он не подавал о себе вестей. Рация мыса Желания тоже непрерывно посылала в эфир позывные самолету «Н-127».

12

Где же Водопьянов? По времени он должен был бы быть теперь в бухте Тихой, но Тихая сообщила, что его нет.

Всю ночь просидели мы возле рации.

Утро не принесло никаких новостей. Начавшаяся с вечера пурга значительно усилилась, ветер валил с ног. На рации установили круглосуточное дежурство.

¹ Сафы — приемники для указателей скорости.

На вторые сутки тревожного ожидания островом Уединения внезапно была получена радиограмма с позывными «Н-127»:

«Отвечайте, кто меня слушает, ибо мой...» на этом радиограмма обрывалась.

Но и несколько слов были большим утешением для нас: товарищи живы! А вскоре удалось установить и двустороннюю связь с Водопьяновым. Он сел на островах Готтерштатера и просил доставить ему бензин.

13

Около двух часов ночи 21 апреля нам удалось взлететь — к бухте Тихой, а затем к Водопьянову. В небе сияло яркое солнце. Внизу тянулись бесконечные ледяные поля с чернеющими кое-где разводьями и полыньями, дымившимися на морозном воздухе. Термометр на стойке крыла показывал —30°.

В ста километрах от Земли Франца-Иосифа мы влетели в облачность, закрывшую море сплошной волнообразной пеленой. Ледовая картина тоже изменилась: всюду простирался крупный битый лед, спаянный молодым ледком.

По моему расчету скоро должна была показаться земля. Доволи мы напрягали зрение, чтобы увидеть очертания берега, но безуспешно. Я начал сомневаться в своих расчетах... Не вкралась ли ошибка?

Наконец впереди и чуть справа появилось неподвижное облако. Я стал пристально всматриваться. Облако или земля? Нет, форма облака не менялась. Это, несомненно, земля.

Вряд ли моряки так радуются земле, как радуются ей летчики, пересекая море на сухопутном самолете. Теперь нас уже не беспокоила погода. И в самом деле, мы вскоре увидели желанные мачты радиостанции бухты Тихой!

«Н-128» был в этой бухте первым самолетом. Поэтому неудивительно, что нас встретили с огромной радостью. Но отсутствие «Н-127» омрачало встречу.

Отдан приказ о заправке машины, чтобы лететь к Водопьянову. Мы тем временем говорили с Москвой.

Вылететь на поиски «Н-127» не пришлось: пока наш самолет заправлялся, над аэродромом раздалось гудение мотора, и мы увидели самолет, идущий на посадку. Это был «Н-127»! Из самолета вышли обмороженные, обветренные, но радостные наши товарищи — Водопьянов, Бассейн, Иванов. Мы бросились к ним, пожимали руки, задавали бессвязные вопросы и, счастливые, повели дорогих гостей в дом.

Вскоре, побритые, чистые, мы собрались за столом, и Водопьянов рассказал о своем полете.

Когда Н-127 достиг многочисленных островов архипелага Земли Франца-Иосифа, Водопьянов несколько часов кряду пытался найти остров Гукера. Но он понял, что при плохой видимости этот остров найти не удастся, и решил сесть. Это было тем более необходимо, что горючего оставалось всего на полтора часа полета.

— И вот вижу: мелькнула передо мной какая-то земля с ровной, заснеженной поверхностью, — продолжал Водопьянов свой рассказ. — Шел снег, и видимость не превышала одного километра. Я повел самолет на посадку. Ветер на земле был такой силы, что выйти из машины и поставить палатку было невозможно. Снежная пыль проникала сквозь малейшие щелки, забиралась под одежду. Выключив мотор, мы просидели в кабине всю ночь, дрожа от холода. К счастью, утром ветер стих, и пустынная картина незнакомого ландшафта открылась перед нами. Астрономически определить мы не могли. Попытались сравнить местность с очень неточной картой, но это не привело ни к чему... Одно было для меня ясно: сели мы где-то на северо-востоке Земли Франца-Иосифа. Наконец поставили мы палатку, разожгли примус, приготовили горячий завтрак. Долго не удавалось наладить радиосвязь, без конца рвался ремень аварийного динамо. Но мы терпеливо сшивали его и передавали в эфир одну и ту же радиограмму. Вот ее содержание. — Водопьянов вынул из кармана блокнот и прочел: — «Бухта Тихая. Совершил вынужденную посадку на одном из островов Земли Франца-Иосифа. Точно определить не могу. Мешает плохая видимость. Самолет цел, экипаж здоров... Привезите самолетом «Н-128» килограммов сто бензина и бак для нагрева воды». — Наконец мы получили вашу радиограмму, — сказал Водопьянов: — Н-128 сообщил, что у него испортился указатель скорости, лететь в тумане не может и повернул на мыс Желания.

Пять суток просидел экипаж «Н-127» на острове, пока не улучшилась погода. При первой возможности Водопьянов поднял самолет в воздух и после сорока минут полета на юг сумел сориентироваться. Через час он уже был над бухтой Тихой.

— Вот и опять мы вместе, — закончил Водопьянов свой рассказ.

Вечером того же дня мы получили из Москвы от командования Главсевморпути сердечную приветственную радиограмму.

Итак, наш перелет завершен. Впервые в истории исследования Арктики советские самолеты пересекли Новую Землю, Баренцево море и достигли Земли Франца-Иосифа.

Но работа далеко еще не была закончена. Нам предстояло проделать много полетов над архипелагом Земли Франца-Иосифа с научно-исследовательскими целями.

Отдохнув два дня и приведя в порядок самолеты, мы стали готовиться к ледовой разведке. Прежде всего были переоборудованы радиостанции для работы с земли и баки для подогрева воды. Затем мы установили солнечные указатели курса и вновь определили девиацию¹ компасов.

Большую помощь нам оказал зимовщик Никольский, магнитолог полярной станции, который открыл на Земле Франца-Иосифа периодичность суточного возмущения магнитного склонения. Мы воспользовались его данными при аэронавигационных расчетах.

Полярная станция острова Гукера расположена на живописном берегу. Но неустойчивая погода мешала нам по достоинству оценить природу побережья. Резкие холода сменялись оттепелями, с моря наплывали туманы, и начиналась пурга. Летать было невозможно. Поэтому для ознакомления с островом мы совершали лыжные походы на ледники, охотились на морского зверя, поднимались на скалу Рубини-Рок, известную своими «птичьими базарами». Отвесные базальтовые скалы были буквально облеплены люриками, кайрами, чистиками. В холодном воздухе стоял несмолкаемый разноголосый птичий гомон. Птицы были здесь непуганые, и наш стол изобиловал дичью. От частых прогулок наши лица покрылись медно-красным загаром, словно мы находились в Крыму, а не в студеной Арктике. Впрочем, в этом нет ничего удивительного: количество рассеянной радиации солнечных лучей, получаемое здесь за сутки весной и летом, составляет 300—400 карадан, то есть значительно больше, чем, например, на Карадаге, в Крыму. Такая богатая радиация объясняется продолжительностью полярного дня, исключительной чистотой воздуха, в котором нет пыли, задерживающей солнечные лучи.

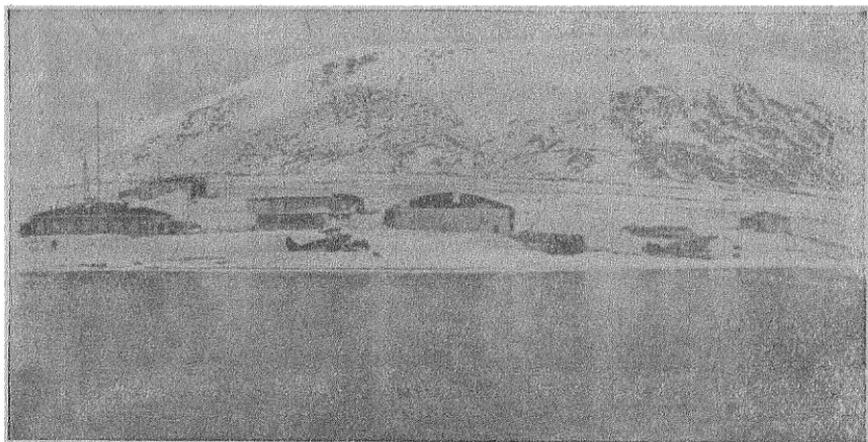
— Придет время, — говорили нам зимовщики, — и на Земле Франца-Иосифа будут санатории для легочных больных. Смотрите, какой прозрачный воздух! А солнце! Разве вы увидите такое солнце на юге? Здесь можно создать превосходные солярии, и любители загара смогут «выдубить» кожу до черноты.

Мы улыбались, слушая энтузиастов Арктики, а Лукич часто подтрунивал:

— Солнце! Ну и солнце же! Лицо обжигает, а спина коченеет от холода...

Зимовка на Земле Франца-Иосифа отрезана от материка в течение десяти-одиннадцати месяцев. В 1936 году это была

¹ Девиация — отклонение от магнитного меридиана.



Самая северная зимовка советских полярников в бухте Тихой.

самая северная точка, на которой советские люди вели свою скромную, но полную мужества научную работу.

Помимо регулярных метеорологических наблюдений, радиостанция бухты Тихой четыре раза в сутки передает прогнозы погоды на материк и (по требованию) на корабли; зимовщики наблюдают за атмосферным электричеством, земным магнетизмом, полярными сияниями, изучают прохождение радиоволн, исследуют аэрологические, биологические, актинометрические явления.

Бухта Тихая была открыта экспедицией лейтенанта Георгия Седова в 1913—1914 годах. В ней зазимовало его судно «Св. Фока».

В одну из экскурсий мы посетили могилу И. Зандера, механика Седова. Небольшой каменистый холм, дубовый крест и на нем дата: 14 марта 1914 года. Из этого пункта в феврале, еще задолго до восхода солнца, вышел в поход на Северный полюс Георгий Седов с двумя спутниками — матросами Линником и Пустошным. Недостаток питания и отсутствие топлива подорвали здоровье Седова. Он заболел цынгой. Но, стремясь достичь полюса, этот мужественный, неутомимый исследователь все же отправился в свой последний трагический путь.

Цынга была в прошлом бичом всех полярных экспедиций. Сколько смелых, сильных, талантливых исследователей унесла в могилу эта болезнь!

В наше советское время слово «цынга» встречается на севере только в медицинских словарях. Главная причина цынги — отсутствие необходимых для организма витаминов. Отличное разнообразное питание, теплые, уютные жилые до-

ма, внимание, которое уделяется зимовщикам всей Советской страной, исключают возможность появления цынги.

Остров Гукера входит в архипелаг Земли Франца-Иосифа. Весь архипелаг состоит более чем из 80 островов. Девять десятых их площади покрыто мощным слоем льда.

Поучительна история открытия этих земель, затерянных среди просторов Ледовитого океана.

Секретарь Русского географического общества П. А. Кропоткин (автор известных «Записок революционера») в 1870 году подал на имя царя докладную записку об организации экспедиции в Арктику. Он писал, что между Шпицбергом и Новой Землей в Ледовитом океане должна находиться неизвестная земля. Об этом говорит неподвижное состояние льдов, наблюдаемое на северо-западе от Новой Земли, наконец, камни и грязь, которые можно видеть на плавающих здесь ледяных полях. «Кроме того, — писал Кропоткин, — если бы такая земля не существовала, то холодное течение, несущееся на запад, от меридиана Берингова пролива к Гренландии, непременно достигло бы Нордкапа (севера Норвегии) и покрыло бы берега Лапландии льдом... Теплое течение, являющееся слабым продолжением Гольфстрима, не могло бы помешать нагромождению льдов у северных берегов Европы, если бы такой земли не существовало».

На организацию экспедиции Кропоткин просил всего 30—40 тысяч рублей. Но, несмотря на его скромные требования, царское правительство отказало.

Проект Кропоткина перехватили иностранцы, понимавшие ценность земли, нависшей над географическим фасадом России.

В 1872 году для исследования области, лежащей к северо-востоку от Новой Земли, была создана Австро-Венгерская экспедиция под руководством Юлиуса Пайера и Карла Вейпрехта.

«Идеалом нашего путешествия был северо-восточный проход», писал Пайер. Однако 21 августа 1872 года судно экспедиции «Тегетгоф» было зажато льдами на северо-западе от берегов Новой Земли и дрейфовало свыше года.

«Прошли зима, весна, лето... Судно ежедневно подвергалось риску быть раздавленным льдами. С чувством тяжелого разочарования шли мы навстречу второй зиме...» писал Пайер в своем дневнике.

Тридцатого августа 1873 года под широтой 79°43' и 59°33' восточной долготы показались суровые скалистые горы.

«Через несколько минут перед нашими глазами предстала в солнечном сиянии прекрасная альпийская страна! Мы радостно, громко закричали: «Земля! Это земля!», писал Пайер.

Так подтвердились теоретические расчеты Кропоткина, чья имя по праву могла бы носить Земля Франца-Иосифа.

Только спустя два месяца австрийцам удалось высадиться на берега предсказанной Кропоткиным земли. Судно «Тегетгоф» крепко вмерзло в береговой припай и простояло во льду всю зиму и весну. За время этой зимовки Пайер на собачьих упряжках дошел до самой северной точки Земли Франца-Иосифа — мыса Флигели на острове Рудольфа, расположенном почти на широте 82° . Большие разводья помешали Пайеру пройти дальше, но с высокого острова Рудольфа он увидел на севере очертания еще какой-то далекой земли, которую австрийцы называли Землей Петермана.

Однако существование этой земли впоследствии не подтвердилось.

В мае 1874 года участники экспедиции Пайера, покинув судно, пошли по льду на юг. На нартах они тащили за собой шлюпки. Продвинувшись на триста миль к югу, они достигли чистой воды и поплыли на шлюпках к берегам Новой Земли. Там их, измученных болезнями и голодом, подобрала на шхуну «Николай» русские поморы. Шхуной командовал Федор Воронин, дед знаменитого полярного капитана Воронина.

После открытия Земли Франца-Иосифа ее стали усиленно посещать всевозможные иностранные экспедиции — промысловые, даже туристские, но редко научные.

С 1927 года на архипелаг Земли Франца-Иосифа стали регулярно снаряжаться советские научные экспедиции, а в 1929 году в бухте Тихой была организована первая полярная станция. Ее сотрудники были доставлены на борту ледокольного парохода «Седов».

Климат Земли Франца-Иосифа более холодный, чем климат Шпицбергена или Новой Земли. Среднемесячная температура февраля равна — $27,1^{\circ}$ по Цельсию, в то время как средняя температура Шпицбергена — $20,7^{\circ}$, а Новой Земли — $16,1^{\circ}$. Лето здесь холодное, туманное. Количество безморозных дней не превышает двадцати в году.

15

Стояло солнечное морозное утро, дул слабый северный ветерок, обычный здесь спутник хорошей погоды.

Мы выруливали самолеты по льду бухты. Впереди шел «Н-128», за ним — наш. Осторожно лавируя, поддерживаемый за крылья мною и Лукичом, самолет приближался к стартовой дорожке. Путь к ней был указан флажками. Внезапно лед затрещал, и машина, резко накренившись вправо, начала медленно уходить в воду... Зеленоватая вода разбегалась кругами по сверкающей снежной поверхности бухты. Спустя не-

сколько секунд самолет, 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 лед, — ответил за пилота начальник зимовки.

Тщательно осмотрев лед, мы обнаружили, что при общей толщине его в полтора метра возле самолета оказался лед не более десяти сантиметров. Под снежным покровом, конечно, этого нельзя было заметить.

Общими усилиями вытащили машину на крепкий лед. Да, самолет спасен, но лететь на нем уже нельзя. Конец правого крыла сломан, весь сложный набор деревянных нервюр и лонжеронов¹ поврежден острыми краями льда.

На ремонт потребуется не меньше четырех-пяти дней. Предложили Водопьянову взять штурмана на борт «Н-127» и лететь на 85-й градус северной широты, как это намечалось раньше.

Но Михаил Васильевич отказался:

— К высоким широтам пойдем вместе, а сегодня, чтобы не терять погоды, я летаю на остров Рудольфа и выберу там запасную посадочную площадку.

— Но будет ли еще такая погода?

— Погоду подберем. Лететь к восемьдесят пятому градусу одному самолету слишком рискованно. Такой полет необходимо выполнить в паре.

16

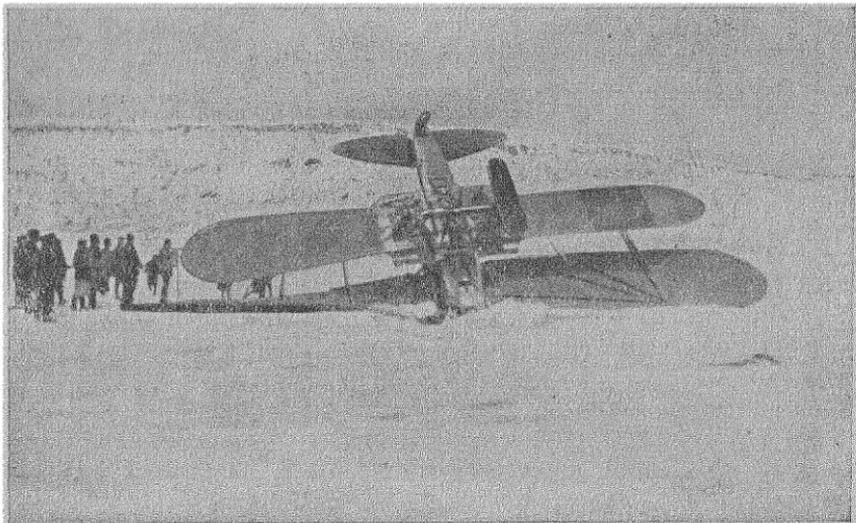
Еще раз осмотрели поврежденное крыло. Сломаны оба главных лонжерона и семь нервюр. На Большой земле мы просто заменили бы крыло новым, но здесь надо ремонтировать его. Водопьянов кстати вспомнил, как однажды необходимость заставила его скреплять сломанное крыло... оглоблей от телеги!

В полдень Водопьянов стартовал на остров Рудольфа, а бухту вскоре окутал туман. Сильный южный ветер принес оттепель. Прошло два, затем три часа... Почему нет Водопьянова? Уже давно он должен бы вернуться назад. Снова что-нибудь случилось?

Прошло еще несколько томительных часов. Наконец мы получили радиограмму: «Достигли 83° северной широты. Идем при плохой видимости».

Иванов сообщил, что «Н-127» прошел остров Салюсбюри, откуда до Тихой 80 километров. Следовательно, через полчаса «Н-127» должен быть здесь.

¹ Лонжероны и нервюры — остова крыла.



Лыжа самолета при посадке натолкнулась на занесенный пургой ледяной ропак... Самолет скапотировал.

Вот и командирская машина. Не делая круга, она плавно опустилась на лед.

Водопьянов рассказывал:

— Погода была такая изумительная, что я не удержался и от Рудольфа пошел на север. Летел, пока Бассейн не сказал, что земля начинает исчезать за горизонтом. Тогда я повернул назад. Вот и все наши приключения.

В воздухе «Н-127» пробыл 5 часов 40 минут. Это был первый советский самолет, достигший такой широты,—маленькая одномоторная машина без всяких навигационных средств, какими ныне так богата наша авиация.

Все следующие дни проходили в деятельной подготовке к новому полету. В течение дня и ночи ремонтировалось крыло. Особенно досталось Ивашине. В палатке, которой была покрыта пострадавшая часть самолета, он и работал, и спал, и ел.

Наконец остов крыла был готов. Мы обтянули его полотном, просушили.

Но погода вновь отвратительная, температура плюс 2,1°. Южный шторм сломал в бухте лед и вынес его в море. Осталась узкая кромка, которая мало подходила для взлета. Тем не менее мы были уверены, что на наших машинах и с такого «аэродрома» подняться можно.

А зимовка тем временем деятельно готовилась к встрече Первого мая: писались лозунги, монтировалась стенгазета, проходила репетиция программы первомайского концерта.

В ночь на Первое мая лед в бухте взломало окончательно, и мы остались без аэродрома. Самолеты вытащены на берег; они стоят у самой воды. В окна зимовки видно, как течение выносит из бухты последние куски льда.

Мы угрюмо смотрим на зеркальную гладь воды, по которой медленно плывут льдины с группами тюленей, нежащихся на солнце.

— Что же, будем жить здесь все лето? Ждать ледокола? — спрашивает Бассейн.

— Вот и хорошо, вместе будет веселее, — радуется Никольский. — Через три месяца придет ледокол, а пока подробнее ознакомьтесь с архипелагом.

Мы молчим. Нас не радует перспектива трехмесячного бездействия на острове.

Торжественный, праздничный ужин разгоняет наше тяжелое настроение. За окнами тихая, светлая ночь, и мы выходим полюбоваться уснувшей природой.

— Смотрите, что это? — протягивает Иванов руку к морю. Мы видим, как огромный айсберг, всю зиму стоявший в бухте, медленно начинает уходить от берега.

Движение крупных айсбергов против поверхностного течения, против ветра, даже в сплошном льду, объясняется тем, что они на восемь или девять десятых своего объема погружены в воду. Если над поверхностью возвышается глыба высотой в 15—20 метров, значит основной ее массив в 150—190 метров находится под водой. Подводное течение, часто не совпадающее с течением на поверхности моря, определяет движение айсберга.

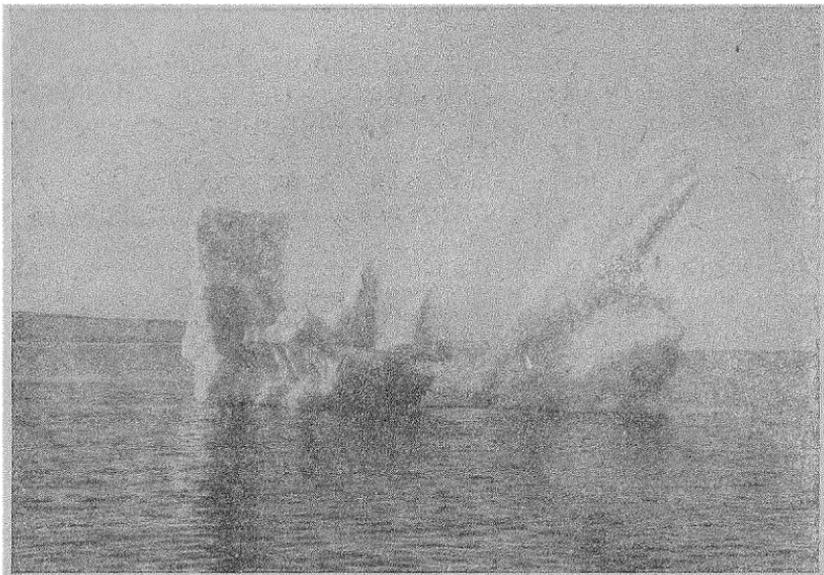
— Ишь ты, весну слышал, на юг пошел, — говорит Лукич с сожалением.

— Уйдем и мы, Лукич, не унывай! — весело отвечает Михаил Васильевич, и мы чувствуем: он что-то придумал.

А мысль Водопьянова заключалась в том, чтобы аэродром построить на берегу бухты. Предстоял тяжелый труд. Но мы не боялись труда и через несколько дней аэродром был готов. Правда, он не отличался большой площадью, но для пилота такого высокого класса, каким являлся Водопьянов, он был достаточным.

Когда все работы были закончены и самолеты подготовлены к далекому пути, Водопьянов вдруг распорядился лететь в Москву.

Мы были очень удивлены приказом, но командир хранил загадочное молчание.



Причудливы формы грандиозных ледяных гор, гонимых ветром и течениями из Центрального бассейна Арктики в Атлантический океан.

Лишь спустя некоторое время мы узнали у него, что в Москве экспедиция получила определенное задание: до бухты Тихой и назад. И если Михаил Васильевич говорил в свое время о полете 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 перелетам будущего, 1937 года.

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

— Валентин, я знаю, как заманчива мечта попасть к 85-му градусу. Но подожди, старина... Через год мы 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? Полет на полюс? — с волнением спросил я.

— Конечно. И ты поведешь этот воздушный корабль. А теперь в путь. Москва ждет сообщений о результатах нашей экспедиции.

На полюс! Великое предприятие... На протяжении веков эта заветная точка земного шара манила самых отважных.

И вот теперь: «Ты поведешь воздушный корабль на полюс».

Почему-то вспомнилось детство: школа, пионеротряд, потом комсомольская ячейка, наконец, знакомство с известным полярным летчиком Б. Г. Чухновским.

С этого дня началось мое увлечение севером, авиацией.

Неужели сбывается давнишняя мечта? Я стою на высоком обрыве ледника. Ослепительно сияет арктическое солнце. Как алмазная россыпь, горят вечные льды Земли Франца-Иосифа. Отсюда ушел и не вернулся Георгий Седов. Не вернулись и многие другие. Отважные одиночки без поддержки народа шли они к полюсу, почти на верную гибель. Шли и не возвращались.

А теперь пойдем мы! Но мы дойдем! Мы—советские люди!

Глава вторая

ШТУРМ ПОЛЮСА

1

Улицы заполнены народом. Большие корзины ярких цветов. Светлые проемы витрин... Все это, залитое прозрачными лучами осеннего солнца, стремительно проносится мимо нашего лимузина.

Позади осталась стройная колоннада зала Чайковского, промелькнула площадь Белорусского вокзала. В разрыве багряной листвы показались древние стены Петровского дворца. Машина, мягко шурша по отполированному асфальту, нырнула в прохладу Тушинского тоннеля и вырвалась на простор Волоколамского шоссе.

— Смотрите, смотрите! — вдруг вскрикнул Михаил Васильевич, резко затормозив машину.

На высоком ажурном мосту, переброшенном через дорогу, мчался товарный поезд, груженный сельскохозяйственными машинами. А чуть левее, за широкой насыпью, блестели воды канала имени Москвы. По каналу неслышно скользил огромный, обтекаемой формы, белый красавец теплоход. А над ним в предвечернем эмалевом небе плыл четырехмоторный самолет, и гигантская тень его скользила по земле.

