





ВЕРНЫЕ СЫНЫ НАШЕЙ РОДИНЫ

ПАРТИЗДАТ ЦК ВКП(б) 1937

МОЛТИРИНДНОР НАС 12.12.20 1947

**НЕТ ТАКИХ КРЕПОСТЕЙ, КОТОРЫХ БОЛЬШЕВИКИ
НЕ МОГЛИ БЫ ВЗЯТЬ**

И. СТАЛИН



И. СТАЛИН

○

100

37-10
2530

ВЕРНЫЕ СЫНЫ НАШЕЙ РОДИНЫ



ПАРТИЗДАТ ЦК ВКП (б) • 1937

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИВЕТ ОТВАЖНЫМ ЗАВОЕВАТЕЛЯМ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА!

НАЧАЛЬНИКУ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС
ТОВАРИЩУ О. Ю. ШМИДТУ

КОМАНДИРУ ЛЕТНОГО ОТРЯДА
ТОВАРИЩУ М. В. ВОДОПЬЯНОВУ

ВСЕМ УЧАСТНИКАМ ЭКСПЕДИЦИИ
НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи—завоевания Северного полюса.

Эта победа советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза.

Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!

И. СТАЛИН
В. МОЛОТОВ
К. ВОРОШИЛОВ
Л. КАГАНОВИЧ
М. КАЛИНИН
В. ЧУБАРЬ
А. МИКОЯН

А. АНДРЕЕВ
С. КОСИОР
А. ЖДАНОВ
Н. ЕЖОВ
М. РУХИМОВИЧ
В. МЕЖЛАУК

НА ПЯТИ САМОЛЕТАХ

Н Северному полюсу вылетела экспедиция в составе четырех тяжелых самолетов и одного разведывательного.

Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, заместитель начальника экспедиции М. И. Шевелев, парторг экспедиции А. А. Догмаров.

Командир летного отряда экспедиции и командир флагманского самолета Герой Советского Союза М. В. Водопьянов.

Командиры самолетов первые пилоты: Герой Советского Союза В. С. Молоков, А. Д. Алексеев, И. П. Мазурук, П. Г. Головин, Л. Г. Крузе.

Вторые пилоты: М. С. Бабушкин, Г. К. Орлов, Я. Д. Мошковский, М. И. Козлов.

Первые бортмеханики: Ф. И. Бассейн, В. Л. Ивашина, К. Н. Сугробов, Д. П. Шекуров, Н. Л. Кекушев.

Вторые бортмеханики: К. И. Морозов, П. П. Петения, С. К. Фрутецкий, В. Н. Гутовский, В. Г. Гинкин, И. Д. Шмандин, Д. А. Тимофеев, В. Д. Терентьев, Ян Брезин.

Штурманы экспедиции: флагштурман И. Т. Спирин, штурманы А. А. Рителянд, Н. М. Жуков, В. И. Аккуратов, А. С. Волков.

Радисты экспедиции: С. А. Иванов, Н. Н. Стромиллов.

Участники зимовки дрейфующей станции «Северный полюс»: начальник зимовки И. Д. Папанин, радист Э. Т. Кренкель, гидробиолог П. П. Ширшов, магнитолог-астроном Е. К. Федоров.

В состав экспедиции также входят: синоптик Б. Л. Дзержевский, радиоинженер Е. Г. Радоминов, представитель завода «Метрон» И. Г. Кистанов, специальный корреспондент «Правды» Л. К. Бронтман, специальный корреспондент «Известий» Э. С. Виленский, кинооператор М. А. Трояновский.



ВЕРНЫЕ СЫНЫ НАШЕЙ РОДИНЫ

Беспримерный в истории человечества штурм Северного полюса с воздуха закончился полной победой большевистских пилотов. Северный полюс взят и завоеван. На его некогда неприступных льдах гордо отпечатаны следы советских самолетов. На полюсе водружен флаг Союза советских социалистических республик. Под сенью этого флага четверо бесстрашных сынов нашего народа начали свою легендарную зимовку на дрейфующей льдине. Выполнив задание партии и правительства, смелые пилоты вернулись на остров Рудольфа.

Семнадцать дней продолжалась эта героическая воздушная эпопея. Семнадцать дней мысли людей нашей страны были прикованы к далекой дрейфующей льдине. Страна просыпалась с вопросом: «Что на полюсе?», и засыпала, предварительно прочитав последние сводки с Севера.

