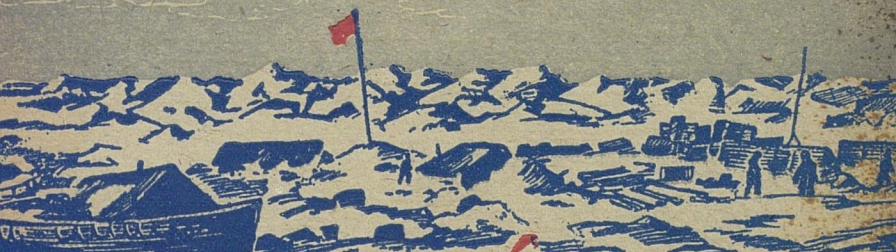


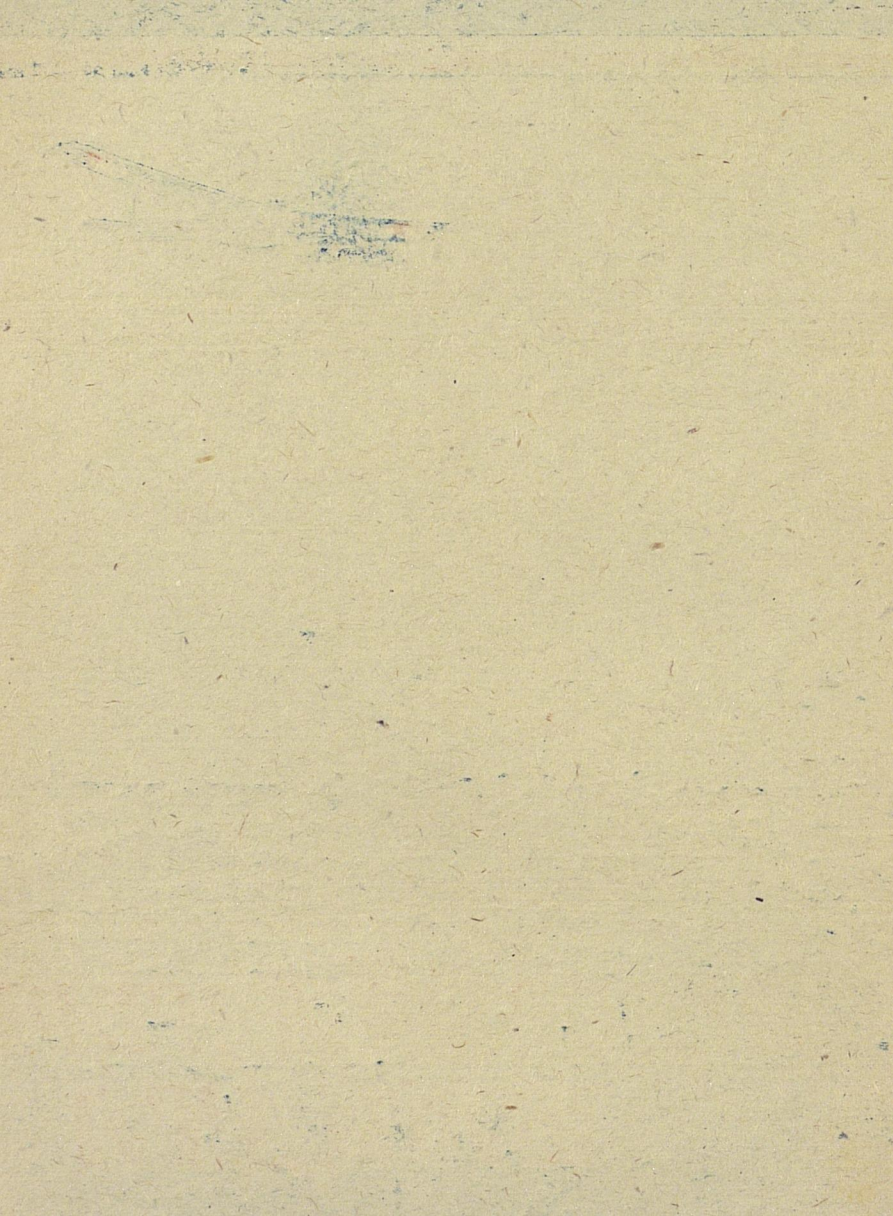
34-9

6553a



# ЛЕДОВЫЙ ЛАГЕРЬ ШМИДТА

ОГИЗ — СЕВКРАЙГИЗ • 1934





34-9  
6553a.







# ЛЕДОВЫЙ ЛАГЕРЬ ШМИДТА

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ  
ДОПОЛНЕННОЕ

Г.П.Б. в Лнгр.

Ц. 1935 г.

АНТ № 22

1934

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ  
ЧЕЛЮСКИНЦЕВ  
АРХАНГЕЛОГОРОДЦЕВ

# ЛЕДОВЫЙ ЛАГЕРЬ ШМИДТА

Из воспоминаний челюскинцев —  
архангелогородцев

Севкрайгиз. Архангельск 1934.

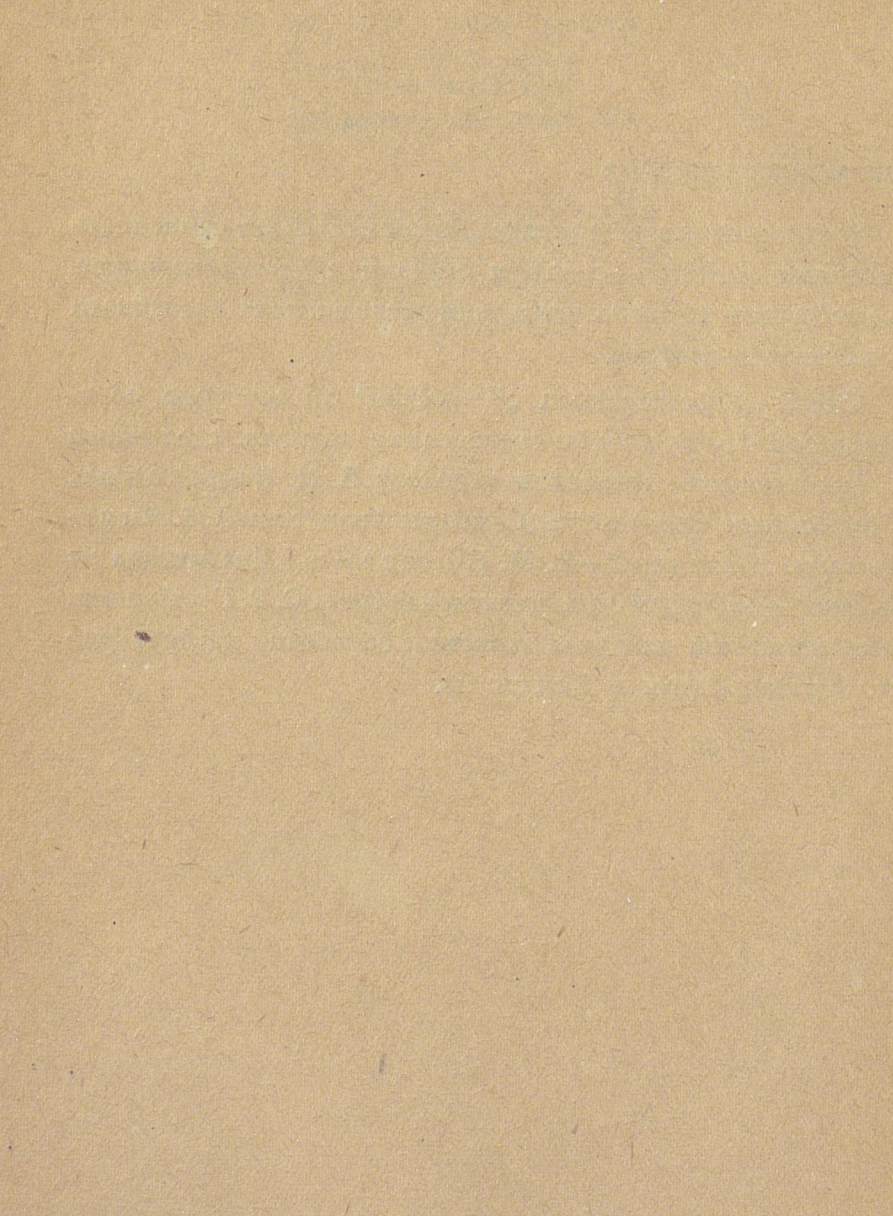
Сборник «Ледовый лагерь Шмидта» —  
это рассказы архангелогородцев —  
участников похода «Челюскина» —  
о их двухмесячной жизни на льдине.  
Книга рассчитана на массового чи-  
тателя.



## ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

В числе команды парохода „Челюскин“ было семнадцать коренных северян — главным образом архангелогородцев. В настоящем сборнике мы и даем воспоминания двенадцати челюскинцев-северян.

Очерк „Рейс парохода „Челюскин“ литературно обработан тов. Пунухом по стенограмме доклада, сделанного в Архангельске капитаном парохода В. И. Ворониным. „Челюскинцы-северяне“ и „Самолеты“ написаны А. Е. Миرونным. „Один день“ — В. М. Синцовым, „Два месяца на льдине“ — старшим помощником капитана С. В. Гудинным. Весь остальной материал записан и обработан литературно тт. Мусиковым и Ланским.





## **РЕЙС „ЧЕЛЮСКИНА“**

В 1933 году пароход „Сибиряков“ успешно прошел Северным Полярным морем вдоль берегов всей Сибири. Это означало, что Северо-восточный морской путь можно освоить.

Можно — значит нужно. Нужно сделать этот путь торговой дорогой для коммерческих судов.

И нужно не мешкать с освоением. Нужно построить суда такого типа, чтобы они были пригодны для ледового плавания.

С этой целью советское правительство организует Управление Северного морского пути. С этой же целью строится в Дании пароход „Челюскин“.

Назначение „Челюскина“ — обслуживать дальневосточную линию Владивосток — Колыма. Крепость судна мало чем отличается от простого коммерческого судна. Это — „пробный шар“ в условиях плавания во льдах.

— Очень широк и длинен этот „пробный шар“. В плавании среди тяжелых льдов, пожалуй, он будет мало пригодным, — так думается при беглом осмотре парохода.

Датчане говорят:

— Судно надо нагрузить, испытать, и тогда мы сдадим его.

В Дании груза для СССР не нашлось. „Челюскин“ идет из Дании и Ленинград порожняком. 25 июня 1933 года он — в Ленинграде. Прием еще не оформлен. Пароход берет груз и направляется в Копенгаген (в Данию). На пути до Копенгагена обнаруживаются серьезные недоделки в машине. На устранение их затрачивается много часов. Но полного испытания судна так и не производится.

Идем в Мурманск, а оттуда, 10 августа, — к берегам Новой Земли. Баренцево море, Маточкин Шар проходим

благополучно — льдов нет. В Карском море встречаем первые льды...

Не было всестороннего испытания судна, поэтому не знаем, какие последствия могут быть от столкновения с серьезными льдами. Из предосторожности идем льдами весеннего (майского) происхождения. И в этих легких льдах пароход получает первое повреждение: ломается шпангоут, ослабевают заклепки, с обоих бортов появляется небольшая течь.

Предположение о малой пригодности плавания судна во льдах подтвердилось. Большая ширина его вела к тому, что непрочные скуловые части судна удары льда принимали почти под прямым углом. При этом выясняется целый ряд еще и других недостатков. Во-первых, — форштевни были из двух частей. Соединительные замки на них были вблизи ответственных мест рабочей части штевня. В результате — сильная течь форштевнем. Нельзя похвалиться и рулем: очень широк руль и мало защищен ото льда. Об остальных, более мелких, недостатках говорить не стоит. Больше ли, меньше ли этих недостатков, все равно надо вести борьбу со льдами, надо прокладывать путь на восток. Но прежде всего надо исправить повреждение.

Зовем находившегося в экспедиции „Красина“. Сгружаем на него часть угля, чтобы поднять поврежденную часть и ослабевшие заклепки выше уровня воды.

После разгрузки и ремонта „Красин“ провел нас через полосы льда на чистую воду. Следуя за „Красиным“, „Челюскин“ получает большую вмятину с левого борта, ниже уровня воды.

В Карском море с „Красиным“ расходимся. Он пошел к острову Диксона, а мы — на восток: искать пути.

Впереди „Челюскина“ идут „Седов“ — на Северную Землю и „Сибирияков“ — к мысу Челюскина. Попутно эти суда производят для нас разведку льдов. И мы знаем, что на нашем пути встретятся очень тяжелые льды.

Идем возле кромки льдов на север. Через несколько дней заходим почти до 79-й параллели. Здесь кромка льдов начала уклоняться к северо-западу.



Слабость судна мы уже знаем и без помощи „Красина“ идти дальше на север не рискуем.

„Красин“ к этому времени запасся углем, взял ленский караван судов и направился на восток.

Я предполагал, что севернее островов Северной Земли или в проливе Шокальского мы найдем проход. Но всюду оказался тяжелый лед. Нигде никаких каналов чистой воды.

Но вот потянули южные ветры. Авиаразведка установила, что под берегом есть проход. Мы поворачиваем обратно — на юг.

Первого сентября мы уже около мыса Челюскина. Здесь встречаем целый караван судов.

Второго сентября прощаемся с судами и выходим в море Лаптевых.

Льдов почти нет. Но есть штормы.

„Челюскин“ обнаруживает наихудшие качества: качает его сильно, стремительно; крен достигает пятидесяти семи градусов. Боимся, что сорвет шлюпки, прикрепленные по всем правилам, поэтому держим курс на ветер и волны.

Из моря Лаптевых в Новосибирское море можно пройти противом Лаптева (между островами Ляховского и Новосибирскими) или проливом Санникова. Пролив Лаптева мелководен для „Челюскина“, и мы идем в пролив Санникова.

Идем в густом тумане. Натыкаемся на малые глубины. В довершение этого узнаем, что поправка компаса изменилась на 25°. Определить поправку компаса можно только в солнечный день. А солнца нет. И мы вместо пролива Санникова попадаем в пролив Благовещения. Это, примерно, на 30 миль севернее того, что нам нужно было.

Но вот, наконец, солнце. Определяем местонахождение судна, поворачиваем обратно...

Через пролив Санникова выходим в Новосибирское море. Оно встречает нас дружелюбно: льдов нет, штормов тоже нет.

Идем очень быстро. Все время держим связь с „Литке“, ведущим караван судов из Колымы в Берингов пролив.

На пути „Литке“, около мыса Кузьмина, встретились тяжелые льды. Дальше на восток — тяжелее льды. „Литке“ получает в боях со льдами серьезные повреждения.

До этого мы надеялись догнать „Литке“. Надеялись, что он поможет нам выбраться в Берингов пролив. Теперь эти надежды рассеялись. Ни на чью помощь рассчитывать больше нельзя. Надо идти самостоятельно. Самостоятельно отвоевывать каждую милую путю.

Авиаразведки помогают выбирать более удобный, более легкий путь. И мы сравнительно быстро продвигаемся в Берингов пролив.

Начинается вторая половина сентября. Нарастает тревога, что вот-вот начнутся морозы, и тогда... тогда — тяжелые льды, тогда не пробраться нам в Берингов пролив...

Но подули ветры с юга. Кое-где произошло разрежение льдов. Тревога на время уменьшилась. Сменилась надеждой.

Вот и Сердце-Камень. Недалеко и до Берингова пролива, до мыса Дежнева, но... конец сентября! Он принес — этот конец сентября — холодные ночи.

Выпал снег. Промерзли все разводья, каналы... Белая сплошная пустыня лежала теперь перед нами. Нет больше возможности выбирать наиболее легкий путь. А судно почти каждый день получает новые и новые повреждения.

Ставим деревянные крепления, стойки, распоры, а все-таки идем вперед.

Октябрь принес крепкие морозы. Отнял у нас возможность двигаться самостоятельно. По воле ветра и течения носит нас теперь то в одну, то в другую сторону. Мы — только наблюдатели торожения льда.

И так — весь октябрь.

В последних числах октября мы были в Беринговом проливе. 4 ноября мы уже всего в трех-четыре милях от чистой воды. Преодолеть эти три-четыре мили, — и мы в водах, где могут свободно ходить даже парусные шхуны.

— Пробиваться, чего бы это ни стоило! — так решили мы.

Не щадили ни сил своих, ни взрывчатых веществ.

Закладывали снаряды по 120 килограммов. Корабль содрогался от грохота взрывов, а желанного эффекта не получалось: образовывались лишь воронки да мелкая ледовая каша.



„Литке“ стоял недалеко. Если бы „Литке“ был в исправности, возможно, он вывел бы нас, хотя определенно и этого сказать нельзя: на всем протяжении до ближайшей воды был лед, возвышавшийся над уровнем воды на три метра.

Произвели разведки на лыжах по всем направлениям, и опять ничего утешительного.

С 4 на 5 ноября дрейф изменился, и мы быстро пошли к северу от Берингова пролива. Сначала шли по полмили в час, затем — по 2,5 мили, а через несколько дней оказались на одной параллели с мысом Хоп, приблизительно на 68 градусе северной широты.

Дрейф „Челюскина“ измерялся вахтенным штурманом и матросом каждый час с помощью секундомера и блок-счетчика. Путем вычислений мы каждый час довольно точно отмечали передвижение судна и по скорости и по направлению. Наши вычисления дрейфа были взяты научными работниками в основу их работы по нанесению дрейфа на карту.

С 5 на 6 ноября восточный ветер поднял большую волну. Лед у судна заходил, закрипел.

На следующее утро мы отправили лыжную партию осмотреть путь. Только 400 метров отделяло нас от того места, где был крупнобитый лед. Началась атака этих 400 метров льда. Закладывали аммонал в надежде разбить льды. Вызвали „Литке“.

Ясная, тихая погода. Мороз 25°. Вода — очень низкой температуры. Быстро нарастает новый лед. Все это было не в нашу пользу, но мы надеялись выйти, так как в последние дни взрывы все же стали давать положительные результаты.

Беда была только в том, что работать можно было лишь непродолжительное время: с ночной темнотой работы прекращались. Да и работа была очень тяжелая: банки по 120 килограммов весом приходилось носить на плечах по торосам. А то, что за день разбивали, за ночь снова превращалось в сплошной лед.

И здесь борьба оказалась непосильной.

Прекратили подрывные работы. Ждем „Литке“, который должен подойти на близкое расстояние: он должен взять у нас лишних людей, так как судно, очевидно, зазимует. Но „Литке“ не подошел, а остановился в 30 морских милях. Дальше идти он не мог, так как у него были серьезные повреждения, и он вернулся.

Мы начали подготавливаться к зимовке.

23 ноября образовались большие разводья в нескольких десятках метров от судна. Судно сковало льдами. Большие пространства чистой воды шли на юг, — по ним лежал свободный проход в Берингов пролив.

Но судьба как будто издевалась над нами, никак не хотела пустить в чистые воды, хотя нами были приложены все усилия, чтобы пробиться. Все было поставлено на карту, но... 24 числа лед сжался.

Это было ночью. Судно получило небольшой крен. Сорвало несколько заклепок.

Началась главная репетиция — выход людей с продовольствием на лед. Работали три с половиной часа. Продовольствие выгрузили.

Сжатие прекратилось. „Челюскин“ выдержал. Выдержал благодаря тому, что на очень большом расстоянии от борта лед легкими взрывами был превращен в ледовую кашу. Верхняя часть ее была схвачена морозом, и когда снова началось сжатие, то между бортом и кромкой льда образовалась подушка из мелкобитого льда, которая и предотвратила гибель судна.

25 вечером льды опять разошлись. Погрузили обратно продовольствие и пошли на юг. Прошли около 4 миль. Впереди — торошение. Торошение происходит на глазах. Видим, как трехметровый лед ломает, словно лучину. Слышится сильный треск.

Вперед идти нельзя. Нужно поставить судно в такое место, чтобы избежать сжатия его льдами.

Поворачиваем к северу. Надеемся найти во льду такой залив, в котором бы можно было остановиться.

Было это 25 ноября, и с этого дня самостоятельного движения мы уже не имели. Началась зимовка...



Вместе со льдом нас относит к северу. 1 января 1934 года мы уже на 69 градусе северной широты.

Весь январь нас несет на юго-восток. Отнесло, если считать по прямой, примерно, на 90 миль.

В январе наблюдаем три-четыре сжатия льда. Происходят они вдали от судна и вреда не приносят нам.

Во время этих сжатий наше внимание привлекла вода в полыньях.

Подойдешь к полынье, смотришь—в ней вода выбрасывается вверх больше, чем на полфута.

— Чем это объяснить?

— Чистая вода—вблизи. Зыбь небольшая есть на ней. Зыбь уходит под лед, доходит до полыньи... — Так думали мы, да не так оказалось на деле...

Стали как-то устанавливать на льду уровень для спуска шара-пилота. Поставили прибор (уровень) на совершенно плотном, казалось, месте, а пузырек в нем отклонялся то в одну, то в другую сторону. Вот тут-то мы и догадались, что вода в полыньях подымается не от волнения на чистой воде, а от сжатия льдов.

Тотчас же мы установили приборы и стали аккуратно наблюдать за льдами. Теперь мы уже знали, что где-то, вдали от нас, происходит сжатие, перегруппировка льдов. Ждали, что вот-вот эта перегруппировка начнется и у нас.