— Да разве при такой технике мы не завоюем полюс, товарищи? — произнес Водопьянов, рассматривая панораму промышленного предместья столицы.

— Что полюс! Глядя на эту картину, невольно вспоминаешь замыслы Циолковского, — сказал я.

— Ты, Валентин, вечно фантазируешь. Это неплохо. Но сначала полюс, а там подумаем и о космосе.

— Приветствую вас, штурман межпланетных сообщений, — добродушно улыбаясь, проговорил Иванов.

— Хорошо пометать, если ты веришь, что мечты твои со временем претворятся в жизнь.

Машина свернула с шоссе и поднялась на невысокий холм.

Внизу по широкой долине протекала небольшая речушка. За ней, в глубине оранжевой рощи, белело большое здание с колоннадой, поддерживающей круглый шатер крыши.

— Вот и Братцево, — сказал Водопьянов. — Здесь будь отдыхать и готовиться к экспедиции на полюс...

— Совсем неплохо, — заметил Бассейн.

Спустя несколько часов мы собрались в одной из светлых гостиных дома отдыха.

— Вопрос о базе экспедиции решен, — заговорил Михаил Васильевич. — Ледокол «Русанов» пробился к острову Рудольфа и благополучно выгрузил горючее, разборные дома зимовки и все снаряжение. Но все же о погоде на острове Рудольфа мало данных. Побывали там экспедиции Циглера, герцога Абруццкого, Джексона, но, повидимому, наблюдений они не вели и никаких материалов о погоде не оставили. Мы можем рассчитывать только на материалы экспедиции Седова, относящиеся к 1914 году, и советской зимовки Балабина в 1932 году.

— Прекрасно, — обрадовался Иванов. — Ну, а на герцогов я, признаться, и не надеялся...

— Теперь распределим наши обязанности, товарищи, — продолжал Михаил Васильевич. — Ты, Флегонт, отвечаешь за подготовку самолетов и моторов. На Иванова мы возложим обязанности по радиохозяйству, а тебе, Валентин, остается аэронавигационная часть и подготовка экспедиционного снаряжения. Когда на завод придут экипажи остальных самолетов, распределите работу и между ними. У вас есть опыт. Успех экспедиции, друзья мои, во многом зависит от того, как мы подготовимся. На завод — завтра с утра.

Заговорил Бассейн:

— Работы у меня идут полным ходом. Первая машина на днях выйдет из окрасочного цеха и поступит на аэродром. Вот только пожарная охрана завода считает, что нельзя греть моторы бензиновыми лампами. Я доказываю, что этот метод наилучший и без него в Арктике невозможно запустить мотор, а начальник охраны стоит на своем. Прошу тебя, Михаил Васильевич, объясни ему...

— У меня разногласие с конструкторами завода, — добавил я. — Настаиваю, чтобы в штурманской рубке было как можно меньше стали и железа, — она станет немагнитной. Но конструкторы боятся за прочность. Мне кажется, прочность

не будет ослаблена, если сталь заменить дюралюминием и другими диамагнитными сплавами.

— О, я вижу, вас не надо подгонять! — засмеялся Водопьянов и обратился к Иванову: — А как дела у тебя, Серафим? Иванов ответил:

— Основные самолетные радиостанции заказаны. На-днях буду их испытывать. Это мощные всеволновые станции. На первой же машине — тренировочной, как ты ее называешь, — мы установим стандартную радио малой мощности.

2

Эта беседа происходила спустя три месяца после нашего возвращения с Земли Франца-Иосифа. Экипаж Водопьянова энергично готовился к небывалому полету, ставившему задачей высадить на Северный полюс группу советских ученых.

Фантастическая на первый взгляд мысль организовать на полюсе дрейфующую станцию была всесторонне обоснована советскими исследователями Севера.

Много лет летчики полярной авиации мечтали о достижении Северного полюса на самолете. Это было самым горячим желанием у всех нас, начиная от «дедушки полярной авиации» Бориса Григорьевича Чухновского. Водопьянов даже написал об этом в 1936 году повесть «Мечта».

Через год мечта стала реальностью.

Стремительный рост советской авиации сделал возможным осуществление высадки на полюсе.

Весь 1936 год был посвящен изучению высоких северных широт. Интереснейшие материалы были собраны не только во время нашего перелета на Землю Франца-Иосифа, но и в перелетах по Сталинскому маршруту Чкалова, Белякова и Байдукова.

Эти материалы и собственный опыт заставили нас пересмотреть конструкцию самолетов для Арктики.

Все время мы проводили на заводе, где шла подготовка машин. Нужно было приспособить четырехмоторные гиганты к сложным специфическим условиям полетов в Заполярье.

Открытые самолеты превращали в закрытые, утепленные, чтобы можно было лететь без очков и масок. Моторы реконструировали так, чтобы запускать их силами экипажа в любых условиях, не считаясь с низкой температурой. Долго обсуждался вопрос об окраске машин. Нужно было подобрать цвет, отчетливо видный с воздуха, так как при поисках совершившей вынужденную посадку машины бесчисленные разводья и тени во льдах часто напоминают форму самолета, вводя в заблуждение даже опытных летчиков.

Остановились на оранжевой окраске. Один из крайних в спектре, обладающий наиболее длинной световой волной, этот цвет отчетливо выделяется на фоне льда. Художники Москвы представили нам десятки образцов оттенков окраски самолетов.

Помимо того, много энергии и времени пришлось затратить на отбор и приспособление экспедиционного снаряжения, подбор продуктов питания. Заказы на все это имущество — от снежной пилы до точного и хрупкого астрономического компаса — размещались по заводам и институтам Москвы, Ленинграда, Горького, Архангельска, Нарьян-Мара.

Пока не был утвержден личный состав экспедиции, все заботы по подготовке лежали на нашей четверке.

Условия полета требовали особо вдумчивой подготовки. На самолетах мы установили радиокompасы — приборы, которые при отсутствии видимости позволяют пилоту выйти к радиостанции, работающей на длинной волне; на самолетах находились солнечные указатели курса системы инженера Сергеева. Установили мы в штурманской рубке и гироскопические полукompасы, которые позволяют определять причину отклонения магнитной стрелки — вследствие изменения курса или же в результате простого крена самолета. Это было особенно важно, так как в условиях высоких широт резкое отклонение магнитной стрелки при простом крене самолета — явление обычное.

Просторная навигационная рубка позволяла свободно разместить все необходимые приборы. Должен сказать, однако, что пустующего места в ней не оставалось. Рубка имела прекрасный обзор пути, позволяла производить все необходимые астрономические наблюдения и сложные навигационные расчеты. Кабина штурмана на наших самолетах напоминала обсерваторию.

Штурманы — народ строгий. Мы, по возможности, старались оградить от любопытства других членов экипажа наши обсерватории, наполненные точнейшими приборами. Чтобы улучшить работу магнитных компасов и довести их девиацию до нуля, штурманские рубки самолетов были сделаны диамагнитными.

О причинах плохой работы магнитных компасов в то время мы имели самое смутное представление. Мы знали лишь, что сила земного магнетизма, изменяясь вместе с широтой, влияет на поведение магнитной катушки, выводя компас из строя.

Я считал совершенно необходимым применение специального высокоширотного компаса, но мне часто отвечали: «Зачем этот компас, когда у нас такое отличное радионавигационное снаряжение? Ты определенно отстаешь от современной техники».

Но теперь каждый опытный полярный летчик знает, что для высоких широт, помимо новейших радионавигационных приборов, необходим и переживший века магнитный компас — конечно, усовершенствованный. Проблема наилучшей конструкции высокоширотного компаса и до наших дней не разрешена, хотя кое-что уже сделано.

Кроме перечисленных приборов, в штурманские рубки самолетов были вмонтированы: указатель воздушной скорости, высотометры, часы-хронометры, оптические бортовизеры, радиополукомпас, аэронавигационное устройство, телефон, светосигнализация и пневматическая почта.

3

Снаряжая самолеты в далекий путь, мы тщательно готовили все экспедиционное имущество. Необходимо было взять с собой палатки, спальные мешки, резиновые и пневматические лодки (клиппер-боты), лыжи, разборные нарты (сани), специальные бензиновые лампы, аварийные радиостанции, снежные пилы, лопаты, топоры, кайлы и многое, многое другое. Все это должно быть прочным, легким, удобным в работе.

Выбирая одежду, обсуждали не только качество меха, но и сорт пуговиц. В самом деле, если к комбинезону пришить металлические пуговицы, то при морозе в 40—50 градусов они будут жечь пальцы, словно огнем. Нельзя пользоваться ножом с рукояткой из металла.

Подбирая обмундирование, мы перечитали труды многих полярных экспедиций, советовались с северными зверобоями и с постоянными жителями Арктики. Как носить меховую рубашку? Мехом внутрь или наружу? Казалось бы ответ ясен: внутрь. Но это заблуждение. Ни чукчи, ни эскимосы, ни ненцы никогда не носят одностороннюю одежду мехов внутрь. Когда однажды спросили ненца: «Почему ты носишь рубаху мехом наружу?» — он засмеялся и ответил вопросом: «Скажи, а ты видел песка или собаку, которые носили бы шкуру мехом внутрь?»

Особое внимание уделялось неприкосновенному запасу продуктов. К научно-исследовательскому институту питания мы предъявили следующее требование: продукты должны обладать максимальной калорийностью при минимальном весе и хорошо усваиваться организмом. Кроме того, их приготовление должно быть несложным.

Руал Амундсен за время своего многолетнего странствования по льдам Арктики выработал определенный ассортимент и норму продуктов.

Мы воспользовались опытом великого полярного исследователя. В его рацион входили: пемикан (мясо, жир, овощи и

специи в порошке), шоколад, пшеничные галеты, сухое молоко и молоко с солодом. Мы увеличили ассортимент и калорийность своего рациона свиным салом, борщом и супом в порошке, сухими фруктами, сахаром, какао и спиртом.

Все наши продукты были запакованы в жестяные водонепроницаемые ящики, удобные для переноски одним человеком.

4

Горячие споры вызывал способ высадки десанта на полюс. Никто не знал, есть ли в тех широтах льдины, на которые могли бы опуститься самолеты. Наши споры перешли и на страницы печати.

Парашютный десант или посадка?

Сторонники десанта приводили слова Амундсена, произнесенные им после полета в 1925 году к 88° северной широты:

«Куда ни кинь взгляд, нигде не было ни малейшего признака удобного для спуска места. Повсюду лед больше всего походил на огромное количество отдельных небольших участков, рассеянных по всей поверхности без конца, без края. А между всеми этими участочками воздвигнуты высокие и крепкие, как камень, заборы».

Закончив перелет через полюс на Аляску, Руал Амундсен писал еще мрачнее:

«Несмотря на блестящий полет Берда, наш совет таков: не лететь в глубь ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска. Мы не видели ни одного годного для станции места в течение всего последнего длинного перелета от Свальбарда до Аляски! Ни одного!..»

Участники экспедиции на Землю Франца-Иосифа доказывали возможность посадки самолетов на лед. На протяжении всего пути через Баренцево, Карское моря и Ледовитый океан мы увидели десятки мест, вполне пригодных для приземления самолетов любого типа. Кроме того, говорили мы, парашютный десант также сопряжен с риском и для людей и для сложной, хрупкой аппаратуры.

В результате пришли к решению: садиться! Но в случае, если посадка в районе полюса действительно окажется невозможной, приготовили все необходимое для парашютного десанта.

5

В феврале 1937 года самолеты и снаряжение были готовы. На полюс отправлялись три воздушных корабля.

Первый — «СССР-Н-170» — имел на борту командира корабля М. В. Водопьянова, летчика М. С. Бабушкина, штурма-

на И. Т. Спирина, борт-механиков Ф. И. Бассейна и П. П. Петина и борт-радиста С. А. Иванова. Второй—«СССР-Н-171»—шел под командованием В. С. Молокова, в составе летчика Г. К. Орлова, штурмана А. А. Ритслянда, борт-механиков В. Л. Ивашины, К. И. Морозова, В. Н. Гутовского и борт-радиста Н. Н. Стромиллова — инженера по установке радиостанции для станции «Северный полюс». Третий воздушный корабль — «СССР-Н-172». На нем летели командир А. Д. Алексеев, пилот М. И. Козлов, штурман Н. М. Жуков, борт-механики К. Н. Сугробов, В. Г. Гинкин и И. Д. Шмандин.

Четвертый тяжелый корабль — «СССР-Н-169» — намечалось направить только до острова Рудольфа. Его экипаж состоял из командира И. П. Мазурука, пилота Я. Д. Мошковского, меня — штурмана, исполняющего также обязанности радиста, борт-механиков И. И. Брезина и Д. П. Шекурова.

Для облегчения самолетов в состав экипажей не вошли радисты. Только на флагманском корабле это место сохранилось за Ивановым — постоянным спутником Водопьянова. Помимо Папанина и его спутников, на флагманском корабле должны будут отправиться начальник экспедиции академик О. Ю. Шмидт, корреспонденты «Правды» Л. К. Бронтман и «Известий» Э. С. Гиленский.

Еще в процессе подготовки к полету возникла необходимость в пятом самолете—разведчике, который пойдет впереди всей армады воздушных кораблей. По радио он будет сообщать о состоянии погоды. Для этой цели был намечен легкий самолет «СССР-Н-166» под командованием П. Е. Головина. Остальной экипаж этого самолета составляли штурман А. С. Волков, борт-механик В. Д. Терентьев и борт-радист Н. Н. Стромиллов.

После того как в число участников экспедиции был назначен флагштурман И. Т. Спирин, штурманы всех самолетов стали практиковаться в астрономической ориентировке. Одновременно на самолете «СССР-Н-169» тренировались пилоты, радисты и борт-механики.

Материальная часть самолетов экспедиции была недостаточно знакома нашим летчикам. Поэтому в число участников — вторыми борт-механиками — пригласили военных техников, в совершенстве знавших эти конструкции.

План полета на полюс складывался так. Три самолета пойдут с острова Рудольфа строем, контролируя правильность курса солнечным компасом. Штурманы, связанные между собой ультракоротковолновым радиотелефоном, будут ориентироваться по методу счисления и астрономии, облегчая друг другу определение места кораблей. Дойдя до полюса и выбрав льдину, самолеты произведут посадку.

В хлопотах быстро бежали дни. Незаметно подошла весна 1937 года.

Снег стаял. На лыжах с Московского аэродрома взлетать было нельзя. Машины срочно переставили на колеса, а лыжи отправили поездом в Архангельск.

До отлета оставались считанные дни. Мы посвятили их последним, завершающим приготовлениям. В особенности много хлопот доставлял самолет «СССР-Н-169».

Находясь все время в эксплуатации по тренировке пилотов и штурманов, он изнашивался. Потребовалось заменить моторы, переоборудовать подогревное хозяйство, заново окрасить самолет.

Впрочем, оборудовать «СССР-Н-169» так, как остальные машины, нам не удалось. Пришлось, в частности, удовлетвориться маломощной бортовой радиостанцией, действующей только в полете, от потока встречного воздуха. Но времени для установки другой станции не оставалось.

Весна продвигалась все дальше на север. Уже таял снег и в Архангельске, где мы должны были сменить колеса на лыжи.

Дольше экспедиция задерживаться не могла, и вот, ранним мартовским утром, мы, участники перелета, на Центральном аэродроме.

Было еще темно. Под огромными крыльями самолетов экспедиции стояли часовые.

Начали подъезжать машины с имуществом. Занялись погрузкой, механики приступили к подогреву моторов.

Воздух наполнился людскими голосами, ритмичным гудением бензиновых ламп, рокотом моторов. В секунды затишья слышался звенящий хруст весеннего ледка под ногами.

Людей набиралось все больше. На аэродром прибывали провожающие, корреспонденты газет, кинооператоры.

Несмотря на неблагоприятные метеорологические прогнозы, командование экспедиции решило лететь. Первым стартовал разведчик погоды «СССР-Н-166».

Дана команда и тяжелым самолетам. Один за другим уходят они в воздух. Вот и на нашей машине заработали четыре мотора.

— Готовы? — спросил Мазурук.

Тяжело груженный самолет тронулся. Взрели на полных оборотах моторы, из-под огромных колес полетели осколки битого льда. Машина мчалась все быстрее и быстрее. Толчки стихли: мы в воздухе.

— Курс? — спросил Мазурук.

— Ноль градусов! — ответил я.

Самолеты первой советской воздушной экспедиции на Северный полюс 22 марта 1937 года стартовали из Москвы в свой исторический рейс.

7

Никто из экипажа «СССР-Н-169», на котором летел и я, раньше не знал друг друга. Мы познакомились лишь за месяц-полтора до вылета. Но работа шла слаженно, а общая цель вскоре накрепко связала нас дружбой.

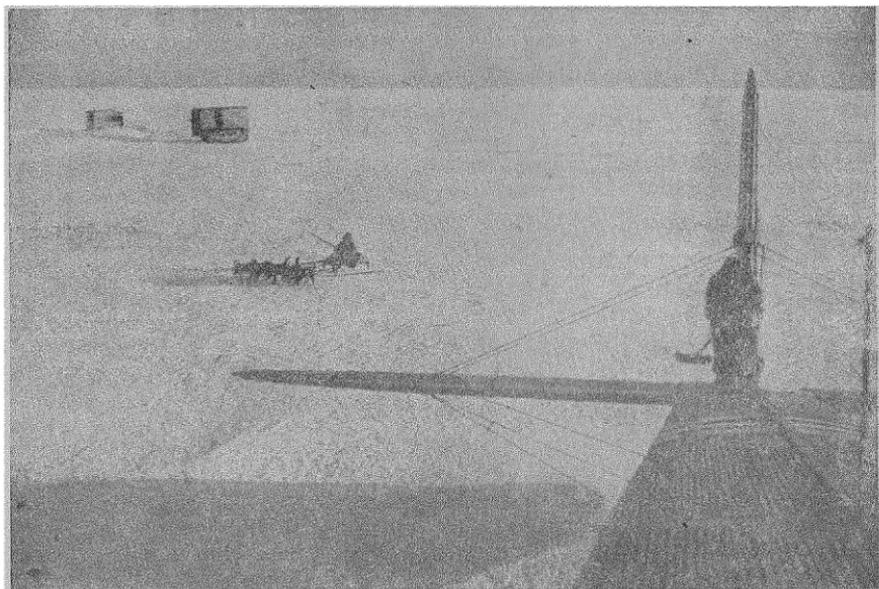
На борту самолета три пассажира: парашютист Мошковский, кинооператор Трояновский и представитель авиационного завода инженер Тимофеев.

Мы идем в вихре клубящегося снега на высоте 200—300 метров. Болгает так сильно, что лясают зубы. наших пассажиров укачало в первый час полета. Они стыдятся этой, как им кажется, непростительной слабости, но качка настолько сильна, что даже привычный ко всему экипаж самолета с трудом держится.

После Вологды погода улучшается. Мы завтракаем.

Мазурук посмеивается:

— Экипаж наш невелик — всего четыре человека. Поэтому с сего часа пассажиры включаются в состав экипажа. Мошковский будет вторым пилотом, Тимофеев — третьим борт-механиком, ну, а кинооператор пусть помогает штурману...



Старое и новое. Самолет готовится к вылету. Собачья упряжка доставляет почту для охотничьих промысловых поселков на Новой Земле.



Самолет прибыл на Маточкин Шар.

В конце концов шутка Мазурука оказалась серьезным делом.

Парашютист Мошковский был неплохим летчиком и впоследствии до острова Рудольфа он исполнял обязанности второго пилота, а инженер Тимофеев — третьего борт-механика. Только кинооператор Трояновский не стал помощником штурмана: он был все время занят съемкой.

Несмотря на плохую погоду, перелет до Маточкина Шара протекал нормально.

Материальная часть всех самолетов работала прекрасно. Хорошо проявили себя радиополукомпасы, впервые установленные на самолетах экспедиции.

В пути мы очень быстро поняли, что план полета строем в условиях Арктики невозможен.

Начиная от Амдермы, все самолеты шли самостоятельно. Никто не видел друг друга. Мне приходилось держать связь по ультракоротковолновой рации. Разъединяли нас и посадки на промежуточных аэродромах. Бывало так: между выруливанием на старт первой машины и четвертой проходил целый час, — пока трактор подтаскивает по глубокому снегу самолет за самолетом на взлетную дорожку.

Поднявшись в воздух, корабли, чтобы не тратить горючего, ложились на курс, не ожидая остальных.

«СССР-Н-169» не имел хорошей радиостанции, мы шли почти вслепую, но не отставали от экспедиции и не были ей помехой.

На Маточкином Шаре я встретил друзей по прошлогоднему перелету. Они выглядели так, словно жили не на зимовке во время тяжелой полярной ночи, а в доме отдыха, — загорелые, пышущие здоровьем.

Наши самолеты поразили зимовщиков Маточкина Шара. Они с восторгом осматривали оранжевых гигантских птиц,севших на лед пролива, и вспоминали первых своих гостей — «СССР-Н-127» и «СССР-Н-128».

Вскоре к самолетам стали подвозить бензин на собачьих упряжках. Нелегкое дело доставить пятнадцать тонн горючего такими транспортными средствами.

В предвидении снежных ураганов, которыми славится Маточкин Шар, мы выкалывали лед и замораживали в прорубях бревна, чтобы накрепко привязать к ним самолеты.

Над Маточкиным Шаром стояла белая ночь. На море штиль, и предосторожности казались ненужными. Откуда здесь быть урагану, тем более под защитой гор?

Иван Тимофеевич Спирин, работая в легкой меховой рубашке, спрашивал Водопьянова:

— Где же Арктика, о которой ты говорил? Это же Гагры! Смотри, какое солнце!

— Подождите, — улыбался Водопьянов. — Думаю, что вы почувствуете здешний зефир! А эти горы, которые, как вы полагаете, защищают нас от ветра, сами являются причиной местных «бора».

— «Бора»? Ветер, достигающий страшной силы и несущий с собой понижение температуры? По характеру новороссийского? Здесь же не юг! — вмешался Виленский и быстро записал что-то в свой корреспондентский блокнот.

— Представьте, самый настоящий «бора», или, как его еще здесь называют, «падающий ветер». Он как бы низвергается с возвышенностей на землю.

А синоптик экспедиции Дзержиевский вот что рассказал нам о «бора»:

— Метеостанция Маточкина Шара часто регистрирует силу «бора» до 40—45 метров в секунду. Отдельные его порывы доходят до 60 метров. Но в глубь моря этот падающий ветер не распространяется более чем на 25—30 километров. Дует он чаще всего зимой. Но и весенний «бора» бывает страшен. Предвидеть его можно по появлению типичной облачности на прибрежных горах. В общем дружнее за работу, — закончил Дзержиевский. — Мне не нравится это перламутровое облачко, — показал он на горы.

Некоторые недоверчиво посмотрели на безобидное облачко.

— Эх, друзья, — посмеивались они, долбя тяжелыми пешнями лед, — вы пугаете нас Арктикой и заставляете работать, вероятно, для того, чтобы не заболеть цынгой...

Конечно, цынга здесь была ни при чем. Предосторожности оказались разумными: утром на острове Рудольфа загуляла пурга, старт пришлось отменить. К вечеру 13 апреля и на Маточкином Шаре завыл свирепый «бора». Держиевский, победоносно поглядывая на тех, кто не верил в «падающий ветер», говорил:

— Я огорчен непогодой, но мое предсказание сбылось, и, как синоптик, я радуюсь.

В 15 часов 30 минут ветер неожиданно стих. Но через пятнадцать—двадцать минут он обрушился с такой силой, что был объявлен общий аврал: все отправились к самолетам ставить добавочные крепления. Видимость упала до нуля. Вытянешь руку и не видишь пальцев! Сплошная корка льда покрыла нашу одежду, превратив ее в тяжелый негнувшийся панцырь.

У самолетов было установлено круглосуточное дежурство. От зимовки к аэродрому протянули трос. Ползком, держась за него, пробиралась к машинам очередная вахта. Люди задыхались от ударов колючей снежной пыли. Приходилось останавливаться через каждые 5—7 метров, чтобы передохнуть. Каждый боялся разжать пальцы, цепко схватившие трос. Малейшая оплошность, и ветер подхватит человека. В прошлом году метеоролог Зайцев случайно оторвался от троса и погиб здесь в ста метрах от зимовки.

Несмотря на солнце, было темно, как ночью. В цепочке вдоль троса мы с трудом различали друг друга и самолеты нашли ощупью. Огромные, темные, они всем корпусом дрожали от напора ветра. Мы вползли по трапу внутрь самолетов, сменили товарищей и долго счищали с себя ледяную корку.

Сидя в самолете, мы с болью в душе прислушивались, как удары ветра обрушивались на наши корабли. Стонали крылья, пронзительно свистела антенна.

В штурманской рубке, несмотря на ее герметичность, кружились снежинки и, падая, раскрашивали причудливыми узорами металлические стенки и приборы.

— Что это? — вдруг с испугом спросил Ритслянд, показывая на иллюминатор.

Мы увидели, как под напором ветра медленно, рывками крутились пропеллеры.

Всю ночь бушевала пурга. Возле лыж самолетов быстро нарастали сугробы. Снег был нашим помощником. Своей тяжестью он словно пригвождал самолеты ко льду.

На Маточкином Шаре экипажу «Н-169» едва не пришлось отказаться от дальнейшего участия в полете. Случилось вот что. Учитывая господствующее направление «бора», все

командиры кораблей поставили свои самолеты на якорные стоянки носом к ветру, прикрепив к бревнам, вмороженным в лед. Лишь командир «СССР-Н-172» А. Д. Алексеев не поверил в надежность такого крепления. Он рассуждал следующим образом: стоя носом к ветру, самолет вследствие положительного угла атаки, образующегося между крыльями и стабилизатором, будет стремиться при сильном ветре оторваться от земли, усиливая натяжение тросов. Если же поставить самолет хвостом к ветру, то сила «бора» благодаря обратному углу воздушной атаки будет прижимать самолет к земле.