Еще недавно многим серьезным исследователям Севера казалась если не невозможной, то крайне рискованной посадка тяжелых самолетов на льдины Полярного бассейна. Они утверждали, что поломка машины неминуема. Но советские пилоты опровергли и это. Они совершили посадки в различных районах полюса, в разных условиях и не на готовые аэродромы, а на случайно выбранные с воздуха льдины.

И тяжелые корабли, построенные на советских заводах, выдержали трудное испытание. Ни одной аварии, ни одной поломки не произошло за все время воздушной полярной эпопеи. Самолеты садились, поднимались в воздух, перелетали с льдины на льдину,—словно дело происходило не на Северном полюсе, а в оборудованном авиационном порту.

Никакие трудности, никакие преграды не могли помешать этим беззаветно преданным партии и родине людям выполнить свой долг.

В чем сила этих замечательных людей? В чем секрет успеха этой, нигде и никогда не мыслимой экспедиции?

Большевики победили полюс, и эта победа далась потому, что дрались за полюс люди, воспитанные большевистской партией, потому, что самолеты вели люди, беззаветно преданные партии и родине, потому, что вдохновляли завоевателей полюса высокие идеи партии Ленина—Сталина, потому, что поддерживала их и согревала сталинская забота, забота и любовь всей страны.

«Товарищи!—говорил на партийном собрании экспедиции в Нарьян-Маре О. Ю. Шмидт.—Большинство членов экспедиции—коммунисты, сочувствующие и комсомолы. Организующая роль коммунистов в полярных походах и в особенности в экспедициях, подобных нашей, исключительно велика. От поведения коммунистов зависит успех всей операции.

Мало вероятия,—говорил он дальше,—чтобы наш коллектив, как целое, дрогнул. Но трудность заключается именно в том, что один из кораблей может отстать, совершить вынужденную посадку или, наконец, экспедиция просто разобьется на самостоятельные группы. И вот тогда-то роль коммунистов возрастет во много раз».

Экспедиция разбивалась на самостоятельные группы, отдельные самолеты оказывались в одиночестве среди ледяных просторов, трудные дни выпадали на долю участников экспедиции, но всегда были в авангарде коммунисты, вели за собой людей, вдохновляли их именем партии, именем Сталина на новые и новые подвиги.

Шмидт, Молоков, Водопьянов, Бабушкин, Мазурук, Паланин, Спирин, все восемнадцать большевиков экспедиции показали, что недаром воспитала и выпестовала их партия Ленина—Сталина, закалила в борьбе со всеми и всякими врагами.

Вот в чем сила этих замечательных людей, вот в чем секрет их успеха. Эту силу большевизма каждодневно являет наша великая страна. Победоносно идет она вперед, сокрушая на своем пути все и всякие преграды. Никакие враги, никакие японо-немецко-троцкистско-бухаринские шпионы, диверсанты, изменники не могут остановить это величественное шествие страны победившего социализма. Страна раздавит гадин на своем пути!

Воздушная эпопея кончилась. Самолеты возвращаются на Большую Землю. На дрейфующей льдине, где вчера еще было шумно илюдно, остались теперь у флага нашей родины только четыре человека: большевик Иван Паланин, кандидат партии Эрнст Кренкель, комсомолец Евгений Федоров и непартийный большевик Петр Ширшов. Начинается новая, еще более героическая эпопея—дрейф на маленькой, одинокой, плывущей по воле неведомых еще течений льдине.

Нет сомнения, и эта эпопея закончится так же славно и победно, как первая. Поручкой тому—люди, оставшиеся на льдине.

Эта четверка—той же большевистской школы. Воспитанные партией Ленина—Сталина, Ленинским комсомолом, Советской страной, они обладают теми качествами, которые делают людей героями: большевистским мужеством, железной дисциплинированностью, несгибаемой волей, страстной нетерпимостью к врагам партии и народа и беззаветной преданностью партии, родине, Сталину.

Таковы люди, на которых возложила родина историческую миссию—первыми в истории человечества проникнуть в тайны далекого Полярного бассейна. Можно ли сомневаться, что такие люди с честью выполняют эту миссию!