Беспрерывно наблюдая за льдами, мы поражались быстротой нарастания торосов. Каждую неделю, даже каждые сутки торосы росли. Некоторые из них поднимались до 28 футов над уровнем льда.

Глядя на новые торосы, на передвижку льдов, мы поняли, что дни „Челюскина“ сочтены...

Повели серьезную подготовку на случай аварии. Мы понимали, что только в организованности, в спокойствии — залог спасения людей и тех грузов, которые будут необходимы для жизни на льду.

Продовольствие, топливо, одежда, палатки—все это было вынесено на палубу. Люди были разбиты на бригады, и каждый знал свое место.

12 февраля, 23 часа... Корпус корабля содрогается.

Чувствуем, что это — передвижка льдов около нашего судна.

Ветер — с севера. Нас относит на юго-восток. Относит то медленно, то быстро. Это значит, что льды встречаются на своем пути препятствия... Перегруппировываются, торошатся... И все это сопровождается шумом, страшным треском.

Наши нервы напряжены. Мы готовы к самому худшему...

После первой встряски зажигаем фонарь — идем осматривать корпус. Проходим первый раз — все в порядке.

Не верится.

Идем вторично в обход. И обнаруживаем очень узкую трещину, подходящую к самому борту.

Ночь проходит, однако, спокойно.

После обеда — 13 февраля — я зашел в палатку с приборами. В это время один из приборов показал, что где-то вблизи произошел очень сильный толчок. Я пошел к судну.

Навстречу мне — инженер:

— Капитан, впереди торошение льда. Идет высокий вал, быстро растет, движется прямо на судно.

Судно закрипело. Льды начали сжимать корпус. Сразу же было дано распоряжение выгружать на лед продовольствие.

Предыдущая репетиция не прошла даром: люди быстро встали на места. Бес всякой толчеи, конвейером началась выгрузка ящиков, мешков, теплой одежды, радиоустановки, топлива.

И вот — потрясающий момент: судно стремительно отбросило назад, метров на десять. Страшным ударом разорвало левый борт по жилой палубе на 15 метров в длину и в 20 сантиметров шириной.

Даю распоряжение — пустить спасательные помпы. Из машины ответ:

— К вам, капитан, идет старший механик. Он все расскажет.

Механик докладывает, что все вспомогательные механизмы сдвинуты с места. Фундаменты покороблены. Помпы откачивать не могут. Кроме того, разорвало паропроводную трубу действующего котла.



Мы поняли, что с судна придется уйти навсегда.

Начали нажимать на выгрузку продовольствия. Люди без паники продолжали быстро работать.

Я боялся одного. Если лед отойдет от бортов, то судно погрузится в воду. Мы-то будем на льду, да достаточно ли будет выгружено продовольствия?..

Разрыв левого борта после второго нажима льда был настолько велик, что из каюты моего помощника кресло (оно имело форму венского стула) выскочило через дыру на лед.

Продолжалось быстрое погружение судна. Я несколько раз посылал вахтенного помощника следить за тем, чтобы не оставались в каютах женщины, и чтобы всех просто выгоняли из кают.

Прихожу через полчаса,—женщины спокойно стоят на корме, точно переезжают через Двину. Я говорю:

— Нужно выходить.

Они в нерешимости. Я начинаю приказывать. Одна из женщин мне говорит:

— Знаете со мной и муж так грубо не разговаривал.

— Муж вас и не топил,—говорю,—никогда.

15 часов 30 минут... Носовая часть — ниже уровня льда. Корма быстро поднимается. Нужно выбрать момент, чтобы дать команду о выходе на лед.

Минут за 20 до этого завхоз сообщил мне, что все продовольствие выгружено.

Выгружен и самолет:

Спрашиваю:

— Есть ли еще где сухари?

— Есть, — отвечают.

— Достать!

Люди идут по трапу, а я замечаю, что судно сильно тянет вниз.

— Вернуться назад, — даю команду.

Вернулись.

Судно идет вниз...

— Все на лед! Оставить судно!

Начинают выходить...

Носовая часть погружается.

Прямо с борта на лед выходит тов. Павлов. Все сигнальные флаги он несет с собой. С ним идет женщина — научный работник, помогавшая при выгрузке радиостанции.

Спрашиваю:

— Всю ли радиоустановку унесли? И почему вы здесь выходите?

Начинает многословно объяснять.

Борт судна на уровне льда, — я просто толкаю ее на лед.

Корма поднимается все выше и выше.

Взбираюсь на самую корму — посмотреть, как выходят люди. Вижу, что на судне осталось нас четверо: завхоз Могилевич, штурман Марков, я и плотник.

Вышел плотник. За ним — Марков.

Капитан уходит с судна последним — таково правило. И я поднимаюсь на борт, чтобы видеть — как будет сходиться Могилевич. Он становится рядом со мной. Я чувствую, что из-под левой ноги опора уходит, а правая как будто бы становится длиннее и длиннее. Причина этого явления для меня ясна: носовая часть корабля быстро погружается...

Нужно уловить момент для своевременного прыжка на лед, и я напряженно слежу за погружением судна. Посмотреть — что делает товарищ Могилевич, было мне в эти моменты некогда. Помню только, что в зубах у него была трубка. Отто Юльевич, кажется, кричал ему:

— Борис, прыгай!

Критический момент — и я прыгаю на лед...

А товарищ Могилевич прыгнул, оказывается, не на лед, а на палубу порохода...

Когда я — уже со льда — взглянул на судно, корма была в воздухе: видны были не только винт и руль, а и пятка руля.

Товарищ Могилевич промелькнул своей шапкой, и больше мы его не видали: судно погрузилось вместе с ним...

\* \* \*

Полуодетые, мокрые от пота люди остались на льду. Выходящий из корпуса судна воздух выбросил клубы сажи из главной трубы, и ветер облепил потных людей сажей...



Нет больше судна — надо приспособляться жить на льду. Приспособляться сию же минуту, немедленно.

И вот уже снова, как еще несколько минут назад на разгрузке судна, люди работают: строят палатки, организуют „кооператив“, первой обязанностью которого — распределить, выдать теплую одежду...

Взвивается на льду красный флаг, и уже через два часа после гибели судна проводится первое общее собрание поселка на льду. Так образовался лагерь челюскинцев, иначе — лагерь Шмидта.

Отто Юльевич Шмидт сообщает жителям поселка, что сообщение об участии „Челюскина“ послано, что советское правительство знает о несчастье челюскинцев. Сообщено было и о том, что с берегом „Челюскин“ держал связь до последней минуты, и что все необходимое для поддержания радиосвязи лагеря с берегом вынесено с судна.

Продовольствия выгружено было много. Достаточно было и теплой одежды. А это значило, что и на льду жить можно будет не так уж плохо. Вера же в то, что наше правительство не замедлит с принятием самых решительных мер к спасению экипажа судна, позволила нам спокойно встретить первую ночь на льду.

Утром следующего дня я, мои помощники и Отто Юльевич, начальник лагеря, увидели, что на льду горит костер, над костром висит на проволоке большой медный бак, люди — кто умывается снегом, кто несет в кружках чай...

Когда покончено было с выгрузкой продовольствия, одежды и прочих необходимейших для жизни в лагере вещей, со всего деревянного груза мы сняли найтовы, обрубили у шлюпок тали. Рассчитывали, что все это всплывет при погружении судна.

И наши расчеты оправдались: два моторных бота, вмещающих по пятьдесят шесть человек, две ледянки и одна большая рабочая шлюпка всплыли. Все это, к величайшей нашей радости, оказалось целехонько. Спасен пловучий тоннаж, — значит, если нас застанет весна, мы сможем погрузить продовольственные запасы и людей и пробиваться к берегу.

Понятно, что через каких-нибудь полчаса после вставания люди уже были на месте, где погиб „Челюскин“. Они вытаскивали всплывший на поверхность груз. В хаосе дерева мы находили бочки с нефтью, керосином, бензином — все очень ценное для нашей жизни. Подсчитали продовольственные запасы. Оказалось, — без всякой нормы можем прожить два месяца с „гаком“. Прикинули продолжительность „гака“, — он мог быть растянут тоже на два месяца.

\* \* \*

Обеспечили себя жильем — взялись за устройство аэродрома. Природа встретила сурово наши труды: сделаем аэродром — его через два-три дня разломает. И мы площадку за площадкой переделывали сотни раз.

5 марта к нам прилетел Ляпидевский. Большая машина села на 180 метрах и при взлете взяла только 160. Даже такая тяжелая, такая громоздкая машина оказалась пригодной для полетов во льдах Арктики.

Первыми были отправлены женщины и дети. И ночью уже мы были рады за то, что женщины уехали. Они улетели около полудня 5 марта, а около 23 часов барак, где они жили, был разрушен. Быстро сделали новое жилище...

Спасательные силы подтягивались. База с Уэллена была перенесена в Ванкарем. Берингов пролив бывает часто покрыт туманами, которые мешают полетам, а в Ванкареме больше ясных дней. Поэтому-то все самолеты и сгруппировались здесь. С 5 марта до 7 апреля самолетов не было. 7 апреля из Ванкарема вылетели сразу три самолета.

Природа как-будто издевалась над нами. После того, как три самолета вылетели из Ванкарема, произошла перегруппировка льдов, 200 метров посадочной площадки было оторвано и превращено в торосы. Самолеты должны были сесть на маленькую площадку. Первым прилетел Слепнев на машине, купленной в Америке. Эта машина имела большую посадочную скорость и села неудачно.

За Слепневым прилетели Каманин и Молоков — на советских машинах. Они сели благополучно и через несколько десятков минут поднялись, взяв у нас пассажиров.



В ночь с 7 на 8 апреля тот аэродром, на котором осталась машина Слепнева, был разрушен. Люди, дежурившие у машины, несколько раз перетаскивали ее с места на место, чтобы ее не разбило в торосах. В конце концов машину пришлось тащить три километра на другой аэродром.

Только 10 апреля установилась погода.

Мы построили к этому времени два больших аэродрома. Начались регулярные полеты, и 13 апреля поднялся последний самолет из лагеря Шмидта. 13 апреля все были на берегу. Через несколько дней получили поздравительную телеграмму И. Сталина, В. Молотова, К. Ворошилова, В. Куйбышева, А. Жданова.

Мы могли бы держаться долго, до прихода „Красина“.

Мы знали, что огромные резервы брошены партией и правительством для спасения нас. Мы знали, что идет „Сталинград“, на котором есть новые машины, способные подниматься с сорокаметровой площадки.

\* \* \*

14 мая на борт „Смоленска“ забрали всех челюскинцев и пошли в бухту Провидения, а через несколько дней — в Петропавловск. Здесь нас тепло встретили трудящиеся Петропавловска. Здесь же мы поняли, что на берегу наше несчастье переживали больше, чем мы: совершенно незнакомые нам люди буквально плакали, пожимая наши руки.

Во Владивостоке встреча была неожиданная. Мы еще не дошли до Владивостока, как самолеты буквально засыпали весь пароход цветами. Суда вышли нам навстречу. В порту — масса пароходов, оглушительные свистки.

Отсюда началось наше путешествие по железной дороге. Мы ехали буквально по цветам до самой Москвы.

Встреча в Москве. Чтобы рассказать о ней, нужно быть большим художником слова. Это была сказка, какую можно испытать один раз в жизни. Про встречу в Москве я сказать ничего не могу, потому что не нахожу слов и не умею рассказать. Одно скажу — это был сон.

Родной Архангельск встретил нас очень хорошо. Здесь мне тоже не сказать и не найти слов благодарности трудящимся Архангельска за то, как они встретили челюскинцев.

## ЧЕЛЮСКИНЦЫ-СЕВЕРЯНЕ

Владимир Иванович Воронин — капитан. Высокий и широкоплечий, он, несмотря на свой преклонный возраст и трудный жизненный путь моряка-полярника, юношески ловок и подвижен, крепок физически, непоколебим и упорен в своих решениях.

От поморского „зуйка“ до капитана дальнего плавания, лучшего капитана-полярника страны, — вот путь Владимира Ивановича. Он прошел сквозь него, массивный и твердый, как осколок гранита полярных островов, чуткий и нежный, как юноша. Он производит впечатление сурового, замкнутого, нелюдимого. Но это — со стороны, это кажется лишь посторонним: с близкими он общителен, любит шутить, любит веселый смех и умеет заразительно смеяться сам. Тогда лицо капитана покрывается сетью ласковых морщин, морщины бегут от искрящихся смехом глаз, и смешно топорщатся большие и острые, точно моржовые клыки, усы капитана.

Он любит Арктику, льды, море, суровую жизнь моряка. Однако эта любовь не переходит в нем в своеобразную „влюбчивость“ в север, когда человек больше ничего не видит и не знает: долгими вечерами, во время стоянки в тяжелых льдах, мы слушали занимательные, полные жизни, красок, силы, рассказы Воронина о юге, о беспредельной солнечной глубине Индийского океана, о своеобразной красоте Японии, об Алжире.

— Там хорошо, — рассказывал капитан, — там очень красиво и хорошо. Но у нас, на севере, своеобразней и... нежней.

Втечение многих лет тяжелые льды полярных морей вступали в единоборство с судами. Суда месяцами, упорно и беспрестанно, били ледовую броню, а на мостике в тревожные периоды походов сутками, не сменяясь, шагал капитан. Он не старался скрыть своей нервозности, — это



чуждо Воронину, — в тяжелые дни, когда ледоколу угрожали ледяные ловушки и долгие дни полярной зимовки, он с нетерпением рвал ручку машинного телеграфа, отдавая в машинное отделение приказы о перемене ходов. Глаза капитана воспаленно краснели от бессонницы и буйных полярных ветров, голос хрипел от простуды.

Ледокол бился сутки за сутками, и... человек, люди, их упорство вновь побеждали: ответственные задания партии и правительства выполнялись, несмотря ни на какие трудности.

Невыполненных заданий за Ворониным не числится. Поход ледокола „Седов“ к Земле Франца-Иосифа, к Земле Северной, сквозной поход на „Сибирякове“ из Атлантического океана в Тихий, десятки второстепенных рейсов и походов, — все это блестяще выполнялось судами, которыми командовал Владимир Иванович. Наконец зверобойные экспедиции в Белое море: нет ни одного капитана, который знал бы лучше Воронина эту трудную работу, и не было ни одного года, когда бы Воронин не вышел на первое место по добыче зверя.

Командные мостики „Седова“, „Сибирякова“, „Челюскина“; архипелаг Земли Франца-Иосифа, Новая Земля, Земля Северная, Ново-Сибирские острова, туманные берега далекой Чукотки, наконец, моря — Белое, Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово, — все они знают этого неутомимого человека, лучшего ледового капитана...

... Штурман, первый помощник капитана — Сергей Васильевич Гудин. Вернее — он не штурман: в мореходной книжке Сергея Васильевича записано не одно судно, которым командовал этот простой и веселый человек, а диплом капитана дальнего плавания дает ему право командовать даже океанским кораблем. Но Гудин любит север, он „болен“ общей для всех полярников болезнью — тягой в Арктику, в суровую борьбу со льдом. И на „Челюскине“ Гудин пошел старшим помощником капитана.

Он лирик в душе, он даже любит писать стихи, но и в стихах его первое место занимает север. Он очень прост,

этот высокий архангелогородец, коренной северянин с типичным „окающим“ говорком. Но каким беззаветным, преданным работником был он на „Челюскине“, каким хорошим товарищем, личным другом был он для каждого матроса, кочегара!..

... Старший матрос Гриша Дурасов, матросы Сергеев и Баранов, кочегар Бутаков — сибиряковцы, награжденные правительством орденом Трудового Красного Знамени за сквозной поход по Северному морскому пути на ледоколе „Сибиряков“; спокойнейший в мире, самый пожилой и толстый челюскинец — судовой плотник А. Д. Шуша; молодняк, уже насчитывающий за своими плечами не один арктический поход — комсомольцы Синцов, Фетин, Паршинский и Ермилов, — о всех них капитан В. И. Воронин говорит:

— С этими людьми я пойду в любой рейс, на любые трудности и знаю, что с ними любые трудности преодолею, любое, самое ответственное задание партии и правительства выполню.

Это почетная, но вполне заслуженная похвала.

\* \* \*

С грохотом, болезненным скрежетом, стоном ушел „Челюскин“ под лед. Ветер, мороз и пурга „единым фронтом“ наступали на людей. Мы строили палатки подальше от полыньи, поглотившей „Челюскина“, оттаскивая выброшенные на лед продукты, одежду, топливо.

— Адам Доминикович, — окликнул капитан проходившего мимо него плотника Шушу, — как дела?..

— Весело, — ответил старик, — весело, капитан!

Шуша искренно и заразительно рассмеялся. Старик радовался жизни, борьбе за жизнь (а жизнь без борьбы — это не жизнь), и, понимая его, ободряемые его упорством, оптимизмом, многие громко откликнулись Воронину:

— Весело, очень весело, капитан!

\* \* \*

День девятого апреля не был спокойным: в полдень огромный ледяной вал посредине лагеря ожил, зашевелился,



пошел на запасы топлива, на палатки, радиоантенну, грозя все смять и уничтожить.

Тогда, отвечая на вызов стихии, к валу бросились архангелогородцы, увлекая за собой всех.

Лед со скрежетом двигался, гребень вала часто обрушивался вниз шипящими лавинами, но люди работали на этом валу и возле него, выручая остатки барака — доски, бревна — бочки с горючим, шлюпки.

Люди рисковали каждую секунду жизнью, увечьями, — но не оставляли работу. И (я это хорошо помню, сам работал там), работая, мы шутили, смеялись.

Тогда, в этот памятный день, опять победили люди. В этой победе большую роль сыграли северяне-архангелогородцы.

\* \* \*

Когда летчик Молоков предложил нам перевозить на берег людей в парашютных бочках своего самолета, северяне пошли к начальнику.

— Отто Юльевич, — сказали они, — мы согласны лететь в бочках.

— Я не отговариваю, — улыбнулся начальник, — но это не совсем безопасно...

— Мы согласны лететь.

И летели: летел кочегар Бутаков, матрос Сергеев, летел автор этих строк.

— Всегда и всюду быть первыми! — вот наш лозунг, и все, как один, мы твердо придерживались его.

Доверие нашего края, родного города, пославших нас в замечательный поход, мы оправдали.

## **ОДИН ДЕНЬ**

Ясное морозное утро. Яркими искрами цветет снег, больно глазам от его белизны

— А ну, вставай! Семь часов. Так и самолет проспите,— будит вахтенный матросов спящих в палатке.

Нехотя выглядывают матросы из спальных мешков.

— Ну, ты... брось травить! — басит великан Гриша Дурасов и поворачивается на другой бок.

— Гешка, как погода? — спрашивает водолаз Мосолов.

— Погода сегодня мировая... На все сто процентов,— звонким голосом отвечает весельчак Геша Баранов, молодой матрос-краснознаменец, участник похода „Сибирякова“.

У Геши уже проверено на опыте, что из мешков скорее всего можно вытряхнуть матросов соблазнительным чаем.

— Чайник вешать буду! — кричит он.

И один за другим начинают выползать, идут умываться снегом. Промерзший снег похож на гречу-крупу, и тереть им лицо неприятно, но освежает он прекрасно.

После умывания пьем, обжигаясь, чай с сухими галетами.

Мне это чаепитие напоминало летние вечера на рыбной ловле, когда у большого костра из сухих веток с группой веселых товарищей пьешь горячую воду, и кажется,—нет ничего приятнее и вкуснее!

Лагерь уже почти весь проснулся, и теперь многие ходят около радиопалатки, ждут новостей о самолете. Вчера было получено сообщение, что сегодня, если будет хорошая погода, самолет АНТ-4 сделает три рейса: два на Ванкарем, а третий на Уэллен. Погода была хорошая, и мы ждали, что все будет так, как сообщалось по радио.

В 11 часов дня из Уэллена сообщают, что заводят моторы. В 12 часов у нас о вылете самолета. На лицах засветилась улыбка.



Отъезжающие укладывают вещи на нарты. Из нашей палатки улетают двое: Яша Сергеев и Коля Ломоносов. Они на ходу, на пути к нартам, прощаются с ребятами, крепко жмут руки — и в путь. Впереди пять человек — пять „лошадок“ — тащат нарты. Дорога идет среди ропаков, поэтому, протащив нарту два-три километра, покрываемся потом и на середине пути сменяем „лошадок“.

Час ходьбы — и мы на ровной площадке, по краям которой установлены сигнальные флаги. Около аэродрома — две палатки: одна для ожидающих — „аэровокзал“, в другой живут три наших товарища, которые каждое утро сообщают в лагерь о состоянии аэродрома.

Сидим в палатке, едим, как сахар, снег, пьем холодную воду из консервных банок. Шмидт и Воронин тут же. Лица их серьезные. Оба оглядывают горизонт, надеясь найти в лазури неба черную точку. Но ее нет час, два, три...

После того как высохли волосы, и по лицам перестал струиться пот, люди стали вылезать из палаток. Щуря глаза от ослепительного блеска снега и солнца, они смотрели, смотрели и не видели того, чего ждали...

Шмидт с глубокой затяжкой курил одну за другой папиросы и пускал клубы синего дыма в морозный воздух.

\* \* \*

В лагере была построена сигнальная вышка. С аэродрома ее очень хорошо было видно. Сейчас на ней развевался большой яркокрасный флаг страны Советов. Мы смотрели туда.

На вышке взвился второй флаг: это был сигнал, что самолета не будет. Лица нервно передернулись.

— Опять нету!