Вообще говоря, Алексеев был прав, и часть летного состава его поддержала. Только усилившийся ветер не позволил переставить все самолеты.

Когда очередная смена вползала в кают-компанию зимовки, кто-нибудь непременно обращался к дежурным на самолете Алексева:

— Как, держится?

— Отлично! Стоит как вкопанный! — следовал неизменный ответ, в то время как остальные самолеты прыгали на месте и тросы, удерживающие их, каждую секунду грозили лопнуть.

В ночь на 17-е ветер стал стихать. Кажется, все заканчивалось благополучно, как вдруг в кают-компанию вошел борт-механик Сугробов и, снимая с бровей сосульки, произнес с горечью:

— Вот тебе и закрепили! Хвост-то у нашего «сто семьдесят два» оторвало..

Он сплюнул и, мрачный, уселся на пол.

Все бросились к самолету. Сквозь вороха снежных игл мы увидели, как возле высокого хвоста «СССР-Н-172» возились люди, закрепляя деревянными брусками оторванный руль поворота. Был сломан баллер руля.

Алексеев помрачнел. Он не учел одного обстоятельства: затихая, ветер может изменить направление. Так и случилось. Ветер неожиданно ударил самолет в бок и сломал крепления.

Особое беспокойство по случаю аварии испытывал экипаж нашего самолета. «СССР-Н-169» являлся запасным, и если не удастся отремонтировать поврежденный хвост «СССР-Н-172», он будет снят с нашего самолета и мы останемся на Маточкином Шаре...

Золотые руки борт-механиков восстановили баллер, и на рассвете 18 апреля воздушные корабли вылетели на остров Рудольфа.

Воздушные корабли держали путь на север, все на север...

Первоначально мы шли вдоль Новой Земли, а затем, набрав высоту и перевалив через горные хребты, взяли курс на Землю Франца-Иосифа.

Впервые за все время перелета корабли шли на виду друг у друга. Стояло чудесное арктическое утро. Огромное красное солнце поднималось прямо с севера, обливая потоками пурпура белые горы. На вершинах гор уже горело солнце, а у подношья еще лежали ночные тени. С восхищением наблюдали мы красочную игру ночи и дня.

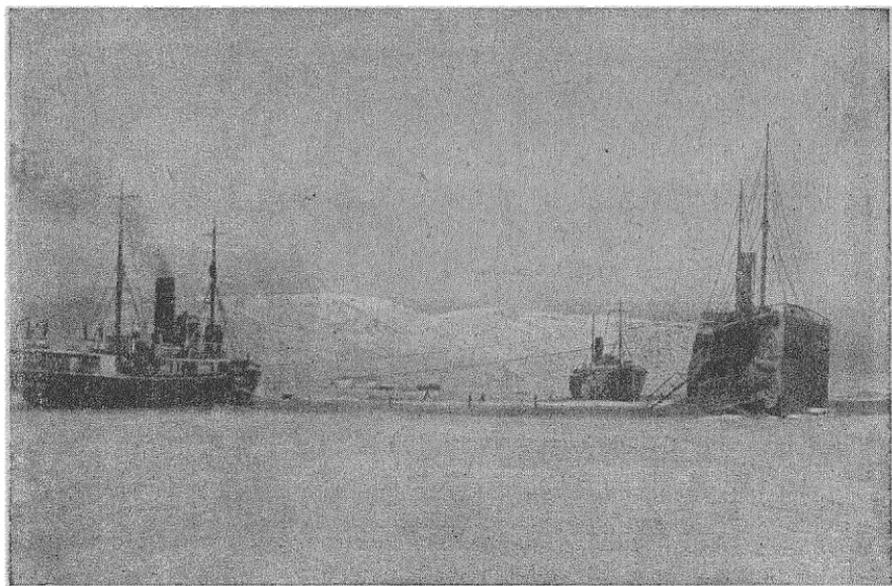
В рубку вошел Мошковский и, показывая на солнце, спросил недоумевая:

— Что случилось? Почему изменили курс? Должны идти на север, а идем куда-то на восток?

— Идем верно... На солнце не обращай внимания: оно поднимается с севера и скоро не будет закатываться вовсе.

— Ну и сторонущка! — покачал головой Мошковский. — Сколько же длится полярный день?

— Все зависит от широты... На полюсе полгода длится день, полгода — ночь. Точнее, 186 дней и 10 часов светит солнце и 178 дней и 14 часов продолжается ночь. А на острове



Ледокольный пароход «Русанов» и транспортные корабли в бухте Тихой.

Рудольфа, например, ночь длится около четырех с половиной месяцев.

Через три часа полета над морем Баренца впереди стали вырисовываться контуры островов Земли Франца-Иосифа. Не заходя в бухту Тихую, расположенную в юго-западной части, мы пересекли весь архипелаг с юга на север. Погода стояла прекрасная, видимость — до горизонта. Корабли шли на высоте 1 500 метров. Внизу мелькали бесчисленные острова с округлыми вершинами гор.

Вот показался самый северный остров архипелага. Его вершина сверкала, словно купол раскрытого гигантского парашюта. Остров Рудольфа.

Самолеты сделали над ним широкий круг, осматривая трамплин, намеченный для прыжка на Северный полюс.

По форме остров Рудольфа напоминает четырехугольник с неправильными сторонами. Голая глыба льда! Лишь кое-где чернеют обнаженные скалы. Толщина льда на острове достигает 250—300 метров. Лед медленно сползает во все стороны от центра купола, образуя многочисленные ледники с глубокими черными трещинами.

В 1936 году на берегу острова между бухтой Теплиц-Бай и мысом Столбовым построены научная станция Главсевморпути. Этот небольшой поселок состоит из десятка построек. Все они расположены на голой базальтовой россыпи, покрытой зимой двухметровым пластом снега.

С самолета виден маленький одинокий домик на берегу бухты Теплиц-Бай. В нем в 1932 году зимовал Балабин. Здесь же находятся руины зимовок Циглера, Болдуина, Фиала. Как скелет, торчит из-под льда остов их жилища, а вдоль берега разбросаны обломки корабля экспедиции Аbruццкого.

К северу от острова Рудольфа беспредельно тянется хаос торосистого льда.

На земле загораются костры. Видно, как ползут тракторы, оставляя на снегу голубые гофрированные следы. Один за другим наши самолеты садятся на ледяной покров острова.

Зимовщики острова соорудили посадочную площадку во время полярной ночи, хорошо подготовились к встрече нашей экспедиции.

Тракторы развернули самолеты к ветру. Штурманы пристушили к съемке показаний компасов, затем все направились к зимовщикам на лыжах, быстро пробежав три километра. Морозный ветер свистит в ушах, блестит снег, весело и привольно на сердце.

Первый этап перелета закончен!

У входа в главный дом стоит на задних лапах, как живая, белая медведица. Она держит полотенце с караваем хлеба и солью, а на шее у нее висит большой железный ключ с надписью: «От Северного полюса».

В день прибытия экспедиции на остров Рудольфа в кают-компания зимовщиков до позднего вечера былолюдно и шумно. За длинным столом не смолкали смех, шутки, тосты.

Следующий день мы посвятили отдыху и знакомству с островом, катались на лыжах, с головокружительной скоростью скользля с вершины горы, мимо голубых айсбергов.

Только на гору потом тяжело взбираться... Наши изобретательные товарищи использовали ветер, дующий с океана: раскрывали грузовой парашют и, держась друг за друга, быстро поднималась вверх, как на парусах.

Коротким был отдых. Замелькали дни, наполненные напряженным трудом. Готовились к последнему прыжку. Осматривая снаряжение, мы обнаружили, что груз, принадлежащий станции «Северный полюс», весит больше, чем могут поднять наши корабли.

Еще прошлым летом сюда была доставлена часть груза на ледоколе. Чтобы вместить груз, мы вытащили из самолетов сиденья, подушки.

Теперь все будет зависеть от погоды. На острове Рудольфа она чудесная. Ослепительное солнце не растает с голубым небом. Без светофильтровых очков невозможно выйти из дому. Но наш синоптик Дзержиевский, многозначительно улыбаясь, говорит, что погода для полета на полюс еще «не готова».

Вылеты на разведывательном самолете неизменно подтверждали его прогнозы: за солнечным островом бушует непогода.

Свободное время мы отдавали спорту и охоте. Однажды, съезжая с купола на лыжах, Мазурук упал и растянул связку в колене. Пришлось уложить его в постель. Это приключение нас обеспокоило, потому что вылет ожидался со дня на день. Больше всех волновался сам Мазурук.

Прошло пятнадцать дней. Мазурук уже ходил, опираясь на палку. А погоды все не было. Дзержиевского стали обвинять в чрезмерной осторожности. Но синоптик невозмутимо показывал колонки выписанных им цифр и сложные кривые целых семейств циклонов, беспрестанно движущихся с запада к полюсу.

Наступило Первое мая. На берегу океана мы устроили торжественную первомайскую демонстрацию. Затем вновь потекли томительные дни...

Располагая свободным временем, я занялся реконструированием авиационных магнитных компасов. Все самолеты страдали от неустойчивой их работы.

Известно, что на стрелку каждого компаса действует полная сила земного магнетизма. Она, эта сила, состоит из горизонтальной составляющей и вертикальной составляющей. Горизонтальная составляющая удерживает стрелку в плоскости магнитного меридиана, то есть показывает направление N—S (север — юг), а вертикальная составляющая наклоняет ее под углом к горизонту.

Таким образом, горизонтальная составляющая является полезной силой, а вертикальная — вредной. Она ухудшает работу компаса.

На магнитном полюсе горизонтальная составляющая равна нулю, а вертикальная достигает максимума, то есть стрелка опускается к полюсу вертикально.

В средних широтах горизонтальная составляющая является достаточно сильной, чтобы уверенно держать стрелку в направлении N—S. В высоких широтах эта сила постепенно падает, и компас показывает искаженное направление, вводя в заблуждение навигаторов.

Мне удалось в значительной мере реконструировать магнитный компас для высоких широт.

11

Наконец было решено послать «СССР-Н-166» в глубокую разведку. Командование поручило летчикам достигнуть 87° северной широты и через каждые тридцать минут сообщать о состоянии погоды. Пятого мая летчик Головин и штурман Волков поднялись в воздух. Дойдя до заданной точки, они сообщили, что следуют дальше, до полюса. Все мы взволновались, но вернуть их никто не решался. Это было бы так же трудно, как остановить солдат, поднявшихся в атаку. Во время всего полета связь работала отлично.

Самолет «СССР-Н-166» достиг полюса, пролетел над ним и возвратился обратно. Мы напряженно ждали его, чтобы затем подняться всей армадой.

Но теперь погода и у нас испортилась. Низкие тучи закрыли аэродром. Решили принять самолет не на куполе, а внизу, возле зимовки. Здесь видимость была лучше.

Вскоре над океаном мы услышали шум моторов. Самолет пролетел мимо нас на юг. По радио мы немедленно сообщили экипажу время его пролета, и Волков, рассчитав данные, повернул обратно. Вскоре из серой пелены мгlistых туч выскочила оранжевая птица. Не делая круга, «СССР-Н-166» с хо-

ду сел на узкую снежную полосу земли возле самой зимовки. Мы радостно поспешили навстречу.

Из кабины вышли Головин, Волков, Стромиллов и Терентьев — первые советские люди, побывавшие над полюсом.

В кают-компании наши товарищи, утомленные, но радостные, рассказали о своем полете.

В воздухе они пробыли около 14 часов. Волков вел расчеты только по счислению. Радиомаяк прослушивался до самого полюса. До 87° северной широты погода не мешала полету. Корабли шли на высоте 200—600 метров. Если показывалось солнце, Волков контролировал путь по солнечному указателю курса. Затем, когда самолет перевалил 87° северной широты, солнце исчезло в тяжелой, густой облачности. Слепой полет продолжался до самого полюса. Развернувшись в обратный путь, самолет помчался к Земле Франца-Иосифа. Но у острова Рудольфа из-за отказа радиокompаса наступили тревожные минуты. Горы заволокло непроницаемыми облаками. Появилась опасность врезаться в скалистую вершину. К тому же горючего осталось так мало, что моторы вот-вот остановятся. К счастью, это случилось, когда машина уже села: на подруливание не осталось ни капли бензина.

Все осталось позади. Экипаж вернулся, совершив блестящий перелет. Но Отто Юльевич Шмидт неодобрительно покачал головой с густой копной волос: счастливая случайность. Затея могла кончиться печально.

На следующий день была создана специальная комиссия, на обязанности которой лежала подробная разработка всех деталей общего полета.

Комиссия немедленно приступила к работе. Прежде всего мы учли сообщение экипажа «СССР-Н-166» о том, что магнитные компасы «вели себя плохо» и особенно «боялись» крена самолета. Моторы же и остальные приборы работали великолепно.

Для проверки приборов был послан одномоторный самолет «Н-128» с летчиком Л. Г. Крузе и штурманом Л. М. Рубинштейном. Для разведки погоды с этим же самолетом вылетел Л. Б. Дзержиевский.

Самолет достиг намеченного пункта, но, возвращаясь, попал в снежный шторм и совершил вынужденную посадку.

Самолет сел на дрейфующем льду в точке $82^\circ 33'$ северной широты и $54^\circ 40'$ восточной долготы. Крузе сейчас же установил с нами радиосвязь. Таким образом, «СССР-Н-128» отныне стал самой северной метеорологической станцией. Спустя несколько дней экипажу дрейфующего самолета были сброшены на парашютах горючее и инструмент для расчистки взлетной дорожки, а еще через двое суток самолет находился на острове Рудольфа.

Летной погоды все не было. Дзержиевский у многих участников экспедиции стал вызывать раздражение. Впрочем, дни ожидания не проходили даром. Мы знакомились с капризами Арктики.

Интересный эпизод произошел со Спириным. Забыв о происшествии на Маточкином Шаре, он вновь начал посмеиваться над синоптиками и зимовщиками.

Но вот было решено совершить разведочный полет на юг на легком самолете «У-2», находившемся на острове. Выполнить эту операцию взялись И. Т. Спирин и двое других летчиков.

Вылетев утром, они должны были часа через три-четыре вернуться назад. Но прошло двенадцать часов, истекли сутки, а самолет не возвращался. На «У-2» радиостанции не было, и экипаж не мог сообщить, где самолет и что с ним.

Мы уже приступили к снаряжению машины для поисков «У-2», но к концу вторых суток тот неожиданно приземлился возле зимовки.

По дороге в кают-компанию Спирин сказал:

— Нашел я, наконец, Арктику!

Да, Иван Тимофеевич впервые спознал с причудами суровой арктической погоды.

А случилось вот что.

Отлетев 50 километров на юг, экипаж выбрал льдину и благополучно на нее опустился. Экипаж спешил в обратный путь, чтобы не опоздать к обеду. Но на морозе мотор остыл. Завести его было невозможно. В течение суток безрезультатно пытались запустить мотор, а в передышках сидели в тесной открытой кабине и, обнявшись, отогревали друг друга.

Под вечер кто-то из них нашел в кармане плитку шоколада и раздал товарищам по несколько долек. Наступили вторые сутки. К счастью, немного потеплело, и экипажу удалось разогреть мотор факелами из пакли, пропитанной бензином.

После разведывательного полета «СССР-Н-166» план высадки на полюсе был пересмотрен. Командование решило: вначале пойдет для выбора льдины флагманский самолет. А 20 мая взволнованный Дзержиевский сообщил, что во всем Арктическом бассейне установился мощный антициклон: можно лететь.

Выглянуло солнце. Был отдан приказ готовиться к старту всем воздушным кораблям. После вчерашней пурги самолеты были занесены снегом и покрылись слоем льда. Его скалывали лопатами и ножами, смывали горячей водой.

Вечером задул ветер, аэродром опять затянуло туманом. Пошел снег. Участники экспедиции встревожились. Но Держиевский, улыбаясь, говорил:

— Не беспокойтесь... Вылет не отменю. Сейчас проходит хвост циклона, а за ним идет прекрасная погода, которая продержится не менее суток.

13

Великая и торжественная минута наступила: «СССР-Н-170» — флагманский воздушный корабль — взял курс на Северный полюс. На нем летело 13 человек — экипаж, командование, папанинцы, корреспонденты. В 11 часов самолет пролетел $89^{\circ}00'$ северной широты, а сорок минут спустя была получена вторая радиограмма: «Кружимся над полюсом, сплошная облачность...»

После этого связь с «СССР-Н-170» прервалась.

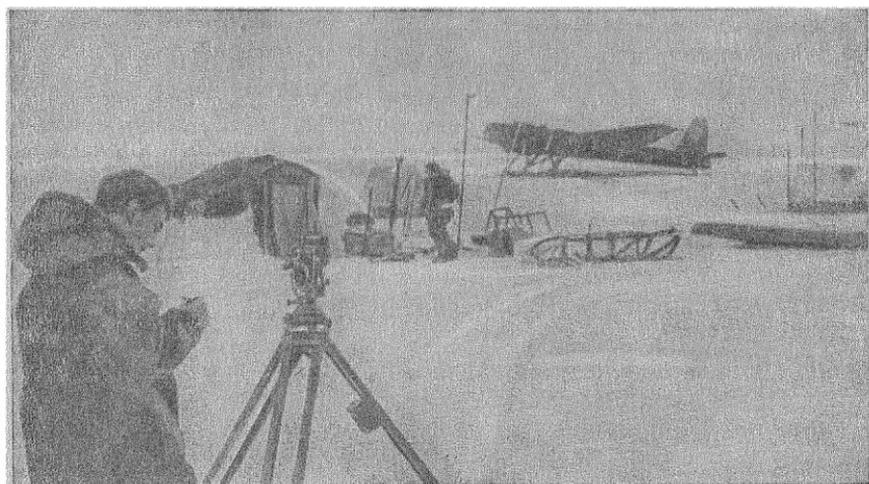
Один за другим проходили томительные часы ожидания. От флагмана не поступало никаких известий.

Мы все — и летчики и зимовщики — столпились у дверей радиорубки.

Наконец в 21 час 20 минут Стромилов с волнением записывает радиограмму:

«Сели за полюсом в 26 километрах, льдина отличная. Молчали потому, что во время посадки испортилась радиостанция».

Итак, наши товарищи на полюсе!



Астрономические вычисления на дрейфующей станции «Северный полюс».

Крыша земного шара взята штурмом советскими людьми!

В ночь на 25 мая радиостанция «Северный полюс» передала, что погода у них прекрасная и все участники экспедиции с нетерпением ждут прилета остальных.

Прогноз Держиевского оправдался: на острове Рудольфа стоял спокойный безоблачный день.

Мы быстро прогрели моторы. Поднялся в воздух «СССР-Н-171», за ним последовал «СССР-Н-172». Наступила очередь нашего самолета.

Но в тот момент, когда машину вытаскивали с якорной стоянки, лопнул буксирный трос. Лишь пятьдесят минут спустя нам удалось вырулить «Н-166» на старт. Погода начала портиться, туман уже закрывал южную часть острова. Мазурук и Козлов блестяще взлетели прямо под высокий обрыв ледника.

По разработанному плану каждый самолет после старта самостоятельно держит курс на север в зоне радиомаяка. Лишь на широте 83° самолеты слетаются вместе, так как по данным разведки здесь наступает конец сплошной облачности. Но осуществить этот план не пришлось. Самолеты не смогли связаться между собой в воздухе, и каждый добирался до полюса по своим расчетам.

События же между тем разворачивались так:

«СССР-Н-171», достигнув района полюса, нашел льдину по радио и благополучно сел.

«СССР-Н-172», не встретив флагмана у кромки льда, дошел до полюса и произвел посадку для уточнения своих координат. Он приземлился в 15 километрах от оси земного шара и спустя сутки был в лагере.

В воздухе оставался только наш «СССР-Н-169», сообщая каждые 30 минут свои координаты на остров Рудольфа.

Под нами тянулись тяжелые паковые льды, лишь кое-где мы встречали поля с гладкой поверхностью, вполне приемлемые для посадки самолетов.

Самое сильное торошение мы встретили между широтами 84° и 85° . Здесь преобладал крупнобитый лед, реже — обломки полей с обкатанными краями и высокими торосами. Айсберги встречались до широты $83^{\circ}20'$, севернее их уже не было.

Когда мы достигли широты $88^{\circ}30'$, ни один из самолетов не отозвался на наши позывные.

Отвлекаясь от управления, Мазурук и Козлов с любопытством тянулись к иллюминаторам.

Улыбаясь, я спросил Козлова:

— А что, Матвей Ильич, не пытаешься ли ты рассмотреть, где торчит земная ось?

Мазурук расхохотался и ответил за Козлова:

— Само собой разумеется. А я вот вижу, как по льду к полюсу тянутся меридианы.

В пять часов утра пролетели Северный полюс.

Мы молча смотрим вниз, словно и в самом деле эта точка отмечена на дрейфующем льду океана каким-то знаком. Кругом расстилаются дикие однообразные льды, испещренные черной сетью разводий и мощными грядами торосов.

Полюс! Вот она, заветная географическая точка!

Двадцать пять лет жизни отдал Пири, чтобы достичь полюса. Но, гонимый призраком голода, он вынужден был бежать, ничего не исследовав. Здесь же пролетели Берд и Амундсен. Они тоже ушли, пробыв над полюсом 10—15 минут. А вот сейчас двинутся сюда воздушные корабли Советской страны.

Где-то рядом должен быть лагерь станции «Северный полюс». Правда, за трое суток их координаты уже устарели. Каждую минуту кто-нибудь из нас кричал: «Вот самолет!» — но то были разводья или тени на льду.

Через 18 минут поисков мы, не обнаружив лагеря, развернулись вправо и пошли ломаным курсом, выбирая посадочную площадку. На первый взгляд годных для этого льдин было много, но их все время браковал Козлов. Из состава нашего экипажа только он имел некоторый опыт в посадке на дрейфующий лед. Осмотрев не меньше десятка льдин, Козлов, наконец, сообщил:

— Вот это поле годится... Давайте осмотрим его еще раз.

Сбросив дымовые шашки, мы пошли на посадку.

Машина остановилась в 20—25 метрах от высокого, запорошенного снегом тороса. Слева, под крылом, оказался второй торос, чуть поменьше первого.

С большой высоты торосы увидеть было невозможно: их покрывал снег. Осмотрев место посадки, мы убедились, что самолет, коснувшись льдины возле дымящейся ракеты, пробежал всего 200 метров. Тормозом послужили кристаллы соли, выступившие на поверхности льда. Все поле совсем не было таким ровным, как представлялось с высоты, и взлететь отсюда, казалось, нет никакой возможности.

Но это был лишь один из многочисленных, обычных случаев на трудном пути покорения Арктики.

Мы отнюдь не предались отчаянию, не опустили рук. Внимательно осмотрев ледяное поле, мы убедились: чтобы построить взлетную дорожку, понадобится несколько дней.

На льдине двумя яркими палатками расцветает лагерь, висится радиомачта с флагом. Нарты, лыжи, всевозможные ящики сразу придают льдине обжитой вид. Наше поле имеет овальную форму. Оно огорожено четырехметровым зубчатым валом торосов. Ширина вала достигает 45 метров, и только со стороны полюса эта клетка имеет выход: вал, разомкнувшись, открывает небольшое разводе.

Исследуя ледяное поле, мы вспомнили, что на борту самолета находится наш седьмой спутник — собака Веселый. С трудом отыскали мы его между тюками и вытащили на лед. С радостным лаем побежал Веселый вокруг самолета, а потом, разом оцетинившись, притих и прижался к нашим ногам. Этот вышколенный ездовой пес, получивший кличку за свой неунывающий характер, в первые дни жизни на льдине был неузнаваем. Осторожно, словно чуя опасность, он принимался, ни на шаг не удаляясь от людей. Странно было видеть, как он ползком приближался к границе разведья и, вздыбив лохматую шерсть, грозно рычал в черную бездну океана. Лишь спустя несколько дней Веселый стал постепенно выкаты, но в одиночку никуда не отлучался.

Я сообщил координаты нашей льдины на остров Рудольфа, но связаться с лагерем все еще не удавалось. Молчал и остров Рудольфа. Меня никто не слышал. А эфир между тем был переполнен звуками. Звали самолет «СССР-Н-172», который находился где-то недалеко от нас. Станция «Северный полюс» разговаривала с островом Рудольфа и с Москвой.

Время уходило, а мы сидели на льдине среди безграничного Ледовитого океана.

Здесь я начал вести дневник, который помог мне теперь восстановить в памяти многое из тех дней.

«... 26 мая. Всю ночь брал высоты солнца для уточнения координат. Мы находимся на широте $89^{\circ}36'$ и долготе $100^{\circ}00'$. Каждые десять минут зову острова Диксон, Рудольфа и лагерь станции «Северный полюс». Сообщил свои координаты, но слушать не могу: наш единственный аккумулятор разрядился. Соорудили метеостанцию. Сегодня тепло, всего минус 7° , подует очень слабый ветерок. Давление — 771 миллиметр.

Тихо. Все товарищи спят. Веселый жмет к моим ногам. Может быть, он чует медведя? Вокруг так пустынно: не верится, что здесь возможна жизнь.

27 мая. Аккумулятор заряжен. В 5 часов 30 минут утра удалось, наконец, поймать позывные острова Диксон.

Попытался наладить питание всеволнового приемника через аварийный мотор: снял с крыла самолета динамо и спарил с аварийным мотором. Теперь у нас есть электроэнергия.

Целый день все занимались расчисткой взлетной дорожки.

28 мая. С Диксоном установлена двухсторонняя связь. Передаем и получаем даже частную корреспонденцию. Через Диксон отправил статью в «Правду» по заказу редакции. «Северный полюс» до сих пор молчит. Очевидно, станция находится в «мертвой зоне»¹. Мы работаем на коротких волнах, которые здесь плохо проходят. Вечером наш передатчик опять отказал. Работа на аэродроме продолжается по 18 часов в сутки. Чорт возьми, как не повезло нам с выбором льдины!