«Когда улетят корабли, мы не почувствуем себя одинокими,—радирировал в «Правду» И. Д. Папанин с полюса,—мы знаем, что за работой дрейфующей станции будет следить вся наша великая страна».

В сознании этой волнующей близости родины спокойно и уверенно начала свою работу во льдах четверка отважных сынов нашей страны. Начала свою работу и самая северная в мире партийная организация большевиков—партийно-комсомольская группа на дрейфующей льдине, созданная по уставу нашей партии.

Парторгом этой группы является Иван Папанин.

«Я намерен организовать,—радирировал он,—систематические занятия политкружка, чтобы изучать решения пленума ЦК ВКП(б) и все текущие решения партии и правительства, о которых мы будем узнавать по радио».

Мы знаем, что и на дрейфующей льдине верные сыны партии Ленина—Сталина покажут себя большевиками. Мы знаем, что с честью пронесут они флаг нашей родины всюду, куда бы ни забросила льдину игра стихий. Мы спокойны за них. Мы будем следить за ними заботливым, любящим взглядом.

Снова и снова желаем мы славной четверке счастливой зимовки, бодрости и здоровья.



Начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт

ТО АКАДЕМИК, ТО ГЕРОЙ,
ТО МОРЕПЛАВАТЕЛЬ, ТО ПЛОТНИК...

На заседании Академии наук СССР торжественно сообщают, что действительный член Академии Отто Юльевич Шмидт в настоящее время находится на Северном полюсе в научной командировке. Безусые ребята играют в бородатого Шмидта, как в Чапаева. Моряки зовут его «ледовым адмиралом». Если верно, что моряку свойственно суеверие, то у наших полярных моряков есть только одна «суеверная примета»: раз Шмидт на капитанском мостике, — удача будет! Зимовщики обращаются к нему по форме: «товарищ начальник», а между собой называют его «наш друг». Челюскинцы звали его нежно и почтительно: «наш старик». И даже плотником случалось быть Шмидту: в экспедиции всякое бывает!

Но чаще всего знаем мы неутомимого Отто Юльевича в особой роли. Вдруг в размеренный и напряженный ритм страны, откуда-то из невообразимых северных просторов, из царства льдов и белого безмолвия, врывается короткое, характерное постукивание: точка—тире, точка—тире. Страна прислушивается. Затаив дыхание, ловим мы эти то гаснущие, то вспыхивающие с новой силой звуки.

Это начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт рапортует партии и правительству об очередной замечательной победе.

Начальник экспедиции! Попробуйте представить себе мысленно Отто Юльевича одного. Мы пробовали—не выходит. Из-за его плеча все время высовываются веселые, улыбающиеся, мужественные лица его сподвижников. Летчики, моряки, зимовщики, ученые. Вот смелые, дерзкие глаза Водопьянова. Вот хитрое, озабоченное лицо Папанина. Вот ясная, спокойная улыбка Молокова. Они окружают начальника экспедиции, как дети—отца, тесной, дружной семьей. Их нельзя оторвать друг от друга. Это—коллектив, советская экспедиция.

Начальник легендарных экспедиций! Как стал им этот человек с большой бородой, автор «Абстрактной теории групп», математик, окруженный миром отвлеченных чисел, человек, созданный для тиши кабинета? Но он был сыном необычайной страны и небывалой в истории партии. Он принадлежал к партии, перестраивающей мир, к племени людей беспокойных и вдохновенных, дерзающих и побеждающих, к поколению победителей, творцов и работников. Он не успел даже создать себе «тишь кабинета». В кабинет ворвался ветер революции и увлек ученого за собой. Математик стал большевиком, и это определило его судьбу.

Как большевик погрузился он в советскую, созидательную работу. Он был членом коллегий Наркомпрода и Наркомпроса.

Как большевик вернулся он затем в науку. Как большевик взглянул по-новому на географическую карту. Слишком много белых пятен было на ней. Захотелось не только дерзнуть и проникнуть в этот океан белых пятен,—это было бы кудой мечтой, недостойной большевика,—захотелось овладеть этими неведомыми еще просторами, поставить их на службу социализму. Вот это уж была настоящая, страстная, большевистская мечта. А всем известно, что большевистские мечты тем и отличаются от идеалистических, маниловских, что всегда осуществляются.