Секунда, другая, а мы все еще смотрим туда, где ветер полощет два красных полотнища... Момент, когда про нас можно было сказать:

— Упали духом.

Но уже через минуту пять человек впряглись в нарты, нагруженные вещами, и потащили их в лагерь. И опять, как три часа назад, растянулись мы длинной полоской

и шли, увязая по колено в снегу; покрывались потом, а ресницы, усы, бороды и брови наши — инеем. Шли без ропота, без лишних слов. Теперь каждый думал не только о себе, а и о тех, которые летели сюда.

— „Что с самолетом?“ — задавал каждый себе вопрос. — „Не разбился ли он? И что с людьми?“

Не доходя до лагеря, встретили заместителя начальника экспедиции Боброва. Он шел быстро. Лицо этого старого большевика ничего не говорило: оно, как всегда, было серьезно.

— Ну, как дело? Что с самолетом? — засыпали мы его вопросами.

— Ничего. Все в порядке, — отвечал он. И пошел дальше — навстречу Отто Юльевичу.

Но вот и лагерь... Те же невзрачные палатки — все по-старому... В палатке нас ждала горячая пища. Забыв обо всем, едим горячий суп, грызем твердые галеты.

Ужин окончился, сидим, курим.

— А что с самолетом? — задает вопрос боцман Загорский.

— Сидит где-нибудь.

— Да, хорошо если он сидит. А... может быть, лежит... Чьи-то косточки на ропачах...

Разговор не вязался. Дымили одну за другой папиросы. Слова Боброва „все в порядке“ — не успокоили нас. Мы чувствовали, что дело обстоит не так, и каждый углубился в свои думы.

Только Мишка Ткач — наш секретарь комсомольской ячейки — да Геша Баранов были веселы и вели беседу о том, как — еще на судне — подшутили над нашей уборщицей Шурой. Гешка залился смехом, за ним и Мишка. Их звонкие, молодые голоса вывели всех из состояния задумчивости.

— Гешка, сходи к Баевскому. Пускай придет к нам почитать, — говорит ему Колька Ломоносов.

— Знаешь, браток, я не одет да и устал. Пусть кто-либо другой ходит.

— Мишка, валяй-ка, иди!

Тучная фигура без лишних слов рванулась к выходу, наступая на ноги лежащих.



Через несколько минут Мишка вернулся. Его полное лицо сияло:

— А ну, готовь место; Сейчас идет Илья Леонидыч.

Засуетились. Быстро очистили место. Спустили пониже фонарь. Свернули получше мешки, чтоб было удобнее слушать.

Илья Леонидович уже не раз читал нам из небольшого томика Пушкина, случайно им спасенного, и не раз уже так проводили мы вечера. Еще на судне Илья Леонидович Баевский — заместитель начальника экспедиции — среди нас завоевал огромный авторитет. Он, как никто, сумел подойти к нашему брату — молодежи. Умел ее увлечь интересным рассказом; на комсомольских занятиях его слушали с большим вниманием. Он был прост в дружеской беседе и серьезен в деле. И теперь, на льду, к этому человеку каждый из нас питал не только уважение, но и беспредельную преданность.

— Что мы в прошлый раз читали? — как преподаватель, задает нам вопрос пришедший Илья Леонидович.

— Закончили „Руслан и Людмила“, — отвечает водолаз.

— А что сегодня будем читать? Тут осталось немного, — и, найдя оглавление, он начал: — „Медный всадник“, „Братья разбойники“, „Каменный гость“ — вот все, это осталось нам прочитать. Сегодня, я думаю, мы прочтем „Медный всадник?“

Все согласились с ним и, усевшись поудобнее, приготовились слушать. Замерли, как в зрительном зале театра замирает публика в тот момент, когда артист собирается плавным движением смычка издать нежные звуки скрипки.

Слушали, восторгались не только тем, что и как было написано, а и тем, как читал Илья Леонидович. Читал он хорошо. Усталые за день, теперь мы забыли все: и самолеты и их неудачи. Существовали только „Медный всадник“ Пушкина да приятный голос того, кто читал строки, написанные гением.

Захлопнулась книга.

— Ну, как, ребята, понравилось? Хорошо пишет старый? — смеясь, сказал Леонидович.

— Да, плохого не скажешь,— со вздохом говорит водолаз Мосолов.

Илья Леонидович одевается и идет к себе в палатку. Благодарим его за проведенный с нами вечер.

Время за чтением прошло незаметно. Камелек потух, и сквозь тонкие парусиновые стенки палаток просочился холод. Над лагерем опускалась морозная, тихая ночь. Лагерь засыпал.

Так прошел один из 59 дней, проведенных на льдине в лагере Шмидта.

\* \* \*

На другой день мы узнали, что самолет Ляпидевского не вернулся в Уэллен и не прилетел в Ванкарем, а еще через день узнали, что он сделал вынужденную посадку из-за порчи мотора в Колючинской губе.



## **САМОЛЕТЫ**

Медленно и грузно уходил под лед нос парохода.

Судно погружалось резкими, конвульсивными рывками.

Над судном и льдом, над горячо работающими людьми вихрями норд-остовых \* ветров кружилась пурга. Воздух был сер от непогоды, и в трех шагах с трудом можно было различить силуэт товарища.

На трюме № 1 оставался самолет-амфибия Ш-2 нашего челюскинского пилота Бабушкина. Называли мы этот самолет „Шаврушкой“. „Шаврушка“ — зеленая малютка-„стрекоза“ — казался покинутым и обиженным на людскую неблагодарность. Он сидел одиноко и обреченно, лишь в моменты рывков парохода вздрагивая и трепеща, точно в испуге.

А когда палуба первого трюма сравнялась с плоскостью ледяного поля, со спардека раздалась громкая и резкая, как выстрел, команда штурмана Маркова:

— На самолет!

Люди молча и быстро последовали приказу, прыгая на борт гибнущего судна. Тогда я своими глазами увидел, как живут машины. Я знал: самолет направляли люди. Я сам работал на выгрузке его. Но так изящна, так грациозна была эта маленькая разведывательная птичка, так плавно и ловко, послушно малейшему приказу людей, двигалась она, что казалось, — не люди двигают самолет, наоборот — они лишь сдерживают горячее стремление маленького корабля...

\* \* \*

— „На аэродром свезли свой самолет, там его ремонтируют, готовя к отлету. Стоят большие морозы и ясные дни“. — Вот что записал я в своем дневнике 2 марта 1934 года.

---

\* Северо-восточных.

От места гибели „Челюскина“ до аэродрома — четыре примерно, километра. Расстояние, как-будто бы, пустячное, но все оно покрыто ропаками, разводьями.

Ропак и на льду — то же, что пни в лесу, только пни, ледяные и гигантских размеров. Протащить через них хотя бы и небольшой самолет на протяжении четырех километров — задача очень трудная. Как ни мал самолет, на плечах все же не унесешь его. Везти его тоже не на чем. Люди — вот единственное перевозочное средство, имевшееся в нашем распоряжении. Силу людей и надо использовать для доставки „Шаврушки“ на аэродром, надо превратить людей в „лошадок“. Малосильные „лошадки“, да что же делать!

Начинаются споры. Одни, во главе с бортмехаником, — большеносым Жорой Валавиным — утверждают:

— Доведем!

— Нет, — отвечают другие, — до аэродрома доведем не самолет, а осколки.

И все же Валавин и Бабушкин решили:

— Повезем!

Утро 2 марта памятно своей долгожданной ясностью: времени гибели „Челюскина“, и еще раньше — с января — не было такого бездонно-чистого неба над льдами Чукотского моря. Изломы ропаков и торосов искрились голубыми гранями острых краев, пропускавших сквозь себя ослепительные лучи чукотского солнца, а снег на льду и торосах переливался мириадами ярких искр.

Однако, мороз не позволял любоваться первой ясной погодой: термометр упрямо застрял на — 36°.

Мороз сковывал дыхание. Мы стойко держались вокруг самолета минут по двадцать, помогая плотникам устанавливать „Шаврушку“ на широкие сани, а потом, не выдержав натиска мороза, бежали в барак отогреться. И все же к часу дня подготовительные работы были закончены. Последний раз отогрел в бараке закоченевшие руки и носы (носы особенно мерзли в Арктике), тридцать наиболее сильных гурьбой высыпали из барака и, точно огромные мухи, облепив „стрекозу“, двинули ее по дороге к аэродрому.



Через два с половиной часа самолет был на аэродроме. Ничего, что люди падали от усталости, ничего, что свитеры на спинах и грудях покрылись мохнатой коркой инея и заледенели, как панцири... ничего!

Самолет, гордо раскинув зеленые крылья, застыл у палатки аэропункта, а день 2 марта стал светлым, радостным днем в жизни нашего лагеря.

\* \* \*

Пятого марта, утром наш палаточный „метеоролог“ — четвертый механик Миша Филиппов — вышел из палатки. Против обыкновения он вернулся очень быстро.

— Бр-р,— сказал Миша,— Жуть!..

— Что ты? — притворно удивились мы, потягиваясь в спальных мешках. — Жарко?

— Век бы вам жариться так! — рассердился Миша. — Знаете, сколько сегодня?

— Ну?

— Тридцать восемь и пять десятых градусов мороза. Сам смотрел на термометр. Вот... И ветер. День не лётный.

Мы не верили в филипповские „предсказания“ погоды, но верили термометру: — 38,5° да еще с ветром — это значит — день, свободный от всяческих работ, день, отданный в полное наше распоряжение и потому полный уютного сна, тепла и лени.

Мы не жились в мешках, в ожидании чая и утренней порции галет. Мы даже шутливо покрикивали на дневального Румянцева, подгоняя его с завтраком, как вдруг дверь палатки широко растворилась, и в нее, вместе с клубком пара, вошел радист Сима Иванов.

— Которые лошади, — взволнованно сказал Сима, — поторапливайтесь: нарты и отлетающие готовы, а самолет уже полчаса в воздухе.

Нега, приятные планы о сне разом рухнули. Мы быстро оделись, еще быстрее проглотили по кружке горячего чаю и выскочили из палатки.

Мороз цепкими лапами охватил каждого, спазмой сдавив горло и острыми клещами — носы. Но мы не замечали

мороза: мы впряглись в лямки и дружно тронули нарты по дороге к аэродрому. Впереди и сзади цепочкой растянулись улетающие — первые по списку — женщины. Буйко и Васильев везли на маленьких саночках самых юных полярниц — Аллочку и Карину, а рядом с ними густо шагали провожающие и сменные „упряжки“.

Легко скользили нарты по промерзлой, накатанной дороге. Километры пути быстро откатывались за спины. Но на третьем километре дорога вдруг резко оборвалась широкой полыней, уходившей, дымясь паром, далеко вправо и влево.

Путь к аэродрому был отрезан!..

Мы свернули с дороги на девственный снег и, увязая в нем по колено, побрели вдоль полыни, выискивая более узкое, удобное для переправы место.

Сзади, в лагере, в бирюзовое небо взметнулся черный столб сигнального дыма.

— Самолет близко! — заволновались мы, прибавляя ходу.

О морозе забыли: все промокли от обильного пота и, тяжело дыша, из последних сил тащили тяжелые нарты. И вдруг сзади, из группы отставших, раздался дикий вопль:

— Само-о-лет! Ур-р-ра!

Мы на миг приостановились, услышали мощный гул мотора и, забыв все на свете, заорали дикое, до боли радостное „ура“.

— Самолет! Мы найдены, мы открыты!..

Многие целовались. Некоторые плакали...

— Мы открыты!

А самолет, мощно гудя двумя моторами, низко прошел над нами, плавно описал круг над аэродромом и... сел!

Мы побежали! Забыли о глубоком снеге, о тяжести нарты — бежали! И, когда до аэродрома оставалось не более двухсот метров, когда огромный АНТ-4 четко вырисовался на белоголубом фоне своим мощным корпусом, нам перерезала путь сорокаметровая полынья, непреодолимая, казалось, как смерть. Мы устало остановились у ее кромки. Все сразу почувствовали страшную усталость, всем сразу стало холодно и... обидно!



— Зря, не успеем, самолет уйдет...

— Товарищи, надо строить ледяной мост! — крикнул, подходя, капитан. Мы взялись за ломы, кирки (их, по обыкновению, захватили с собой из лагеря — на всякий случай). Скалывали большие куски льда, сбрасывали их в полыню, но сорок метров черной воды были непобедимы.

Разочарование, усталость людей граничили с отчаянием, и только дикая злоба на препятствие и спокойные, глубоко-обдуманые распоряжения Отто Юльевича заставляли работать, забыв обо всем.

Машинист Петя Петров, попробовав перейти по слабенькому мосту, сорвался и по грудь окунулся в воду. Он промок до нижнего белья. На морозе его одежда сразу же покрылась коркой льда, но Петя не обращал на это внимания и продолжал работу.

...А из лагеря, с сигнальной вышки, штурман Марков заметил нашу неудачу и, разом сообразив, в чем дело, собрал из оставшихся в лагере тридцать наиболее сильных и отправил нам на помощь шлюпку-ледянку.

С какой радостью мы встретили появление шлюпки! Ребята доставили ее по прямой из лагеря — по свежему глубокому снегу — за двадцать пять минут. Это путь в три километра. У них хватило сил лишь на то, чтобы с рук на руки передать нам шлюпку, потом они, тяжело дыша, упали на лед, не в силах произнести ни слова...

Через четверть часа мы были на аэродроме.

Памятна, неизгладима останется радостная встреча с Ляпидевским, летнабом Петровым, вторым пилотом АНТ-4 Конкиным и бортмехаником Рудковским. Передать эту встречу словами — трудно: ее нужно пережить.

Ляпидевский привез нам заряженные аккумуляторы для радиостанции, две туши оленей, кирку и ломы.

Мы погрузили в машину аккумуляторы для зарядки их в Уэллене, часть ненужных в лагере научных приборов. Погрузили и пассажиров. Пассажиров именно „грузили“: укутанные в теплые меховые одежды и малицы, они были неповоротливы, как тюки, и мы живым конвейером грузили их в кабину самолета.

После всех в кабину управления сел экипаж самолета Дали газ...

Мы замерли, волнуясь:— „Оторвется, или?“...

Самолет набирая скорость, пошел по аэродрому и... уже на двухстах пятидесяти метрах оторвался, скользя в голубую высоту. На двухсот пятидесяти метрах, когда для разбега грузного АНТ-4 нужно минимум пятьсот!

Через 2 часа 10 минут лагерь ликовал: на уэлленский аэродром прекрасно сел самолет АНТ-4, доставив десять женщин и двоих детей.

\* \* \*

„Шаврушка“ Бабушкина доставила нам не мало хлопот. Авиабригада выбивалась из сил, стараясь запустить мотор самолета, но большие морозы и изношенность мотора не позволяли сделать это. Особенно мороз: неотепленный мотор был подвержен его действию каждой своей частичкой, и напрасно Валавин, Погосов и Гуревич целыми ночами плясали вокруг самолета с примусами, керосинками и жаровнями, разогревая мотор,— М-II (марка мотора) не давал и десятка оборотов. Напрасно Бабушкин ясными утрами ходил на аэродром, надеясь улететь на своем „гробу“: через пару часов он возвращался в лагерь, спокойно (злиться он не умел) поругивая мороз.

Но зато в утро 31 марта весь лагерь вдруг услышал работу мотора нашей „Шаврушки“. Мотор работал четко и бесперебойно, а по увеличивающимся или утихающим взываниям его мы поняли, что Валавин пробует мотор на разном газе.

— Заработала птичка,— улыбнулся Михаил Сергеевич Бабушкин, выходя из своей палатки.— Пойдем на аэродром?

— Пойдем!

Всю дорогу мы вслушивались в приятнейшую в мире музыку работающего авиационного мотора. День был немного пасмурный. С берега сообщали, что в Ванкареме плохая видимость. Но не бывало теплый день—только восемь градусов мороза—разрешал попробовать нашу „Шаврушку“ в воздухе.



...Послушно пошел самолет вверх. Избитый и изломанный осенними падениями и авариями, он сейчас, в воздухе, своим прекрасным полетом доказал свою неприхотливость и огромную пригодность в арктических походах. Доказал и великолепное качество ремонта наших доморощенных мастеров.

Бабушкин ушел далеко от аэродрома, выискивая сверху новые посадочные площадки, потом вернулся, сел, и из кабины выпрыгнул довольный и сияющий бортмеханик Валавин.

— А все-таки доказал! — радостно заорал он, — работает моя птичка!

На второй круг самолет пошел со Шмидтом. Начальник приветливо махал нам рукой из кабины, и видно было, как ветер треплет его пушистую бороду.

\* \* \*

А через день — 2 апреля — Бабушкин и Валавин вылетели из лагеря на берег. Тогда ничто не вызвало волнения ледового авиатора, и только посиневший нос его бортмеханика да резкие отрывистые фразы, которыми обменивались они, выдавали, что с самолетом не все благополучно.

И верно: вместо необходимых для полетов 1500 оборотов винта мотор давал только 1300, на доске приборов не работал показатель температуры масла, и подозрительно устойчиво держалась стрелка компаса.

Бабушкин все же вылетел. Он на половине оборвал прощальный круг над лагерем и, резко выведя машину на прямую, пошел к берегу.

Мы вернулись в лагерь. Несмотря на ясный и теплый день, — было всего лишь 12 градусов мороза, — забрались в палатки, стараясь не думать, тем более, не говорить о том, что могло сейчас происходить там, в сумасшедшем хаосе ропаков.

Вдруг в палатку вошел радист Иванов.

— Саша, — обратился он ко мне, — иди к Отто Юльевичу. Я пошел. Помню, — мучительно билось сердце.

— Александр Евгеньевич,— Шмидт подвинулся на меховой постели, освобождая место рядом с собой; он говорил шопотом, чтоб не мешать работе Кренкеля,— садитесь.

Я сел. Шмидт что-то быстро писал. Потом наклонился ко мне, и мне вдруг стало необычайно легко от сияющей счастьем глубины его глаз.

— Вы — лучший ходок лагеря,— сказал он,— идите на аэродром: скажите товарищам, что в 1 час 12 минут Бабушкин благополучно сел на ванкаремский аэродром и сейчас рулит к зданию рации.

Я бежал сквозь ликующий лагерь. Бежал, несказанно ликуя сам.

\* \* \*

В 9 часов утра 7 апреля приняли наши радисты сообщение о том, что на ванкаремский аэродром сели самолеты Слепнева, Молокова и Каманина. Тогда в радиограмме сообщалось:

„...— Летчики знакомятся с аэродромом после чего отдохнут и вылетят в лагерь тчк Приготовьте очередную партию улетающих тчк...“

Стали „готовить“ улетающих... Но, при всей тщательности, „подготовка“ заняла не более десяти минут, включая в нее сборы десяти килограммов разрешенного к вывозу из лагеря груза и крепкие, горячие рукопожатия с остающимися.

В 9 часов 30 минут из Ванкарема сообщили коротко и — из-за экономии аккумуляторов — лаконично:

„Десять минут самолеты Слепнева Молокова Каманина находятся воздухе тчк Курс лагерь“.

Три самолета!.. Три!

Небывалый в истории лагеря факт.

И вот, свободные от лагерных работ, от дневальства и от недомоганий, потянулись к аэродрому, а впереди, возглавляя их, очередная „упряжных“ тащила нарты, тяжело нагруженные вещами улетающих.



Утро 7 апреля, чуть ветреное и теплое, беспокоило нас облачным небом. Правда, облака были не густы, но мы великолепно знали свойство погоды этих широт — течение суток изменяться несколько раз, — поэтому на пути к аэродрому часто оглядывались на сигнальную вышку:

— Сколько флагов?

Но на вышке спокойно плескались полотнища двух флагов — сигнал: „Самолеты в воздухе“.

И мы, прибавляя ходу, спешили к аэродрому. Гул мотора самолета стал ясно слышен, когда мы были не далее одного километра от аэродрома. Гул нарастал с молниеносной быстротой, и вскоре над лагерем в широком размахе разбросала свои крылья прекрасная машина. Поблескивая оранжевокрасными плоскостями и полированной синевой гондолы, она сделала быстрый круг над лагерем и, выровнявшись на прямую, пошла к аэродрому.

— Слепнев! — узнали мы, — „американка!“

Нарта вдруг стала очень легкой, почти невесомой. Мы бежали, не чувствуя тяжелого груза, и были на аэродроме, когда „американка“ пошла на второй круг, знакомясь с посадочной площадкой. Возле палатки аэропункта собралось почти все население лагеря кроме дежурных по палаткам. Люди, волнуясь, наблюдали прекрасные виражи машины.

Сделав три круга, самолет сразу убавил газ и пошел на посадку. Беспомощно и неслышно вертелся винт. Самолет очень быстро шел ко льду, стремясь коснуться его возле выложенного посадочного знака „Т“, но боковой ветер снес самолет с прямой линии посадки, чуть приподняв вверх. „Американка“ первый раз коснулась лыжами льда на середине аэродрома, садясь по диагонали его.

Самолет быстро пробежал ровную площадку, запрыгал, переваливаясь по мелким неровностям окружающих аэродром ропачков, и... врезался в громадные торосы далеко за аэродромом. Но, конвульсивно приподняв ступни лыж, самолет перепрыгнул двухметровый торос и остановился, припав на левое крыло.

— Все, — тяжело вздохнул кто-то рядом со мной, — амба...