29 мая. Наконец-то связался с «Северным полюсом»! Приказано перелетать в лагерь, но аэродром еще не готов. Связь держим по радиотелефону, но не регулярно, так как моторчик наш часто капризничает.

30 мая. Русская пословица говорит: «Беда не приходит одна». Так и с нами... Вышел из строя длинноволновый передатчик «Баян»: сгорел делитель напряжения. Удалось отремонтировать рацию, аккумулятор которой отказался работать 27 мая.

В разрывах облаков поймал солнце. Сегодня мы уже находимся на $89^{\circ}25'$ северной широты и $102^{\circ}00'$ западной долготы. Лагерь станции «Северный полюс» расположен на $80^{\circ}50'$ северной широты и $32^{\circ}40'$ западной долготы. Следовательно, мы друг от друга на расстоянии 95 километров. Связываемся по ручной радиостанции, которую попеременно крутят Мазурук и Козлов. О. Ю. Шмидт сообщил, что посылает самолет, чтобы помочь расчистить аэродром и разгрузить нашу машину. А пока мы с большим трудом отвоевали площадку 670 на 60 метров. Работаем непрерывно, лед вывозим на себе, впрягшись в нарты вместе с Веселым. В работе постоянно принимают участие только пять человек: я часто отвлекаюсь для радиосвязи и астрономических вычислений. У Мазурука ушиб левого колена, и он работает с большим трудом.

Взлетная дорожка, как коридор, тянется среди зеленоватоголубых торосов. Это путь к станции «Северный полюс». Лед необычайно крепок, а снег такой плотный, что железная лопата не в силах его пробить. Погода изменчива. Солнце появляется редко. Температура в пределах суток колеблется от -7° до $+3^{\circ}$. В эту ночь где-то вдали происходило сильное торошение, но у нас все спокойно.

31 мая. Радиосвязь со станцией теперь нормальная. Дневник веду в перерывах между вахтами. Кругом мертвая пустыня, но сколько суровой красоты в этой торжественной

¹ При работе на коротких волнах вокруг рации наблюдаются «мертвые зоны», где слышимость равна нулю. Это объясняется законом прохождения коротких волн.

тишине! Говорил по радиотелефону со Шмидтом. Он подбадривает нас. Как только будет готова взлетная дорожка, мы немедленно поднимемся в воздух. Советовался со Спириным об использовании при полете в лагерь солнечного указателя курса. Это очень сложно, так как из-за сближения меридианов у полюса нам придется на расстоянии всего ста километров пересекать четыре с половиной часовых пояса. Вообще вопросы аэронавигации здесь очень интересны. Наши новые координаты: $88^{\circ}50'$, $103^{\circ}00'$. За сутки дрейф составил 16 миль!

Сегодня мы все побрились, привели себя в порядок. У Козлова появились первые признаки снежной слепоты, глаза покраснели, воспалились. Надели светофильтровые очки, но в них работать трудно: часто приходится протирать стекла. Взяли пробу воды из океана. Толщина льда достигает 355 сантиметров.

Определили истинное направление станции «Северный полюс». В районе географического полюса навигатор попадает в особое положение. Нет стран света: всюду юг!

1 и 2 июня. Продолжаем строительство аэродрома. Экипаж весел. Питаемся прекрасно. Козлов замечательный повар, вчера отпраздновали его 35-летие. Был прекрасный обед, после чего вырубил 47-й торос. Устали здорово!

Особенно хороши минуты, которые проводим перед сном в палатке, у горящего примуса. Тепло, уютно, и Тимофеев читает нам «Евгения Онегина».

Связь со станцией опять разладилась. У нас лопнул приводной ремень динамо; новые, изготовленные из сыромятной кожи, рвутся, так как шкив делает 4 000 оборотов в минуту.

2 и 3 июня. Всю ночь с Мазуруком шили ремни из голенищ болотных сапог. Пытались приспособить трос гидрологической лебедки. Все это ни к чему не привело. Ремни попрежнему рвутся, а от стального троса начинает гореть деревянный шкив привода. Связь же надо держать во что бы то ни стало.

Сегодня работы на аэродроме закончены, но ветер—в бок дорожки и взлететь не удастся. К вечеру появился густой туман. Гололедица. Солнца нет уже два дня.

3 и 4 июня. Пока не лопнул очередной ремень, успел сообщить станции о нашем положении. Шмидт повторил, что при первой возможности вышлет самолет. После 18-часовой работы на аэродроме все спят. На радиовахте мы вдвоем с Мазуруком.

4 и 5 июня. Очень капризно проходят здесь радиоволны. Диксон слышит нас на расстоянии 1 700 километров, а лагерь «Северный полюс» не слышит в 100 километрах. Нас

по радио учат, как шить ремни. А мы и сами все испробовали. Вскоре пробьем рулежную дорожку от стоянки самолета на аэродром. Удалось поймать солнце. Наши координаты: $88^{\circ}58'$ северной широты, $98^{\circ}00'$ западной долготы. Координаты станции: $88^{\circ}59' 30^{\circ}00'$. Мы дрейфуем на одной широте. Определил магнитное склонение.

Сегодня у меня свободный день. Пошел побродить с Веселым по льдине. Полная облачность, все неровности сливаются с молочно-белым фоном горизонта настолько, что совершенно не замечаешь заснеженных торосов. Чувствуешь их, когда споткнешься и валишься в снег. Даже Веселый иногда с размаху летит вниз или зарывается носом в сугроб.

Перевалил две гряды торосов. Вот оно, «белое безмолвие»! Веселый ни на шаг не отходит от меня. Неужели он чувствует под собой четырехкилометровую глубину океана?

5 и ю н я. Выглянуло солнце. Я запросил погоду на станции. Собираемся стартовать. Связь держим только по ручной радиостанции. Обсудили схему перелета. Будем идти по гирополукомпасу, взяв первоначальный курс по солнцу.

В два часа стали свертывать лагерь. Как сумасшедший, носится и лает Веселый. Все готово, сообщаю в эфир свою волну.

Лыжи накрепко примерзли к снегу. Пилот дает полный газ, а Тимофеев стучит по пяткам лыж деревянной кувалдой. Самолет трогается с места. Теперь начинается самое трудное. Сумеет ли Мазурук поднять тяжелый корабль с такого маленького аэродрома? Однако все идет хорошо, самолет отрывается ото льда.

Продельываем необходимые эволюции, и я даю курс. Нервы напряжены. Верны ли мои расчеты? Горючего у нас немного. Через полчаса мы можем быть в лагере товарищей».

15

Теперь связь у нас отличная. Динамо, поставленное в крыло самолета, вращается от встречного потока воздуха и дает достаточно энергии. Через десять минут попадаем в снегопад, тогда как в лагере станции «Северный полюс» отличная погода.

Наконец я слышу голос в наушниках шлема: «Мы вас видим, вы идете на нас». А внизу — лед, редкие разводья и никакого намека ни на самолеты, ни на костры. Лагерь дает поправку курса. Внизу, на льдине, заметив наш самолет, товарищи нервничают больше, чем мы. Вот и костер, самолеты, множество палаток.

Я облегченно опускаюсь в кресло. Задача выполнена. Самолет садится на чудесный аэродром станции.

После дружеских приветствий мы быстро разгружаем машину. Оказывается, Молоков и Спирин вылетали искать нас, но вернулись из-за непогоды.

Проспали мы одиннадцать часов. А когда проснулись, накрапывал дождь, низко висели облака. Температура плюс 1° по Цельсию.

В лагере оживление. Корабли готовятся к отлету.

На обратный путь для всех самолетов нехватает горючего. Эту сложную задачу мы решили так: «СССР-Н-169» и «СССР-Н-172» отдадут часть бензина двум другим самолетам и станции «Северный полюс», а сами приземлятся на 85° северной широты и подождут, пока с острова Рудольфа им доставят горючее. Водопьянов же и Молоков полетят до Рудольфа без посадки.

... На тонких эластичных мачтах колышется флаг с изображением великого Сталина и голубой вымпел Главсевморпути. Начался прощальный митинг, — горячее слово о родине и партии, о советском народе.

Последние пожатия рук, по-мужски неуклюжие объятия, и мы расстаемся по самолетам.

Мы поднимаемся в воздух и сразу попадаем в низкую облачность. Все дальше от нас станция «Северный полюс», сооруженная посреди Ледовитого океана...

Я подсчитал, что горючего у нас на 5 часов 20 минут. Скорость 225 километров — значительно выше, чем предполагалась при распределении бензина. Если так, то горючего хватит до острова Рудольфа.

Я попытался вызвать по радио О. Ю. Шмидта, чтобы испросить разрешение на беспосадочный полет, но, как назло, его рация была занята.

Вот «СССР-Н-172» нырнул вниз: под нами широта 85°. Мазурук последовал за ведущим самолетом, но я, спросив еще раз Шекурова о горючем, передал Мазуруку: «Можем лететь до Рудольфа». Мазурук радостно улыбнулся и пошел вверх.

Не без колебания взял я на себя такую ответственность. Но все говорило об успехе: и яркое солнце и попутный ветер, гнавший нас вперед. «СССР-Н-172» уже сел, остальные самолеты ушли далеко вперед.

Наконец мне удалось связаться с Отто Юльевичем. С взволнованной радостью услышал я его ответ: «Вас понял. Полет разрешаю, но будьте осторожны!»

На сердце теперь у меня легко, словно сбросил тяжелый гнет. Быть может, впервые я понял до конца огромную направляющую силу дисциплины и силу инициативы.

Наконец на горизонте возникли контуры Земли Франца-Иосифа. В это время на борт нашего корабля поступила тревожная радиограмма: «Рудольф закрыт туманом, самолетам следовать в бухту Тихую».

До бухты Тихой еще 285 километров. Для «СССР-Н-169» этот полет невозможен: нехватит бензина. Но Мазурук спокоен. После короткого совещания мы решили все же подойти к острову и, если не примут, спуститься где-нибудь поблизости на лед архипелага.

В разрывах густой облачности показались знакомые очертания мыса Столбового, а на льду мыса — самолет «У-2», который явился прекрасным посадочным знаком. Почти пикируя, мы нырнули в образовавшееся «окно» прорыва. От резкой смены атмосферного давления на несколько секунд закололо в ушах.

Мазурук мастерски посадил машину.

15 июня воздушные корабли экспедиции уходили в Москву, где их ждала вся страна. Только «СССР-Н-160» со всем экипажем остался на острове Рудольфа для обеспечения безопасности дрейфа станции «Северный полюс».

Наша вахта продолжалась 13 месяцев...

Глава третья

СЕВЕРНАЯ ВАХТА

1

Ледяной купол острова Рудольфа величественно горел в лучах холодного солнца, широко раскинув голубые склоны над равниной океана.

Почти час мы летели с Мазуруком от Белой Земли и никак не могли преодолеть эти последние пятьдесят километров до острова. Встречный штормовой ветер нещадно трепал наш маленький самолет «СССР-Н-36», на котором мы работали, уточняя карты архипелага Земли Франца-Иосифа. Горючего в баках еще много, но нам наскучило почти неподвижно висеть над океаном на сухопутном самолете.

Шесть часов назад, снарядив машину всем необходимым, мы стартовали по маршруту: остров Рудольфа — остров Салюсбюри — Итальянский пролив — остров Грили — остров Беккера — остров Райнера — остров Гофмана — остров Аделаиды — Белая Земля — остров Рудольфа.

Полет был интересным. В Итальянском проливе мы обнаружили два новых острова, не нанесенные на карту. Состоящие из базальта, скалистые, на три четверти покрытые ледяным щитом, они не отличались по структуре от островов Земли Франца-Иосифа.

Карты этого архипелага, составленные по материалам экспедиций Пайера, Джексона и Болдуина, далеки от точности, изображения многих островов сделаны неверно.

В каждом полете мы обнаруживали что-нибудь новое, неизведанное. Мы уже открыли одиннадцать неизвестных островов. Попутно нам пришлось произвести разведку льдов, аэрофотосъемку, зарисовку наиболее важных островов.

И сейчас, возвращаясь на базу, мы везли две катушки новых снимков.

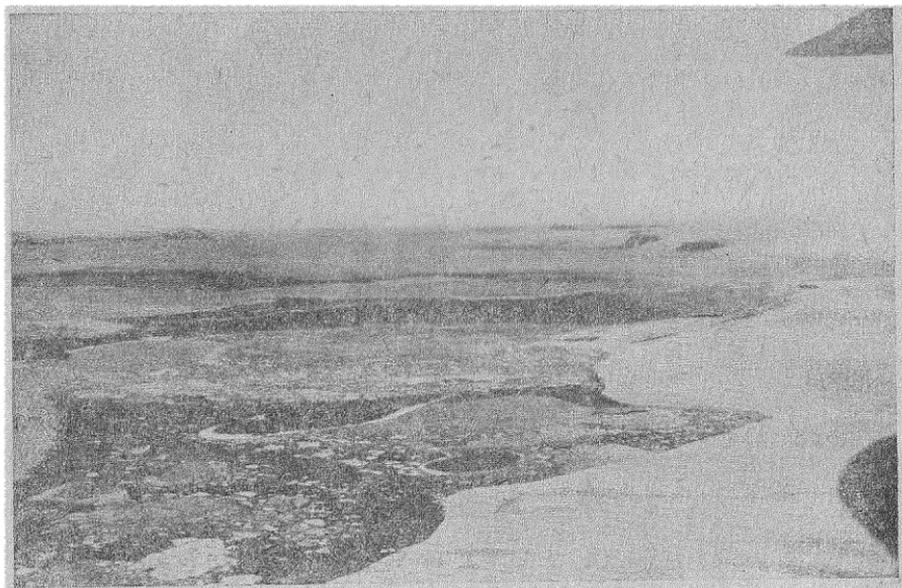
Погода не всегда благоприятствовала полетам. Часто, вылетая при видимости во много десятков километров, мы спустя два-три часа возвращались вслепую или бредущим полетом.

Сколько раз приходилось, дождавшись хорошей погоды, подниматься на купол острова к стоянке самолетов, греть мотор, выруливать на старт и... поспешно укреплять машину, чтобы спасти ее от бешеных неожиданных порывов ветра со снегом.

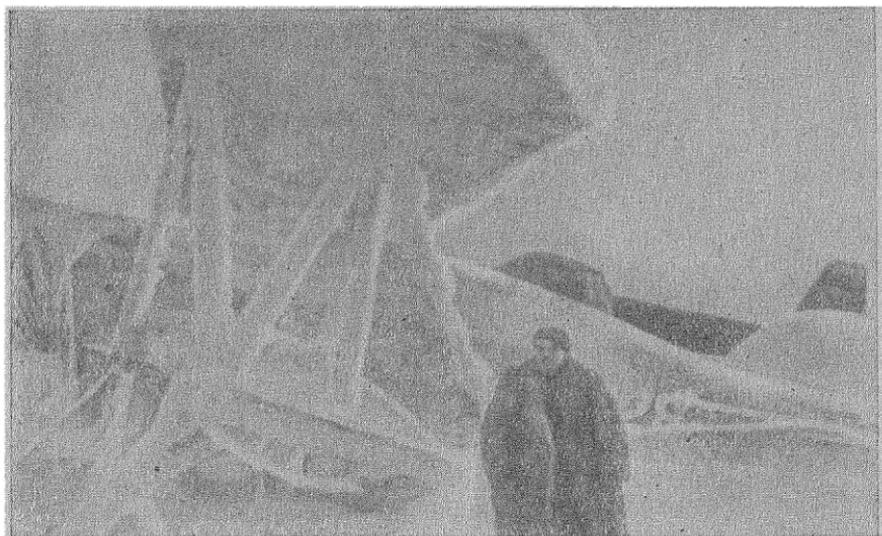
И опять поджидали мы летную погоду, откапывая самолеты, занесенные снегом, счищая лед, намерзший при стоянке. В летние месяцы наш аэродром часто покрывался густой облачностью.

Обледенение в туман доставляло нам больше всего хлопот. Ледяная корка плотно облепляла все части самолетов. Только при помощи горячей воды мы могли бороться с этим упорным врагом.

Иногда обледенение бывало настолько мощным, что ставило нас на край катастрофы. Однажды лед порвал своей тяжестью стальные тросы растяжек крыльев, хвостовое оперение, антенну.



Летом 1937 года летчики советской полярной авиации открыли в архипелаге Земли Франца-Иосифа одиннадцать новых островов.



После туманной морозной ночи самолет обледенел настолько, что с трудом угадывались его очертания.

На лето нам пришлось отказаться от естественного аэродрома на куполе острова.

В августе снег стаял, и только на самом краю ледника, возле бухты Теплиц-Бай, оставалась узкая полоска льда. Преимущество ее заключалось в том, что, находясь выше уровня океана на 5—7 метров, она даже при низкой облачности или при поднятом тумане была открыта для полетов. А летом на Земле Франца-Иосифа низкая облачность не прекращается 26—28 суток в месяц.

Вот и сейчас, возвращаясь на остров Рудольфа, мы не удивились неожиданной буре. Чем ближе подходили к обрывистым берегам острова, тем сильнее швыряло самолет.

Сиденье уползало в сторону, и только крепкие ремни удерживали нас на месте. Зная, что под берегом ветер еще сильнее, мы свернули влево, чтобы на зимовку притти с юга. В проливе Неймайера было тише. Окликнув Мазурука, я обратил его внимание на чернеющие впереди скалы и базальтовую осыпь.

— Мыс Бророк, место гибели Седова! Буду фотографировать, — сказал я.

— Ближко подходить нельзя, ветер бросит на камни, — сквозь шум мотора донесся ответ Ильи Павловича. Он осторожно, под углом подвел самолет к мрачным скалам, торчащим из-под глубокого льда.

Несколько кайр и чаек испуганно сорвались со скал при

нашем приближении. Снизившись до 50 метров, в молчании смотрели мы на этот унылый и суровый пейзаж.

Здесь в 1914 году разыгралась одна из полярных трагедий. Чувство горечи и гордости одновременно охватывают нас. Горечь оттого, что так преждевременно погиб Георгий Седов, и гордость за великого русского морехода, не пожалевшего жизни во имя науки.

Мы смотрим вниз. У самой воды осыпь мелких камней. Она занимает площадь, приблизительно 70 на 200 метров. Где-то здесь верные спутники лейтенанта Седова — Линник и Пустошный — похоронили своего мужественного друга и командира. Никаких признаков могилы, ничего общего с описанием, сделанным ими позже. Линник и Пустошный — простые матросы, они могли ошибиться. Впрочем, и обстановка за это время под воздействием ледников, несомненно, изменилась.

Южные склоны осыпи покрыты желтыми цветами полярного мака. Это удивительно жизнелюбивый цветок, он растет на архипелаге всюду, где хотя бы на неделю обнажается из-под снега земля. Особенно много его на «птичьих базарах», земля которых великолепно удобрена. Хрупкие, нежные лепестки настойчиво напоминают о неудержимой силе жизни и здесь, в преддверии полюса.

Сделав несколько кругов, мы берем курс к бухте Теплиц-Бай, и через пятнадцать минут — дома.

2

Прошел месяц, как мы несем вахту.

Наш самолет «СССР-Н-169» был дооборудован приборами, необходимыми для полетов в высоких широтах. В состав экипажа входили четыре человека — командир корабля Илья Павлович Мазурук, второй пилот Матвей Ильич Козлов, борт-механик Диомид Павлович Шекуров и я — навигатор.

В помощь борт-механику на острове Рудольфа были приданы авиатехники Е. Чернышев и В. Латыгин, а помимо четырехмоторного воздушного корабля в наше распоряжение были предоставлены разведчик «СССР-Н-128» и маленький самолет «Н-36». Оба эти легких самолета были необходимы на лето, так как «СССР-Н-169» в летние месяцы не всегда мог быть использован из-за плохой погоды.

Во время перелета через полюс в Америку Чкалова, Байдукова и Белякова наши самолеты дежурили на аэродроме, чтобы в случае нужды оказать помощь.

В день появления самолета Чкалова «СССР-Н-25» над островом стояла сплошная облачность. Купол, где находился

с прогретыми моторами «Н-169», был покрыт туманом. Мокрый снегопад превращал только что очищенный самолет в бесформенную глыбу льда. Не успевали мы смывать лед с одного крыла, как начинало обледеневать другое.

«СССР-Н-25» в 0 часов 28 минут 18 июля миновал траверз острова Рудольфа, оставив его справа. Мазурук как международный спортивный комиссар зафиксировал время.

— Великолепно! Несмотря на отвратительную погоду, прошли точно, по положению ФАИ¹, — сказал он.

Спустя шесть часов со станции «Северный полюс» нам сообщили, что слышали шум мотора. В это время лагерь станции находился на 88°51' северной широты и 02°00' западной долготы.

Приятен победный рокот могучих моторов, несущих крылатую славу родины над куполом мира!

Неприхотливая машина «СССР-Н-36». Она обладала способностью взлетать и садиться на лыжах на самых трудных площадках. Избрав «Н-36» для исследовательских полетов, мы прежде всего подготовились к тому, чтобы в случае вынужденной посадки можно было жить на льду и двигаться к своей базе пешком. Надо иметь в виду, что обширный архипелаг Земли Франца-Иосифа занимает 80 тысяч квадратных километров и насчитывает более 90 островов. Только на двух из них есть населенные пункты.

В самолет мы уложили шелковую палатку с пневматическим полом и двойными стенками — удобную, теплую, десятидневный запас продуктов, оружие, секстан, переносную ручную радиостанцию, меховой спальник мешок, лопату, топор, снежную пилу, манильский трос, сигнальные ракеты.

Сейчас, летая в больших комфортабельных самолетах, я с трудом понимаю, как мы могли тогда уместить в маленький самолетик столько различных вещей!..

«СССР-Н-36» был учебным самолетом типа «У-2». Он два года стоял в ангаре бухты Тихой. Под воздействием земного магнетизма все железные и стальные части самолета намагнитились настолько, что он превратился, в сущности, в сплошной магнит с очень сложным индуктивным полем. Компасы его, конечно, не работали.

Чтобы использовать «Н-36», я вынес компас из кабины и установил его на нижнем крыле, как можно дальше от воздействия металла. В таком положении компас работал прилично. Дополнением к нему был указатель курса по типу обыкновенных солнечных часов.

Более сложные приборы на таком маленьком самолете разместить было нельзя, но это не остановило наши полеты.

¹ Ф А И — международная авиационная спортивная организация.

Земля Франца-Иосифа открыта более семидесяти лет назад, но до наших дней включала в себя десятки совершенно не исследованных островов. Конечно, наш экипаж не мог решить всех задач изучения архипелага, но некоторую пользу принес.

Была вторая половина июня. На острове Рудольфа наступило лето. На южных склонах быстро таял снег. Бурные потоки воды низвергались с гор, грозя затопить зимовку. Ледяной купол острова из голубого превратился в зеленый. Отполированный талой водой, он был почти недоступен.

Возле самого океана, в низких долинах, появились огромные яркозеленые и красные пятна. В ослепительных лучах незаходящего солнца, на общем белом фоне, они напоминали зеленые лужайки с сочной травой и поля цветущего мака.

Мы решили, что окраска снега объясняется минеральной пылью ветрового происхождения. Но, рассмотрев снег под увеличением, обнаружили, что его окрашивают маленькие живые существа, вроде диатомей¹.

На ближайшем от зимовки мысе Столбовом в течение суток звенел «птичий базар». Гаги, кайры, чистики, люрики и всевозможного вида чайки спешили выкормить потомство, чтобы уже в августе покинуть до весны свои вековые гнездовья.

3

21 июня получили известие, что к нам направляется ледокольный пароход «Садко», который доставит горючее и продукты. Это нас обрадовало: мы мечтали о картофеле и луке. Все остальное у нас было в изобилии.

Войдя в архипелаг, «Садко» остановился у барьера сплошного ледового массива. Необходимо было произвести для него разведку. К несчастью, стоял туман, низкая облачность закрывала горизонт. А «Садко» нетерпеливо посылал радиogramму за радиogramмой и просил помочь ему выбраться из тяжелого льда. Погода там стояла летная, и мы решили стартовать.

Оторвавшись от взлетной площадки, самолет вошел в туман и, чтобы не столкнуться с айсбергами, взмыл кверху. На высоте 200 метров мы вышли на верхнюю кромку облачности. Весь архипелаг был закутан тяжелой пеленой, лишь кое-где смутно вырисовывались вершины гор. По этой трассе мы летели впервые, и горы служили для нас ориентирами. Дул встречный ветер, скорость самолета упала до 70 километров. Нас бросало то вверх, то вниз. Достигнув острова Джек-

¹ Диатомей — мельчайшие простейшие организмы.

сона, мы отчетливо увидели куполы островов Салюсбюри и Артура.

— А где же острова Альберта-Эдуарда и Грамсуорта? — поворачиваясь ко мне, спросил Илья Павлович.

До боли в глазах я всматривался в пустоту. Рядом с островом Артура на карте значатся два больших острова высотой до 400 метров, но их почему-то не видно. Не меняя курса, мы вышли на Землю Георга. Затем, пролетев немного, нырнули вниз и увидели под собой море. Большие черные волны свободно катились на север. Илья Павлович недоуменно пожал плечами:

— А где же льды, в которых застрял корабль?

Я смутился: неужели курс неверен? Мы резко повернули на запад.

— Очевидно, дрейф унес массив льда вместе с «Садко» к западу, — сказал я.

Вот впереди забелела кромка тяжелых льдов, но ледокола там тоже не было.

Горючего оставалось на полтора-два часа. Возвращаться на остров Рудольфа в такую погоду мы не могли, а в бухте Тихой погода была еще хуже.

Мы решили пролететь минут пять-семь вдоль кромки льда и затем, если корабль не будет обнаружен, повернуть на один из более низких западных островов, где и переждать непогоду.

Внезапно на границе льда и воды мы заметили серую полосу, врезанную в белый массив. Полоса состояла из битого льда, а в конце ее ясно виднелся столб черного дыма. Я тронул за плечо Илью Павловича. Он кивнул головой, и спустя пять минут мы уже отчетливо увидели знаки, выложенные по указанию находившегося на «Садко» Б. Г. Чухновского. Над «Садко» расцвел пышный султан пара — ледокол приветствовал нас гудком.