Осуществились—и как осуществились!—самые заветные мечты! Что ж,—теперь Отто Юльевич будет мечтать о новых экспедициях!

Но он умен—и в этом была сила и воля большевика—держат свои мечты в узде, дисциплинировать их. Он подходил к осуществлению их постепенно, беря преграду за преградой, расчищая дорогу.

Первая экспедиция, начальником которой он был,—экспедиция на «Седове»,—отправилась к Земле Франца-Иосифа. Маленький остров Рудольфа входит в этот архипелаг. Кто знал тогда этот островок? Думал ли тогда Отто Юльевич, что отсель грозить он будет полюсу? Не знаем. Но если и рождалась тогда у него робкая, затаенная мечта о завоевании полюса, он сумел дать ей время созреть.

Он любил говорить:

— Мы приходим в Арктику, как хозяева. Не только открывать и ставить рекорды, но и осваивать, обживать.

Обживать!—он любит это слово, от которого так пахнет человеческим теплом.

И, возвращаясь из очередной экспедиции, прогремевшей на весь мир, он погружался в работу, которая видна немногим. Будничная работа! Балансы, планы, чертежи... Ворох радиogramм на столе... «Нам не завезли горючего»,—радирует полярная станция. «Как быть с торговыми точками?»—спрашивает территориальное управление. «Про-

сим сменить заболевшего зимовщика»,—тревожно стучит радио. Будни. Напряженные будни. Строительные планы. Деньги. Торговля. Школы. Больницы. Огромное хозяйство.

Устало склоняется легендарный герой над бумагами. Как много бумаг! Белое ледяное поле. Но ледяные поля, безграничные просторы Арктики действительно заключены здесь—в этих чертежах и проектах. По следам героических экспедиций возникают жилые места, порты, базы. Там, где, расталкивая льды, впервые прошел на ледоколе Шмидт со своими моряками, уже идут простые лесовозы. Их встречают порты. На вчера еще пустынном острове дымит аппетитный чад кухонь. И повар в белом колпаке встречает гостей.

Отто Юльевич любит бывать и в этих уже «обжитых местах». Высокий, худощавый, идет он по острову. Как радуется он первому огурцу в теплице!

— Чудесный огурец! Отличные помидоры!

С каким удовлетворением рассматривает он новый мощный передатчик на радиостанции, новый двигатель в порту, школу в ненецком селении, пианино в ленинском уголке зимовки, трактор в гараже, коров в теплом хлеве на 73-м градусе северной широты! От всего этого пахнет жильем, человеком, жизнью. Он аппетитно вдыхает этот запах. Он доволен.

Он присматривается к людям. Он умеет говорить с ними, «взять за живое», он узнает, на что они годны. Он приглядывается тут же на работе, на Севере (здесь люди прозрачней!) будущих товарищей по походам. Так узнал он Папанина. Так на «Сибирякове» и в лагере Шмидта проверил Ширшова и Кренкеля.

Возбужденный, возвращается он с Севера в столицу. Он доволен. Он видел воочию, как создаются подступы к полному и безраздельному владению Арктикой. Подступы к осуществлению мечты, которая уже здесь—в голове и в сердце. Но нужны еще время, деньги, люди, условия.

Снова погружается он в будничную работу. Сражается в бюджетных органах, доказывает, что деньги, отпущенные на Арктику, не пропадут зря, что они идут на дело. Его популярная борода возбужденно дрожит. Его поддерживает начальник финансового отдела Главсевморпути Балагул, тоже бородатый. И председательствующий говорит шутливо и ласково:

— Ну, прибавим еще на бороду. Идет?

И Отто Юльевич весело смеется в ответ. Но он озабочен. Он знает, что эти деньги—кровные, народные. Нелегко нашей охваченной стройкой стране давать ему деньги. Это надо ценить. Это надо оккупить. Обычно мягкий, деликатный, всегда озабоченный тем, чтобы не обидеть человека, он распаляется страшным гневом, когда узнает, что деньги расходуются зря, бросаются на ветер. И это замечательная черта, характерная для советского исследователя, всегда думающего об интересах своего государства.

Но долго он не засиживается на материке. Его влекут ледовые просторы. Казалось бы, можно и успокоиться и уютомниться. Он увенчан славой, о нем поют песни, мужество его вошло в поговорку. Но он не может, не умеет почивать на лаврах, как не умеют этого



О. Ю. ШМИДТ

и Водопьянов, и Молоков, и Леваневский, и Чкалов—герои большевистской формации.