Мы бросились к машине, глубоко увязая в снегу. Сто пятьдесят метров расстояния до самолета показались бесконечными по своей мучительной продолжительности. Я обогнал бледного капитана и поровнялся со Шмидтом.

Шмидт шел быстро, но очень спокойно, точно совершая обычную утреннюю прогулку. Ничто не выдавало волнения этого железного человека. И только глубокая морщина от переносицы вверх по лбу и жестко поджатые губы говорили, что и ему не по себе.

Подбежали к самолету — смотрим: в сигаре кабины открывается дверка, и на лед легко выпрыгивает Г. А. Ушаков. Лицо его спокойно. Он улыбается, точно доволен прекрасной прогулкой. А за ним выпрыгнул Слепнев, щеголевато оправляя на голове форменную пилотскую фуражку.

— Живы люди! — отлегло у нас от сердца. Но тотчас же тревожно зашевелилась мысль: — А машина?

Подошел Шмидт.

— Отто Юльевич, — к нему, протягивая для пожатия руку, пошел Слепнев, — я сделал все, что только мог...

— Даже больше, чем следовало, — Шмидт улыбнулся, пожимая руку летчика, — здравствуйте!

Слепнев пожал плечами, немного смущенно и досадую, и принялся выгружать из кабины пассажиров. Восемь кудлатых и остроухих чукотских псов были встречены нами с великой радостью: „упряжные“ люди отныне могли уступить свое почетное, но отнюдь неособенно приятное звание тем, кому оно более соответствовало.

Осмотрели машину. Она глубоко врезалась лыжами в ропак, между шасси лопнула пружинная стяжка, и левая станина шасси, чуть сорванная с креплений у гондолы, отошла вбок, дав крен самолету, так напугавший нас. Немного подломано было хвостовое оперение, но в общем — поломки совершенно незначительные.

— Ничего, определил Слепнев, — починим легко.

Сразу же (по радио) в Ванкарем сообщили об аварии, затребовав у слепневского бортмеханика выслать части хвостового оперения с разбитой однотипной машины Леваневского. Бортмеханик ответил:



— „Поздравляю. Выезжаю исполнить приказание. Не забудьте слить масло“.

Мы не забыли: масло было слито сразу после посадки.

\* \* \*

Десятого апреля Слепнев покинул лагерь, взяв шесть человек. „Американка“ работала вполне исправно, вновь поблескивая на солнце оранжевокрасными плоскостями и полированной синью кабины.

Но участь ее была решена: из-за большой посадочной скорости Слепневу запретили прилетать в лагерь.

\* \* \*

Молоков и Каманин в нашем представлении были крепко спаяны в одно целое. Мы с восхищением следили за их героическим перелетом с мыса Алюторского в Ванкарем, каждый по-своему рисуя образы этих легендарных пилотов.

И многие были разочарованы, воочию увидев на нашем аэродроме будущих героев Советского Союза: они не были похожи на легендарных витязей, на гигантов, победителей. Нет,—это были просто люди: Молоков — пожилой, молчаливый и скромный, улыбающийся „старик“. Он казался отцом своего командира — комсомольца Коли Каманина, румяного и сдержанного парня.

Но работали они хорошо.

Впервые мы приняли их машины 7 апреля, в день аварии Слепнева. Советские самолеты Р-5 очень красиво и точно сели на маленькую площадку, взяли пять человек и улетели, пообещав на следующий день сделать по три рейса.

Но 8 апреля был сильный ветер, 9 — пурга, и регулярная авиалиния Ванкарем — лагерь Шмидта — Ванкарем открылась лишь утром 10 апреля.

Самолет Р-5 снабжен шестисильным мотором. Он по устройству своих кабин рассчитан на подъем двух человек — летчика и летнаба, но это было бесконечно мало для быстрой ликвидации лагеря. Тогда Молоков предложил посадить в одноместную кабину летнаба четырех человек,

а еще двух... в парашютные бочки, подвязанные простыми веревками под нижними крыльями самолета.

Получив это предложение, мы согласились летать где угодно, а не только в бочках, и 10 апреля Молоков за три рейса вывез 15 человек.

... Потом наступили дни героической работы самолетов.

Молоков брал на двухместной машине по шесть человек (сам седьмой), Каманин — по пять...

И 13 апреля — ровно через два месяца после гибели „Челюскина“ — мир узнал, что: —

— Лагеря Шмидта больше не существует.

\* \* \*

За девять рейсов Молоков вывез 39 человек. Каманин — 32. Советские самолеты показали свою пригодность к работе в тяжелых арктических условиях, а советские летчики — умение и желание работать где угодно.

Причем работать с гарантией выполнения задания партии и правительства.



## ИЗОБРЕТАТЕЛИ

Мелькнув задранной вверх кормой, корабль ушел под лед. Появился лагерь Шмидта.

Мы застраивали льдину. В наших палатках и бараке мы стремились достичь максимума возможных удобств. Тогда-то и появились среди нас первые изобретатели. В группу изобретателей официально „зачислили“ меня, Бармина и Мартисова — все мы по специальности машинисты. Нехватало камельков. Для барака нужны были печи, но не было кирпича.

Здесь мы впервые показали, что значит быть „штатными“ изобретателями. Общими усилиями разыскали мы бочку из-под бензина. Решили, что из нее выйдет отличная печь, — нужно только прорубить отверстия для топки и трубы. А инструментов во всем лагере — зубило и ручник. И все-таки, после долгих и упорных трудов, сделали печь.

Но тут встала новая задача. Нужна труба, а трубы нет. Подходящий материал достать нельзя. Нашлось несколько листов красной меди. Обычно медь не употребляют на такие дела, но мы решили, что труба из меди будет хоть куда.

Для кровельных работ соорудили даже своеобразный станок: к бревну прибили деревянный брус, к брусу — железную полоску. И этот станок отлично работал. На нем делали котелки, кастрюли и духовку. Для кровельных работ были у нас охотничий нож да маленькие ножницы, какими продавцы в магазинах материю режут. Медь потоньше резали охотничьим ножом, — он все-таки надежней, потоньше — ножницами. Не мало мозолей, ссадин и царапин осталось на память о работе этими кровельными инструментами. Чудеса изобретательства показывал Вася Бармин.

Дрова в лагере берегли больше всего. Их шло слишком много, и особенно много упогребляли их на отопление

барака. Нам, как уже зарекомендовавшим себя изобретателям, было дано задание приспособить для отопления нефть. Долго мы ломали голову, как это сделать, и, наконец, изобрели: над бочкой, заменяющей печь, к потолку подвесили бак с нефтью. Соединили бак с печью при помощи узкой медной трубки от мотора. Внизу трубки — специальный желобок, куда стекает нефть. В топке два-три полена дров. Пламя нагревает желобок. Нефть горит и дает ровную и высокую температуру. Таким образом два-три полена горят по четыре часа. Это и тепло и экономно.

7 апреля радио принесло нам весть о том, что в лагерь вылетают машины Слепнева, Молокова и Каманина. Настроение у всех приподнятое. С нетерпением ждем прилета отважных летчиков.

Издали нарастает гул. Первой показалась машина Слепнева. Посадка на маленький аэродром для такой большой машины — опасная штука. Слепнев сделал над лагерем несколько кругов и пошел на посадку. Аэроплан проскочил площадку и врезался во второй вал ропаков. Мы все застыли без движения, а потом бросились к машине. Из машины вышел спокойный Слепнев. Он осмотрел машину и уверенно сказал:

— Ничего, починим.

На ремонт машины Слепнева выделили меня и Мартисова. У самолета разошлись шасси и сорвалось шесть болтов. Слепнев помогал нам в поисках болтов, но так и не нашли их, пока в кабине не увидели, что сидения привинчены болтами нужных нам размеров. Вывернули их, а сидения укрепили другими болтами, потоньше.

Слепнев дал хорошую оценку нашей работе.

Между лагерем и материком установились регулярные рейсы. Один за другим покидали челюскинцы ледовый лагерь. Пустел лагерь.

11 апреля я пришел в палатку с аэродрома. Палатка поразила тишиной. Все ее обитатели были вывезены на материк. Прошелся по лагерю... Много пустых палаток.

Собрал пять фонарей, пять примусов. В палатке зажег все фонари сразу.



Пришел ко мне комсомолец Кожин — тоже один в палатке остался — да оставшийся от самолета Березин. Одиночества как не бывало! Сварили кикао, шоколад и устроили „мировой“ банкет. Рассказывали друг другу разные истории и после спокойно легли спать.

Настал день отлета. Лететь я должен был на машине Доронина. При взлете у аэроплана поломалось шасси. Кое-как сели. И мне пришлось опять взяться за ремонт. Взял я ломик и ножевой станок без полотна. Но бортмеханик — „дядя Яша“ — разыскал три полотна для ножовок. Филиппов, я и дядя Яша пилили ломиком. Самолет отремонтировали к вечеру. Семидесятым по списку (на машине Водопьянова) вылетел я из лагеря.

Впереди — земля! Советская родина!

## **БЕЗ ПАНИКИ**

На судне жизнь шла своим чередом. Люди работали, люди стояли на вахте. Свободные от дел отдыхали, валялись в кубрике на койке или сидели в красном уголке, углубившись в чтение или дружески болтая. Погода мало влияла на наше настроение. К капризной Арктике мы привыкли.

Был тридцатиградусный мороз, была сильная пурга. После обеда я был свободен и отправился в каюту нашего судового повара Морозова. Сидели, мирно разговаривали, вспоминая общих знакомых. В каюте Морозова было тепло и уютно, а за стеной бушевала пурга, заплывая стекло иллюминатора снежной пылью.

— Погорячится — перестанет, — решил Морозов.

Вдруг мы оба почувствовали легкий толчок, от которого по судну как-будто бы прошел озноб.

— Отчего бы это могло быть?

Решили выяснить причину, вызвавшую толчок.

Выскочили на палубу, и стало ясно.

Ледяной вал с шумом надвигался на судно. Надвигался он медленно, увеличиваясь в росте, и стонал, как будто ему было нестерпимо тяжело, тесно.

— Да такая гора может все снести на пути! Не считается и с нами, — поделился своим соображением кто-то из ребят.

Лед сжимался, трещал, с обеих сторон давил на судно.

Снова толчок в борт судна, толчок огромной силы, от которого „Челюскин“ содрогнулся всем корпусом. В борту образовалась большая пробоина.

И тогда стало ясно, что Челюскин потонет, что надо взять на учет каждую минуту.

Короткий приказ капитана:



— Все на борт!

Это значило — надо выгружать запасы продовольствия, вещи, готовиться к жизни на льдине.

И никто не растерялся, не захныкал. Не было и признаков паники. Мы были готовы встретить любое испытание, бороться с любыми трудностями.

Главное то, что никто не испытывал чувства тягостного одиночества, которое было знакомо многим полярным исследователям. Крепко спаянный коллектив, — мы верили в свою силу и готовы были по-большевистски бороться со стихией.

Стали выгружать продукты, меховые вещи, радиостанцию — организованно, без толкучки.

Отто Юльевич Шмидт отдавал четкие приказания. Они моментально исполнялись.

Когда носовая часть судна погрузилась в воду, мы услышали команду капитана:

— Все на лед!

„Челюскин“ стремительно погружался в воду, и очень скоро его не стало. С ним вместе погиб один из лучших товарищей — наш завхоз, прекрасный комсомолец Боря Могилович.

Стали готовиться к первой ночевке на дрейфующей льдине. По приказу Шмидта разбили палатки. Закипела горячая трудовая жизнь во льдах Арктики.

## **В ПАРАШЮТНОЙ БОЧКЕ**

Десятого апреля в лагерь прилетел самолет Молокова. На этом самолете предстояло мне лететь в Ванкарем. Полет предстоял не совсем обычный — вместо кабины я должен лететь в парашютной бочке. Я подошел к самолету и стал рассматривать этот несложный аппарат. Бочка была прикреплена к крылу самолета, сбоку. На болтиках пригнчалась крышка. Когда крышка была снята, я полез в бочку, одетый в малицу, но отверстие было слишком узким, и мне пришлось снять тяжелую меховую одежду.

Я прекрасно поступил, так как в тяжелой малице, даже в течение 45 минут, которые я летел до Ванкарема, мне было бы крайне душно сидеть в бочке. А в одном пиджаке тепла мне вполне хватило.

Перед тем как пустить мотор, подошел ко мне Молоков и спросил:

— Ну, как дела? Можно лететь?

— В порядке, готов, — ответил я Молокову в малюсенькую дырочку в парашютной бочке. Через эту дырочку я же но втягивал полной грудью свежий воздух.

Когда загудел мотор, я не мог сначала точно определить, — поднялись мы или нет. Прильнул глазом к дырочке — внизу качается, как судно в сильный шквал, весь лагерь. Ребята и Владимир Иванович желают счастливого пути — машут нам.

Выходит, — летим!.. Летим на твердую землю, а оттуда — на родину. Теплота радости наполняла меня, и я не ощущал неудобств своей каюты. Пролежал я 45 минут в парашютном ящике без движения, рисуя перспективы встреч с друзьями и товарищами.

И только когда стал вылезать из него, почувствовал, что руки и ноги у меня одеревятели.



В этот рейс на самолете Молокова прилетело из лагеря в Ванкарем пять человек.

На другой день на самолете Слепнева предстоял полет в Уэллен.

В 9 часов утра вылетели. И машина шла по воздуху ровно и плавно... У мыса Сердце-Камень вдруг прекратился гул мотора. Слепнев стал планировать, высматривая место для посадки самолета. Внизу расстилались торосистые льды. У меня мелькнула мысль:

— Разобьемся?..

Только находчивость Слепнева, железные нервы этого бесстрашного летчика спасли самолет и людей. В момент, когда самолет готов был треснуться о лед, Слепнев дал газ машине, и она быстро пошла на подъем. Через час с четвертью Слепнев доставил нас в Уэллен. Самолет благополучно спустился на аэродром.

На другой день на собаках мы отправились в бухту Провидения, где нас ждали женщины с детьми, ранее вывезенные из лагеря и сейчас расположившиеся в школе.

## **„ДВОРЕЦ МАТРОСОВ“**

Тринадцатого февраля, в час тридцать, прибежал будить меня Виктор Синцов:

— На вахту!

Я вскочил и, протирая глаза, почувствовал, что дела неважные. Бегу в коридор,— левый борт проломлен льдиной.

Появляюсь на вахте,— второй штурман приказывает:

— Достать компасы и фонари из шлюпки!

Потом помню, что с боцманом Загорским выгружал на лед брезент и легкие веревки. Покончив с этим, побежали обрубать тали с катеров. Но обрубать не пришлось. Судно все больше и больше погружалось в воду. Надо было, не теряя ни минуты, спасти самолет. И мы дружно стали стаскивать его с передней палубы.

Вьет пурга, хлещет по рукам, по лицу. Все быстрее и быстрее погружается судно. Нехватает силы справиться с самолетом... И все-таки, при помощи разных рычагов из досок, пуская в ход всяческую изобретательность, сняли, отташили его по льду метров на сто пятьдесят от судна.

После этого выгружал я фанеру и войлок.

И вот — началась жизнь на льду...

Построили палатки. Наша палатка — на девятнадцать человек. В ней провели ночь. Вместе с нами спал капитан.

На другой день выкальвали топливо, строили новую палатку. Но и новая палатка нам не понравилась. Тогда стали строить третью: выкололи на льду углубление и на этом месте построили. Стали собирать материал и перестраивать палатку и кочегары. За кочегарами потянулись все остальные.

Объявили соревнование на лучшую палатку.

Мы взяли первенство в этом соревновании и вскоре же отпраздновали новоселье. К нам пришли гости... Ели рисо-



вую кашу, пили какао. Делились воспоминаниями, „заливали“ друг другу о самых невероятных историях и похождениях. Лучшим рассказчиком считался у нас водолаз Гаврюша Мосолов. Гаврюша был большим юмористом. Обычно, когда он собирался говорить, раздавались замечания:

— Берегите животики, как бы их не надорвать. Гаврюша опять травить собрался.

\* \* \*

Через месяц потеплело. Начал таять лед, и под палаткой собиралась вода. Бодман предложил построить палатку на высоком месте. Выбрали хорошее и надежное место на самом высоком ропке и оборудовали палатку на славу: на стенах висели картины, плакаты.

Палатка получила название — „Дворец матросов“. Отто Юльевич Шмит, войдя к нам, мог стоять во весь рост. Заходили к нам в гости, смотреть палатку, Воронин и Бобров. Они всегда хвалили палатку и тех, кто строил ее:

— Молодцы, ребята!

Заместитель Шмидта по хозяйственной части — Баевский — частенько заглядывал к нам и читал поэмы Александра Сергеевича Пушкина.

Любили мы послушать Баевского. Читал он с большим чувством и очень мастерски.

Придет, станет читать „Евгения Онегина“. В палатке становится тихо-тихо... И так до конца чтения.

\* \* \*

День за днем текла жизнь в лагере.

Однажды нам пришлось столкнуться с медведями, когда шли мы работать на аэродром.

Разгуливают спокойно три медведя, затем переходят аэродром видимо, в твердом намерении направиться к нашей палатке.

Выбежали из палатки Погосов с винтовкой в руках и Гуревич с нагаком. Прицелившись, Погосов спустил курок... Медведица стала на задние лапы, пошаталась и грохнулась тяжело на лед.

Вторым выстрелом повалили медвежонка. Третьему медведю удалось бежать.

Всёобщее торжество:

— Свежее мясо!..

Готовили из медвежатины разные вкусные вещи — кто чего хотел. Каждый расправлялся с медвежатиной сам. Кто делал себе отбивные, а кто пельмени.

Наша палатка приготовила отбивные. В роли кулинаров выступили — я, Синцов и Ткач.

\* \* \*

У нашей палатки стоял всегда свой вахтенный. К семи часам утра он кипятил чай и в начале восьмого поднимал всех на ноги.

Гаркнет — „на аэродром!“ — все и встают.

А для того, кто не встает, погремит только крышкой чайника, — сразу вскакивает: чай пили особенно охотно.

\* \* \*

11 апреля вылетел я из лагеря на самолете Молокова в парашютной бочке. До Ванкарема самолет Молокова пролетел 50 минут. Нога с радостью ощутил под собой твердую почву. Потом переход из Ванкарема в Уэллен — пешком.



## **ОТЧАИВАТЬСЯ БЫЛО НЕКОГДА**

Врезался в память момент гибели „Челюскина“. Заранее у нас были приготовлены стеллинги для выгрузки на лед всего необходимого. В колючую пургу, в ветер работали мы. Я был бригадиром на корме по выгрузке продовольствия. Когда лопнул паропровод, машина и каюты стали наполняться водой.

Пароход начал быстро погружаться носом.

Угроили темпы работы...

На судне жили три свиньи. Я получил приказ:

— Заколоть свиней, и мясо выгрузить на лед.

Приказ был быстро мною исполнен. Команда покидала судно и собиралась на льду.

Судно тонуло... Был тяжелый момент, когда нам показалось, что не будет больше с нами Владимира Ивановича Воронина. Воронин стоял на палубе, и на него с зловещим грохотом покатилося тяжелое бревно. Предотвратить опасность, устранить ее не было никакой возможности. Только счастливый случай мог спасти капитана.

— Пронесло, — с облегчением вздохнул каждый, когда бревно грохнулось рядом с Ворониным, чуть-чуть задев его за плечо.

Одними из последних сошли на лед Шмидт, Воронин, кочегар Паршинский. Судно, высоко вверх задрав корму, нырнуло в воду.

Когда грохот стих, и судно скрылось в пучине, на месте его крутил воловорот.

Вместе с „Челюскиным“ ушел на дно и наш славный товарищ — Боря Могилевич.

Как-то не верилось, что не стало всегда веселого, жизнерадостного Бориса...

8 апреля в лагерь прилетел самолет Слепнева. Радостными криками был встречен он. Слепнев долго кружил над аэродромом, высматривая место для посадки. К нашему великому отчаянию машина треснулась в торосы и скрылась из виду.

— Самолет разбился! Погибли люди, которые отважились нас спасти.

Бросились к месту посадки и... какая большая радость! Из кабины вылезают Слепнев и Ушаков. Мы бросились их обнимать, как самых лучших друзей.

В этот же день прилетели машины Каманина и Молокова. Они спустились удачно.

Каманин забрал из лагеря двух человек, Молоков — трех.

Самолет Слепнева мы извлекали из торосов, рубили и кололи лед до тех пор, пока машина не тронулась из ледяного плена. Вытащили самолет на чистое место, и Шмидт отдал распоряжение:

— Пятнадцати человекам остаться в ночь с восьмого на девятое на аэродроме и зорко следить за машиной Слепнева.

И вот наступила ночь. Лед на аэродроме заскрежетал, застонал... Лед стал трескаться. Мы перетаскивали машину с места на место.

Эта памятная ночь наделала нам хлопот...

Утром самолет решили перевезти на другой аэродром, который заранее был подготовлен. Потащили.

И опять несчастье: на нашем пути образовалась трещина во льду. Не растерялись. Выбрали поуже место, соорудили мост из льда и дружно передернули через трещину. Потом принялись лечить покалеченный самолет. С разбитой машины Леваневского взяли целый стабилизатор (хвостовое оперение самолета) и заменили им поломанный у самолета Слепнева.

Поднялся Слепнев благополучно. Махали ему шапками — желали счастливого пути.