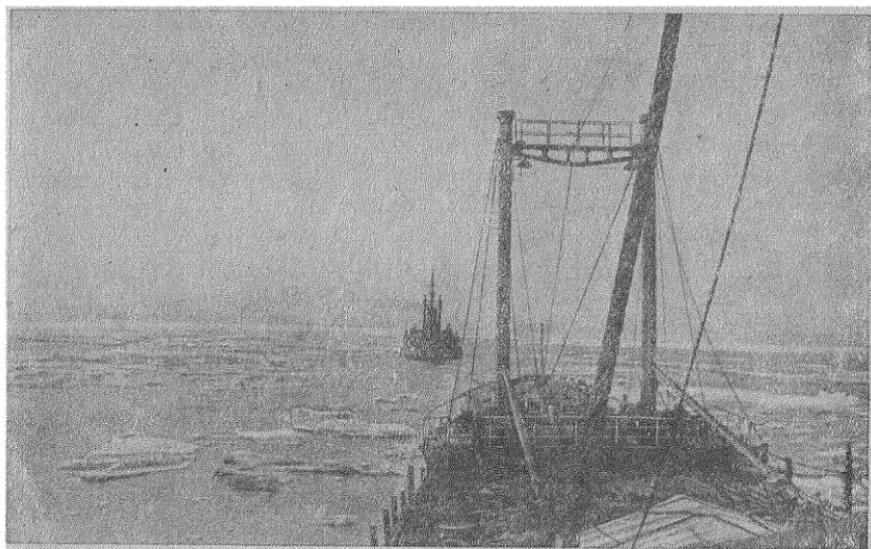
Лыжи коснулись льда, и мы почувствовали, что ледяное поле волнуется под нами, как море.

— Что такое? — тревожно спросил Мазурук.

— Это ледяное волнение, отголоски близкого шторма, — ответил я. — Вследствие упругости лед не ломается... Но долго ли он выдержит?

К нам подбежали люди и по этой колышущейся поверхности помогли подтащить машину к кораблю. Самолет пришлось быстро поднять на палубу: по льду пошли черные трещины, и вскоре его взломало.

— Шторм в море начался часов шесть назад, — сказал Чухновский. — Волнение передалось льду не сразу. Мы послали было радио на Рудольф, чтобы вас предупредить, но вы были уже в воздухе.



Воздушные разведчики вывели караван из тяжелых льдов.

— Вот теперь поплаваετε с нами, хватит вам летать, — посмеивались на «Садко». — Будете нашими пассажирами до Рудольфа.

Ледокол так медленно двигался среди такого торосистого льда, что нечего было и думать о взлете и разведке. Мы включились в работу судового экипажа. На вторые сутки «Садко» начал дрейфовать к острову Артура.

Вскоре установилась солнечная погода. На лед вылезли тюлени, лахтаки, моржи. В воздухе носились чайки, кайры. Потеплело... Термометр показывал плюс два градуса. На поверхности льда образовалось много пресных озер из талого снега, и ледокол пополнил запас воды.

Миновали остров Артура. Стоял туман. Остров нам так и не довелось повидать.

Открытие острова Артура относится к 1894 году. С тех пор на нем никто не бывал.

На борту «Садко» находился ленинградский художник Платонов — седой, сухощавый старик. Многие часы проводил он на палубе, восторгаясь ландшафтом Арктики.

— Вы посмотрите, посмотрите, пожалуйста!.. Разве я смогу изобразить эту непередаваемую гамму красок!

Шли дни. Ледокол медленно пробивался к цели.

Иногда мы задерживались, корабль припаивало ко льду. Вокруг «Садко» сверлили лед, в скважины закладывали аммонит. После взрыва ледокол отступал назад и с ходу наваливался на лед, подминая его под себя, раздвигая в стороны.

Только на шестые сутки мы вырвались из ледового плена и вышли на чистую воду. На острове Рудольфа «Садко» пришвартовался возле ледника, спускающегося в океан у мыса Столбового.

Выгрузить следовало 114 тонн и больше половины этого груза поднять на купол острова. Задача не из легких! Тем временем установилась совсем теплая погода — в тени плюс 10 градусов.

Гремели лебедки, скрежетали цепи подъемных стрел. Между кораблем и зимовкой непрерывно сновали упряжки собак, полз трактор, волоча за собой сани-платформу.

В наше отсутствие аэродром возле зимовки затопило. С купола в зияющие трещины с шумом стекали потоки воды. Трещина появилась между разгрузочной площадкой и кораблем. Пришлось немедленно заняться постройкой моста. Мы подбирались к краям трещины и бросали туда камни. Но звука падения не было слышно. Тогда я решил спуститься на веревках вниз, чтобы по слоям льда определить возраст ледового панцыря. Я насчитал 140 слоев и ниже не спукался. Сколько же тысяч слоев насчитывает вершина острова? Повидимому, не меньше чем двухсотметровый слой льда лежит на базальтовом основании купола. Много тысячелетий ушло на это оледенение. Сейчас оно прекращается. Слои в стенках провала красноречиво говорят о потеплении в Арктике. Чем ниже они, тем толще. Следовательно, раньше было холоднее, и выпавший за зиму снег не успевал стаять за короткое лето. Зато верхние слои — слои последних десятилетий — совсем тонкие.

Когда выгрузку закончили и «Садко» должен был уходить, неожиданно произошла задержка. При пробе машин обнаружилась неисправность гребного винта. Корабельный водолаз третий день болел, и я предложил свои услуги. Капитан ледокола возражал, но потом согласился.

На меня надели тяжелый, громоздкий водолазный костюм. Вся команда собралась на палубе наблюдать за работой нового водолаза. Я волновался, но не хотел, чтобы это заметили. В детстве я хорошо нырял. Чего же опасаться? Вот принесли блестящую воздушноагнетательную машину. Объяснили мне систему сигнализации, на плечи надели медный скафандр. Потом шлепок по скафандру — знак, что все готово, и я медленно спустился по трапу в воду.

Удивительно прозрачная вода в Ледовитом океане! Весь корпус корабля от руля до форштевня был виден отчетливо. Я коснулся дна. Мыс ледника, спускаясь в море, далеко тянулся под водой. В море я не обнаружил почти никаких признаков жизни за исключением мелких рачков, быстро проплывавших мимо толстых стекол скафандра.

Осмотрев винт, я убедился, что нужно подтянуть огромную

гайку. Просигналил, чтобы на тросе опустили ключ. Работа была быстро закончена, и меня подняли наверх.

— Поздравляем, ты первый водолаз, который спускался на дно океана под широтой восемьдесят два градуса, — сказал капитан ледокола, пожимая мне руку.

Признаюсь, что я охотно сбросил тяжелую одежду водолаза, в которой было душно и жарко.

Мазурук меня все же пожурил:

— Ну что мне с тобой делать? То лазаешь по трещинам, то спускаешься под воду...

Вскоре мы попрощались с дружным экипажем ледокола «Садко».

4

На острове всюду водопады, на каждом шагу трещины. Ходить без лыж опасно. Провалился в трещину наш единственный трактор. Общими усилиями мы вытащили его, и он опять возит грузы на купол.

Несмотря на тяжелые условия, груз, наконец, размещен по своим местам. Но летать все еще нельзя. Изю дня в день туман, изморозь, мокрый снегопад...

Часть свободного времени мы посвятили раскопкам на месте зимовки экспедиций герцога Абрुццкого и американца Циглера.

Итальянская экспедиция 1899 года, возглавлявшаяся Абрущким (он же принц Амедей Савойский), прибыла сюда из Архангельска на шхуне «Полярная звезда», чтобы организовать базу для похода на Северный полюс.

Экспедиция состояла из 20 человек: 11 итальянцев и 9 норвежцев. С ними было 120 собак, купленных в Архангельске. Ледовая обстановка того года благоприятствовала Абрущкому. Дойдя до острова Рудольфа, он отправился на поиски так называемой Земли Петермана, которую якобы видел Пайер в 1874 году. Достигнув $82^{\circ} 04'$ северной широты и не обнаружив земли, герцог вернулся в бухту Теплиц-Бай.

Выбор этой открытой бухты для зимовки был неудачен. При первой же передвижке льды создали серьезную угрозу для «Полярной звезды». Корабль дал течь. Люди перешли на берег и зимовали в полотняных палатках. Весной следующего года Абрущкий заболел, и к полюсу вышла санная партия под командой капитана Умберто Каньи, в сопровождении группы лейтенанта Кверини. С невероятными трудностями Канья достиг $86^{\circ} 34'$ северной широты и вернулся назад. Группа лейтенанта Кверини погибла.

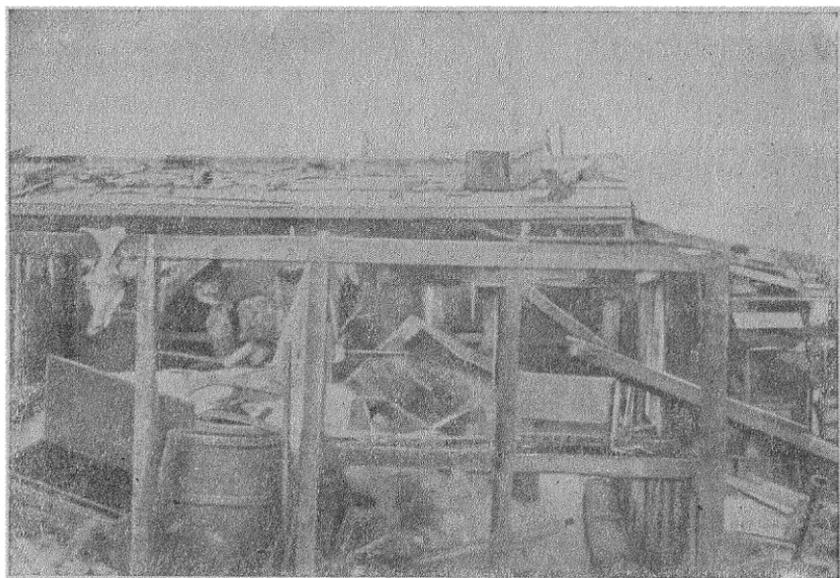
В августе 1900 года, после ремонта корабля, экспедиция покинула Землю Франца-Иосифа, не сделав крупных географиче-

ческих открытий и далеко не достигнув основной цели — Северного полюса. Но она опровергла существование Земли Петермана, произвела ряд работ по геофизике; помимо того, экспедиция определила элементы земного магнетизма и силы тяжести, собрала некоторые материалы по метеорологии и гидрологии, составила коллекции флоры, фауны и геологических пород Заполярья.

В 1903 году в Милане вышел в свет том трудов этой экспедиции.

В последующие шесть лет на средства американского миллионера Циглера были снаряжены еще две экспедиции к Северному полюсу. Первая из них, под руководством полярного исследователя Болдуина, отправилась на Землю Франца-Иосифа на судне «Америка» в 1901 году; она состояла из 45 американцев, 14 норвежцев и 6 остяков.

Главной базой для зимовки Болдуин избрал остров Альджер, а на острове Рудольфа организовал продовольственное депо. Несмотря на богатое снаряжение (420 собак, 15 пони и 60 нарт), экспедиция не только не достигла Северного полюса, но вследствие вражды, возникшей между американцами и норвежцами, не двинулась дальше своей базы. Экспедиция не проделала никакой научной работы и в 1902 году вернулась в Соединенные Штаты. Болдуин умер в 1933 году, так и не опубликовав ничего об этом неудавшемся походе.



В бухте Теплиц-Бай летчики обнаружили остатки американских экспедиций на Северный полюс Болдуина и Фиала в 1902—1906 годах.

Циглер организовал вторую экспедицию под руководством Антонио Фиала.

Фиала собрал группу из 36 американцев и трех норвежцев и в 1903 году на том же судне «Америка» вышел из Архангельска. Он взял на борт 218 собак и 30 пони.

Ледовая обстановка была значительно сложнее, чем в 1901 году, когда Фиала участвовал в экспедиции Болдуина в качестве фотографа. Только спустя месяц, после тяжелой и упорной борьбы со льдами, «Америка» достигла мыса Флора — самой южной оконечности Земли Франца-Иосифа. Затем Фиала с трудом добрался до $82^{\circ}14'$ северной широты и вернулся в бухту Теплиц-Бай, чтобы весной повторить попытку пробиться к полюсу.

Выбирая место для зимовки, Фиала повторил ошибку Абриццкого. В январе 1904 года шторм вынес «Америку» в море, и, оставленный экипажем, корабль затонул. Фиала, правда, был предусмотрителен: он заблаговременно построил дом на берегу, куда выгрузил большую часть продуктов и снаряжения судна. Остатки этого снаряжения сохранились до настоящего времени.

Весной 1904 года экспедиция приступила к обследованию архипелага. Одновременно Фиала предпринял две безрезультатные попытки достичь полюса на собаках. Многомильный пояс торосистого льда оказался непроходимым для американцев.

Вторую полярную ночь экспедиция зимовала на мысе Флора. Фиала надеялся, что здесь его подберет вспомогательное судно «Фридрихс», но судно не пришло. Наступила третья зимовка.

В ожидании помощи с материка экспедиция продолжала исследовательские работы. Сам Фиала с небольшой группой в марте 1905 года попытался еще раз достичь полюса, но дальше северных берегов острова Рудольфа не прошел.

Свою неудачу он объяснял тяжелой ледовой обстановкой около острова. Однако вряд ли это преградило Фиале путь: он располагал отличным снаряжением.

Провал экспедиции следует объяснить тем, что среди ее участников начались раздоры, людей разделили на «низших» и «высших». Отсутствие товарищеской спайки и взаимной помощи, высокомерное отношение «хозяев» экспедиции — американцев к норвежцам — вот что помешало экспедиции достичь цели.

В июне на мыс Флора пришел корабль «Терра Нова», который и взял на борт незадачливых путешественников.



Могила гидролога американской экспедиции Сигурда Майера 1904 года. Много бесцельных жертв было принесено полк. рниками США, Италии, Австрии, Норвегии, Швеции, участниками непродуманных, авантюрных предприятий, организованных на частные средства любителей шумной рекламы.

5

В конце июля на острове Рудольфа ртутный столбик поднялся до цифры 12. Освободившиеся от снега полянки покрылись цветами. Это были красные и розовые камнеломки, золотистые маки и неизвестные нам цветы, похожие на незабудки, но более прозрачные, как будто фарфоровые. Сами мы загорели, ходили без фуражек, в одних свитерах, даже пробовали купаться в озерах талой воды. Но таких любителей нашлось немного: температура воды была не выше одного градуса!

К этому времени остров стали посещать медведи. Однажды к старой зимовке вышла медведица с двумя медвежатами. Звери приблизились к краю береговой полыньи и с любопытством разглядывали людей. Лодки у нас не было, широкая полынья делала зверей недосыгаемыми. Мы все же решили выгнать их на берег. Поохотиться следовало, так как в лагере ощущался недостаток мяса для собак.

И вот мы с Козловым вылетели на «Н-36» на «медвежий промысел». Испугавшись самолета, медведица стала быстро уходить в море, перепрыгивая с льдины на льдину и подгоняя шлепками отстающих детенышей. Чтобы повернуть ее к берегу, мы спикировали. Защищая жизнь детенышей, медведица преодолела страх перед трескучей машиной и легла на спину, намереваясь всеми четырьмя лапами отбивать несущегося с воздуха врага. Пока мы разворачивались для следующего пике, она вскочила, и все звериное семейство, ныряя между льдинами, скрылось. Сказать по правде, мы не очень огорчились неудачей воздушной охоты...

На следующий день со станции «Северный полюс» нам сообщили, что и к ним приходил медведь. Товарищи на зимовке подтрунивали над нами, утверждая, что это та самая медведица, сбежавшая на полюс.

Со станцией «Северный полюс» у нас была налажена постоянная связь. Мы делились новостями, читали папанинцам газеты, доставленные ледоколом «Садко», играли в шахматы. Дрейф станции протекал спокойно.

Иногда на двух самолетах мы летали в «гости» к зимовщикам бухты Тихой и охотились там на морского зверя, на медведей, совершали экскурсии к скалам Рубини-Рок, собирая яйца на «птичьем базаре». Яйца приходилось вынимать буквально из-под наседок.

Красивы южные склоны Рубини-Рок! На фоне айсбергов зеленеет сочная трава, доходящая до колен, ковром растелились яркие цветы. Этот поистине сказочный уголок защищен от ветра высокими скалами; он выгодно расположен к лучам солнца и богат удобрениями «птичьего базара». Здесь растет также дикий лук и в течение круглого года водятся белые куропатки.

На наших самолетах зимовщики бухты Тихой делали ответные визиты, привозили с собой кинопередвижку.

12 июля мы получили важное известие: из Москвы в Америку через Северный полюс вылетели Громов, Юмашев и Данилин. Мы перебрались на купол острова, привели в готовность наш «СССР-Н-169» и ждали, чутко прислушиваясь к малейшим звукам, доносившимся с затянутого тучами небесья. В тот же день, в 22 часа, над островом послышался шум мотора. Мы мысленно проводили самолет Громова, с удоволь-

ствием отметив изумительную точность штурмана Данилина: он провел самолет над островом Рудольфа минута в минуту по графику.

С такой же точностью экипаж советского самолета шел до самой посадки в Калифорнии.

4 августа произошло событие, встревожившее всю зимовку: Мазурук вылетел в бухту Тихую и пропал. Мы с Козловым готовились вылететь на поиски, но получили сообщение, что обледенение заставило Мазурука совершить посадку на острове Нансена, в 30 километрах от бухты Тихой.

С 6 августа мы вновь заняли свою вахту на куполе: через полюс в Америку на четырехмоторном самолете «СССР-Н-209» полетит Леваневский.

6

Снова взялся за свой дневник. Наступили беспокойные дни. Дождь и снегопад чередуются с гололедицей. Пурга. Мы очень нервничаем. Тихая молчит, Мазурук тоже.

«12 августа. Москва непрерывно запрашивает, что случилось с Тихой. Получен «Экватор» — условная радиограмма-молния из Москвы: вылетел Леваневский. Трудно ему будет. В эти дни на протяжении многих тысяч миль вокруг тянулся густой туман, кое-где бушевали снежные ураганы. И Мазурук из-за этого не может подняться с острова Нансена.

13 августа. Попржнему воеет пурга. Леваневский летит очень медленно, встречный ветер сбивает скорость его воздушного корабля. Час назад получили сообщение, что «СССР-Н-209» прошел над нами, но шума моторов не было слышно. Возможно из-за ветра? В 13 часов 42 минуты получили радиограмму штурмана Левченко:

«Прошли полюс... Идем на высоте 6 000 метров. Встречный ветер 100 километров в час».

В 14 часов 35 минут новое тревожное радио с борга самолета Леваневского:

«Идем на трех моторах, правый крайний выключен. Очень тяжело в сплошной облачности».

Каждому из нас ясно, что на трех моторах самолет вынужден терять высоту, а попав в облачность, станет обледеневать. В тревоге проходит час, другой, третий... Рация Леваневского молчит. Проходят еще четыре томительных часа. Рация молчит... Что с самолетом? Летит он дальше или экипаж решил сесть?

Наши радисты непрерывно следят за эфиром. Стромилов поймал работу радиозонда, пущенного в бухте Тихой. Значит, там все в порядке. Мы вздыхаем с облегчением...

Но Леваневский?

14 августа. Леваневский молчит. Москва спешно организует правительственную экспедицию на поиски. Мы запросили разрешения на перелет в район предполагаемой посадки «СССР-Н-209», чтобы служить опорной базой для поисков. Но наш самолет нашли непригодным для таких целей и полет не разрешили.

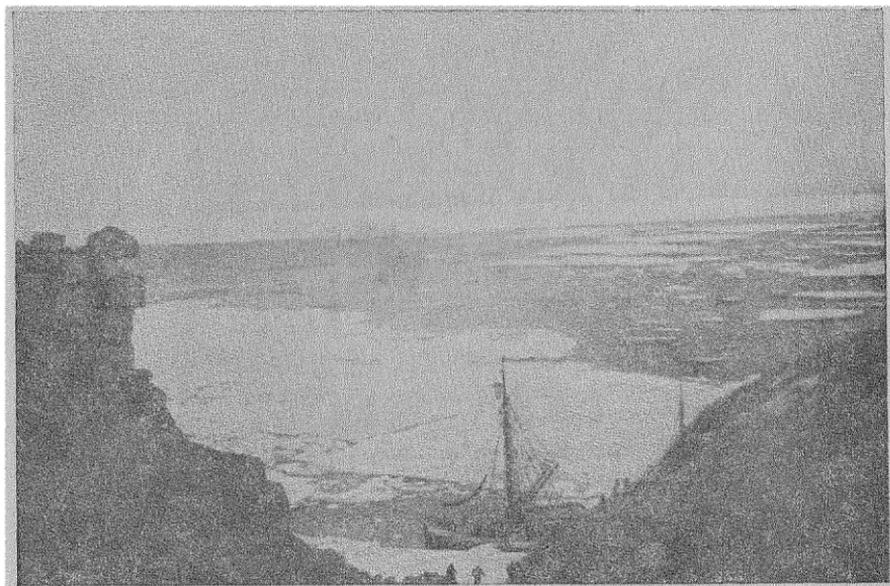
15 августа. Туман. Изморозь. От Леваневского никаких сведений. Получили известие, что в ближайшие дни из Москвы стартуют для поисков «СССР-Н-209» самолеты Водошнянова, Молокова и Алексеева.

16 августа. С утра прояснилось. Подготовили «Н-128» к полету в Тихую, но не успели выруть на старт, как все потонуло в тумане. К счастью, в эфире появилась Тихая, которая лаконично сообщила: «Вылет Мазурука задерживается непогодой».

17 августа. Готовим посадочную площадку для звена самолетов из Москвы. Попрежнему погода изменчива: то солнце, то туман и изморозь.

18 августа. День авиации. Невесело он проходит на Рудольфе. Все наши мысли и чувства направлены к пропавшему «Н-209». Из Главсевморпути сообщили, что на острове необходимо присутствие Мазурука. Я рассчитываю астрономические таблицы на случай, если придется лететь за полюс.

19 августа. Купол открыт. Солнце, но море в пелене



К мысу Столбовому подошла шхуна советского Арктического института «Нерпа».

тумана. Термометр показывает плюс 4°. К вечеру пошел дождь.

23 августа. Все без изменения: туман, пурга, дождь, изредка и не надолго солнце. Во льдах неожиданно показалось судно. Это шхуна «Нерпа». Она пришла с мыса Желания без предупреждения: на шхуне отказала радиоустановка.

Приход судна — радостное событие на острове Рудольфа. Но оно омрачено большой неприятностью: снаряжая охотничьи патроны, Козлов обжег лицо, и его уложили в постель. Теперь я без летчиков: Мазурук в плену непогоды, Козлов болен...

24 августа. «Нерпа» ушла. Радиogramмой нас известили, что самолеты стартовали из Москвы. Наши радисты, как и прежде, продолжают слушать эфир, надеясь поймать позывные «СССР-Н-209».

26 августа. Водопьянов, Молоков и Алексеев в Амдерме. Это хорошо. Надвигается полярная ночь, и боязнь за самолет Леваневского заставляет всех нас жалеть каждый уходящий час.

27 августа. Бушует, ревет яростный шторм. От Мазурука приходит известие: самолет разбит ураганом, просит выслать за ним «Нерпу». Но шхуна сама дрейфует во льдах архипелага.

30 августа. Чувствуется приближение арктической ночи. Опустели «птичьи базары». Еще круглые сутки светло, но солнце начинает закатываться.

14 сентября. Только вчера на остров Рудольфа прибыли самолеты. Последние 45 километров от острова Райнера машины пробивались четверо суток. Мазурук вылетел, наконец, из Тихой и тоже сел на острове Райнера. Остров этот небольшой, в ясный день его можно видеть из конца в конец. Но не такая стояла погода: Мазурук и москвичи сидели на острове почти рядом, а узнали об этом, только придя на Рудольф...»

Теперь все были в сборе. Дело за погодой. Лишь 20 сентября Дзержиевский разрешил лететь. Мы с Мазуруком немедленно подняли «СССР-Н-169» на разведку по меридиану острова.

Условились так: если погода на 84° северной широты будет хорошей, мы сообщим на остров, и на поиски Леваневского вылетит все звено. Однако мы встретили густой туман и, вслепую достигнув 86°, повернули.

До 7 октября только Водопьянову удалось однажды вылететь на поиски. За неделю мы девять раз откапывали из-под снега самолеты, грели моторы, очищали крылья ото льда, но ни разу не смогли подняться в воздух. Пурга все затягивала зыбкой пеленой.

Мазурук получил задание вылететь на Землю Георга, чтобы подготовить запасную посадочную площадку.

Когда, наконец, нам удалось стартовать, стояло тихое морозное утро. Мимо проплывали заснеженные холмы островов, розовые с юга, голубые с севера.

Повсюду тяжелый старый лед. Сгущавшийся туман заставил нас подняться выше. В районе острова Артура мы пробили облачность, надеясь увидеть острова Эдуарда и Грамсуорта. Но под крыльями самолетов катились ряды зеленых волн, покачивавших небольшие льдины.

— Валентин Иванович, где же острова? — удивленно вглядываясь в горизонт, спросил Мазурук.

— Островов нет и не было! — ответил я, вспомнив, что в июне, разыскивая «Садко», мы проходили в этом районе и тоже не видели никакой земли.

— Как нет? А карта? Здесь к северо-западу показаны два острова, по территории равные острову Артура! Может, мы заблудились?

— Остров Артура рядом, вон он, смотри. А что касается островов Эдуарда и Грамсуорта, то поздравляю, Илья Павлович, мы произвели их «закрытие»!

Мазурук с недоверием посмотрел на меня. На всякий случай самолет описал в воздухе широкий круг. Под нами было только море, — там, где на картах значились острова.