Нет, он не может сидеть спокойно в кабинете, зная, что там, во льдах, борются бойцы его полярной армии. Он сам поведет корабли, сам поведет самолеты! Так снова и снова становится он начальником экспедиций.

Радостная весть проносится по зимовкам, по кораблям, по самолетам:

— Наш старик будет с нами! Значит, с нами—удача.

Верно ли, что Отто Юльевич—счастливцев, что ему везет, что удача приходится ему родной сестрой? Да, он из удачливой породы—из породы большевиков. Потому что его баснословные удачи есть результат умелого проведения в жизнь директив партии и правительства.

Ну, конечно же, удача приходит и потому, что он отлично образован, многоопытен, мужественен и находчив. Но самое главное в том, что он умеет вести людей за собой. И это в нем—большевистская черта. Были в истории Арктики и мужественные, и опытные, и образованные исследователи. Но никогда еще не было и не могло быть такого руководителя, организатора и вдохновителя коллектива бесстрашных завоевателей Севера, как Отто Юльевич Шмидт. Недаром же его зовут у нас «ледовым комиссаром».

Партия научила его вести за собой людей. Он крепко хочет победы и умеет заставить своих товарищей захотеть. Захотеть и победить! Он умеет зажечь их мечтой. Он включает в них свою железную волю. Он не скрывает от них трудностей, но личным примером показывает, как надо справляться с ними. Таким он был в ледовом лагере Шмидта. Таким он был всегда.

В прошлом году, когда, выполняя ответственной задачей партии и правительства, вел он сквозь льды караван кораблей, он тоже был таким. Не легкий был это год! Сплошные массивы льдов зажали суда в Карском море. Десятибалльный лед забил проливы. Необычайно рано надвигалась арктическая зима.

Скованные льдом, стояли суда. На бескрайних ледяных полях моряки играли в футбол. Кое-кто приуныл.

Шмидт говорил морякам:

— Мы должны показать, что можем пройти в тяжелых условиях. В легких—победить немудрено.

И корабли прошли. Грудью пробившись сквозь ледяные поля. Ценою нечеловеческих усилий. Отвоевывая каждый градус.

Он умеет ободрить людей. Открыть их надеждой. Утешить теплым, дружеским словом. Развеселить веселой шуткой.

Ширшов рассказывал, что, когда «Сибирякову» пришлось туго, ледокол потерял винт и носился по Полярному бассейну, Отто Юльевич затеял веселый вечер в кают-компании и пел со всеми:

Никто пути пройденного
У нас не отберет,
И баржа ледокольная
Вперед, назад идет!

Но «ледокольная баржа» гордо дошла до цели. Ее вел Отто Шмидт. Он умеет заботиться о людях. Он любит людей. Ценит их. Бережет.

В прошлом году он вызвал к телефону Молокова, Бергавинова и их спутников, находившихся на Диксоне. Шмидт был на ледоколе, зажатом льдами, в отчаянном положении. Но первое, что спросил Отто Юльевич, было:

— Как ваше здоровье?—Он подробно расспрашивал об этом. Беспокоился. Безопасен ли путь до Москвы, которым хотел лететь Молоков? И столько теплой, человеческой заботы было в его голосе!

Этой заботе он учился у Сталина. Улетая на Северный полюс, он нес с собой его наказ: свести дело к минимальному риску, беречь людей. Он свято помнит этот наказ. Но в первый, самый рискованный полет летит сам.

И очень характерно для Отто Юльевича звучат слова его первой радиограммы с полюса: «Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалеем. Сердечный привет». Он словно извиняется за то, что умформер радиации выбыл из строя. И тут, на полюсе, он прежде всего думает о своих товарищах, оставшихся на острове Рудольфа, о тех, кто на Большой советской земле взволнованно следит за судьбой коллектива Шмидта.

Трудящиеся нашей страны охотно «извиняют» Отто Юльевича. В те часы, что провели они в беспокойстве за его судьбу, здесь, на Большой Земле, они узнали еще острее и глубже, как дороги нашей родине этот замечательный человек и его замечательные товарищи. Они рады, что беспокойство их было напрасным. Теперь они с радостным нетерпением будут ждать возвращения победителей полюса на Большую советскую землю.