Работали мы здорово. Помню, когда под складом продовольствия треснул лед, мы в десять минут переместили



склад на другое место. Отчаиваться было некогда. Мы знали, что о нас заботятся партия и правительство, заботится вся страна. В свободное от работы время развлекались всем, чем могли.

В хорошие дни катались на буере и даже играли в футбол. В нем принимали активное участие никогда не унывающий Саша Миронов, Геша Ермилов и много других ребят.

В палатке рассказывали друг другу анекдоты, пересказывали содержание прочитанных книг. Баевский приходил к нам читать Пушкина. Читал он стихи прекрасно, увлекая только одним чтением, и мы полюбили Баевского. И вместе с Баевским — Пушкина. Ребята шутили:

— Думал ли, Александр Сергеевич, что вместе с нами на льду сидеть будет?

Так шли дни в лагере.

## „ЗАБЛУДИЛИСЬ“

На 13 февраля я стоял ночную вахту. Сменился ровно в 8 часов утра. Позавтракал. Потом завалился на койку с книгой в руках и увлекся чтением. Когда почувствовал усталость от чтения, вышел в коридор поболтать с ребятами. Стрелки судовых часов показывали одиннадцать. Разговорились о том, о сем, пятом да десятом,—просидели до часу дня.

Поднялась сильная пурга,—такая, что за несколько шагов ничего нельзя было различить. Вдруг услышали шум, похожий на прибой волн.

Я зашел в каюту, натянул валенки и вместе с Валею Па шинским и вторым механиком побежал на палубу.

Мы — к трапу, и на лед. Идем на шум. Глядим во все глаза — что такое? Ледяной вал в шесть-семь метров высотой надвигается на судно.

— „Раздавит“, — думаем с ужасом и невольно поворачиваемся к судну лицом. В этот момент капитан приказывает:

— Все обратно на борт!

Взбегаем по трапу на палубу ледакола, а там уже всю идет работа: выгружают мешки, ящики. Сбросив на лед пару ящиков, я метнулся в каюту, чтобы одеться. Открыл дверцу шкафчика — там ничего, абсолютно ничего нет.

— Где одежда?

Оказалось, — лед проломил борт судна и вместе с ним основание шкафчика, все содержимое которого вывалилось на лед.

Разгоряченными руками натягивал я рубашку, которая осталась на койке. Скорее наверх! Дорога каждая минута! Время не сидит на мели.

Выбежал к ребятам и стал выгружать продукты. По приказу Шмидта выгружал меховые вещи. После этого



перешел на выгрузку радиостанции. И в последний момент помог вытащить самолет Бабушкина. Все время работали четко, без паники: нас был — коллектив.



Дня через два после того, как мы перекочевали на лед, начали готовить аэродром. Были уверены, что вот-вот прилетят самолеты. Выбрали место аэродрома за четыре-пять километров от лагеря...

16 февраля на разведку к аэродрому мы выделили двух товарищей — Гуревича и Валавина. Оделись ребята потеплее — и в дорогу. Оставляют лыжники за собой тоненькие змейки на слепящем белизною снегу.

— Счастливого пути! — посылаем им вслед.

Это было в час дня.

Проводив товарищей, каждый из нас занялся своим делом.

Время шло. Густая темнота навалилась на лагерь, а ребят не было. Все забеспокоились. Работа не клеилась. Стали один за другим вылезать из палаток. После гибели судна состояние у всех было напряженным.

— Погиб Борис Могилович. И неужели мы потеряли еще двух товарищей?..

Сейчас, мирно беседуя, не представить того, что мы чувствовали и переживали. А там — на льду — для нас, отрезанных от мира, мысль эта была ужасной.

Все собрались вместе и решили:

— Надо принять меры к спасению.

Стали кричать, называя ребят по именам.

Из палатки вышел Отто Юльевич Шмидт:

— Неладное с ребятами...

Кричали до хрипоты в горле. Кричали, сменяя друг друга. Кричали в один голос. И вдруг нам показалось, что кто-то откликнулся. Но это нам послышалось. Темнота обманывала нас.

Шмидт отдал распоряжение:

— Подать сигнал! Зажечь на высоких ропаках нефть! Нефть горела, багровый свет прорезал темноту...

Через каждые пять минут давали по три выстрела — выстрелы глохли в темноте, как и наши крики.

Был момент, когда нам показалось, что ребята идут.

Крики радости раздались в воздухе:

— Идут! Идут!

Но это было только обманом зрения. Мы стали терять надежду:

— Наверное, ребята не придут. Они — заблудились...

И вдруг опять крики у ропавов:

— Идут! Идут!

Не верили. Опять, наверное, показалось.

Но это было так: четко вырисовывались из темноты силуэты Гуревича и Валавина. Было девять часов.

Оказалось, что ребята, не вернулись до темноты, действительно заблудились.

Мы пели, плясали, называли друг друга ласковыми словами. Только Шмидт построжил пришедших, сказав им сухо:

— Нужно быть аккуратнее и возвращаться до темноты!

А глаза его не могли скрыть ласки и большой радости.



## **ЖИЛИ КАК СЛЕДУЕТ**

Море я знаю не по рассказам и картинкам. На разной морской посуде болтаюсь 1896 года. За тридцать семь лет я плавал на судах каботажного и дальнего плавания. Ходил на зверобойные промысла. Пришлось мне побывать и в Арктике. Мы ходили на „Седове“ спасать Нобиле. В прошлом году мне предложили пойти плотником на „Челюскине“. Я, было, уже устроился на берегу работать, но тут не утерпел и пошел в этот замечательный рейс.

Плотнику на судне всегда работы по горло.

В день гибели судна старший штурман назначил меня для работы в трюме № 1, где нужно было снять деревянные кожухи с паропроводных труб. В час дня с водолазом Мосоловым я спустился в трюм.

Работа как-то не ладилась. Кожухи были забиты огромными гвоздями. Мы пустили в ход лом. После нас должен был пойти механик и осмотреть предохранительные клапаны. Корпус судна все время дрожал под напором льдов. Слышались потрескивания, постепенно усиливавшиеся.

Мосолов забеспокоился:

— Что-то неладно... Нужно сходить на палубу посмотреть: что там такое?

— Каждый день — говорю, — трещит. Ничего не случится. Потрещит и перестанет.

Но тут все судно вздрогнуло и начало хныкать и жаловаться, как живое. Без всяких споров и доказательств бросились мы оба на палубу.

Штурман приказал нам бросить наше прежнее занятие и взяться за работу по выгрузке продуктов.

Мне поручили руководить спуском лодок-ледянок на лед.

Тут я вспомнил, что мы не взяли инструментов. Мне не хотелось остаться на льду без инструментов.

Ведь и на льду — я был уверен в этом — нам нужно будет пилить, колоть, стругать. Я вернулся на борт корабля, забежал в плотницкую и забрал все инструменты, которые попали мне на глаза. Тут были топоры, пилы, ножовки, сверла — все, что можно было взять в руки. С этим ценным грузом я спустился на лед. Только что я успел это сделать, как капитан приказал мне снова подняться на борт корабля и забрать камельки из командирской и штурманской рубок.

Пока бегал и выгружал то одно, то другое, я обращал мало внимания на положение судна. И уже только после того, как были выгружены на лед камельки, я получил возможность взглянуть на погружение корабля.

Медленно зарываясь носом, уходил корабль под лед. Команда — всем оставить судно!

И вот — все мы на льду. Случилось это просто: будто бы из одной квартиры в другую переехали.

После переклички мы разбились на три бригады. Мне пришлось быть бригадиром одной из них.

Моя бригада собирала разбросанные по льду теплые вещи.

Первая ночь в лагере, в маленькой тесной палатке, прошла беспокойно. Немногим счастливым удалось заснуть.

С утра занялись устройством кухни. Начали с обыкновенных кольев, кое-как укрепленных во льду. На колья навешивали котлы, чайники. А потом дошли до таких сложных вещей, как духовки из железных бочек.

Я был выбран артельщиком от палатки. Мне приходилось получать продукты, следить за распределением обедов, вести всякие хозяйственные работы.

Не помню точно числа, когда разломало барак. Пришлось пойти спасать провизию. Самый барак укоротили. Раньше в нем помещалось пятьдесят человек, а теперь с трудом разместились двенадцать.

Пока жили в лагере, мы особенно не задумывались над нашим положением. Жили мы как следует. Жизнь текла бы и совсем ровно, если бы не лед, иногда переходивший в бешеное наступление на лагерь. Лед доставлял нам массу хлопот.



Полным ходом работали кружки. Даже я, несмотря на свой возраст, с большим удовольствием посещал занятия кружков. Иногда к нам в палатку заходил Баевский с томиком стихов Пушкина.

Кому-то из лагеря пришла в голову мысль благоустроить наши палатки. Основной задачей было — освещение. Придумывали разные способы. Вставляли в окна вместо стекол бутылки, старые негативы и т. д.

Иногда нам удавалось разнообразить наше меню. Со всем случайно наши охотники подстрелили двух медведей. Мясо, да еще свежее, — это как нельзя более кстати.

Вся палатка в этот день обрабатывала куски мяса: одни жарили себе бифштексы, другие стряпали котлеты. Пекли блины на славу.

9 апреля подошла и моя очередь вылетать из лагеря. Я в последний раз распределил продукты для своей палатки, распрощался с ребятами и отправился на аэродром дожидаться самолета.

## **ИЗ ВАНКАРЕМА В УЭЛЛЕН**

В полярном походе я участвую не впервые. Недалеко, совсем еще кажется, за спиной был рейс ледокола „Сибиряков“. И снова по пути „Сибирякова“ я отправился в Арктику на „Челюскине“. Много дней, много недель, месяцев пробыл я в Арктике. Надолго остались в памяти отдельные моменты, отдельные дни.

Когда напрягаешь память, перед глазами с киноэкранной быстротой пробегают лица друзей, их улыбки. На отдельных моментах и людях, на днях пребывания на льдине в лагере Шмидта задерживаешься больше. Хорошо помню всегда веселого, — веселого даже в самые тяжелые минуты, — Геню Баранова, спокойного Валю Паршинского, других хороших ребят. Но... мне хочется рассказать о другом.

...Это началось 12 апреля, когда я вылетел в парашютном ящике самолета Молокова на Ванкарем. Путь до Ванкарема был короток и длинен: летели только 45 минут, но томительное ожидание момента, когда нога снова ощутит твердую землю, растягивало минуты в часы... И... вот она — долгожданная земля.

В это время на земле было большинство товарищей. Радовало, что не услышишь больше тревожного сигнала о том, что ломается лед, не услышишь сигнала к авральной работе. Радовало сознание, что впереди предстоят встречи с незнакомыми, но родными людьми, которые о нас заботятся, болеют за нас...

В Ванкареме я отдохнул, набираясь сил к предстоящему переходу до Уэллена.

13 апреля, по распоряжению заместителя О. Ю. Шмидта — тов. Баевского, группа команды „Челюскина“ в тринадцать человек, во главе с бригадиром Петей Буйко, в 7 часов утра отправилась на четырех нартах в Уэллен.



Мы вышли тринадцатого, и нас было тринадцать человек. Старые морские традиции рассказывают о том, что эти числа, — так называемые „чортовы дюжины“ — сулят всяческие беды и несчастья. Но мы — люди единственной в мире страны, где моряки не болеют предрассудками.

Огромно расстояние до Уэллена — около пятисот километров. А продуктов у нас было в обрез.

В первый день прошли 35 километров, во второй день — 30 километров. На третий день предстоял переход опять в 35 километров.

Мы вышли в этот день из чукотской яранги (так называется жилье чукчей) в 8 часов утра. Завывала пурга, залепляла глаза снегом... Мы коченели, но шли, шли, шли... Шли сквозь пургу, по бездорожью, потому что знали: продукты подходят к концу, а купить их у чукчей невозможно: сами чукчи испытывали в то время большую нужду в продуктах.

В 5 часов вечера решили сделать маленькую передышку. Съели по куску сырой оленины и по паре галет. А через полчаса — снова в путь, наперекор пурге.

Темнота такая навалилась — ни зги не видно. А мы все идем. Скупно обмениваемся словами. Даем короткие советы друг другу. И так до восьми часов вечера.

Проголодались, устали, замерзли... И у всех одно желание — скорее бы в тепло, на отдых. А тут, как назло, каюры — чукчи-проводники — потеряли дорогу...

— Во что бы то ни стало найти дорогу! — решаем мы.

Искали дорогу каюры. Они крутились-крутились... Час, другой — безрезультатно...

Надо думать о ночлеге... С собой у нас — спальные мешки, малицы. Стали разгребать быстро и дружно снег. Совсем уж приготовились ночевать, и вдруг кто-то решил проверить продукты.

— Что-то у нас осталось, братишки?

Осталось только четыре галеты и три куска сахара. Это — на тринадцать человек. По-братски поделили между собой все, что было, проглотили и залезли в спальные мешки. Измученные, заснули быстро.

Проспали часов до трех, до четырех. Каюры проснулись значительно раньше. Один из них подошел к упряжке, смотрит — две собаки издохли, а третья лежит полумертвой. Он постоял над мертвыми собаками, помотал головой, потом посмотрел на нас.

— Плохо! — говорили глаза каюра.

Положение наше, как говорится, было пиковым. Но мы не пали духом: нас был, ведь, коллектив. Мы воспитывались в коллективном труде и жизни на льдине, и мы побеждали любые препятствия. Потому и теперь мы были уверены в своих силах:

— Все-таки мы дойдем до Уэллена!..

К утру пурга стихла, и каюры нашли дорогу.

Около одиннадцати часов дня мы добрались до базы кооператива и уж основательно поели...

Ребята устали, измучены мытарствами пути, а каюры зовут идти дальше.

— Вышел корм у собак, — дальше надо идти: купить корм негде, — говорили они.

Мы посоветовались и решили:

— Троих отправим на собаках.

Сбросили с нартов вещи, и Баранов, Петров и Голубев поехали... Через полторы сутки подошла к нам новая смена собак, и мы двинулись дальше...



## ДВА МЕСЯЦА НА ЛЬДИНЕ

### из дневника

*10 августа.* Вышли из Мурманска с запасами 3000 тонн угля и 450 тонн продовольствия. Полным экспедиционным снабжением мы запаслись на 18 месяцев. Везем стройматериалы и дом в разобранном виде для колонии на остров Врангеля.

*1 сентября.* Миновали самую северную оконечность полуострова Таймыра — мыс Челюскин и вышли в море Лаптевых. Ш и самостоятельно: „Красин“ по целому ряду причин сопровождать нас не мог.

*8 сентября.* Прошли проливом Санникова Новосибирские острова и вышли в Восточносибирское море. За кормой оста ось полпути, но самое трудное — впереди. На вопросы нетерпеливых новичков Владимир Иванович говорил:

— Проходили до сих пор не лед, а пену: тяжелый лед, все трудности — впереди.

Действительно, в проливе Лангоэ и в Чукотском море мы встретили крайне неблагоприятную ледовую обстановку. Миля за милей пробиваемся мы во льду, подрывая перемычки. Корпус парохода уже имеет значительные повреждения.

*22 сентября.* Остров Колочин. Норд-вестовый (северо-западный) ветер с каждым днем уплывает лед. Ниступают темные ночи. Мороз по ночам доходит до 8-10 градусов.

*25 сентября.* „Челюскин“ закован в торосистом сплошном льду. Мы — во власти стихии. Стоим в береговом припае за островом Колочинным, — в том самом районе, который был камнем преткновения для многих наших предшественников. Здесь вынужденно зимовал в 1878 году Нор-

деншельд на экспедиционном судне „Вега“, здесь вторично зимовал в 1919 году Роальд Амундсен на экспедиционном судне „МОД“. И здесь же в 1932 году „Сибиряков“, пробиваясь в нетронутом сплошном льду, обломал себе гребной вал с винтом.

**5 октября.** Только сегодня, в результате ветра и упорной, энергичной работы поголовно всего экипажа, заключающейся в околке льда и подрывных работах, „Челюскин“ ожил. Снова пошли, пробиваясь с разводья на разводье, в сплоченном многолетнем торосистом льду. В пути залечиваем раны, подпирая деревом поврежденные места корпуса. Нам надо спешить: навигация кончается. Ночные морозы доходят до пятнадцати градусов. Полыньи за ночь покрываются крепким, сплошным льдом.

Благодаря неустойчивой энергии капитана, в невероятно тяжелых условиях, работая даже ночами с прожектором, проходим за сутки от 25 до 30 миль.

**13 октября.** Начались неблагоприятные условия. Снова неизменный норд-вестовый ветер. С ним вместе пришли значительное похолодание, уплотнение льда и новообразовавшиеся сморози. Зажало. За день, работая машиной и ведя подрывные работы, пробиваемся всего на несколько корпусов. Дрейфует (относит по ветру) с переменной скоростью, в зависимости от силы ветра, на зюйт-ост (юго-восток).

**26 октября.** Боремся с самовозгоранием угля в трюме № 2, делая перевалку его в бункер, т.-е. в специальное для угля помещение.

По корпусу — новые повреждения.

**2 ноября.** Мы — у мыса Дежнева. Видны острова Диомиды. В расстоянии трех четвертей мили к норду (северу) от судна — большая полынья, которая выходит на большие, — т.-е. свободные ото льдов, — воды. На востоке, под американским берегом, виднеется водяное небо.

Усиленно пробиваемся к чистой воде. Приступили к плановым подрывным работам. Рвем по 120 килограммов аммонала на заряд.

**4 ноября.** Вторые сутки в Беринговом проливе. Потрачено около четырех тонн аммонала. Скважины взрывов



быстро замерзают. Ветер стихает. Дрейф замирает. Настроение нервное. Находимся почти на траверзе острова Диомиды. По ту сторону острова видна чистая вода.

Вечером, в шесть часов, замечен обратный дрейф на норд-норд-ост (северо-северо-восток) со скоростью четверти мили в час. Ночью дрейф увеличивается. Быстро выносит из Берингова пролива.

*6 ноября.* По льду и воды держит открытыми. Сегодня снова с инженером Расс ходил на лыжах на кромку льда в восточном направлении. Расстояние — около 4 километров. На полпути почувствовали колебание льда. Подойдя ближе, обнаружили, что кромку ломает. Пасмурно. Идет снег. Настроение бодрое: надежда на освобождение.

Ночью наблюдались под бортом, со стороны открытой воды, потрескивание и колебание воды. Дрейф усилился; выносит со скоростью 1-2 мили в час.

*11 ноября.* Крепкий нордовый ветер. Снег. Мороз 17°. Несмотря на встречный ветер, быстро дрейфует на норд.

*17 ноября.* Нордовый дрейф продолжается. Ледовая обстановка ухудшилась. Кругом — ледяное небо. Был на месте полыньи, которую оторосило. Новый лед достигает толщины 100 дюймов.

Разворачиваясь при помощи швартов, околки льда и подрывных работ, 15 ноября повредили рулевое управление, которое перевели румпельными на верхний сектор. Штурмовой паровой шпиль.

Ледокол „Литке“, шедший к нам на помощь, не дошел 30 миль и вернулся.

За двенадцать суток нас отнесло из Берингова пролива за 90 миль. Находимся на параллели мыса Хоп. Дрейфуем в струе течения, идущего из Берингова пролива к острову Геральд. Создается опасение быть вынесенным в Полярный бассейн.

*С 21 по 23 ноября.* Десятибалльным ост-норд-остовым штормом выбило к весту из геральдовской струи. Дрейфуем на восток от 1 до 1½ мили в час. Метель. Температура — 18°. Вблизи судна, за кормой, слева появились трещины.

*Ночь с 25 на 26 ноября.* Ветер продолжается. Метель. Температура—20°. Подвижка льда. Сжатие. Сделан продовольственный склад на льду.

*1 декабря.* Крепкий ост зюйд-ост (востоко-юго-восток). Мороз спал до 4°. Лед разводит. Продовольствие сгружено на борт.

\* \* \*

Так началась наша зимовка в дрейфующем льду в Чукотском море. Начался, в зависимости от ветра, петлистый дрейф „Челюскина“.

В течение всего плавания судовой командный состав вел наблюдение за ледовым режимом перемещения льдов в районе судна. Бесперывно соблюдались морские вахты. Только потому, что в Чукотском море, как и по всему сибирскому побережью, глубины незначительные (в частности, в нашем районе они колебались от 50 до 60 метров), мы имели возможность тщательно вести наблюдение за дрейфом судна. Дрейф промерялся ежечасно и даже чаще. Промеры глубин и записи в специально заведенный для этого бюллетень велись вахтенными штурманами. Научный состав экспедиции вел полные океанографические и метеорологические работы, изучение вышних слоев атмосферы при посредстве шаров-пилотов, наблюдение за колебанием льда. Кроме того, в течение рейса впервые проводились наблюдения (посредством точных приборов) над вибрацией корпуса при прохождении через лед.

В начале зимовки перед нами было три задачи: 1) в случае аварии, выйти на лед в полном снаряжении, обеспечивающем нам продолжительную жизнь на дрейфующем льду; 2) сохранить гарантийный запас топлива, необходимый для выхода из льдов в будущую навигацию; 3) иметь возможно лучшие бытовые зимовочные условия на корабле, что являлось залогом бодрости и здоровья личного состава.

Окружающая ледовая обстановка не внушает доверия, поэтому запас продовольствия и необходимого снаряжения не был заблаговременно выгружен на лед, а подготовлен



и сгруппирован на верхней палубе, главным образом на кормовом люке.