Спустя некоторое время после посадки на Землю Георга мы узнали, что Водопьянов летит обратно. Наш экипаж тоже должен возвратиться на остров Рудольфа.

Погода солнечная, ясная. Под нами море, впереди поднимается купол острова Артура. Мазурук перестает, наконец, сомневаться и говорит:

— Да, островов действительно нет!

Тут же, с борта самолета, мы послали в Арктический институт сообщение, что островов Эдуарда и Грамсуорта, «открытых» экспедицией англичанина Джексона в 1894—1896 годах, не существует.

В новые издания географических карт эти острова уже не заносятся.

Было ли заявление Джексона ошибкой зрения, как случилось с «открытием» Земли Петермана? Но Джексон утверждал, что был на этих островах, определил их высоту и геологическое строение. Может быть, они исчезли? Но все окружающие острова не вулканического происхождения и состоят из прочного базальта. Поэтому острова Эдуарда и Грамсуорта не могли исчезнуть и их не могли размыть волны океана.

Можно сделать один вывод: Джексон по непонятным

причинам обманул науку. А может быть, в этом сказалось неумное британское тщеславие.

Когда мы вернулись на остров Рудольфа, Водопьянов был уже здесь. Его полет за полюс, в район предполагаемой посадки «СССР-Н-209», продолжался десять часов. На полюсе лежали густые сумерки. Это был первый в мире полет на полюс полярной ночью.

От Леваневского никаких следов..

Вскоре наш самолет «СССР-Н-169» стартовал, в бухту Тихую, а Водопьянов, Молоков и Алексеев улетели в Москву. На смену им прибыли летчики М. С. Бабушкин и Я. Д. Мошковский под командованием Б. Г. Чухновского. Они пришли на самолетах, специально оборудованных для полетов в полярную ночь.

Прибыла смена и нашей вахте — ее принял летчик Л. Г. Крузе. Но пароход «Русанов», который должен был доставить нас в Архангельск, застрял в тяжелом льду. Мы вернулись пешком в бухту Тихую, где и провели долгую полярную ночь, совершая исследовательские полеты.

Москву мы увидели только в апреле 1938 года.

Глава четвертая

К «ПОЛЮСУ ОТНОСИТЕЛЬНОЙ НЕДОСТУПНОСТИ»

1

Оледенелый, сверкающий холодным светом край земли! В немом безмолвии плывут над нами застывшие вершины бесчисленных островов.

Много раз летал я над этим архипелагом, много раз ходил по его земле, а все не могу быть равнодушным к его величественной красоте. Но попав сюда впервые, решительные, отважные люди невольно оглядываются назад, туда, где за морями остались привычные, родные места.

Первым нарушил молчание И. И. Черевичный. Оторвавшись от иллюминатора, он спросил:

— А на куполе острова Рудольфа нет таких трещин? — Он показал на выпуклое плато острова Райнера, края которого зияли черными расщелинами.

— В тысяча девятьсот тридцать седьмом году не было. Прилетим, посмотрим, — ответил я.

К счастью, трещины образуются главным образом на краях ледников. Зная это, можно выбрать относительно безопасное место посадки.

Вскоре в мягких фиолетовых тенях наступающих сумерек выплыли знакомые очертания острова Рудольфа.

Четырехмоторный «СССР-Н-169», стартовавший сутки назад в Москве, имел конечной целью полета район «полюса относительной недоступности».

К северу от 75-й параллели, между меридианами 170° восточной и 130° западной долготы, лежит огромная неисследованная область Северного Ледовитого океана, по площади равная Франции и Германии вместе. Контуры этого «белого

пятна» образуют треугольник; его вершина примыкает к географической точке полюса.

Приблизительно в центре треугольника находится одно из примечательных мест земного шара — «полюс относительной недоступности».

Удаленный от берегов океана, окруженный многолетними льдами, непроходимыми для ледоколов, этот район до сих пор оставался неизведанным.

Много заманчивого таило в себе «белое пятно» «полюса недоступности». Ученые всего мира пытались предположительно решить, что же там делается.

Одни доказывали, что «полюс недоступности» одновременно и «полюс безжизненности», мертвое оледенелое пространство. Другие, наоборот, утверждали, что там находятся земли с богатым животным миром: они ссылались на Бартлетта, который, двигаясь по дрейфующему льду на остров Врангеля, наблюдал, как с севера летели стаи птиц, очевидно, после летовья. Значит, заключали некоторые ученые, на «белом пятне» должны быть земли, должна быть жизнь.

Были и попытки проникнуть к «полюсу относительной недоступности».

Тот же капитан Бартлетт в 1913 году отправился сюда в поисках предполагаемой «Земли Гарриса», но шхуна его была раздавлена льдами, и экипаж, потеряв часть людей, с трудом выбрался обратно.

Полярный исследователь Г. Вилкинс с летчиком Эйельсоном в 1929 году добрался до $77^{\circ}46'$ северной широты и $175^{\circ}00'$ западной долготы. В 1938 году, летая с аэродромов Аляски, он доходил до 87° северной широты и обследовал восточную границу «белого пятна», но в глубь территории ему проникнуть не удалось.

Арктика ревниво охраняла одну из последних своих тайн.

В декабре 1940 года И. И. Черевичный, В. С. Чечин и я представили в Ленинградский арктический институт проект экспедиции для исследования «полюса относительной недоступности». Ученые поддержали наш проект. Предполагалось произвести три посадки в районе «белого пятна» к северу от острова Врангеля и выполнить комплекс научных работ.

В экспедицию, кроме команды, состоявшей из пилотов И. И. Черевичного и М. Н. Каминского, борт-механиков Д. П. Шекурова, В. П. Борукина и А. Я. Дурманенко, борт-радииста А. А. Макарова и навигатора — автора этих записок, вошли магнитолог и астроном М. Е. Остеркин, гидрологи Я. С. Либин и Н. Т. Черниговский.

В марте 1941 года мы подходили к одной из своих промежуточных баз.

— Здесь будем садиться? — спросил Черевичный.

— Да. Видишь костры и слева трактор?

Черевичный кивнул головой.

Сделав круг, самолет пошел на посадку. Машина долго бежала по снегу и остановилась у последнего костра. Разминая затекшие от долгого сиденья ноги, мы выпрыгнули на снег. Горячие приветствия, потом выгрузка почты, посылок. Усевшись на огромные открытые сани, впряженные в трактор «ЧТЗ», все отправились к хозяевам острова.

Пронизывающий ветер кружит колючую снежную пыль. Я осматриваюсь. Далеко внизу, у самого подножия, виднеются радиостанция и домики зимовки. Уютно светятся окна. Все знакомое. Отсюда четыре года назад штурмовали полюс.

После отдыха мы получили хороший прогноз погоды и отправились к самолету. Было темно. В свете фар вездехода плясали сухие кристаллики снега. Медленно мы поднимались на купол. К рассвету надо подготовить самолет и перекачать в баки более сорока бочек горючего. На аэродроме уж суетились люди. Еще ночью на собачьих упряжках туда отправились борт-механики. Мало приятное занятие в тридцатиградусный мороз, при ледяном ветре обследовать руками без перчаток тонкие детали моторов!

Чуть брезжил рассвет, когда все было готово.

Самолет мчится к темному обрыву и, как всегда, метрах ста-ста пятидесяти от пропасти, словно нехотя, отделяется от земли. Мы в воздухе. Идем над самым льдом. Подняться повыше мешает сплошная облачность, а пробивать многослойные облака нельзя: на нашей обязанности наблюдение за льдами.

На участке остров Рудольфа — мыс Челюскин нам предстояло пройти более 2 000 километров над океаном. Машина, почти касаясь волн, шла бреющим полетом, огибая айсберги. Хмурилось серое небо наступающего дня, а под нами предостерегающе сверкала черная вода.

Температура начала резко подниматься — очевидно, мы пересекаем теплый фронт циклона. Гофрированные крылья самолета стали обледеневать. Задрожали крайние моторы, резко вздрагивает хвост. Сильные струи смеси спирта и глицерина, перемена шага винтов предотвратили опасность: лед на время пропал. Вскоре, однако, он появился вновь.

— Лед оборвал антенну, перехожу на запасную, — услышал я голос радиста Макарова.

Самолет терял аэродинамические качества, связь ежеминутно могла прекратиться.



Впервые в истории исследования Арктики советский самолет летит над льдами «полюса недоступности».

Черевичный добавил оборотов и поднял самолет в облака. Лед продолжал наслаиваться.

Не спуская глаз с кромки крыла, я увидел, что уродливые ледяные бугры начинают появляться и на лобовых частях машины. Положение стало серьезным.

Но вот в кабинах посветлело: из облачности мы вырвались к солнцу.

Лед, наконец, спал, и через некоторое время самолет опять осторожно нырнул вниз. С высоты 200 метров мы увидели океан. Гряды торосов зеленовато-голубого цвета беспорядочно извивались, словно гигантские змеи. Лишь изредка среди льдов темнели узкие разводья.

Истекал третий час полета, необходимо было точно определиться. Иван Иванович Черевичный терпеливо следил за моими астрономическими расчетами, потом произнес:

— Странно, мы должны идти на восток, а судя по положению солнца и компасному курсу — летим почти на север!

— Так оно и должно быть. Истинный курс 82° , поправка на магнитное склонение минус 45° и на правый дрейф минус 15° . Таким образом, чтобы выдержать курс, нам необходимо держать $82^\circ - (45 + 15)$, то есть 22° .

— А солнце?

— Сейчас начало марта, и в этих широтах оно всходит не на востоке, а на юго-востоке.

Вскоре впереди и чуть справа над морем появилось чечевицеобразное облако.

— Остров Шмидта! — крикнул я Черевичному. — На нем часто задерживаются облака...

Открытый в 1930 году экспедицией ледокола «Седов» остров Шмидта покрыт панцирем сплошного льда.

Приблизившись к нему, сквозь редкие просветы в тумане мы увидели неприятную картину: воюющая снежная пыль мощным потоком низвергалась с ледяных обрывов и, клокоча, исчезала в дымящейся полынье, окружающей остров.

Мы повернули на северо-северо-восток, оставляя к югу мыс Молотова. Повсюду встречались разводья. Айсберги, словно оледеневшие корабли, шли кильватерной колонной куда-то на север, чтобы спустя много месяцев очутиться в теплом Атлантическом океане и постепенно растаять.

Кто знает, не из здешних ли широт выплыл в Атлантику когда-то айсберг, с которым столкнулся и затонул океанский пароход «Титаник»?

Мы достигли 83° северной широты и 95° западной долготы. Отсюда я наметил курс на мыс Челюскин. Под нами теперь море Лаптевых. Циклон остался позади. Солнечные лучи дробятся на льдах мириадами огней. Неожиданно разнообразие красок от фиолетового до пурпурного...

Стремительно мчится наша звездокрылая птица, пересекая невидимые параллели земли. Выше и выше поднимается солнце: мы идем теперь на юг. Справа в легкой дымке видны ледяные массивы Северной Земли. Остров Октябрьской революции, остров Комсомолец, остров Большевик — все это земли, открытые в наше славное время советскими полярниками.

Северная Земля пока еще пустынна. Только маленькая зимовка научных работников приютилась на одном из ее многочисленных островов.

3

Впереди, как легкое радужное облако, засеребрилась земля. По мере нашего приближения она приобретала все более четкие формы. На юг тянулись цепи пирамидальных заснеженных гор, а у подножия их пологим скатом лежала долина. На побережье виднелись домики зимовщиков и мачты радиостанции.

— Мыс Челюскин — самая северная оконечность азиатского материка, — торжественно объявил я. Самолет пошел на посадку.

Нахмурившись, Иван Иванович вытянул руку вперед, туда, где ветер трепал черные флажки, обозначающие место посадки.

— Да-а... Это же манеж для скачек с препятствиями, — вырвалось у меня.

— Другой, видимо, нет, — хладнокровно ответил Черевичный.



Остров Большевик в архипелаге Северной Земли.

На нас набегала резко всхолмленная поверхность плотного снега. Машина грузно запрыгала по окаменелым сугробам, накренясь на правое крыло. Сильный толчок сорвал меня с сиденья и бросил вперед. На меня полетели чемоданы, тюки, тяжелые приборы. Наступила томительная тишина. Выбравшись из-под тюков, я заглянул в иллюминаторы. Мрачные мысли тут же рассеялись. Самолет, целый и невредимый, стоял на лыжах с включенными моторами. Мы выскочили из машины и бросились осматривать шасси.

— Все в порядке! — проговорил Черевичный. Он спас машину только тем, что мастерски поддерживал ее моторами.

Подбежали несколько растерянные зимовщики, но Иван Иванович только рукой махнул:

— Ну что с вас требовать! — Потом он повернулся к нам: — Они же впервые принимают самолет...

Двадцать пять километров до зимовки мы проехали на собачьих упряжках. Сорокасемиградусный мороз и ветер заставляли часто соскакивать с нарт и бежать, чтобы согреться. Клубами поднимался пар от дыхания людей и собак. То один, то другой из нас набирал на ходу горсть снега и оттирал прихваченное морозом лицо.

Вечерело. Впереди ярко горели сильные электрические лампы, указывая путь. Дружно бежали собаки. Это незаменимые

животные. Там, где в глубоком снегу тонет, бессильно оставаясь, вездеход, собаки легко тащат доверху нагруженные длинные нарты.

Недолго мы гостили у зимовщиков мыса Челюскин. Рассвет следующего дня встретил нас в пути над океаном. Самолет держал путь на остров Котельный, самый большой из группы островов Новосибирского архипелага.

Ровный лед закрытой со всех сторон лагуны мягко принял «СССР-Н-169». Вечером, расположившись на полу маленького домика зимовки, мы крепко заснули.

Вылететь наутро не удалось: поднялась пурга.

Остров Котельный был открыт в 1773 году зверопромышленником Ляховым. Свое название он получил от чугунного котла, найденного Ляховым на острове.

Сюда ходили зверобой за «рыбьей костью», за богатой пушниной. На обрывистых берегах острова, прослоенных глиной, песком и ископаемым льдом, до сих пор попадаются клыки мамонта. Отсюда в 1811 году промышленник Санников заметил на северо-западе берега неизвестной земли, названной впоследствии его именем. Экспедиции, отправлявшиеся на поиски этой земли, не могли ее обнаружить, но легенда о «Земле Санникова» продолжали манить исследователей. В 1902 году в поисках ее погиб со своими спутниками русский геолог Э. Толь.



Метеорологическая станция на самой северной оконечности Азиатского материка — мысе Челюскин.

В 1937—1938 годах таинственную «Землю Санников» летали искать советские полярники. В этой экспедиции участвовал и я. Мы убедились, что никакой суши к северу Новосибирских островов нет, а если и существовала, то исчезла, как исчез остров Вознесения, как исчезает на глазах остров Семеновский.

Секрет исчезновения этих островов очень прост. Они покоились на ископаемом льду, как и остров Семеновский. Вследствие потепления в Арктике лед таял, и острова «растворились» в море.

К полудню пурга на Котельном стихла. Хотя снег не прекращался и видимость была слабой, отличный прогноз погоды вдоль трассы побудил нас лететь. Предстоял самый сложный и длинный отрезок пути до острова Врангеля. Взлетали вслепую. Отличные гироскопические приборы позволили четко проделать эту сложную операцию.

Размеренно текла жизнь на самолете. Мы уже пять часов в воздухе. Механик Барукин пригласил всех свободных от вахты к ужину — горячий кофе, котлеты из медвежатины.

На горизонте появилась громада острова Жанетты. Повсюду унылые обнаженные скалы, лишь кое-где покрытые льдами и снегом. Зеленый, синий и голубой лед океана, искрошенный о каменные зубья берега, медленно двигался мимо острова, наполняя воздух грохотом, который, казалось, слышался даже сквозь шум моторов.

Остров Жанетты и расположенный к северо-западу от него остров Генриэтты были открыты в 1881 году американской экспедицией Де Лонга. На острове Генриэтты ныне создана зимовка. Мы несколько раз прилетали к полярникам, работающим на острове, и сбрасывали свежие продукты, охотничьи припасы, техническое снаряжение и почту. Кораблям трудно сюда пробиться.

...На юге в облаках появились просветы, и лед заискрился на солнце. Я еле успевал классифицировать льды и записывать их формы, мощность, размеры, цвет, возраст. Все это даст возможность найти наиболее безопасные маршруты для наших кораблей.

Приближаемся к знаменитому Айонскому массиву. Тяжелые многолетние льды, толщиной до семи метров, крепкие, как гранит. По неизученным еще законам дрейфа, они то поднимаются на север, то опускаются на юг, закрывая или открывая проход для кораблей. От дрейфа этих льдов зависит успех плавания в восточной части Арктики.

Наше внимание привлек большой столообразный айсберг.

— Айсберг в этом районе? — удивленно спросил Иван Иванович. — Откуда он? Течения от Северной Земли сюда не заворачивают, а Генриэтта таких мощных айсбергов не дает.



Поллярная станция Главсевморпути на острове Врангеля.

Мы приблизились к ледяному гиганту.

— Вот еще загадка для ученых, — сказал Черевичный.

Я заметил:

— Значит, где-то есть земля к северу от Врангеля.

— Не обязательно, — возразил Черевичный. — Может быть, этот гость пришел к нам с Канадских островов.

Во всяком случае, многие будут оспаривать существование здесь айсберга, хотя вот он, перед нашими глазами, сверкает всеми цветами радуги.

Теперь наш курс лежал к мысу Флоренс. Через несколько минут мы над горным хребтом Врангеля. Виден южный берег этого острова. Видны ветровая электростанция и мачта радио, расположенные на низкой косе у самого моря. Резко выделяется матовая поверхность посадочной площадки на льду лагуны.

— Отличный трамплин для наших прыжков к «полосу недоступности!» — произнес Черевичный, осмотрев аэродром.

Да, бухта Роджерса — исходный пункт экспедиции. Здесь нам предстоит тщательно проверить материальную часть, припасы для жизни на дрейфующем льду, испытать работу приборов при низких температурах.

И вот уже два дня как я рассчитываю на листе ватманской бумаги меркаторскую сетку¹ — карту «полюса относительной

¹ Меркаторская сетка — один из видов картографической проекции земного шара.

недоступности». Нам предстоит дать ответ: океан ли там или земля?

В Москве при сборе экспедиции казалось: все предусмотрено, все учтено. А в пути появилась необходимость еще раз пересмотреть снаряжение. Самое деятельное участие принимали в нашей работе зимовщики.

Самолет экспедиции представлял собой летающую лабораторию. Астрономия, гидрология, актинометрия, магнитология, гидробиология, метеорология, измерение сил тяжести земли, наконец, изучение методов аэронавигации в условиях высоких широт — вот перечень тем, над которыми нам предстояло работать во время трех посадок на дрейфующих льдах «белого пятна».

Уже давно полетный вес машины превысил все нормы, а груз все прибывал, и все было самое необходимое...

Вылет на неделю задержала пурга. Ветер достигал временами такой силы, что с гор летели галька и мелкие камни. Горы почернели, оттуда вымело весь снег.

По вечерам, собравшись в библиотеке, являвшейся одновременно и кают-компанией, мы обсуждали события прошедшего дня, слушали радио, вспоминали историю открытия острова Врангеля.

Весной 1823 года лейтенант русского флота Ф. П. Врангель, разыскивая «Землю Андреева», узнал от чукчей, что «с мыса Якан в ясные летние дни бывают видны на севере, за морем, высокие, снегом покрытые горы».

Несколько попыток Врангеля посетить эту землю успеха не имели. Сильный дрейф тяжелых, торосистых льдов препятствовал движению собачьих упряжек.

Однако материалы, собранные Врангелем, позволили ему подтвердить сообщение чукчей. Он сделал на своей карте надпись: «Горы, видные с мыса Якан в летнее время, — не оптический обман, там — земля».

Вблизи этой земли были в 1849 году капитан Г. Келлет и в 1867 году китобой Лонг. Зная об исследованиях русского офицера, Лонг назвал остров именем Врангеля.

В 1881 году американец Хупер, капитан корабля «Томас Корвин», высадился на острове и, игнорируя имя Врангеля, назвал его Новой Колумбией. Спустя тридцать дней к острову подошел пароход «Роджерс», и капитан Берри, произведя ряд исследовательских работ, утвердил за ним старое имя — остров Врангеля.

После этого в исследовании острова наступила пауза. Ни Россия, ни Америка не интересовались больше этой далекой землей.

В 1911 году остров Врангеля посетило русское гидрографическое судно «Вайгач», а три года спустя на остров высадился



Семья зверобоя Анакуль—эскимоса, жителя острова Врангеля.

экипаж раздавленного судна «Карлук» под командованием Барлетта.

В состав Российской империи остров Врангеля и ряд других земель были включены нотой русского правительства 4 сентября 1916 года. Никаких протестов на это не последовало, и с тех пор на картах Арктики острова, поименованные в ноте, относятся к России.

После Октябрьской революции англичане, воспользовавшись трудным положением молодого советского государства, попытались явочным порядком захватить остров Врангеля. В 1922 году премьер-министр Канады Кинг заявил, что остров является принадлежностью Канады.

Советское правительство решило покончить с попытками отторгнуть от СССР его собственность.

В 1924 году канонерская лодка «Красный Октябрь» под командованием капитана Б. В. Давыдова подошла к острову и сняла оттуда канадцев как браконьеров. В том же году вопрос об острове Врангеля был поднят на англо-советской конференции, где представители Англии официально заявили, что Соединенное королевство никаких претензий на остров не предъявляет.

Спустя два года пароход «Ставрополь» высадил на острове Врангеля первую советскую зимовку во главе с Г. А. Ушаковым. Помимо русских, Ушаков пригласил с собой несколько семейств эскимосов.

Богатая охота на моржа, лахтака, тюленя, изобилие песцов и белых медведей — все обещало хорошие перспективы. Ко времени нашего приезда в бухте Роджерса уже раскинулся целый поселок со школой, интернатом для детей эскимосов, факторией, прекрасной теплицей, гаражом, радиостанцией и зверобойной флотилией.

4

Второго апреля пурга прекратилась. Антициклон принес ясную морозную погоду, которая, по предсказаниям синоптиков, должна была распространиться на всю северную часть земного шара.

В 21 час наш самолет поднялся в воздух и полетел в обход гор, перевалить которые на перегруженной машине было невозможно.

Самолет медленно набирал высоту. Шекуров внимательно следил за стрелками многочисленных приборов, а мы прислушивались к реву моторов.

— Отлично! Выдержит! — весело сказал Шекуров, прибавляя газ.

Залитый солнцем застывший океан уходил за далекий горизонт. Что-то там?

Самолет держал курс по солнечному компасу.

Перед пилотами на матовом экране отражался солнечный диск. Чтобы сохранить верное направление, надо держать диск солнца в центре экрана.

По солнцу же вычисляем и местонахождение самолета. Каждые пятнадцать минут я измеряю секстаном высоту солнца, затем определяю дрейф и путевую скорость машины, получая быстрый и довольно точный ответ. Я употребил выражение «довольно точный» не случайно. В авиации до сих пор нет прибора, который бы прямо показывал скорость движения самолета относительно земной поверхности, то есть путевую скорость. Все существующие приборы показывают скорость воздушную, которая может на 90 ± 100 километров отличаться от путевой. Чтобы узнать истинную скорость, надо измерить давление воздуха, температуру, направление и силу ветра. В нормальных широтах все это легко, но совсем иное дело над Ледовитым океаном. Для определения давления воздуха у поверхности воды мы вынуждены были каждый час переходить на бреющий полет.

В пути мы уже находились более четырех часов... При безоблачном небе дул сильный, упругий ветер, относивший самолет влево. К тому же временно остановился часовой механизм солнечного компаса, и нам приходилось каждые восемь минут вылезать в астрономический люк и под обжигаю-

щим ледяным ветром руками приводить в движение тонкие рычажки перископа прибора.

В два часа 3 апреля мы прошли место посадки Г. Вилкинса в 1928 году. Он измерял здесь эхолотом глубину океана: 5 440 метров.

Дальше простиралось ледяное пространство, где никогда не бывал человек.

Непрерывно следим за горизонтом: каждый километр может принести что-нибудь новое. Даже под защитными стеклами очков приходится щуриться. Проходит час, второй, ритмично гудят моторы. В кабине тепло. Благодаря оранжевой окраске фюзеляжа солнечные лучи прогревают самолет, можно сидеть без перчаток. А ведь наружный термометр показывает минус 32 градуса!

Встречается много льдин, годных для посадки. Это радует. Но будут ли такие льды там, впереди?

— Что-то здесь не видно земель! — несколько разочарованно заявляет Черевичный.

— Их и не должно быть, слишком глубок океан, — отвечает гидролог Черниговский.

— Подождите, вот сядем, проверим, — говорит астроном Острекин.

В кабину входит Шекуров с бутербродами и большим термосом кофе. Спор прекращается.

Хотя в нашу программу не входит открытие новых земель, но — кто знает!

Через сорок минут посадка. Все чаще я беру высоты солнца. Наконец прошу товарищей приготовиться. Внизу появляется нагромождение торосов, за ними — молодое поле льда осеннего образования, зажатое со всех сторон тяжелым паком. Снежная поверхность заманчиво блестит. Делаем круг, потом второй, пытаюсь на-глаз определить прочность поля. Раз оно выдерживает давление окружающего льда, значит не затрещит и под самолетом.