Б. ГОРБАТОВ



КОМАНДИРЫ САМОЛЕТОВ

МИХАИЛ ВОДОПЬЯНОВ

КОМАНДИР ФЛАГМАНСКОГО САМОЛЕТА «СССР Н-170»

В дни, когда группа правдивостов работала над книгой «Как мы спасали челюскинцев», мне довелось видеть А. М. Горького. Тогда не было ни одного дома в Москве и, пожалуй, во всей стране, где не говорили бы о подвиге летчиков, спасавших челюскинцев.

Об одном из этих героев мы рассказывали А. М. Горькому. Он улыбнулся счастливой и радостной улыбкой и сказал удивительно тепло: — Самородок.

Самородок. Нельзя было точнее определить Михаила Водопьянова. Когда глядишь на большого, мужественного человека, видишь его беспокойный и в то же время ясный взгляд, когда следишь за его несколько связанными, неторопливыми движениями, думаешь: именно такая повадка на земле у сильных и вольных птиц. Вот он выходит на улицу и садится за руль автомобиля. Он обращается с машиной, как с прирученным покорным зверьком. Он ведет машину уверенными и торопливыми движениями, но ему как бы тесно в городе, среди городских улиц. Человек привык к свободным пространствам, высоко над землей. «Русские—прирожденные летчики»,—писали недавно в английских газетах. Водопьянов—прирожденный летчик. Это русский летчик-самородок, любимый советским народом герой.



М. В. ВОДОПЬЯНОВ

Когда перечитываешь написанные непринужденным, простым и чистым языком биографические записки Водопьянова, понимаешь, откуда взялась эта дерзость, смелость и сила. В простых словах, без тени бахвальства, даже с легкой иронией над собой Водопьянов рассказывает о том, как он нашел свое призвание:

«...Я сидел наверху, принимал солому, отец подавал. Вдруг слышим шум. Отец говорит:

— Вон летит аэроплан.

Я так задрал голову, что чуть не свалился с крыши.

Парень из бедной крестьянской семьи села Студенки, Липецкого уезда, захотел быть летчиком. Он пошел добровольцем в Красную Армию, в воздушный флот. Он начал с того, что был кучером и возил бензин на аэродром. Потом был шофером и только в 1925 г., на двадцать шестом году жизни, стал бортмехаником. Обстоятельно, простодушно рассказывает о себе Водопьянов. Он травил саранчу в плавнях. Открывал воздушную линию на Сахалин. Был и морским летчиком. Научился летать ночью и в тумане. Возил матрицы «Правды» из Москвы в Ленинград. Летал на разведку тюленей. Учился в Военно-воздушной академии.

«Это было для меня самое трудное,—рассказывает Водопьянов.— Но только благодаря Академии я стал хорошим летчиком».

В 1932 г. Водопьянов готовится к полету Москва—Петропавловск-на-Камчатке и обратно. Длина перелета—около 23 тысяч километров—120 летных часов. Из Верхнеудинской железнодорожной больницы он диктует донесение в Москву: «Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительные ранения. Прошу дать распоряжение Иркутскому управлению о выделении мне самолета «П-5» для продолжения перелета на Камчатку».

«Незначительные ранения» были следующие: рваные раны на кожном покрове головы, затем перелом нижней челюсти в области подбородка, выбито семь зубов; большая рана на подбородке; глубокая рана на переносице. На эти повреждения было наложено около тридцати швов.

Бортмеханик Сергей погиб.

Окровавленный, с обмороженными руками, Водопьянов пришел в себя на льду, вблизи разбитого самолета. Он нашел в себе силы вытащить из-под обломков умершего Серегина. Люди, подоспевшие к месту аварии, увидели Водопьянова, бродившего возле самолета. Он попросил развести огонь и дать закурить. Положил папиросу в карман и потерял сознание. Ранения были настолько серьезны, что Водопьянов поправился только через несколько месяцев. В этот же период он диктовал записи о своей жизни и летной работе. В этих записях просто и правдиво он описал «главную свою неудачу»—аварию близ Байкала. Описал свою жизнь на земле и в воздухе, рассказал, как летал в погоню за стратостатом, как летал из Астрахани в Махач-Кала и попал в стаю перелетных птиц. Тысячи перелетных птиц едва не повредили самолет, они оказались страшнее тумана. И так же правдиво и просто он описал полет в Арктику, свое участие в спасении челюскинцев.