На 1 февраля наличие угля на „Челюскине“ — не менее 450 тонн. На будущую навигацию мы оставляем 250 тонн. На зимовку оставлен под парами один из трех главных котлов. Это дает нам большую экономию топлива и гарантирует пуск мощной водоотливной помпы в нужный момент.

Суточный расход угля в самое холодное время был около одной тонны. После частичной установки каминов на отходах машинного масла этот расход пошел на снижение. Рати экономии топлива было произведено также отопление паровой магистрали, машинной и кочегарной шахт, переборок наружных палуб; построены деревянные тамбуры при входах в жилые помещения; произведено и еще много других рационализаторских мероприятий.

Запас (около 30 тонн) жидкого топлива, т.е. керосина и нефти, оставлен как неприкосновенный на случай возможной второй вынужденной зимовки во льдах.

К числу прочих топливных ресурсов относились: 80 кубометров дров, 50 штук круглого леса, около 150 керосиновых бочек и дом в разобранном виде.

Для снабжения корабля водой установлена на спардечной палубе ледотаялка. При круглосуточной работе она дает не менее 8 тонн пресной воды.

Ледотаялка устроена из кирпичной кладки и полутонной железной бочки. Лед, наколотый кусками, подымается из-за борта грузовой стрелой при помощи ручной лебедки. Ежедневно заготавливаем льда 15—20 тонн. На отопление ледотаялки идут дрова.

Предполагаем отправить на материк (на самолетах) не менее 40 процентов экипажа, в том числе женщин, детей и наиболее слабых членов экипажа. Но неблагоприятные атмосферные и технические условия мешают выполнению задуманного.

Ледовитость открытого Чукотского моря усиливается. Северные ветры заносят из Ледовитого океана массами многолетние льды — полярный пак. Зимний ледовый покров Чукотского моря представляет теперь сплошной смерз-

шийся массив. Под влиянием ветров он — этот ледяной покров — начинает дрейфовать, т.е. двигаться по ветру. Скорость движения постепенно увеличивается, и с неизмеримой силой обрушиваются пловучие ледяные массивы на береговой припай. Этот неудержимый нажим с севера ведет к хаотическим нагромождениям — торошениям льдов.

Отжимные береговые ветры разрезают лед, образуют трещины, обширные разводья, быстро покрываемые молодым льдом. Эти трещины и разводья при первом же нажиме с севера создают благоприятную возможность для мощных торосообразований. И с самолета можно было видеть, как на всем протяжении тянутся бесконечно длинные гряды высоких 10-12-метровых торосов.

Трудно противопоставить крепость судна нажимам льда. Даже и более крепкое судно не выдержало бы того натиска льдов, который обрушился на пароход „Челюскин“.



*12 февраля.* Ясно. Мороз 29°. Слабый норд-вестовый ветер. К вечеру ветер усилился и перешел на норд. Скорость дрейфа увеличилась до 1,3 мили в час. Около 11 часов ночи лопнул лед по старым трещинам под форштевнем и справа под бортом. Ночь тревожная. Ходил по льду — за бортом — для осмотра трещин. Лег отдыхать поздно. Завтра с утра с плотником и водолазным старшиной предстоят работы в трюме № 1.

*1 февраля.* Тот же нордовый ветер. Метет. Мороз 32°. До обеда был в трюме и на палубе, ходил за бортом. Дрейф замирает. В 13 часов на севере, на расстоянии полумили от судна, замечено торошение льда. Гряда заметно приближается к судну.

В 13 часов 20 минут почувствовались первые толчки сопровождавшиеся небывалыми треском и гулом. Получено приказание от капитана через вахтенного помощника:

— Приступить немедленно к выгрузке продовольствия на лед.

Началось сжатие. Судно, сопротивляясь, подалось назад, но уперлось кормой в крепкий лед и было стиснуто



Натиском льдов сильно промяло борта в районе первого и второго трюмов. На левом борту, по ширстреку, образовалась трещина около пятнадцати метров длиной. Сломалось много шпангоутов, исковеркана главная палуба. Вода заметно начала прибывать в носовых отсеках. Действующий котел и вспомогательные механизмы перестали работать.

Начальник экспедиции и капитан находятся на правом борту спардека — руководят общим проведением аврала. Помощник начальника по политчасти А. Н. Бобров — на кормовой палубе. Я — на борту, у кормового люка, руковожу выгрузкой на лед продовольствия и снабжения. Остальные штурманы находятся в распоряжении капитана, спасая судовые документы и штурманское имущество.

Распределив людей, приказываю матросам спустить за борт две шлюпки-ледянки, боцману и судовому плотнику — открыть кладовые, собрать легкие концы, линии, плотничий инструмент, вывалить на лед люковые брезенты и чехлы, пешни, ломы, лопаты, поднести к месту выгрузки каминь с трубами и срубить найтовы с палубного груза. Завхоз Могилевич выгружает теплые вещи, палатки и пополняет (из трюма) продовольственные запасы.

Работа идет дружно. Работаем все, как один. Приходится много раз направлять стеллинги, так как судно заметно погружается носовой частью. Последним снимаем самолет.

Посылаю на лед старшего помощника В. В. Павлова для руководства оттаскиванием от борта грузов. Сам поднимаюсь на спардек. Встречаю Владимира Ивановича.

Носовая палуба заливалась водой. Спустившись вниз, заглядываю в машину. В шахте — тихо, темно. Сошел на площадку — подмочил ноги: вода подходила к верхним крышкам цилиндров.

Захожу в свою каюту. Над столом тускло горит лампа. Предметы, еще так недавно составлявшие уют, кажутся теперь смешными, ненужными. Открываю стол, смотрю на фотографию сына. Достал документы, чемодан... С сердцем вытряхиваю из чемодана содержимое, запикиваю туда необходимую одежду, одеяло и рюкзак, потом поспешно выхожу на палубу.

Корабль переживает агонию, теряя пловучесть. Но корабля быстро погружается в воду.

Здесь я больше не нужен.

Вспомнив про выброшенные фанеру, войлок, брезенты и многое другое, спускаюсь с юта по бревну на лед и спешу лично удостовериться: достаточно ли и все ли оттащено от борта.

Минуты — и судно стремительно идет под лед: скрылись смятые льдом боковые ролинги, трещат формачта и мостики.

Высоко поднятая корма, треск льда, грохот перемещающегося груза, черный дым — и в 15 часов 50 минут „Челюскин“ затонул на 68°18' северной широты и 1.2°50,9 восточной долготы.

Долгое бурление воды в майне, осколки льда, перемешанные с торчащим деревом, ящиками, бочками и шлюпками.

После переклички и проверки личного со тава начальник экспедиции и капитан благодарят за дружную работу в критический момент. Объявляют, что во время аварии была постоянная, до последнего момента, радиосвязь с береговыми станциями.

Вышло на лед сто четыре человека. В том числе десять женщин и двое детей. Не вышел лишь один товарищ — завхоз Могилевич: вместе с „Челюскиным“ он утонул.

Сумерки. Метель продолжается. Ставим палатки.

Устанавливаем радиоантенну. Наскоро прибираем от снега одежду и продукты. На первую ночь приютились в наскоро разбитых пяти палатках. Каждому выдано по новой малице и спальному меховому мешку и по примусу на палатку.

*14 февраля.* Спал плохо. Онемели ноги: двое товарищей пользовали их вместо подушки.

С утра поставили таган, подвесили единственный вынесенный с парохода медный котел. Начали готовить горячую пищу.

Разбились на бригады. Главная работа состоит в выкалывании и вытаскивании из майны всплывших лесоматериалов и бочек с керосином и нефтью. Палубная и часть машинной команды вытаскивают бочки с топливом, остальные



ные — лесоматериалы. Удалось отыскать из выброшенных с судна только один лом, пешню и пятнадцать лопат, — остальные замяло льдом. Разбираем непромерзший пока лед лопатами и руками. Работа идет успешно.

Одновременно с этим ведутся приборка и устройство продовольственного склада, установка палаток, учет одежды, продуктов и много других необходимых работ. Каждый что-нибудь вытаскивает из майны.

Метрах в шестидесяти от места гибели судна возвышается стена десятиметрового тороса

К вечеру тов. Кренкель с радистами установили радиосвязь с берегом. Мы находимся в 72 милях от берега, между мысами Онман и Ванкарем.

В 17 часов — уставшие, веселые, бодрые — ужинаем горячим супом.

*15 февраля.* Встали в шесть часов. Пили чай с галетами и маслом. С восьми часов — все поголовно на работе, усиленно работаем у майны. Сегодня уже инженер-строитель тов. Ремов и плотники приступили в постройке барака и кухни.

*16 февраля.* В шесть часов тринадцать минут вылезаем из спальных мешков.

Свежий норд-норд-остовый ветер. Метет. Мороз 20°. В палатке температура немного выше. Весело шумит примус под чайником, и наше настроение повышается. В восемь часов расходимся по работам. Работа спорится. С каждым часом растет куча выловленных бочек, балок, досок, люковин. Выловили восемь мешков муки, ящик консервов, бочку топленого масла.

После обеда отправлены на аэродром два товарища. Аэродром остался цел. Находится он в 5 километрах от лагеря.

К концу дня барак на пятьдесят человек уже обшит и накрыт крышей.

Сегодня лазал на торос, образовавшийся в момент сжатия и раздавивший судно. Впечатление поразительное: хаотическое нагромождение вздыбленного шести-семиметрового пакового льда; широкая, длинная гряда, достигающая

десяти метров высоты. Какая колоссальная сила могла это сделать в несколько минут!..

По лагерю объявлен режим: побудка в 7 часов, начало работ в 8 часов 30 минут, обед — с 11 часов 30 минут до 13 часов, конец рабочего дня — в 16 часов. Введены четырехчасовые ночные вахты и штурманские дежурства (к вахтам привлечены палубная команда и штурманы). Вахтенному вменено в обязанность охранять продовольственный склад, топливо, предупреждать о торошении льда, об образовании трещин и о пожаре. Ежедневно капитаном производятся астрономические наблюдения. Измеряется дрейф. Регулярно записываются в вахтенный журнал сила и направление ветра, температура, состояние погоды, атмосферное давление, и определяется поправка хронометров. В течение ночи вахтенный штурман делает обход по лагерю. Особое внимание обращено на случаи торошения льда и образования трещин под продовольственным складом и палатками.

После ужина О. Ю. Шмидт осведомил нас, что все наши семьи знают подробно о случившемся, что в Москве организована правительственная комиссия под председательством тов. Куйбышева и принимаются меры к спасению нас, что намечен даже срок по вывозу „челюскинцев“ на землю самолетами. Из Уэллена при первой летной погоде вылетает к нам самолет АНТ-4. На Чукотке начала работать спасательная тройка под председательством товарища Петрова.

Семь часов вечера. Стемнело. Наши товарищи с аэродрома не вернулись. Зажигаем костры из бочек, стреляем из винтовок. В 10 часов 30 минут, увидев сигналы, они вернулись — бортмеханик Валавин и тов. Гуревич... Они заблудились.

К полночи ветер перешел к осту, усилился. Дрейфует в нордовом направлении. Температура —  $9^{\circ}$ . Палатку сильно продувает, треплет крышу. Летучка покачивается. Гаснет примус. Разговор не клеится. Ложимся спать.

*17 февраля.* С утра тихий зюйд-остовый ветер. Пасмурно. Температура —  $12,8^{\circ}$ . Кругом полосы водяного неба. С торосов на норд-осте видны разводья. В Уэллене — метель.



Работы те же — у майны. Освободил две бензиновых железных бочки для устройства печей в бараке. Барак почти достроен: стены обрыты снегом, крыша покрыта люковым брезентом. Кухня также достраивается.

На южной стороне барака сгруппировано двенадцать палаток, продовольственный и вещевой склады. На северной стороне, поодаль и вправо от майны, — барак и кухня. В темную ночь лагерь производит впечатление маленькой захолустной деревушки, занесенной сугробами снега. Не хватает только лая собак.

К полуночи температура падает. Напившись чаю, ложимся спать. В спальном мешке, засыпая, вспомнил семью, мать. Февраль в Архангельске бывает холодный. Они беспокоятся за нас: „плохо“, думают. А мы заботимся о них.

Вспоминаю старую поговорку: „Помогай, господи, на земле, а те, кто в море, и сами справятся“.

*18 февраля.* Ясно. Видимость хорошая. Мороз 21°. Ветер вест-зюйд-вест. Нас отнесло на десять миль к северу. С утра провешена сигнальными флагами дорога на аэродром и отправлено 26 человек для его подчистки. Прилетел в Уэллен второй самолет АНТ-4, который намеревался лететь к нам. Но полет отложен из-за перебоев в одном из моторов.

Меня третьи сутки беспокоит правая рука. Опухоль и хруст в запястьи. Доктор говорит, что от холода. Забинтовал.

К вечеру стало холодно. Мы все еще отдуваемся с одним примусом. Камина не ставим из-за экономии топлива.

После пятидневной усиленной работы произвели точный подсчет выловленного из майны. Не менее четырех с половиной тонн керосина и нефти, две тонны бензина около четырех сажень дров и не менее ста кубометров стройматериалов, — вот, что, примерно, удалось достать. Кроме этих запасов топлива у нас имелось три тонны угля.

После ужина о результатах подсчета я доложил Владимиру Ивановичу. За рациональным расходом и учетом топлива поручено следить старшему механику Н. И. Матусевичу.

*19 февраля.* Семь часов утра. Ясно. Хорошая видимость. Холодный северный ветер. Мороз 24°.

В Уэллене и на мысе Северном — метель. Полеты отложены.

С утра посланы на аэродром нарты с палаткой, каминном и продовольствием.

Втечение дня производилось дооборудование барака: сделаны окна, остекленные бутылками, ящик с которыми найден в майне; пол набран из люковин и узких реек. Отопляется барак двумя печами, сделанными из железных бочек. В печках горит жидкое топливо. Приспособление для этого сделано простое: над печкой к потолку подвешен бензиновый бак из моторного катера. Из бака по тонкой трубке смесь нефти с керосином поступает в печь на наклонно поставленное полено. Поступление топлива регулируется краником на баке.

Начала работать вновь построенная кухня. Размеры ее — три на четыре метра. Часть кухни отгорожена для умывальника. Установлено две железных бочки: одна из них служит топкой, в которую вставляется медный котел для варки пищи, а вторая, рядом стоящая, обложена кирпичом, предназначена она для таяния льда. Топка для обеих печей общая.

К обеду нам варят из мясных консервов суп. К ужину бывает каша гречневая или пюре из сушеного картофеля с маслом. Вместо хлеба выдаются сухие галеты. Чай готовится в каждой палатке самостоятельно. Нередко выдаются консервированное молоко, сыр, масло. Питания вполне достаточно.

Сегодня в нашей палатке небольшой праздник: установили камелек. Приятное тепло. Можно снимать лишнюю одежду можно даже шить. Довольные и веселые ложимся спать.

*20 февраля.* Утром видимость средняя. Низкие облака. Ветер норд-норд-ост. Температура — 13°. Получено известие из Уэллена о вылете в лагерь самолета. Видимость улучшается. Налажена сигнализация флагами между лагерем и аэродромом.

В 11 часов начали жечь нефтяные бочки: дымовой сигнал. На аэродром отправлены с нартами пассажиры. Время



полета от Уэллена до нас — 2 часа 40 минут. В 14 часов получено радио о том, что самолет вернулся, встретив на пути снежную метель.

Вернулись, уставшие, с аэродрома.

Вот уже неделя, как живем на льду. Рука продолжает болеть.

Сегодня умылся теплой водой.

Получена общая телеграмма от родственников из Архангельска.

21 февраля. Восемь часов. Слабый норд-норд-остовый ветер. Температура — 13°. Прекрасная солнечная погода.

С утра вылетели к нам на АНТ-4 летчики Ляпидевский и Конкин. На аэродром отправлены женщины.

В 9 часов 30 минут под продовольственным складом треснул лед. Трещина начала быстро расходиться. Кухня оказалась почти на весу. Снег, которым была обложена северная стенка кухни, оказался на другой стороне. Продовольственный склад разобран и разложен в три места. Трещина разошлась на три-четыре метра и прошла через весь лагерь, разделив его на две части. Сделан переход.

Вскрылась также „челюснинская“ майна. Пользуемся этим — вылавливаем лесоматериалы.

На высоком торосе строится наблюдательная вышка. На аэродроме поставлена палатка. Там сегодня тоже сделало трещину, но это не может мешать приемке машин.

Дрейфует лагерь на зюйд-зюйд-ост.

В 17 часов вернулись с аэродрома и ужинаем. Наконец, получено сообщение, что Ляпидевский сел уже в сумерках в Уэллене, пробыв в воздухе семь часов; лагерь обнаружить не удалось. С Ляпидевским летает аэронавигатор Л. В. Петров.

В 22 часа 30 минут приходит капитан с более подробными вестями: он ходил к Шмидту в радиопалатку. Оказывается, Ляпидевский при посадке поломал шасси, для ремонта которых необходима автогенная сварка. В ближайшие дни полетов не предвидится. Производится переборка мотора на втором АНТ-4 и выверка компасов. Много собачьих упряжек сгруппировано на мысе Онман.

Поход на собаках к нам, пока лагерь не обнаружен даже с воздуха,—это предприятие сомнительное. Небывалый случай в истории. Одно дело — идти на берег, другое — идти с берега на дрейфующий лед даже без подготовки для этого. Оказать нам помощь в состоянии только самолеты, да и то при наличии базы в ближайшем пункте, или мощный ледокол в навигационное время.

За палаткой — ночь, пасмурно, идет влажный снег. Собираемся растоплять камелек. Тепло — большое удовольствие.

22 февраля. Только — 8°! Весь день пасмурно. Временами падает снег. Хорошая лыжная погода, но из-за руки ходить на лыжах воздерживаюсь. Продолжаем доставать из майны дрова и балки. У барака открыта целая мастерская: изготавливаются ведра, чумички, сковородки, форсунки, каминные трубы. Машинисты Мартисов и Бармин делают даже духовку для выпечки хлеба. Материалами служат воздушные медные ящики из ломаной шлюпки, одна оцинкованная сухарница из катера, консервные банки, железные обручи, гвозди. Большая нужда в слесарном инструменте. В нашем распоряжении два ручника, два-три напилка, несколько сломанных сверл, коловорот и одно зубило. Значительно лучше дело обстоит со столярным инструментом. Какая богатая наглядная школа для молодежи! Воочию видно, как надо экономить, рационально использовать, казалось бы, ненужные вещи, как важно иметь все под руками в нужный момент.

Сегодня переложен провизионно-вещевой склад. Под низ его подведены длинные деревянные брусья и сделан настил на случай возможности новых трещин.

23 февраля. Погода — без перемен. Ночью была подвижка льда; сторосило майну и трещину. На поверхности прибавилось дров. На аэродроме было сильное торошение, но большая часть его уцелела.

С утра работали у майны. Выкололи и вытащили при помощи талей большой моторный катер и поврежденную четверку. Работы производились до обеда.

После ужина состоялось в бараке торжественное заседание по случаю годовщины Красной армии. После этого



начальник экспедиции сообщил о выходе из Петропавловска парохода „Сталинград“, а из Владивостока — парохода „Смоленск“. оба гружены самолетами, преимущественно системы Р-5. Кроме того, посланные из Москвы тов. Ушаков, пилоты Слепнев и Леваневский прибыли в Нью-Йорк для закупки самолетов и в ближайшее время выезжают в город Ном на Аляске, чтобы оттуда лететь на Чукотку.

Вести хорошие. Настроение праздничное.

*24 февраля.* Пасмурная штилевая погода, — 11°. Ночью выпал снег.

Закончена постройка наблюдательной вышки, на верху которой сделана площадка. Установлены железная бочка для сжигания горючего и мачта с сигнальным флагом. Вышка имеет вид ажурной усеченной пирамиды. Высота ее вместе с торосом — 49 футов.

Выколот и вытащен второй моторный катер. Подчищена дорога на аэродром. Туда отправлены две плоскости от судового самолета.

Вечером развлекались пением песен и романсов.

*25 февраля.* Свежий норд-вестовый ветер. Пасмурно. Температура — 13°.

Свезен на аэродром самолет Ш-2.

На аэродроме живут три наших товарища: бортмеханик Валавин, Погосов и Гуревич.

Наш лагерь давно уже преобразился. Барак заселен: там живут доктор, женщины, дети и многие другие товарищи. Палатки все перестроены, хорошо растянуты, подняты деревянным каркасом, утеплены. У многих стенки обшиты досками, и все имеют деревянные двери отопляющиеся каминами. Наша палатка расположена на зюйд-вестовом конце льдины. Она не из лучших, но кажется очень уютной. Пол в палатке заменяет фанера, покрытая тонким слоем войлока и брезентом. На середине, на деревянном щите, установлен маленький камелек. Бока палатки изнутри подперты деревянными щитками. Имеется задвижная деревянная дверь, над которой сделан круглый иллюминатор из стеклянной тарелочки. В правом углу — у входа — стоит провизионный ящик — наш буфет. По стенкам устроено три

вещевых полочки. В левом, заднем углу, установлены навигационные инструменты: компасы, два хронометра, звездный глобус, три секстанта. На стене висят бинокли, анероид, термометр, карты. У нас хранятся плотничьи инструменты для общего пользования, кое-какие шкиперские материалы: парусные иглы, парусина, кардеман, шпагат, лини и т. д. Располагаемся спать ногами к камину: я ложусь на правой стороне, у двери, рядом — капитан, за ним — дублер старшего помощника В. В. Павлов и второй помощник М. Г. Марков. У задней стенки живет инженер П. Г. Расс, и на правой стороне располагается судовой плотник А. Д. Шуша — самый старый по возрасту (ему 58 лет).