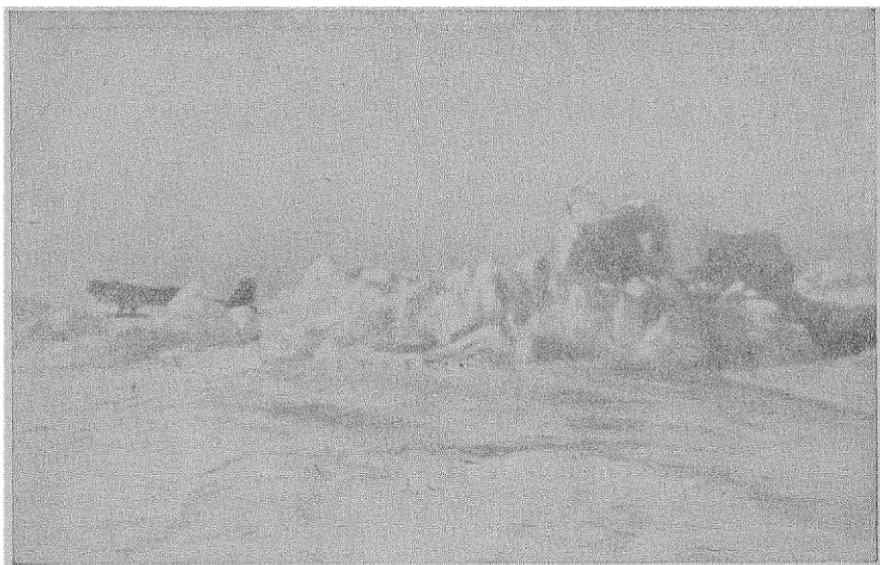
Сообщаю Макарову координаты для передачи по радио, и все мы припадаем к иллюминаторам.

— Пошли?

— Пошли! — одновременно отвечают несколько голосов, и я бросаю на лед дымовые шашки.

5

Купаясь в лучах солнца, над льдами, где еще не бывал человек, гордо развевается пурпурное знамя нашей родины. Хмельная радость охватывает нас. Без шапок, тесно окружив древко флага, мы кричим, поем, переполненные счастьем.



«Аэродром» на дрейфующем льду в районе «полюса недоступности».

Гидролог Черниговский, весь закутанный в меха, стучит ногой по льду:

— Вот он, «полюс недоступности»!

Нашей льдине мы присваиваем порядковый номер — № 1. Ее координаты — $81^{\circ}27'$ северной широты и $181^{\circ}15'$ восточной долготы.

Саша Макаров, наш неутомимый радист, уже сообщил Москве о посадке.

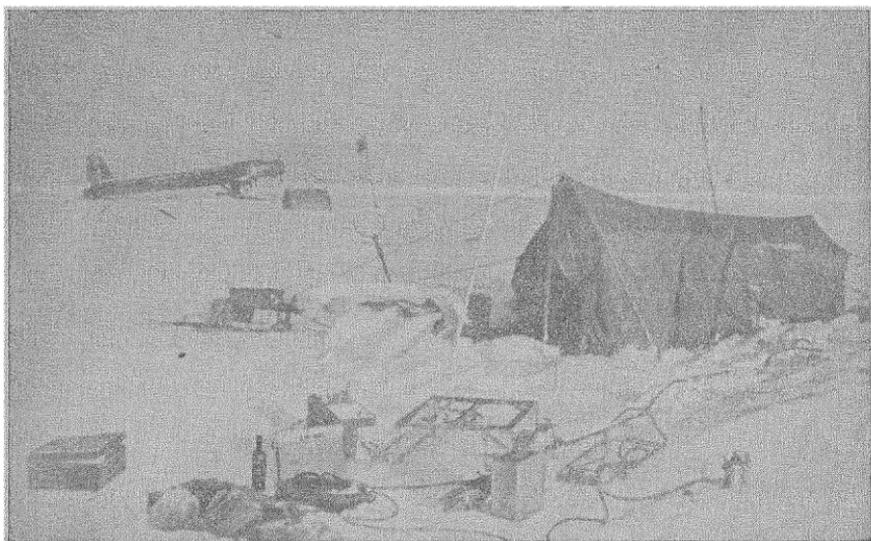
Жизнь на льдине № 1 началась. Каждый участник экспедиции занят своим делом.

Я приступил к сооружению метеорологической станции. Гидрологи с помощью борт-механиков устанавливали наблюдательный пункт, шла сборка глубинных лебедек.

Чтобы прорубить льдину, пришлось использовать аммонит. Гулкий взрыв потряс ледяное безмолвие. Над прорубью установили палатку, и уже затрещал мотор, опуская в океан стальной трос, увешанный приборами для проб воды, грунта и измерения температур.

Острекин в промежутках между астрономическими наблюдениями занимался измерением сил земного магнетизма, Макаров и Черевичный устанавливали антенны, а Каминский готовил обед.

Над лагерем полярный день. Солнце уже не закатывалось за горизонт и ослепительно горело круглые сутки. Все мы работали в светофильтровых очках.



Научно-исследовательская гидрологическая станция на льдине.

К обеду лагерь представлял собой целый городок, с той лишь разницей, что вместо домов раскинулись палатки.

Каждая палатка получила свое название. Самая большая, где мы собирались для дружеской беседы после рабочего дня, называлась «дворцом советов», палатка механиков — «домом техники», палатка магнитолога — «домом науки».

В первый же день жизни на льдине, сидя во «дворце советов» на мягких оленьих шкурах и спальных мешках, мы выслушали новость: гидролог Либин сообщил, что на глубине 2 647 метров лот достиг дна. Это неожиданно, но на батометре донный грунт. Таким образом, глубина океана в районе «полюса относительной недоступности» оказалась в два раза меньше.

— Вилкинс, несомненно, ошибся, — сказал Либин. — Придется нам вносить коррективы в географические карты.

— Да, но Вилкинс находился почти на триста пятьдесят километров южнее, — заметил я. — Возможно, что там глубина превышала пять тысяч метров.

— Дно океана не имеет таких резких переходов, — не соглашался Либин.

Пахнуло холодом, и в палатке появился Черниговский, осторожно прижимая что-то к груди.

— Смотрите, в океане богатейшая жизнь! — почти закричал он, показывая наполненный водой сосуд, где сновали маленькие ракообразные существа.

— Эти простейшие — хорошая пища для более сложных

организмов, — убежденно заявил Черниговский. — Здесь должны водиться тюлени.

Все очень устали в тот день, клонило ко сну. Слышно было, как за полотнищами палатки звенел снег, гонимый ветром. Но было еще много дел, и, быстро одевшись, мы один за другим покидали палатку.

С утра начались регулярные научные вахты. В лагере непрерывно стучал мотор лебедки. На глубине 300 метров, под водой с отрицательной температурой, мы обнаружили слой теплой воды, достигавший в толщину 750 изобат¹. Это был могучий поток атлантических вод, дошедших до Северного Ледовитого океана.

На вторые сутки удалось установить прямую радиотелефонную связь с Москвой.

Все работы в лагере мы предполагали закончить в течение пяти-шести дней. Намеченная программа была выполнена досрочно — за четыре с половиной дня. Непрерывно, днем и ночью, велись научные наблюдения, отдыхали урывками. Усталые, еле передвигая ноги, люди вползали в палатки и сразу засыпали. Ветер выдувал из палаток тепло, и даже при непрерывно горящих примусах температура редко поднималась выше минус 18—20°. Особенно тяжело было просыпаться и выходить наружу, где еще холоднее.

Однако выходить приходилось, и не на минутку, а на несколько часов. Одежда затвердевала от мороза и при движении дребезжала, как деревянная. Несмотря на тяжелый труд и условия далеко не обычные, мы чувствовали себя бодро, приподнято. За нашей работой следила родная страна, ежедневно мы получали множество радиограмм. На далеком «белом пятне» никто из нас не испытывал чувства одиночества.

Посылали и мы радиограммы на Большую землю, но о своей работе пока не распространялись: следовало полностью выполнить обязанности, а потом уже говорить о результатах. Саша Макаров, специальный корреспондент ряда газет, был особенно огорчен этим решением. Он, впрочем, нашел выход из создавшегося положения и передал через Хабаровск подробный рассказ о посадке и первых днях жизни на льдине. В ответ полетели к нам новые, полные тепла радиограммы.

Пятого апреля погода стала портиться, вороха снега замели наши палатки. Зато потеплело. Температура поднялась до минус 30 градусов. Ветер постепенно переходил в штормовой. Чтобы не заплутать в зыбкой мгле, приходилось ходить вдоль расставленных цепочками флажков.

Внимательно прислушивались мы: не ломается ли где-нибудь лед? В проруби возле гидрологической палатки уровень

¹ Изобата — линия, условно отмечающая равные глубины.

воды все время колебался. Очевидно, недалеко образовались большие пространства чистой воды, и волнение докатывалось до нашей льдины.

Всех интересовал вопрос направления дрейфа льдины. Выяснили, что она, медленно вращаясь против часовой стрелки, двигалась с общим потоком льда на северо-запад со средней скоростью около семи километров в сутки.

Пурга, наконец, прекратилась, зато появилась новая забота: ветер испортил аэродром. Начались авральные работы по расчистке сугробов. За обедом Каминский с особым одобрением посматривал на своих едоков, собиравшихся после двадцатичасового рабочего дня на морозном воздухе. На третьи сутки ударных работ он сказал:

— Никогда не видел, чтобы люди так много ели! — Но тут же добавил: — Правда, не видывал, и чтобы так работали...

6

Научные работы на льдине № 1 закончены, свертываем лагерь. Последней была снята метеорологическая станция, после того как я записал показания всех приборов. Загудели моторы самолета. Пустынней и одинокой показалась теперь наша льдина. Мы сжились с ней, и на прощанье невольно взгрустнулось.

Экспедиция летит к югу, в направлении острова Врангеля. Прежде чем встретится земля, надо пройти 1 850 километров. Горючего у нас оставалось немного, надо с особой точностью вести самолет, не уклоняться в сторону.

Через семь часов благополучно приземлились на острове



Самолет готовится в обратный путь к Большой земле



Радиоцентр на мысе Шмидта.

Врангеля, оставили там Острекина и Черниговского и сейчас же взяли курс на мыс Шмидта.

Тринадцатого апреля мы отправились в район второй высадки на лед.

Как и в первый полет, нас все время сносило на запад. Внизу расстился многолетний лед. Потом вдруг начались огромные разводья, а лед носил следы свежего торошения. Затем снова холмистые поля тяжелого, сплошного льда, по мощности и возрасту превосходящие пак Северного полюса, Гренландского пролива и вообще всех высоких широт, где нам приходилось бывать раньше.

— Картина несколько необычная, — произнес Либин. — Что это? Океанский лед или заснеженная тундра?

— Несомненно, лед! — без колебания ответил я. — Посмотрите, между полями трещины. А вот и чистая вода.

— В таком случае он очень старый, — согласился Либин... — Возможно, мы находимся в районе циклонического движения льдов.

— Но ведь известно, что все льды Арктики через три-четыре года выносятся в Атлантический океан.

— Как раз этот район является центром, где льды вращаются на месте по малому кругу и таким образом задерживаются здесь на более продолжительный срок.

Самолет в это время подлетал к месту посадки. На этот раз мы около сорока минут кружились, отыскивая приемле-

мую площадку. Остановили выбор на старом разводье, затянутом ровным заснеженным льдом. Приземлились с трудом, машина тяжело прыгала по застругам затвердевшего снега. Прежде всего мы осмотрели лыжи. Они выдержали.

Наша льдина № 2 со всех сторон была опоясана белыми снежными холмами, напоминавшими барханы.

Разбивка лагеря и установка оборудования шли быстрее, — сказывался опыт работы на первой льдине.

Утром, осматривая ледяное поле, я обнаружил следы песка. Это поистине открытие. Ведь нам все время твердили, что здесь «полюс безжизненности». И вдруг — песцы!

После обеда, уловив свободное время, отправился выслеживать этого зверька. Стояла ясная морозная погода. Тихо поскрипывали лыжи. Взобравшись на первую гряду ледяных холмов, я залюбовался нашим лагерем. Оранжевые и зеленые палатки, радиомачты, красный флаг и огромный ширококрылый самолет — все это на снежном фоне выглядело очень живописно.

Следы песка были свежие. Петляя, они уходили на север. Пройдя более пяти километров, я остановился. Лагерь давно скрылся из виду. Следы зверька затерялись в торосах совсем недавнего образования. Близилось время вахты, и я повернул назад.

Льдина № 2 в результате дрейфа оказалась поблизости от места посадки Вилкинса. Глубина океана составила 1 856 метров. Мы убедились, что американцы ошиблись.

Обнаруженный на первой льдине теплый слой воды проходил и здесь. Сопоставляя эти факты с результатами исследований в других секторах Арктики, мы пришли к выводу, что атлантические воды, как гигантская теплоцентраль, пронизывают весь арктический бассейн.

7

Утром 16 апреля, после очередной вахты, я вполз в палатку, стоящую под крылом самолета, и, раздевшись, забрался в спальный мешок. Маленькая оранжевая палатка с двойными шелковыми стенками и пневматическим полом вмещала только двух человек. Сосед мой уже спал, и пар от дыхания, вырываясь из щелей мешка, оседал инеем на низком потолке.

Я мгновенно заснул, но вдруг почувствовал резкий толчок. Снаружи что-то грохотало, а Борукин, сосед по палатке, схватил меня за руку и предостерегающе зашептал:

— Тише, медведь!

— Где? Что ты болтаешь?

— Вон смотри...

Я взглянул и... на полотнище, просвеченном солнечными

лучами, увидел силуэт огромного медведя. Он то приближался, закрывая свет, то удалялся. За стенками палатки слышались крики и звон металла.

— Мое оружие в самолете. Что у тебя?

— Только нож, — тихо ответил я и, зажав в руке клинок, пополз к выходу. Расшнуровал рукавообразный выход, осторожно выглянул наружу: прямо передо мной блестели черные глаза зверя. Медведь настороженно смотрел на меня, с шумом втягивая воздух.

Я отшатнулся, решив разрезать полотнище палатки с противоположной стороны и добежать до самолета. По крикам, раздававшимся снаружи, можно было понять, что оружия нет ни у кого. Натянув меховые сапоги, я проколол шелк и увидел картину, которая и сейчас стоит у меня перед глазами. Черевичный, Шекуров и Дурманенко с горящими примусами, стуча ведрами, наступали развернутым фронтом на медведя. Зверь ворчал и медленно пятился к самолету. Он опять оказался на моем пути. В это время из люка машины показались ноги Каминского, который не знал о медведе и спустился к нему на спину. Зверь отскочил, но, привлеченный меховой малицей нашего повара, бросился к нему. Каминский мгновенно очутился в кабине самолета и осторожно выглянул с винтовкой в руках. Но тут подбежал Черевичный.

— Не стреляй, не стреляй! — закричал он, быстро щелкая лейкой. Медведь отошел в сторону, сделал несколько прыжков и, не спеша, исчез в торосях.

— Что за фантазия! — рассердился Каминский. — Вот и упустили отбивные.

— Убить нетрудно. Ты о другом подумай: кругом вымороженная пустыня — и вдруг этакая могучая жизнь, — весело говорил Черевичный. — К тому же медведь наш гость.

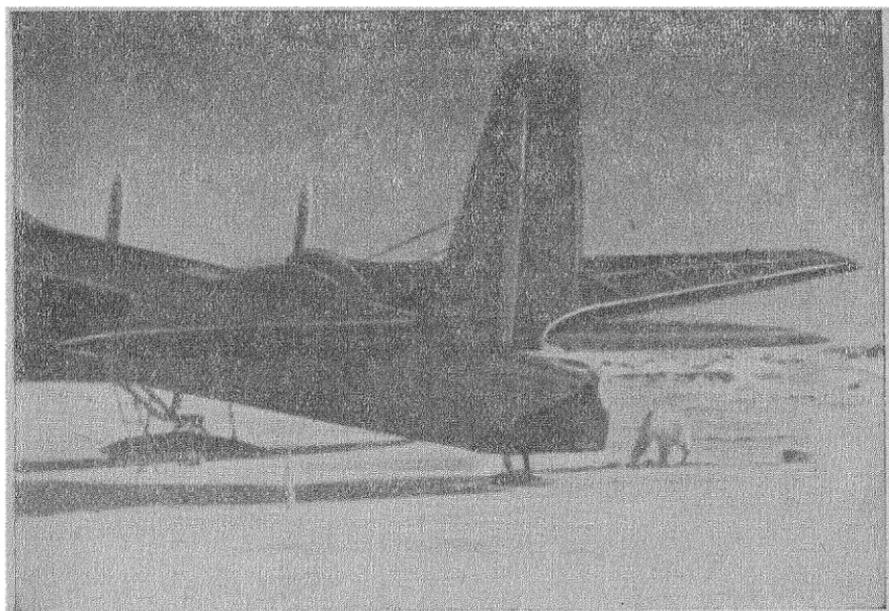
— Он далеко не уйдет, — заметил я.

— Надо было убить непременно, — сказал с некоторым опозданием гидролог. — Его желудок много рассказал бы нам о здешней фауне и флоре.

Мы разошлись по вахтам, но не прошло и часа, как медведь снова появился в лагере, деловито обнюхивая все предметы, встречавшиеся по дороге. Его движения были настолько миролюбивы, что, посоветовавшись, мы все же решили зверя не убивать.

Медведь развлекал нас в течение двух суток, копался в отбросах, с удовольствием поедая все, что ему бросали: колбасу, галеты, сахар, старый сапог... Он подпускал нас совсем близко, но в лагере больше 40—50 минут не оставался. Мы уже привыкли к нему, хотя оружие стали носить при себе.

Однажды я решил проследить, что же делает медведь, когда уходит от нас, и обнаружил его метрах в трехстах от



Район «полюса недоступности» весь мир считал и районом безжизненным.

самолета. Он лежал на высоком торосе и наблюдал за лагерьем. Заметив человека, медведь положил голову на лапы и стал зорко следить за каждым моим движением. Приблизившись метров на пять, я крикнул. Зверь вскочил, тяжело засопел, но не двинулся с места. В течение нескольких минут мы изучали друг друга. Но вот от кухни потянул ветерок, и медведь, чуть обогнув меня, заковылял к палаткам. Сунув пистолет за пояс, я пошел за ним. Оказалось, что Каминский жарил колбасу, запах которой и привлек нашего гостя.

За годы работы в Арктике мы отлично изучили характер этих животных. Белый медведь нападает на человека лишь в том случае, если очень голоден. Наш медведь, очевидно, был сыт и никогда не видел человека.

Разнообразный мир океанских глубин, следы песка, наконец, появление медведя неоспоримо доказывали, что, вопреки предположению, никакого «полюса безжизненности» в центральном бассейне Арктики не существует.

Утром 17 апреля научные станции, одна за другой, заканчивали измерения. Самолет уже стоял с работающими моторами. Все были на местах. В этот момент из торосов вышел медведь и направился к самолету.

— Смотри, пришел прощаться! — засмеялся Остеркин.

Моторы взвыли, и, невольно напуганный лохматый гость наш убежал за ледяные холмы.

После обработки срочного материала самолет «СССР-Н-169» вновь поднялся в воздух.

На этот раз мы должны были сесть в точке 80° северной широты и 190° восточной долготы, но, выйдя на заданную широту, встретили большие пространства открытой воды, что было полной неожиданностью. Полетели дальше, чтобы выяснить, где же начинается сплошной лед.

Погода была очень плохой. Облачность и густой снег прижимали нас к поверхности моря. Через час после начала полета началось обледенение. Мы изменили курс и пошли западнее, но и там не встретили нужной площадки. Машина тяжелела от нарастающего льда. Оборвало одну антенну. Высота полета — 40—50 метров, и не видно ни неба, ни земли, только изредка мелькали внизу черные разводья.

Иван Иванович показал на высотомер.

— Вот когда я не хочу открывать новые земли! — очень серьезно, без улыбки произнес он.

Да, в слепом полете, на малой высоте встреча с землей грозила бы катастрофой.

На широте 83° погода оставалась такой же. Развернулись и пошли обратно.



Работы по исследованию «белого пятна» в районе «полюса недоступности» успешно закончены.

Только часа через полтора нашли погоду. Очевидно, пока мы метались в пурге и тумане, циклон прошел. Я объявил, наконец, что под самолетом нужное нам пересечение широты и долготы. На минуту посветило солнце, и мы увидели среди торосов большое ровное поле.

Посадка наша оказалась не столь благополучной, как раньше. От ударов о ледяные ропаки левая лыжа получила широкую трещину по всей массивной подошве. Но Шекуров, тщательно осмотрев ее, успокоил экспедицию:

— Пока вы занимаетесь своими делами, лыжа будет отремонтирована.

Льдина № 3 оказалась большой: 2 на 2,5 километра, толщина льда — 205 сантиметров. Но она усеяна жесткими застругами, и каждый из нас, освобождаясь от основных занятий, шел расчищать взлетную дорожку.

Измерили глубины океана: 3 368 метров. Остеркин уточнил наши координаты — $79^{\circ}59'$ северной широты, $190^{\circ}05'$ восточной долготы. Самолет пришел на указанное место с большой точностью. Месяц спустя я с гордостью читал об этом в «Правде».

Дрейф третьей льдины был совсем незначительным, около километра в сутки, курс 230° . Минимальная температура — минус 25° .

Щедрое солнце и чувство выполненного долга создали у всех праздничное настроение. К нам шло столько поздравительных радиogramм, что Макаров едва успевал их принимать.

Покидая льдину № 3 и район «полюса недоступности», мы были уверены, что скоро вернемся сюда, вооруженные еще более совершенной техникой и знанием.

«Белых пятен» в Арктике не будет. Для советских людей нет недоступных мест, непреодолимых преград.

Глава пятая

НОЧЬЮ НА ПОЛЮС

1

Отгремели сражения Отечественной войны. Наша эскадра тяжелых бомбовозов дальнего действия, летавшая в глубокие тылы фашистского логова, принимала участие в празднике Победы.

На следующий день расставались боевые друзья. Летчики возвращались к мирному труду.

Прошло четыре месяца. Вернувшись с И. И. Черевичным из скоростного трансарктического перелета Москва — Чукотка—Москва, я подумывал об отдыхе, но меня вызвали к И. П. Мазуруку—начальнику полярной авиации. В кабинете, кроме генерал-майора Мазурука, находился незнакомый мне человек лет тридцати двух, с темными вдумчивыми глазами.

— Знакомьтесь, летчик Титлов, Михаил Алексеевич! — поднимаясь из-за стола, сказал Мазурук.

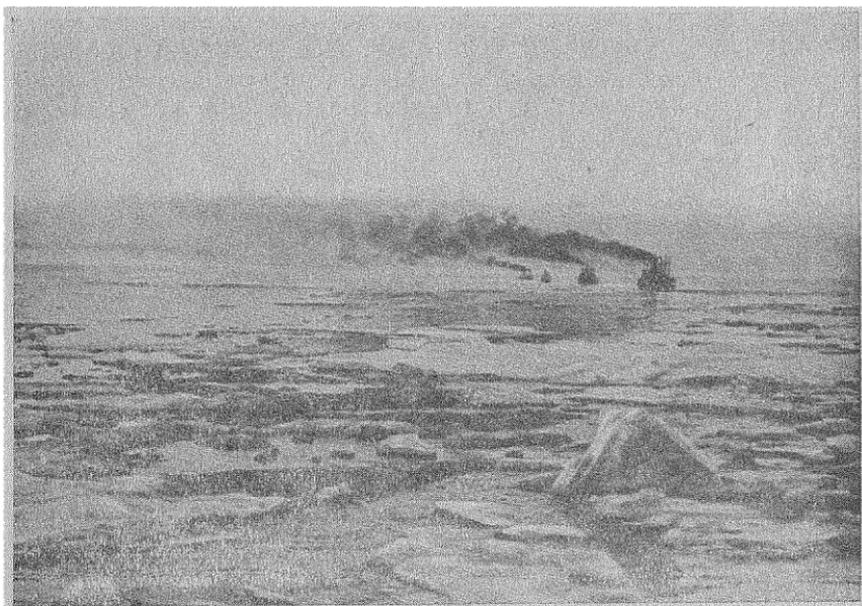
Улыбка Титлова была теплой и мягкой, и я сразу почувствовал к этому человеку дружеское расположение. Обменявшись несколькими незначительными фразами, мы вопросительно взглянули на Илью Павловича.

Он пригласил нас к занимавшей всю стену карте Арктики.

— Надо сделать глубокую разведку для наших ученых, посетить Северный полюс и обследовать «белое пятно». Полет сложный. Старт из Москвы через двенадцать дней. Прошу подготовить план.

Мы вышли, и здесь я узнал, что Титлов разработал уже предварительный проект. Оставалось сделать аэронавигационные расчеты и подобрать снаряжение.

Обсудив все подробности, мы расстались, довольные друг другом.



Перед наступлением полярной ночи на запад уходит последний караван.

Во время войны я оторвался от полярной авиации, но о Титлове слышал как о серьезном исследователе Севера. Стаж летной работы у него был солидный, причем с 1943 года — в Арктике. Спокойный, решительный, неутомимый, он летал смело и уверенно.

В отведенное на подготовку время следовало сделать многое. На предоставленном нам двухмоторном транспортном самолете менялись моторы, ставились дополнительные бензобаки. Для ледовой разведки теперь служат мощные летающие лодки. Но в Арктике уже установилась зима, и водные аэродромы покрылись льдом.

Нам предстояло лететь на полюс в преддверии полярной ночи, когда на сумеречном небосводе даже звезд не видно.

Трудности увеличивала необходимость непрерывного наблюдения за льдами. При той погоде, какая обычна для Арктики в октябре, это значило, что нам предстоит пройти свыше двух тысяч километров бредущим полетом.

Снаряжая экспедицию, мы использовали многолетний опыт полетов в Заполярье и постарались принять меры, чтобы уменьшить риск.

Основной задачей полета было, кроме так называемой посленавигационной ледовой разведки, определение в высоких широтах запасов льдов, не тающих за короткое полярное лето, и наблюдение за новым льдообразованием в той части

океана, где зимние льды растаяли. Все это имело большое значение для изучения режима арктического бассейна.

Северный морской путь открыл величайшие возможности для экономического развития огромной территории, связав устья сибирских рек. Но было бы ошибочно представлять, что отныне корабли могут свободно плавать там в любых направлениях, а ледоколы легко ломать любой лед. Упорная, напряженная борьба со льдом продолжается и по нынешний день. Освоенная советским народом Арктика не стала южным морем.