Надо сказать, что в то время у Водопьянова была не слишком лестная репутация безрассудно смелого летчика. Человека его темперамента и мужества глубоко обижала эта репутация. Поэтому он

обстоятельно рассказывает об одной детали своего полета за челюскинцами. Он вспоминает, как вернулся из-за плохой погоды в Хабаровск.

— Ко мне подбежали и спросили, что случилось с самолетом. Я ответил—ничего-ничего, все исправно.—А почему вернулся?—Вернулся из-за плохой погоды и плохой видимости. Не поверили. Когда им подробно объяснил причину возвращения, товарищи жали мне руку и говорили:

— Наконец-то ты взял себя в руки.

Взял себя в руки Водопьянов в тот момент, когда телеграфировал из Хабаровска в редакцию «Правды»:

«Вылетаем в полной уверенности в выполнении поставленной правительством задачи».

Он сам говорит о себе, что в те минуты чувствовал важность задачи и, обдумывая каждый свой шаг, как бы переродился в этом великом полете.

«Думал только о том, как вернее долететь до челюскинцев и спасти их жизни».

Но чувство ответственности не погасило отваги и прирожденной смелости Водопьянова. Он сократил свой путь на шестьсот километров, перелетев через Анадырский хребет...

«Перелетел и даже перестарался: на 200 километров дальше Ванкарема занесло ветром».

И вот, наконец, Водопьянов увидел черный дым костра. Это был лагерь Шмидта.

Вместе с Каманиным и Молоковым Водопьянов оставляет лагерь челюскинцев. Он снимает с льдины Боброва, Иванова и радиста Кренкеля и возвращается на материк. Начинается триумфальное шествие героев-летчиков и челюскинцев в Москву.

Сотни тысяч людей отыскивают среди летчиков рослую фигуру Водопьянова, знакомое по фотографиям его характерное лицо, чуть склоненную голову, прищуренные ясные глаза. Они знают биографию этого человека, биографию самородка, народного героя, пришедшего из бедной крестьянской семьи и прославившегося на весь мир подвигом спасения челюскинцев. Водопьянов в Москве. Он достиг всего, о чем может мечтать человек.

Однако он не успокаивается. Страстный и неукротимый характер зовет его снова в воздух, в Арктику, за полярный круг. Это мечтатель в лучшем смысле слова. Это беспокойный ум. Его воля и энергия всегда ищут себе применения. Его призвание—борьба со стихиями, поединок с враждебными человеку силами.

Северный полюс—таинственная точка, привлекавшая полярных исследователей всех стран. Полюс, стойивший жизни не одному исследователю Арктики. Естественно, что у Водопьянова возникает дерзновенная мечта о полете на полюс. Человек, не однажды видевший смерть, герой Советской страны, не отступил перед этой дерзкой мечтой. Водопьянов пишет книгу о полете на полюс. Он пишет пьесу на эту тему. Для него это не только литературные опыты владеющего пером летчика. Для него это способ привести в стройную систему, осмыслить свою мечту. Он сочиняет диалоги пьесы, он работает над книгой и вместе

с тем пишет докладные записки, работает над усовершенствованием самолета, изучает трассу будущего полета на полюс. Его видят не только за письменным столом, но и на Московском аэродроме. Он делает глобоки разведки в Арктике. В 1936 г. он совершил перелет Москва—Земля Франца-Иосифа. Так на практике он дополняет и корректирует свой план.

Остров Рудольфа—самый северный клочок Земли Франца-Иосифа. Там опускается самолет Водопьянова, отсюда летчик глядит на север, в сторону полюса. Только 900 километров отделяют его от таинственной точки земного шара. Пять-шесть летних часов. Но для того чтобы пролететь эти 900 километров, нужны месяцы долгой и тщательно продуманной работы. Водопьянов не безрассудный смельчак. Он не ставит себе целью покружиться над полюсом и улететь. Он хочет прочной и полной победы. С легкой иронией он говорит о полете на полюс адмирала Бэрда: «Рекламный полет, организованный на деньги Форда».