Мы ежедневно умываемся. Сегодня все побрились. Имеем возможность просушить валенки, рукавицы и чулки. Из хозяйственного инвентаря у нас имеются: примус, чайник, ведро, миска, ложки, семь кружек, несколько полотенец и веник, сделанный нами из манильского троса. Встаем мы все одновременно — в 6 часов 30 минут; подбираем свои спальные принадлежности, затопляем камин и пьем чай. Столом служит фанерная доска, которую держит на коленях капитан. Иногда кладем доску на пол. В общем — обжились, привыкли. В палатку возвращаемся, как домой.

Снаружи палатка обрыта снегом. У входа изменяет крыльцо чистая люковина, справа стоят лыжи, слева лежат мелко наколотые дрова и корыто, сделанное из бочечного обреза.

*26 февраля.* С утра пасмурно. Слабый западный ветер. Температура — 24°. Наблюдения делаются с вышки.

К полудню прояснило. Погода — летная. В стороне берега облачно. Утром отправлены на аэродром нарты с бензином и частями самолета, к сборке которого уже приступлено.

После ужина коротаем вечер в разговорах. Давно нет вестей с берега. Скучные разговоры. Моя рука поправляется. Владимир Иванович, против обыкновения, влез рано в мешок — болен изжогой.

Ночь ясная, лунная. Штиль. Морозно: Блеск свежеевпавшего снега.



27 февраля. Пасмурно. Крепкий вест-норд-вест. Температура — 24°.

Работали до полудня. Достали из майны четыре бочки нефти и часть лесоматериалов.

Сегодня земляки угостили треской: они разыскали капканы, поставленные ранее на песцов, и принесли сохранившуюся приманку.

К ночи ветер усилился. Температура упала до — 30°. Ложась спать, шутя вспоминаем, — как пережитки прошлого, — когда мы забирались в мешки на ночь в малицах, рукавицах и обуви. Теперь так привыкли, что спим даже в одном белье, а голову прячем в подол уложенной подушкой малицы.

28 февраля. Мороз 26°. Резкий норд-вестовый ветер. Метель.

Работы, кроме заготовки дров, не производятся. Ходил с капитаном на аэродром. Самолет собран.

Сегодня сделана первая выпечка хлеба. Пекут тонкие пресные ржаные лепешки. Хлебопекарка установлена на кухне. Устроена она из железной бочки, в боку которой вырублены одно под другим два четырехугольных отверстия. В верхнее вставлен духовой шкаф с дверцей, в нижнем — сделана топка. Шкаф изготовлен из листовой меди. Много положено трудов!..

К ночи вывездило.

1 марта. Вторые сутки дует резкий обжигающий норд-норд-вестовый ветер. Мороз 31°. Барометр падает, но дрейфа нет.

Работы на воздухе не производятся. Большую половину дня просидели в палатке. Стены продувает, крыша обледенела, треплет ее ветром. Не раз пытались обтягивать.

Вечером сидим, греясь у камина, читаем вслух роман Шолохова „Тихий Дон“. Ветер беспокоит. Настроение настороженное. Часто смотрим на бар метр. Не хочется думать, что такая погода будет затяжной. Мы сегодня серьезные, мало говорим, часто прислушиваемся, даже редко поругиваемся. Может, не один из нас вспоминает о „большой земле“.

*2 марта.* Быстро встаем. Холодно. Температура — 33°. Ветер стал легче. Ясно.

Днем пилили дрова.

К вечеру ветер затих.

Дрейфа не наблюдается. После ужина начальник сообщает последние новости:

— Из Владивостока выходит на Чукотку пароход „Совет“ с самолетами, двумя цеппелинами, с аэросанями, тракторами и целым штатом обслуживающего персонала. И завтра, при наличии лётной погоды, будут возобновлены попытки полетов из Уэллена.

У нас сегодня весело, но это не результат информации. Пели, много шутили. Два раза грели чайник, чай пили с молоком.

Ночь тихая, лунная. Расс зашивает блузу. Михаил Гаврилович чинит липту. Владимир Васильевич спит. В палатке приятное тепло. Вахтенный матрос стучит в дверь докладывает, что у крайней палатки кочегаров (у так называемой „бич-бар“, был слышен треск льда.

*4 марта.* Шилевая, солнечная погода. Температура — 38°. Прекрасная видимость. Ждем самолета.

С обеда работали на майне. Отвезли дров и провизии на аэродром. Вечером развлекаемся коллективным чтением.

Красивая ночь. На востоке, низко над горизонтом, плывет тусклая приплюснутая луна. Звездно. Ярko блестит созвездие Ориона; слева горит, переливаясь, лампадой Сириус. Тихо. Звонко отдаются шаги в морозном воздухе. В палатках усиленно топят, и из труб часто вырывается пламя.

*5 марта.* Тихо. Яркое солнце. Мороз 38°.

Около полуночи был слышен треск льда.

Появились едва заметные трещины на льду. В старой трещине были подвижка льда. Беспокоились за целостность аэродрома. Утром было видно с вышки в стороне аэродрома сильное воспарение. Сигналов с аэродрома не было.

Рано утром отправился с матросом Дурасовым на аэродром. На полпути встретили широкую трещину, образовавшуюся ночью. Пошли в обход, к норду. Через час нашли переход. В 10 часов 15 минут услышали шум пропеллеров.



и в воздухе, над солнцем, появился большой самолет, который шел на снижение к аэродрому. Велика была наша радость... Он нас нашел! Пробился!

Забывая усталось, по глубокому снегу, проваливаясь, бежали к аэродрому.

Сделав два круга, машина плавно пошла на посадку. Мы выскочили на высокую льдину и следили, затаив дыхание, за посадкой. Вот стих шум пропеллеров, вот плоскости сравнялись с ропками, и машина, коснувшись льда, замедлив бег, остановилась, выделяясь черной огромной птицей среди искрящихся на солнце ослепительно белых торов. АНТ 4 — первая машина, которая обнаружила лагерь. Это были пилоты Ляпидевский и Конкин и аэро-навигатор Л. В. Петров. Он нам привез аккумуляторы, два лома, кирку, две туши оленины и корреспонденцию. В 12 часов 25 минут самолет снялся, взяв на борт десять женщин и двух детей и в 17 часов благополучно прибыл в Уэллен. В 15 часов, веселые, вернулись мы в лагерь. Трешину переезжали в шлюпке.

Вечером, около 6 часов, началась в лагере подвижка льда. Трещина, проходящая через лагерь, широко разошлась. Наша льдина начала дрейфовать на норд-норд-вест. Против барака началось сильное торошение. В сторону барака прошли едва заметные трещины. В 7 часов все стихло.

*6 марта.* Около 4 часов утра вахтенный разбудил нас: — В бараке переполох!..

Наскоро одевшись, поспешили туда.

Под серединой барака лопнула льдина. Трещина разошлась на полтора метра. Барак успели разрубить на две части. Половину жителей расселили по палаткам. Приступили к постройке двух новых палаток.

Около часа дня началась новая передвижка — настоящая ледяная карусель. Заднюю часть барака развернуло и поставило вправо на 10—15 метров — на одной линии с передней частью. Развело „челюскинскую“ майну; в которой всплыло несколько пачек досок. Воспользовались случаем — достали их на лед. На ночь переднюю часть барака привели в жилой вид. Через трещину, у входа, сделали переход.

*7 марта.* Слабый зюйд-остовый ветер. Солнечно. Видимость средняя. Температура — 24°. Спокойно. Перемен в ледовой обстановке как-будто не предвидится.

Полыню затянуло льдом. Положили доски, и в течение дня команда перекатала через полыню 25 бочек керосина и бензина, сделав склад впереди палаток, на более надежном льду. К кухне перетаскано часть лесоматериалов. Оттасен от трещины моторный катер. Свезены на аэродром топливо и вторая палатка.

Досадно, что в Уэллене вот уже вторые сутки пурга; из-за нее полеты невозможны.

Звездная тихая ночь. Яркий сполох иглистыми рядами завес переливается по всему небу, и, закругляясь, застывает исполинской китовой пастью.

*8 марта.* Пасмурно. Температура — 24°. Сильный норд-норд-вестовый ветер. Дрейфует на зюйд-ост.

В Уэллене ясная погода...

Темная ненастная ночь. С 10 часов началась передвижка льда. В трещине, слева, происходит торошение. Слышны сильный шум, треск льда, изредка чувствуются толчки. Нас отделяет от трещины 25-30 метров. В полночь шум стал затихать. Ложимся спать, не раздеваясь. В палатке тихо. Тускло горит „летучка“. У нас давно появилась привычка быстро ориентироваться в темноте палатки.

*9 марта.* Ночь прошла спокойно. Ясно. Ветер тот же. Мороз 31°.

У нас погода — лётная, а в Уэллене — метель. Получено известие, что лётная база вместо мыса Онман устраивается на мысе Ванкарем, где имеется фактория, чукотский поселок. На Ванкареме уже установлена радиостанция и ведутся работы по расчистке аэродрома.

После обеда происходила заготовка дров. С 2 до 5 часов ходил на лыжах на аэродроме с тт. Расс и Павловым. Лед изобилует новыми трещинами, местами всторошен. Приходится делать обходы.

В течение дня в трещине, разделяющей лагерь происходила несколько раз подвижка, сопровождавшаяся торошением льда.



Очень поздно пили чай. Много говорили. Вспоминали юношеские годы, прежних знакомых, прошлые плавания. Это наводит на думы о земле...

Ночь звездная. В небе — слабое северное сияние. Ветер дует шквалами. Дрейф не наблюдался.

*10 марта.* Весь день ясная штилевая погода. Температура — 32°. С утра из Уэллена пытался лететь к нам самолет но вернулся: неисправен один из моторов.

*11 марта.* Температура — 28°. В Уэллене благоприятная для полета погода, у нас тоже. Собираются к нам лететь. С утра заводят моторы.

Все внимание лагеря сосредоточено на радиопалатке. Стоят готовые, нагруженные багажом, нарты. В полдень — опять разочарование: снова у АНТ-4 перебои в левом моторе.

К ночи погода изменилась: начался норд-вестовый ветер. Барометр непостоянен. Возобновился дрейф. С 10 часов наносит по ветру сильный гул торосящегося вблизи льда. Ночь темная. На ледяных торосах отблески северного сияния. Видов на благоприятную погоду мало.

Полночь. Заготовили дров на утро. Жарко топится камелек. Михаил Гаврилович дописывает вахтенный журнал. Сейчас ляжем спать.

*12 марта.* Вопреки ожиданиям — благоприятная ясная погода. Температура — 32°. Барометр поднялся. Ветер — вост.

В 10 часов 15 минут самолет из Уэллена вылетел к нам. Отправлены на аэродром пассажиры. Но Ляпидевский вернулся обратно: последние передвижки льда испортили путь к аэродрому — сделали много трещин. Теперь, в случае ветра с берега, аэродром может быть отделен от лагеря разводьями.

Бортмеханик Валавин усиленно работает над отоплением мотора судового самолета: тов. Бабушкин собирается лететь на берег.

Март, повидимому, будет самым холодным месяцем который предстоит нам пережить на льду.

В 6 часов вечера Отто Юльевич рассказывает о том, какое огромное внимание уделяется советской и иностранной прессой нашему лагерю. Сегодня ночью будут пере-

ставлять у АНТ-4 новый карбюратор, чтобы завтра быть снова готовыми к попытке полета в лагерь.

*13 марта.* Ясная солнечная погода. Температура — 32°. Ветер — вост. Слабый дрейф на ост-зюйд-ост.

Самолетов не ждем: в Уэллене переставляют новый карбюратор к левому мотору.

В 7 часов вечера начались долгие полярные сумерки. На западе, под самым горизонтом, в полнеба потухающая заря. Зажглись первые редкие звезды. И с запада тянет леденящий ветер.

На завтра — грандиозные планы: в 7 часов утра из Уэллена вылетает на Ванкарем АНТ-4. Он предполагает сделать два рейса из лагеря в Ванкарем и третий рейс — из лагеря в Уэллен. У нас с вечера назначено на аэродром 50 человек. Пассажиров предполагается отправить за день 23 человека. Наступила ночь. Частые, ярко вкрапленные в темноголубое небо, звезды. Над горизонтом ходит сполох.

*14 марта.* Погожий солнечный день. С утра мороз 38°. К полудню температура — 32°. Дрейфа нет. Отвезли на аэродром две нарты с багажом. Отправлен камин для второй палатки. Утром имели сообщение из Уэллена, что самолет вылетает в Ванкарем.

*15 марта.* Ветер ост-норд-ост. Температура — 26°. Облачно. Видимость средняя.

Объявлено, что вылетевший вчера из Уэллена в Ванкарем самолет по сие время не прибыл. Предполагается вынужденная посадка в районе мыса Сердце-Камень. Для поисков высланы собачьи нарты.

После обеда отправился с инженером Расс на лыжах. Пошли в северном направлении от лагеря. Милях в восьми обнаружили большое поле свежего льда размерами 400 на 800 метров. Толщина льда от 15 до 25 сантиметров. На поле есть уже разошедшиеся трещины. Переходим через легкое торошение. Дорога тяжелая: пересечена трудно проходимыми грядами свежих торосов, имеет много широких трещин.

Солнце село за высоким торосом. Начались сумерки. Мы стали чаще спотыкаться, чаще останавливаться, согревая



руки. Надели запасные фуфайки. Пересекаем последнюю грядку торосов. Попад на старую лыжницу, бойко подпираемся палками. Вот и наш лагерь: видны огоньки, искры из каминных труб. Подошли к своей хижине. Наши товарищи окликают нас через дверцы. Наклонившись, снимая лыжи и очищая лед и снег с одежды, ощущаем усталость и голод. В палатке тепло, светло. Адам Доминикович разогревает нам ужин. Спрашиваем о новостях прошедшего дня. Было сообщение начальника: из Москвы выехал летчик Болотов с новой машиной, обладающей минимальной посадочной скоростью (может сниматься с 20 метров); из Хабаровска — летом на Чуколку — идут три машины под управлением известных пилотов — Галышева, Водопьянова и Доронина; пароход „Смоленск“ пробился в Беринговом море к мысу Олюторскому и приступил к выгрузке пяти самолетов.

Сегодня уже тридцать суток, как мы вышли на лед.

*16 марта.* С утра ходил искать капканы. Рельеф льда за месяц стал неузнаваем: лед взломан, взъерошен, появилось много новых торосов.

Сегодня готовился к полету на берег М. С. Бабушкин, но мотор не развивал полного числа оборотов.

Пасмурно. Барометр падает. Наступает время весеннего равноденствия — неизбежна перемена погоды. К ночи ветер от вест-норд-веста усилился до семи баллов. Начались снежные шквалы. Появился дрейф. Напором ветра треплет полотнища палатки. В дикой пляске крутится снежная пурга.

На ночь зарядили камин углем.

*17 марта.* Ночь прошла спокойно. Камин давно потух. В палатке — собачий холод. Высунешь голову из-под малицы — мерзнет нос. Ноги ооченели.

Шуша возится у камелька. Встаем. Быстро одеваемся. За „окошками“ стужа, намело сугробы у нашего „крыльца“. Ветер и пурга продолжают с прежней силой. Температура — 30°.

В. В. Павлов, вылезая из палатки, сорвал примерзшие за ночь дверцы. Хором „обложили“ за такую неосторож-

ность. Несмотря на непогоду, вылезаем умываться. Расчищаем снег. Околачиваем палатку. Починяем дверцу. За ночь в крыше палатки пробило дыры. Подсунули в тех местах доски. Сегодня итти некуда, да и невозможно. В лагере как вымерло: все отсиживаются по палаткам.

Сходил к поварам на камбуз. Зашел к матросам.

Долго пили чай. За чаем затеяли горячий разговор о блинах. Расс обстоятельно докладывал, как ленинградские хозяйки выпекают блины. Но северян было больше, и они „доказали“, что архангельские блины вкуснее. Вспомнили и о вкусных ватрушках.

За день не раз пришлось отрывать снег от дверей палатки.

С аэродрома сведений не имеем. Идти туда сегодня невозможно. Из радиопалатки сообщили, что самолет еще не обнаружен, но есть сведения, что 14 марта чукчи видели самолет над Колючинской губой. С Ванкарем связи нет: на берегу тоже пурга. К полночи прояснило. Появились звезды. Народился месяц.

*18 марта* За ночь ветер ослаб. Солнечная морозная погода. Дрейф на ост-зюйд-ост продолжается. Дрейфует до четверти мили в час.

С утра иду с тов. Бабушкиным на аэродром. Туда же увезены нарты с топливом и провизией. Недавно на аэродром переселились еще три товарища: матрос Дурасов, кочегар Громов и тов. Буйко. Это — на случай оттаскивания самолетов. При нас на аэродроме появилось две трещины.

Стало известно, что самолет АНТ-4 по пути в Ванкарем имел вынужденную посадку в Колючинской губе из-за порчи левого мотора. Летный состав невредим — пришли в Ванкарем. Повреждено при посадке шасси, у мотора лопнул коленчатый вал и разбиты рамы.

23 часа. Ночь тихая. Звездно. Светит остроконечный народившийся месяц. Снег скрипуч. Лагерь — как уснувшая в сугробах деревушка. На севере, на гряде тороса, как на крутом берегу замерзшей реки, в слабых бликах северного сияния высится наблюдательная вышка. Кругом нашей



льдины тесным кольцом стоят торосы и торчащие ропаки, увеличившиеся застругами свеженаметенного снега.

*19 марта.* Тихая солнечная погода. Мороз 32°.

С утра со штурманом В. В. Павловым ходили на лыжах в восточном направлении на поиски новых гладких полей. Обошли около 20 километров. Подходящего ничего не обнаружили. Ночью на аэродроме, на месте вчерашних трещин, происходило торошение. Весь сегодняшний день производились работы по выравниванию старого аэродрома.

Сегодня была выдача муки. К вечернему чаю штурман М. Г. Марков нажарил блинов. Вечером в бараке Отто Юльевич читает лекции по диалектическому материализму.

*20 марта.* Погода без существенных перемен.

С утра был со сменой на аэродроме. Работы по расчистке аэродрома производятся усиленным темпом. Работаем посменно с 9 до 16 часов.

После обеда оставался в лагере. Вдвоем с Шушой вскрыли в палатке настил, выравнивали подтаявший снег, переставили камелек.

Вечером все ходили на диамат.

К ночи ветер отошел к осту. Стало пасмурно. Дрейфа нет.

*21 марта.* Температура—28°. Слабый остовый ветер. Солнечно. Наблюдается слабый вест-норд-вестовый дрейф. Барометр поднимается.

До обеда работал на аэродроме. После полудня на дороге к аэродрому разошлась трещина до 35 метров шириной. Таскали шлюпку для переправы работавших людей.

Сегодня аэродром снова готов для приема самолетов, но он доживает последние недели: завтра приступим к расчистке нового, запасного аэродрома.

Вечером получено известие, что ледокол „Красин“, закончив ремонт в Ленинграде, встал под погрузку угля. На днях „Красин“ выходит в море. Его направляют к нам через Панаму. По нашим расчетам он должен быть в Беринговом море в первой половине мая.

Самолеты, выгруженные с парохода „Смоленск“, уже миновали Наварин. На побережье—плохая погода. Она очень задерживает продвижение самолетов.

Вспоминали последние дни жизни на „Челюскине“. Вечером Кренкель сообщил о слышанном им в передаче на Уэллен тексте телеграммы моей жены.

*22 марта.* Температура—28°. Слабый норд-ост. Последние дни около полудня температура поднимается на четыре—пять градусов (на солнце), — кажется совсем тепло.

Работы попрежнему производятся по подчистке аэродрома. Сегодня сделал в дверцах палатки пропил, поставил негатив. Днем стало совсем светло. Можно писать и читать в луче света. Но днем в палатке сидеть не приходится.

*23 марта.* Прекрасная солнечная штилевая погода. Температура—26°.

С капитаном, тов. Бобровым и Бабушкиным, забрав сигнальные флаги, с утра отправились разметать место для второго, запасного аэродрома, к расчистке которого завтра приступаем.

Вечером узнали, что самолеты успешно продвигаются: два Р-5 сегодня на мысе Наварине, три—в Анадыре; летчики Водопьянов, Галышев и Доронин—в Нагаеве. Получена коллективная приветственная телеграмма от родственников из Москвы и Ленинграда.

Ночью был слышен сильный шум торошения льда в стороне аэродрома.

Весь вечер сидел с нами Владимир Иванович.

*24 марта.* Погода переменная. Весь день метет. Свежий ост-норд-ост. Температура—15°. Барометр понижается. Дрейфует на норд-вест по одной миле в час.

В 8 часов вышел с бригадой для расчистки нового аэродрома, названного „ближним“. За ночь на пути образовались новые торосы, — щель сжало и сторосило.

Вернулся в лагерь в третьем часу дня. Очень устал. Съел обед и лег отдыхать. Шуша и Михаил Гаврилович пекут на две руки ржаные блины. В палатке чад.