Движение льдов во многом еще непонятно. Там, где сегодня свободно прошел пароход, завтра появляются тяжелые льды, и самый мощный ледокол останавливается перед непреодолимой преградой. В период навигации льды не покрывают сплошным массивом все море, а дрейфуя с места на место, закрывают ту или иную его часть.

Самолеты ледовой разведки, забираясь далеко на север, ищут там разгадку движения льдов. Обработывая материалы, добытые воздушной разведкой, наши ученые все глубже проникают в тайны Арктики.

Второй нашей задачей было обследование района, расположенного между полюсом и 85° северной широты. И наконец, третья задача состояла в изучении методов аэронавигации полярной ночью в мало исследованной части центрального бассейна Арктики.

Экипаж самолета — четыре человека: командир кораб-



Летающая лодка ледовой разведки в бухте Тикси.

ля М. А. Титлов, борт механик Д. П. Шекуров, борт радист С. А. Наместников и я — штурман. Кроме того, с нами летели гидролог М. М. Сомов, корреспондент «Правды» С. И. Бесуднов и пассажиры.

В солнечный день 29 сентября 1945 года, ожидая окончания загрузки самолета, мы, окруженные провожающими, с интересом наблюдали за полетами советских вертолетов и говорили о том, как хорошо бы использовать их в Арктике.

Но вот все готово. Последние пожатия рук, щелканье фотоаппаратов, — и мы в воздухе.

Под крыльями машины вспыхнула и исчезла золотая звезда на шпигеле Химкинского вокзала, засеребрилась тонкая нить канала имени Москвы, затем все скрыла наступившая темнота.

Трасса полета проходила через Архангельск, Амдерму, Дудинку и мыс Косистый. Доставка во все пункты груза и пассажиров отнимала много времени на промежуточные посадки.

Из Архангельска мы вылетели ночью, и вскоре стекла кабины заволокла матовая, медленно растущая пленка льда. В пилотской кабине было темно, лишь мерцали циферблаты приборов. Мы шли слепым полетом. Лед все нарастал. Титлов прибавил газ моторам и включил антиобледенители. Куски льда, смываемые спиртом, с силой срывались с винтов и, как пулеметная очередь, стучали по стеклам кабины.

Но вот сквозь астрономический купол штурманской рубки я увидел звезды. После выхода на верхнюю границу облачности обледенение прекратилось, и Титлов, включив автопилот, вошел ко мне, чтобы взглянуть на карту.

— Где находимся? — спросил он.

— Подходим к Мезени, путевая скорость двести пятьдесят пять километров.

Наступили часы спокойного полета, клонило ко сну. Введя поправки в курс, я заглянул к пассажирам: убаюканные ритмичным гулом моторов, все сладко спали. Только наш корреспондент Сергей Иванович рассматривал что-то, прижавшись лицом к иллюминатору.

— Идемте пить кофе, — позвал я его.

Черное небо над Баренцовым морем блистало крупными звездами. В созвездии Близнецов ярко горел Сатурн.

Я брал пленки звезд. Здесь не было особой необходимости в такой ориентировке: вокруг много мощных радиостанций. Но мне хотелось проверить аппаратуру и новый метод астрономического расчета местонахождения.

На фоне зари зажглась Венера. Вскоре из-за горизонта показался огромный золотисто-розовый шар солнца.

Облачность кончилась, внизу простиралось море, а справа в тумане смутно виднелся берег. Гидролог и корреспондент, уставшие восхищаться ночным полетом, крепко спали.

Мы приближались к Югорскому Шару. Через тридцать минут—Амдерма. Тут же в воздухе запросили погоду на Дудинку.

Амдерма — большой рабочий поселок. Дудинка, куда мы прилетели через пять часов, это уже город, промышленно-административный центр Крайнего Севера. В его порт приходят океанские пароходы.

На мысе Косистом мы разрешили себе короткий отдых. Впереди исходный пункт экспедиции — мыс Челюскин. Он ближе к полюсу, чем любая другая часть материка и, кроме того, находится в секторе, являющемся объектом нашей ледовой разведки.

Зимовка на мысе Челюскин — одна из старейших научных станций Северного морского пути. Раз в год сюда приходит пароход, доставляющий зимовщикам все необходимое. В остальное время связь с внешним миром поддерживается по радио. Изредка мыс посещают самолеты, которые привозят почту, газеты.

По плану: разработанному в Москве, мы должны были вылететь на полюс между 10—15 октября. Но уже 1 октября мы были в исходном пункте и, несмотря на усталость, решили стартовать, воспользовавшись первой летной погодой: чем дольше сидеть на мысе Челюскин, тем меньше шансов достигнуть полюса.

После ужина Михаил Алексеевич заказал прогноз погоды на весь район перелета. Помолчав, он спросил:

— Как у тебя с аэронавигационными расчетами?

Все астрономические данные на 10 и 15 октября были готовы, следовало их только быстро пересчитать.

— А как механическая часть? — обратился Титлов к Шекурову.

— У меня все готово, — ответил тот. — Машина заряжена, проверена... Осталось только вкатить бочки с добавочным горючим. Это займет пятнадцать-двадцать минут.

Главный синоптик острова Диксон Фролов сообщил: «Вылет возможен, в 22.00 сообщу окончательный прогноз».

Я поручил приготовить костры на взлетной полосе и принялся за пересчет эфемерид¹. Проверая аэронавигационные расчеты, я видел, насколько наша нынешняя экспедиция сложнее полета на полюс в 1937 году. Тогда мы летели при солнце, а все расстояние не превышало 930 километров.

Далеко с тех пор шагнула авиационная техника. В самое тяжелое время года мы запросто летим на полюс, словно в обычный рейс!

¹ Эфемериды — координаты небесных светил.



«Астрономический купол» в навигационной кабине полярного самолета; она оборудована точнейшими приборами — аэронавигационными, астрономическими, магнитными.

Нам предстояло пройти без посадки в полярную ночь на транспортном самолете 4 365 километров. Около тысячи километров будем лететь над территорией, которую никто не посещал и где даже неизвестно магнитное склонение.

Я смотрел на карту, специально приготовленную по нашему заказу Арктическим институтом. На 82° северной широты были отмечены последние острова, а начиная с 85° и до полюса — белая бумага. На полюсе не раз бывал человек, но экспе-

диции приближались к нему с другой, более доступной стороны.

Нам нужно было пройти к полюсу по иному маршруту: через мыс Молотова на Северной Земле.

Километр за километром я мысленно прослеживаю трассу. Как будут действовать реконструированный мною высокоширотный периодический компас и другие аэронавигационные приборы? Какие там льды, где они начнутся, на которой широте появится пак?

Я задумался... И сон незаметно одолел меня. Кто-то легко тронул за плечо. Это был Михаил Алексеевич.

— Посмотри прогноз, — сказал он, передавая радиogramму.

Я пробежал текст. Конечно, на таком огромном пространстве погода была разная: от прекрасной видимости и ясного неба до циклона с низкой сплошной облачностью. В районе собственно полюса видимость предполагалась хорошая. Прочитав радиogramму еще раз, я вернул ее Титлову.

— Ну как?

— Погода сносная, лучше не будет до полного замерзания моря.

— Значит, летим? — И Титлов с шутками начал расталкивать спящих товарищей: — Вставайте! Первый звонок. Челюскин — полюс!

2

Быстро позавтракав, мы вышли на улицу. Край ночного неба был тронут далекими отблесками северного сияния. Ветер переметал снежную пыль и доносил с моря запахи солей.

По дороге на аэродром я говорил Титлову:

— А ветерок мне не нравится: боковой.

— Взлетим под обрыв, — ответил Михаил Алексеевич. — Дорожка, правда, узковата.

Самолет готов. Мы пожалы руки притихшим зимовщикам и заняли рабочие места.

Машина с трудом рулила по глубокому снегу, медленно выползая на верхний край аэродрома.

Бензина мы взяли столько, что могли пробыть в воздухе 21 час. Самолет походил на летающую цистерну. Кроме основных и дополнительных баков, мы погрузили в пассажирскую кабину еще восемь бочек. По мере надобности горючее будет перекачиваться электропомпой в главные баки. Самолет при вылете с мыса Челюскин весил 15 410 килограммов, что превышало на две тонны официальный вес,

разрешенный самолетам подобного типа при подъеме с бетонированного аэродрома.

Но Титлов и раньше взлетал при повышенной нагрузке с полярных площадок. В моторах, он знал, всегда остается достаточный запас мощности. Но выдержит ли вся конструкция самолета?

В открытые иллюминаторы кабины доносилось мощное дыхание океана. Он рядом, за последними ограничительными огнями. Пламя аэродромных костров стлалось по снегу, окрашивая его в розовый цвет.

Заревели моторы, и через минуту самолет повис над бурной поверхностью моря. Все в порядке. Медленно набирая высоту, мы легли на курс.

Я взглянул на часы: 26 минут назад наступило 2 октября.

Впереди лежала гористая Северная Земля. Перегрузка самолета заставила итти в обход, на малой высоте. Видимость была прекрасная. На море ветер гнал тяжелые пенящиеся волны.

Приблизительно через полчаса стали встречаться льдины. Все больше и плотнее заполняли они морскую гладь.

Наступил рассвет, и все потонуло в серой пелене. Формы льда различать стало труднее, в рассеянном свете все казалось плоским.

У мыса Розы Люксембург туман. Поднялись вверх. Самолет начал покрываться льдом. Пришлось снизиться и лететь на высоте 20—25 метров.

Преодолевая сильный встречный ветер и непрестанно меняя высоту, мы старались не упустить из виду льды.

В 2 часа 53 минуты пролетели мыс Молотова.

Погода стала улучшаться. Отчетливо видна поверхность льдов. Внешне однообразные, они для нас, ледовых разведчиков, представляли множество различных систем. Я быстро заносил их на карту.

На широте $83^{\circ}10'$ мы заметили на горизонте трехвершинную гору. На карте в этом пункте лежал океан.

— Что это? Остров? — спросил Бессуднов.

— Не думаю. Вероятно, большой айсберг, — ответил я.

Изменив курс, самолет приблизился к «острову». Весь запорошенный снегом, он одиноко высился среди льдов. Сделав над его горами два круга, мы окончательно разошлись во мнениях. Для острова он был мал, для айсберга велик. Существование новых островов здесь возможно, но это, повидимому, был все же айсберг, занесенный с острова Северной Земли. Тем не менее некоторые члены нашей экспедиции до сих пор не согласны со мной. Уж слишком формы айсберга напоминали землю, а желание открыть новый остров сильно

владело каждым из нас. Кто из исследователей не знаком с этим волнующим чувством!..

Все интереснее становилась расстилавшаяся под нами панорама.

Прошли 83-ю параллель, а многолетнего льда все еще не было. Это, пожалуй, имело для науки большее значение, чем открытие островка. Очевидно, общее потепление в Арктике за последние двадцать лет сказалось и на границе многолетних льдов.

Вскоре ветер изменился на попутно-боковой, и мы быстро стали продвигаться к цели. Шли по гирополукомпасу — прибору, который в течение определенного времени позволяет выдерживать прямую. Поправки я брал с магнитного высокоширотного компаса, служившего пока безотказно.

Появились, наконец, многолетние ледяные поля, размежеванные пространствами чистой воды. Над водой клубился туман.

Мы шли на север, хотя компас показывал 290° : так велика была поправка на магнитное склонение. Стрелка компаса колебалась то вправо, то влево; можно подумать, что движемся на запад. А впереди занялась розовая заря.

Михаил Михайлович Сонов — наш гидролог — долго смотрел на пылающую зарю, потом осторожно произнес:

— Ничего не понимаю: должны лететь на полюс, по компасам идем на запад, а судя по заре, наш курс — на юг! Куда же мы придем?

— Только на полюс, — ответил я. — Наш истинный курс должен быть 360° . Смотрите: среднее показание главного компаса 290° . На остальные не обращайтесь, они давно вышли из строя. Склонение на 85-й параллели равно 65° . Сложите его с показанием компаса и получите цифру 355° , да плюс 5 градусов — поправка на ветер. Таким образом, мы летим прямо к цели.

— Но почему же заря на севере, когда она должна быть на юге?

— Это уж игра света. Кругом сплошная облачность, а впереди тучи разошлись, и мы видим там не зарю, а ее отражение.

В это время самолет поднялся на 1 100 метров, и всякие сомнения рассеялись: между слоями облачности яркая заря охватила весь юг небосвода. Чтобы внести новые поправки в курс, я запеленговал наиболее яркую часть горизонта, где, по расчетам, должно было находиться солнце, скрывшееся 22 сентября.

Вплоть до 88° северной широты мы прокладывали курс

только методом счисления,—ни солнца, ни звезд. От радиомаяков нас отделяло огромное расстояние, и их не было слышно.

Ясная погода чередовалась со снегопадами, зонами обледенения, а мы шли вперед, вперед. Наместников непрерывно поддерживал связь с землей, каждые полчаса передавая наши координаты и краткое описание ледового покрова. Время бежало незаметно.

Самолет вел автопилот. Он намного облегчал труд летчика и навигатора, безукоризненно выдерживая прямую.

Наступила вторая ночь полета. На широте 88° в разрывах облачности я увидел тонкий серп луны. Она была в последней четверти, бледносеребристая и едва улавливалась секстаном.

С этого момента луна не покидала нас, лишь изредка скрываясь в перистых облаках. Все лучше видимая на экране астрономического компаса-пеленгатора, она позволяла точно определить полюс и, главное, меридиан выхода на мыс Анисий. От широты $89^\circ 22'$ я брал высоты луны каждые пять минут. Приближался торжественный момент.

6 часов 57 минут. Под нами полюс!

Крепко пожав друг другу руки, мы чокнулись бокалами вина.

Второй раз я на полюсе, а волнуюсь, как и раньше, в 1937 году.

Невольно возникают сравнения. Почти ощупью подходили мы тогда к полюсу, полагаясь больше на отвагу, чем на точность приборов. Обогащенные опытом, вооруженные совершенной техникой, мы прилетели сюда вторично глубокой полярной ночью. Тогда мы кутались в меха и дрожали от холода, а сейчас работаем в одних рубашках, без шапок. Я располагаю десятком чудесных приборов, которые дают возможность вести самолет в любых условиях. Горят яркие электрические лампы, и радист беседует с Москвой! Как будто и нет между нами и столицей тысяч километров льда, океана, тундры, тайги и гор.

Сбрасываем на полюс вымпел и буй. В нем портрет товарища Сталина и наши фамилии, номер газеты «Правда».

Наместников долго смотрит вниз, на льды, потом говорит, лукаво блеснув глазами:

— Старая, а не скрипит!

— Что скрипит? — встревожился борт-механик Шекуров.

— Земная ось, говорю, не скрипит, — пояснил Наместников, и лукавинка опять заиграла в его глазах.

Титлов положил самолет в широкий круг, все приступили к наблюдениям. Под нами находился тяжелый паковый лед, испещренный разводами и трещинами, беспорядочно разбегавшимся в разные стороны.

На Северном полюсе кругом юг... Это могло спутать все расчеты. Но светила луна, и астрономический компас уверенно показывал курс на мыс Анисий.

Опять мы над районом, где до нас не появлялся человек. Видимость ухудшается, и, чтобы следить за поверхностью океана, ныряем вниз. Снова обледенение.

— Надо уходить! — кричит Титлов, открывая боковые стекла. — Еще немного, и самолет может рухнуть...

Машина круто берет вверх. Нагнетаем воздух в резину, которой обтянуты кромки крыльев и хвост самолета. Резина надувается и сбрасывает ледяную корку. Непрерывно работает химический антиобледенитель. Но мне видно, как на самолете продолжают нарастать пласты льда. Антиобледенитель уже не справляется с ним.

Наступают критические минуты.

Михаил Алексеевич сосредоточился на приборах, изредка поглядывая в открытый иллюминатор на наслоения льда. Машина дрожит. Стрелки высотомеров останавливаются на пяти тысячах. У нас нет-кислородных приборов. Дышать тяжело.

Титлов выжимает из моторов все, что можно. Еще усилие, еще... Наконец самолет вырывается выше облачности!

— Ну, вот все в порядке! — шумно вздохнув, произносит Михаил Алексеевич.

Я тоже успокоился и приступил к проверке курса и координат. Впереди пылала заря, там, к югу, на 83-й параллели, нас встретит солнце.

На высоте пяти тысяч метров каждое движение вызывает одышку, и мы стараемся двигаться возможно медленнее. Спустя час облачность понизилась, появились просветы. Снижаемся и мы. Возобновляем наблюдения за льдом.

Только сейчас мы почувствовали, насколько устали. Чтобы невзначай не уснуть, пьем горячий черный кофе. Лишь Сомов и Бессуднов могли позволить себе поспать без ущерба для дела.

Наместников связался с Москвой. На борт самолета стали поступать бесчисленные поздравительные радиogramмы.

На 86° северной широты и 140° восточной долготы я вошел в пилотскую рубку и взглянул на главный компас. Стрелка стояла на 120°, — курс правилен, идем прямо на юг, если учесть 60° поправки на склонение. Но посмотрев на экран астрономического компаса, где должно было находиться отражение луны, я, к величайшему удивлению, обнаружил, что он пуст.

Быстро произвел расчет. Все правильно, а луны нет. Она ушла вправо на 50 градусов, тогда как ее отклонение не должно превышать 5 градусов. Следовательно, мы уклонились на 45 градусов влево и летели в Аляску! Недоумевая, я ввел крупную поправку в курс.

Разгадку нашли только в Москве. Нам объяснили, что мы попали в район мощной магнитной аномалии, причины которой еще недостаточно изучены.

Дальше полет протекал спокойно.

Появилось солнце. Золотисто-красное, расплывчатой формы, оно едва выглядывало из-за горизонта. Стала исчезать луна. На широте 85° вошли в зону действия радиомаяка.

Менялся и ледяной ландшафт. Кончился пак, появилось много воды, наконец, открытое море. Ветер попутный, скорость самолета 330 километров.

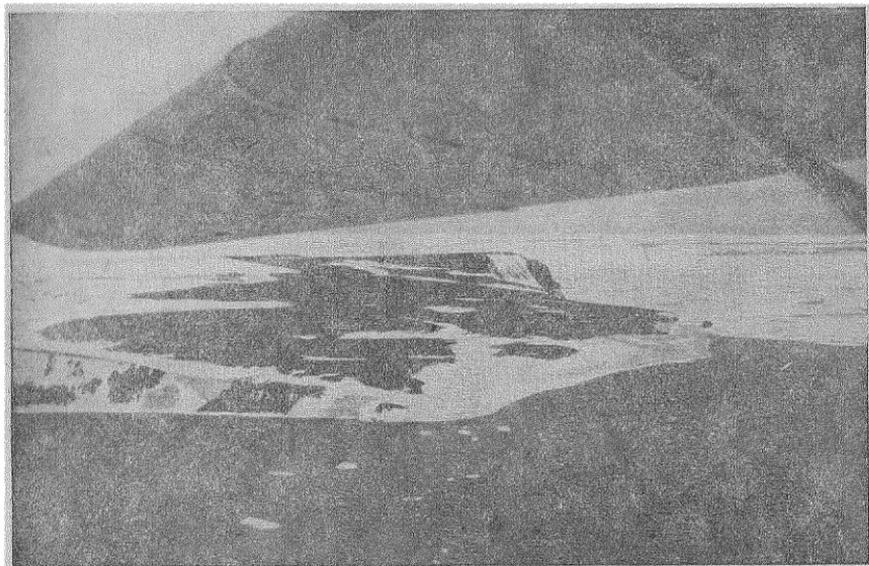
Я рассчитал, что в 12 часов 13 минут должен появиться мыс Анисий, и, как навигатор, волновался больше всех.

Все всматривались в далекий горизонт. Наступила ночь. Черная вода под самолетом не располагала к благодушию.

В кабине водворилось молчание.

12 часов 13 минут. Мыса Анисий нет. Прошла одна минута, вторая... В 12 часов 17 минут мыс Анисий был под нами.

Я ошибся на четыре минуты. Ну что ж! Ведь мыс был первым за 3 100 километров земным ориентиром!



Мыс Анисий — первая земля, которую увидел экипаж самолета, возвращаясь с Северного полюса.

В сущности полет уже закончен; под нами расстилалась твердая земля. Я сидел, прижавшись горячим лбом к стеклам кабины. Показалась зимовка острова Котельный. Приветственный круг, и мы идем дальше, на материк, — горючего хватит еще на целых восемь часов.

Над нами раскинулось звездное небо. В кабинах и пилотской свет притушен, — пилоту так удобнее наблюдать за земной поверхностью.

По стеклам замелькали голубоватые змейки. Это разряды атмосферного электричества. На звездное поле откуда-то с северо-востока хлынул огневой поток. Оранжевые, голубые и зеленые волны накатываются на небо, расходятся и свертываются огромные веера. Звезды померкли в сполохах северного сияния. Казалось, самолет мчится в сказочном, замороженном царстве.

Потом все померкло. Под нами вновь зачернело море, искрами отражая звезды.

Последние хлопоты с переменой места посадки: Кресты Колымские, куда мы летели, не могли принять самолет из-за непогоды. Непредвиденный полет к Индигирке, и я делаю последнюю отметку в бортовом журнале.

ПРОВЕРЕНО
1946 г.

ВЫСОКОШИРОТНЫЕ ПОЛЕТЫ С ВЕРСКИХ ЛЕТЧИКОВ
с 1936 по 1946 год



1936 г.

Н-128, 127
Водобянов
Аккуратов

1937 г.

Н-170, 171, 172, 169
Экспедиция
Шмидта

1937 г.

→ Н-25 →
Чкалов
Беляков

1937 г.

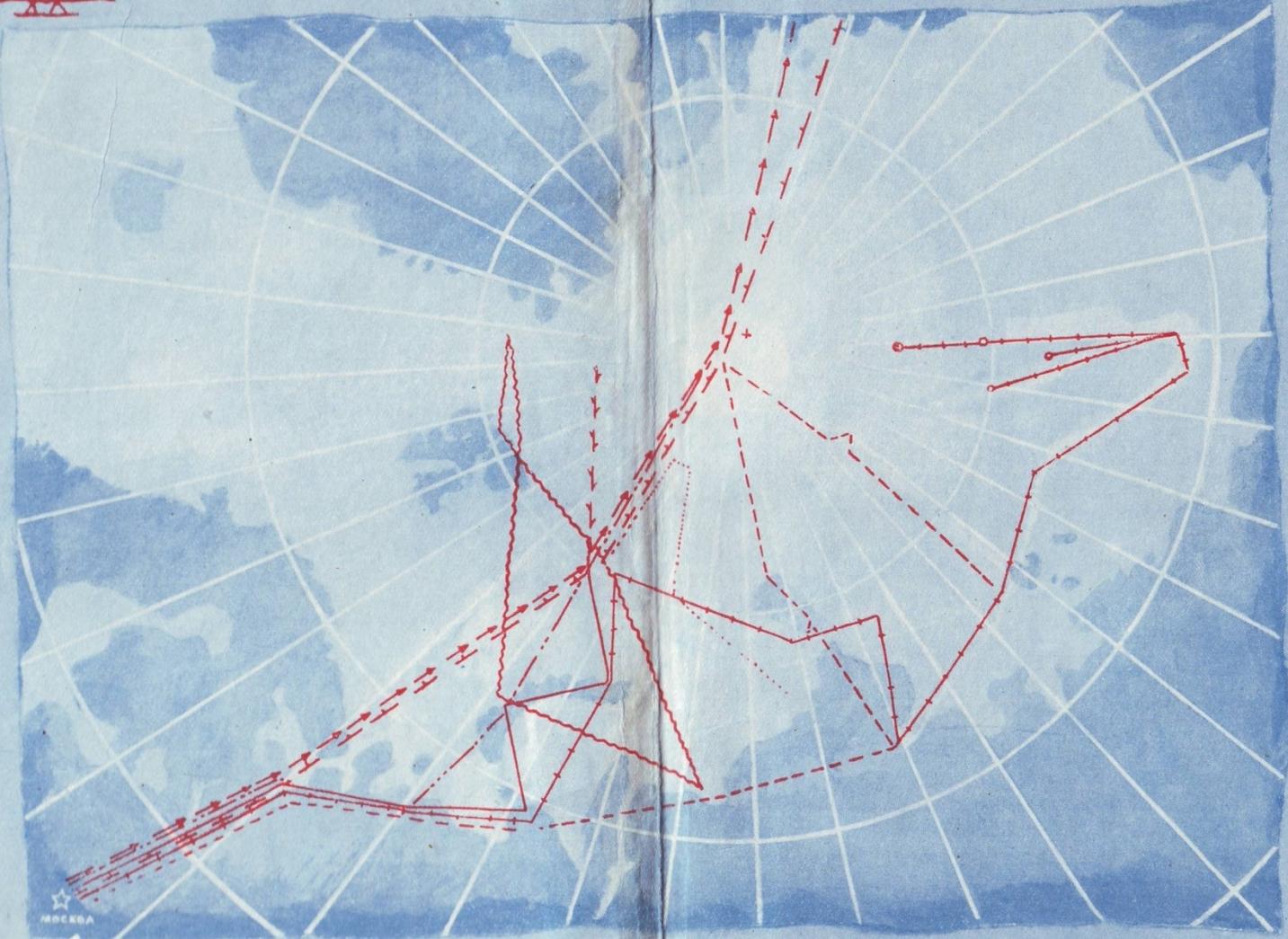
— Н-25 —
Громов
Данилин

1938 г.

— ПР-5 —
Полет Котова

1941 г.

— Н-169 — апр.-май
Черевикой
Аккуратов



1945 г.

— Н-331 —
Титлов
Аккуратов

1946 г.

— Н-368 —
Титлов
Аккуратов

1946 г.

— 29-30-й Н-368 —
Титлов
Аккуратов

Посадка Н-169

•
Наивысшая
точка достигн
Н-169 в 1941 г.

+
Место
предполагаемой
гибели Н-209
(Леваневского)



919.8
A-38

~~91~~
~~A-38~~