Вечером сообщал начальник, что самолеты Р-5 силят из-за пурги в Анадыре. Лететь намореваются прямо через Анадырский хребет на Ванкарем. Группа Водопьянова пережидает погоду в Нагаеве. Из Нома, с Аляски, просили мыс Северный и Уэллен ежедневно сообщать о состоянии погоды.



Вчера вышел в море из Ленинграда ледокол „Красин“.  
*23 марта.* Третий день стоит теплая погода. Пасмурно. Временами идет снег. Сегодня с 10 часов оттепель. Температура  $0,8^{\circ}$  выше нуля. Наблюдается дрейф. За двое суток отнесло на 17 миль к норд-весту.

В Уэллене под берегом наблюдается чистая вода. Лагерь находится на  $68^{\circ}25'$  северной широты и на  $174^{\circ}55'$  восточной долготы.

Работы по подчистке аэродрома временно прекращены из-за ветра. Главные работы на аэродроме закончены, остается только частичная подчистка его. Снег тает. В палатках стало тепло; держим открытыми дверцы.

По побережью — погода лётная. Машины подтягиваются к бухте Провидения. Два американских самолета выжидают погоды, чтобы переносить из Фербенкса в Ном и затем, через Берингов пролив, на Чукотку.

К полночи ветер затих. Прояснило. Холодает.

*29 марта.* Пасмурно. Ветер норд-норд-ост. Температура  $-9^{\circ}$ . Дрейфует на восток со скоростью четверти мили в час.

С утра с бригадой отправился для работ на старый аэродром. У палатки заметил свежие медвежьи следы. Вскоре увидели на конце аэродрома трех медведей. Захватив одну винтовку, с тт. Погосовым и Гуревичем побежали с подветренной стороны наперерез медведям. Спрятались за ропакком. Когда звери подошли ближе, застрелили двух, третий ушел. Убитыми оказалась самка и годовалый медвежонок. Сняли шкуры, свезли в лагерь туши для общего стола.

В желудках медведей нашли кусок красного флаг-дуга, кусок трикотажных кальсон и окурки.

В Уэллене идет снег — погода нелётная. О трех самолетах группы тов. Каманина сведений нет. Три самолета группы Водопьянова прибыли в Каменское.

*30 марта.* Семь часов. Ветер норд-ост 7 баллов. Температура  $-8^{\circ}$ . Поземка. Дрейфует на зюйд-вест со скоростью четверти мили в час. Барометр падает.

Из-за неблагоприятной погоды работы на аэродроме не производились. В лагере пилили дрова. После полудня ходил с капитаном на аэродром. К нашему общему неудо-

вольствию на вновь расчищенном аэродроме образовались трещины. В лагере майна вновь разошлась. Выловили бочку бензина и всплывший мешок белой муки. На побережье пасмурно — идет снег. Погода за последнее время стала меняться — признаки наступающей весны. Это нас не радует. Ранняя весна причинит нам много огорчений и неприятностей. Хочется думать, что погода вновь установится. Для нас это необходимо. Неделя ясной погоды, и долгожданные самолеты будут в лагере.

В 3 часа дня получено сообщение из Уэллена о наблюдавшемся пролете неизвестного самолета. Предполагаем, что это американская машина. О наших самолетах известий нет.

Ужина не готовили: роздана свежая медвежатина. Закусывали бифштексами, приготовленными из медвежатины „новым поваром“ — С. В. Гудиным, и блинами, испеченными М. Г. Марковым.

Живем хорошо — все здоровы. Настроение бодрое.

*31 марта.* Весь день — слабый норд-ост. Тепло. Температура 0,5 ниже нуля. Дрейфа нет.

С утра работаем на аэродроме. Расчищаем заторошенную трещину. Сбиваем ропаки, отвозим в сторону заравниваем, срываем и трамбуем снежные заструги. Работа очень утомительная.

Бабушкин с Валавиным собираются делать пробные полеты. Три раза пытались оторваться, но мотор в нужный момент не развивает полного количества оборотов. Неутомимый бортмеханик Георгий Степанович снова и снова ползает по снегу, лежит на спине под самолетом.

Наша амфибия Ш-2 много претерпела невзгод. Не раз ее латали, чинили своими средствами, что было под рукой..

Выложили из гондолы часть „хозяйства“, слили из баков часть бензина, и в час дня облегченный самолет оторвался, наконец, ото льда. Сделав несколько кругов, наша маленькая стрекоза грациозно опустилась на аэродром. Второй полет тов. Бабушкин сделал над лагерем с Отто Юльевичем и держался в воздухе 10-15 минут. Этим день наш и закончился.



К вечеру прояснило. Воздух прозрачен. Чувствуем приближение весны. Солнце крепко прогревает. Дорожки в лагере почернели. На лицах людей появился загар. Одежда наша, в контраст белизне снега, стала неприятно грязной, лоснящейся.

В 7 часов вечера получены новости из Ванкарема: тов. Ушаков, летчик Леваневский и бортмеханик сегодня пришли в Ванкарем. Вчера они вылетели с Аляски (из гор. Нома) на американской машине системы „Флистер“ (восьмиместный). В пути попали в неблагоприятную погоду. Машина, обледенев, огяжелела, пошла на снижение. Сели в 30 километрах от Ванкарема. При посадке снесено шасси, смят пропеллер,—вообще машина сильно пострадала. Леваневский легко ранен, остальные невредимы. О других самолетах сведений нет. Правительством принимаются меры к поискам их.

*2 апреля.* Вчера было пасмурно. Шел снег. На берегу погода тоже нелетная. Сегодня к десяти часам прояснило, выглянуло солнце. Температура 15° холода.

В Ванкареме видимость средняя, но она улучшается. В Уэллене — метель.

Продолжаем работать на аэродроме. С утра Бабушкин с Валавиным готовятся к полету из лагеря в Ванкарем. Прогревают, пробуют мотор. В 11 часов наш самолет поднялся с аэродрома. Сделав в воздухе круг, забрав высоту, весело гудела пропеллером в морозном воздухе наша маленькая стрекоза, оставляя за собой тонкую струйку газа.

Мы с напряженным вниманием следили за удаляющимся самолетом, прислушиваясь к затихающему ритмическому шуму мотора. Через 10 минут машина скрылась из вида. Прошло полтора часа, и наши смелые аргонавты слали нам привет по радио с берега.

*5 апреля.* Третьи сутки стоит штормовая погода. Ветер норд-вест силою в шесть-семь баллов. Метет. Температура — 21°. Барометр падает. За ночь на ближнем аэродроме (по диагонали) лопнул лед. Трещину развело, сторосило. Выжало двухметровый лед. Придется, прибавляя ширины аэродрома, снова скалывать и отвозить десятки тонн

старого льда. Кроме того, посредине льдины разошлась трещина до фута шириной. С берега запрошены по радио минимальные размеры аэродрома. Сообщено, что необходимые размеры площадки должны быть 450 × 100 метров.

На побережьи погода крайне неблагоприятная.

Вчера прорвались в Уэллен два самолета Р-5 с летчиками Каманиным и Молоковым. Третий Р-5 с летчиком Пивенштейном остался в пути из-за недостатка бензина. Два остальных Р-5 повреждены и остались в районе Анадыря. Пилоты Каманин и Молоков для сокращения пути пытались дважды лететь из Анадыря на Ванкарем через неисследованный Анадырский хребет, но на пути встречали снег и возвращались обратно.

К вечеру барометр стал подниматься. Помощь близка, но берет забота за целость наших непостоянных аэродромов. Дрейфа вторые сутки не замечается.

6 апреля. Опять пасмурно. Ветер продолжается. Температура — 17°. Но барометр повышается. Напряженно ждем изменения.

Наступило время, когда наше пребывание на льду зависит от улучшения погоды.

Из Петропавловска на-днях выходит вторая гарантийная спасательная экспедиция под начальством Красинского. Ледокол „Красин“ 4 апреля прошел Азорские острова.

Мы восхищены мерами нашего правительства. Какой грандиозный размах, какие средства брошены на спасение челюскинцев! Это возможно только в стране Советов.

К вечеру ветер затихает. На западе солнце село в светлую полосу. Наступила тихая ночь. Проглянули звезды. Солнце красное с вечера — моряку бояться нечего. Надеемся назавтра на хорошую погоду. Сегодня на берегу летной погоды не было.

7 апреля. Памятный день!

В 7 часов облачно. Видимость незначительная. К полудню улучшилось. Температура около — 15°. На берегу погода летная. В Уэллене готовятся два Р-5 к полету. В 10 часов пилот Слепнев прибыл в Ванкарем. Собирается лететь в лагерь. Пассажиры готовы. Отправлены на аэродром.



В 12 часов 15 минут над лагерем появился сигаробразный металлический моноплан. Красиво раскрашенная машина имела в воздухе вид испанской стрекозы с широко расставленными лапками. Это был Слепнев на американском „Флистере“. Добротнo бунчал мотор.

Сделав красивый круг над лагерем, машина пошла на снижение к аэродрому. Долго пролетав бреющим полетом над самыми ропаками, машина, к общему изумлению, плюхнулась на середине аэродрома. Добежав до границы площадки, она запрыгала по ропакам. Наконец, перевалившись через третий по счету торос, остановилась, свалившись на левое крыло.

В душе негодую на неудачную посадку, бросились мы к самолету. Металлическая стрекоза стояла, уткнувшись лыжами в лед, неестественно расставив свои лапки. Из кабины выходит Георгий Александрович Ушаков, приветствуя Шмидта. Тов. Слепнев высаживал, вытаскивая за ошейники, привезенных нам гостей — упряжку чукотских собак.

Пилот не хвалил своего самолета: комфортабельная машина мало пригодна для ледяных аэродромов. Обладая большой скоростью при посадке она требует обширных гладких площадок. Но что же делать?.. Более пригодной машины для настоящих условий у наших соседей не нашлось.

Повреждения машины оказались незначительными: смята градуса на три верхняя часть хвостового оперения, сорван бугель у рулей глубины и сорвана с болтов лента, удерживающая правую лыжу в вертикальном положении. К 15 часам основные повреждения силами нашей машинной команды были исправлены, машина выправлена и вытащена на площадку.

В это время на сигнальной вышке был поднят сигнал о вылете из Ванкарема двух Р-5. Вскоре одна за другой появились над аэродромом две машины. Первая дважды снижалась, изучая площадку, и, снова давая газ, взмывала в воздух. На третий раз машина села. Села вслед за ней и вторая. Мы наперебой приветствовали наших скромных улыбающихся героев. Это были: командир звена Н. П. Каманин, пилот В. С. Молоков и аэронавигатор М. П. Шелыганов.

В 17 часов, взяв из лагеря пять пассажиров, обе машины снялись и через 1 час 15 минут благополучно прибыли в Ванкарем.

Из-за позднего времени Слепнев и Ушаков остались с машиной в лагере на ночь. Возбужденные, счастливые, не чувствуя усталости, вернулись мы в сумерках в лагерь. Обитатели лагеря в сравнение с гостями кажутся обветренными, заросшими бородами, засаленными, сжившимися с окружающей обстановкой. Все идут, как домой, к своим гостеприимным хибаркам.

8 апреля. Норд-остовый ветер 5-6 баллов. Пасмурно. Низкие облака. Температура —18°. Барометр падает. К полудню стало яснее. Показалось солнце.

Из Ванкарема вылетел к нам один из самолетов. Прогнали на аэродром. Зажжен дымовой сигнал.

Около часа дня в палатке почувствовали три сильных толчка. Выскочили. Начало сильно торосить старую трещину. Минут за десять до сжатия на трещине намяло метра в три ледяной вал. Камбуз, стоящий на краю трещины, разворотило. Во время разрушения вытащили водогрелку, котел, разобрали кирпичи и вытащили часть досок. Откатали от трещины оставшиеся бочки с керосином, убрали шлюпочные весла, тали, концы и часть другого инвентаря.

Самолет (через 2½ часа), не обнаружив лагеря, вернулся обратно. Старый аэродром окончательно разломан. Трещины широко разошлись, появились новые. Самолет Слепнева из-за бокового ветра не вылетел, оставлен на вторую ночь. На аэродроме ночует пятнадцать человек на случай оттаскивания самолета от торосящегося льда. Наши площадки с каждым часом ломает; создается меньше возможностей на приемку машин. Но мы боремся, работаем, не покладая рук. Теперь немного бы хорошей погоды, не было бы оттепелей...

Ужина не варили.

Первый раз показалось в палатке убого, неудобно. Почувствовал, что третий месяц без бани.

Ночь. Ветер усиливается. Барометр все падает. Сегодня заболел Отто Юльевич. У него повышенная температура.



9 апреля. Ночью (45 минут первого) вахтенный матрос предупредил о начавшейся в лагере подвижке льда. Я быстро поднялся, предупредил товарищей. Вслед за этим под палаткой почувствовали сильные, небывалые толчки.

Наскоро одеваемся.

Открываю дверцы — под нами лед трескается, правый бок палатки подымается, камелек накренился.

Слышен совсем близко треск, грохот ломающегося льда. Вчетвером выскакиваем наружу.

Шушу оставил собрать инструменты и вещи и приказал быть наготове вынести их.

Лагерь разделяла высокая стена наступающего льда. Была ночь. Мощный гул льда заглушал наши голоса. На нашей стороне было десять жилых палаток, продовольственный и вещевой склады, радиостанция и склад горючего. На северной стороне — за торосом — были барак, катера, шлюпка, часть горючего и лесоматериалы. Первым делом отвел место за лагерьем на прочной льдине — на случай переноски продовольственного склада. Подтащили ледянку-шлюпку к радиопалатке для укладки радиоимущества.

Первая бригада приступила к перекатке бочек с горючим, к разборке остатков кухни. Вторая готовила для переноски продовольственный склад, разгружала радиоантенну, выносила радиоимущество.

Со мной работали, руководя авралом, штурманы В. В. Павлов и М. Г. Марков.

Позднее перебрался с частью людей через торос — на помощь капитану, работавшему с тринадцатью товарищами. Здесь отступать было некуда: с одной стороны стена наступающего льда, с другой — открытая майна. Трещины расходились. Между полуразрушенным бараксом и торосом зажат был катер, который завалило льдом. Второй катер трещал, прижатый к торосу. Горели раздавленные ящики со спичками. Удалось откатить от горящих ящиков бочки с керосином, оттащить более легкую шлюпку-четверку, вытащить часть весел.

В 1 час 30 минут сжатие и торошение льда прекратились. Общими усилиями принялись спасать один из кате-

ров. Разобрали, при помощи пешней и лопат, часть тороса и освободили катер, вытащив его на нетронутый пока лед. Работу закончили в 5 часов. Ночь прошла в работе, почти без сна.

В 7 часов пошел с бригадой к самолету, чтобы расчистить дорогу для перевозки его на ближний аэродром. Ночью на аэродроме было беспокойно, были толчки, торосение. Самолет пришлось переставлять. Ветер не стихал. Сильно метет.

Часть дороги между аэродромами взломало и заторошило. Трещина, отделяющая аэродром от дороги, широко разошлась и грозила с минуты на минуту отрезать наше отступление. Медлить было нельзя. Впряглись и потащили машину через перемычку. За гладким полем путь нам преградил взломанный, временами торосящийся лед. Необходимо было выровнять дорогу,—завалить широкий съем ломким льдом,—и быстро перетаскать машину. Но нам это было не под силу (было 25 человек). Пришлось дожидаться из лагеря подкрепления. Тем временем, т.е. до прихода подкрепления, разбирали хвостовое оперение, которое при перетаскивании задевало о выступающий лед. После полудня из лагеря подошли еще бригады, и при помощи 45 человек самолет был благополучно перевезен на ближний, пока еще целый, аэродром.

За время нашего отступления в лагере была новая подвижка льда. Поврежденный катер новым торосением раздавило и завалило, опрокинув на крышу разрушенного барака. Под руководством капитана мотор катера был снят и спасен. Остатки лесоматериалов с барака также снесены. Так кончился злополучный день 9 апреля. Это был один из труднейших дней нашего пребывания на дрейфующем льду.

*10 апреля.* Затихло. Ветер — норд в 4 балла. Ясная солнечная погода. В лагере с утра оживление.

Началась интенсивная эвакуация лагеря. Люди суетятся. Собирают вещи. Боцман Загорский заделался каюром: отвозит на аэродром на собаках багаж. С утра подчистили дорогу. Работы на аэродроме не оставляем. Усиленно



расчищаем третью площадку. На ближний аэродром перевезена и устроена со старого аэродрома палатка. Сегодня улетели Слепнев и Ушаков. Каманин и Молоков сделали четыре рейса в лагерь. Вывезено двадцать два человека. Здоровье Отто Юльевича ухудшилось.

*11 апреля.* Ясный погожий день. Легкий норд-ост. Мороз 29°.

С утра начались полеты. С Ванкарем непрерывная радиосвязь. Сообщается о вылете к нам самолетов. Через сорок минут зажигаем дымовой сигнал. Сигнализируем с вышки на аэродром. На аэродроме ведает посадкой на самолеты помощник начальника И. А. Копусов. Принимают машины Погосов и Гуревич.

С последней машиной (около 17 часов) отправили с Каманиным на Ванкарем больного Отто Юльевича. Заместителем начальника в лагере, по распоряжению правительства, остался А. Н. Бобров.

Сегодня вывезено из лагеря двумя машинами тридцать четыре человека. Завтра предполагается эвакуацию закончить. Лагерь заметно опустел. Нас осталось в палатке на ночь четверо: Владимир Иванович и три штурмана.

С вечера упаковали штурманские инструменты, судовые документы и собираем свои вещи. Ночуем последнюю ночь. Половина палаток уже необитаема. На льду валяются брошенные чемоданы, старое платье и много других, необходимых в обыденном обиходе, вещей.

*12 апреля.* Встаем в 5 часов. С 4 часов в Ванкареме готовят к полету машины. Ясная солнечная погода. Слабый норд-остовый ветер. Температура — 15°.

Сегодня вступают в строй две вновь прибывшие машины: Доронин, прилетевший вчера вечером из Анадыря на Юнкерсе, и Водопьянов из Р-5, севший на мысе Северном. С утра на берегу туман.

В 9 часов первым пришел в лагерь Каманин. Вслед за ним сел на Юнкерсе Доронин. Первые машины взяли по три человека. Сниматься сегодня тяжелее из-за безветрия. Юнкерс при взлете повредил себе шасси. Остался для ремонта. Третьей машиной прилетел Водопьянов.

Около полудня из Ванкарема на Аляску (в гор. Ном) вылетел Слепнев с начальником экспедиции и Ушаковым.

Не летает Молоков: неисправен мотор. В 16 часов прощаюсь с капитаном и оставшимися товарищами, иду на аэродром. С высокого ропака смотрю в последний раз на лагерь. Странное охватило чувство: какая-то тоска по обжитому месту. Вот проторенная дорожка в высоких торах, политая нашим потом.

В 17 часов пришла моя очередь. Сел пятым в машину к Каманину. Вещей положить было некуда. Все мое добро осталось на льду. Обещали положить в следующую машину.

На берегу нам — троем штурманам — отвели место в чукотской яранге.

За день сделано шесть полетов. Вывезено двадцать два человека. В лагере осталось шесть человек.

*13 апреля.* Проснулся рано. Было нестерпимо душно и жарко. Отыскивал одежду, пытался осветиться, но спички потухали от спертго воздуха. Одевшись ошупью, вылез. Было 4 часа утра. Направился на аэродром, где готовили машины. Погода штилевая. Мороз 28°.

В 7 часов вылетел Водопьянов и в 9 часов вернулся, не найдя лагеря. В 13 часов к лагерю пошли все три машины одновременно. С Каманиным, в головной машине, шел летнаб Шелыганов.

Около 15 часов самолеты один за другим вернулись.

Лагерь Шмидта был ликвидирован: последние шесть человек были вывезены. Не были забыты и восемь собак. Привезены личные вещи, часть ценных продуктов и снабжения.

---



## СОДЕРЖАНИЕ

От издательства . . . . .	5
В. И. Воронин — Рейс «Челюскина» . . . . .	7
А. Е. Миронов — Челюскинцы-северяне . . . . .	20
В. М. Синцов — Один день . . . . .	24
А. Е. Миронов — Самолеты . . . . .	29
С. Ф. Фетин — Изобретатели . . . . .	41
В. Л. Паршинский — Без паники . . . . .	44
Я. В. Сергеев — В парашютной бочке . . . . .	46
Г. С. Баранов — «Дворец матросов» . . . . .	48
Г. И. Дурасов — «Отчаиваться было некогда» . . . . .	51
Г. П. Ермилов — «Заблудились» . . . . .	54
А. Д. Шуша — Жили как следует . . . . .	57
Н. С. Бутаков — Из Ванкарема в Уэллен . . . . .	60
С. В. Гудин — Два месяца на льдине . . . . .	63

Ред. *Н. П. Котов*. Техред. *А. А. Веселовская*. Корр. *А. И. Смоленцева*.  
Обложка *В. С. Перова*.

Сдано в набор 21 ноября 1934 г. Подписано к печати 15 декабря 1934 г.  
Формат 62×75/16. Тираж 10 000. Бум. л. 3<sup>1</sup>/<sub>8</sub>. П. л. 6,25. Уч.-авт. л. 4,9.  
Зн. в б. л. 132 288. Инд. X-16. Изд. № 592. Севкрайлит № 2040.

Тип. «Северный Печатник», Вологда, ул. К. Маркса, 70. Заказ № 3004.





1953

1 р. 25 к.

№ 767