Водопьянов стоит перед картой Арктики. Москва соединена с полюсом двойной синей линией. Карандаш Водопьянова намечил этот путь,—даже в этих синих отчетливых штрихах чувствуется смелость замечательного летчика. Просто и обстоятельно он рассказывает свой план:

— Март—апрель и начало мая—наиболее подходящее время для полета. В это время там—сравнительно сухая погода.

«Там»—это на полюсе.

— Туман, облачность останутся под самолетом. Температура? Я думаю, будет не ниже тридцати градусов. Обледенение? В сущности, против обледенения люди еще ничего не придумали.

Затем Водопьянов рассказывает о том, как с воздуха будут выбирать аэродром, вернее—место, которое можно будет превратить в посадочную площадку, как оставят зимовщиков, запас продовольствия на полтора года и инструменты для научной работы.

— Если первый самолет неудачно садится, сбрасываем груз и уходим на базу. Тем временем зимовщики готовят аэродром, примерно так, как это делали челюскинцы.

Здесь, в Москве, этот поразительный план звучит как-то обыденно, просто. Однако даже здесь нельзя не предвидеть трудностей и преград, которые ожидают экспедицию. Но Водопьянов говорит об этом дерзком плане так рассудительно, так уверенно, что исчезают сомнения, и уже больше для порядка спрашиваешь, были ли случаи посадки самолета в этих широтах.

Водопьянов напоминает о том, что летчик Бабушкин имел несколько вынужденных посадок и американец Эйельсон садился во льдах. Наконец, Амундсен летал над 88-м градусом и сел во льдах, причем один его самолет был разбит, на другом удалось улететь.

Но более всего убеждают заключительные слова этого разговора:

— Попадется хороший аэродром—сядем. Если же на полюсе лед точно пропущен через гигантскую мясорубку—полетаем и вернемся на базу.

Так кончается этот разговор, похожий на главу из ненаписанного фантастического романа. Но это не Жюль Верн. Это разговор в квартире советского летчика Водопьянова. На его столе—сделанная из алюминия чернильница, подарок завода имени Гольдмана. Здесь же рядом

с заметками и записями—письмо из родной деревни. Колхозники пишут о своих нуждах своему знаменитому земляку Михаилу Водопьянову. Немного позже за этим столом ликвидирует свою неграмотность мать Водопьянова. Ее сын показывает на выводящую буквы мать и, усмехаясь, говорит:

— Тоже достижение Октября.

Джимми Коллинз—американский летчик-испытатель, талантливый литератор, оставил печальную повесть о жизни американского летчика. Его книга начинается как бы стихотворением в прозе, которое можно было бы назвать «Мечта летчика». Мечта летчика—это свободная, радостная жизнь человека, победившего стихии. Этой мечте Джимми Коллинза не суждено было осуществиться. Всю жизнь Коллинз служил жадным и скупым хозяевам, ради них он рисковал собой и в конце концов погиб при испытаниях нового самолета. Предчувствуя свой удел, Джимми Коллинз сам написал себе некролог. Невозможно без чувства горечи и гнева читать книгу о жизни и гибели американского летчика Джимми Коллинза. Вот удел отважного человека в стране, где властвует буржуазия...

Мечта советского летчика Водопьянова воплощена в жизнь. Он мечтал о полете на полюс, и его страна, его правительство и партия воплотили в жизнь эту мечту. Он работает, окруженный любовью соотечественников.

Я вспоминаю замечательного смельчака, летчика дореволюционного времени Сергея Уточкина. Я видел, как он проезжал на велосипеде по улицам Одессы и свора хулиганья бежала за ним с криками: «Рыжий Сережка! Сережка Рыжий!» И я видел, как дети на Тверской-Ямской улице провожали восторженными криками автомобиль Водопьянова.

«Меня считают безгранично смелым летчиком. Даже товарищ Сталин сказал: «Побольше бы таких смельчаков». Я не сумасшедше-смелый. Я такой же, как и все»,—писал о себе Водопьянов в книге «Как мы спасали челюскинцев». И это была не наигранная, не ложная скромность.

Герой Советского Союза, народный герой сказал, что он—сын своего народа. Что он совершает подвиги не ради личной выгоды, а ради славы и счастья своей родины. И еще он сказал о том, что будет защищать счастье своей родины с той отвагой и смелостью, за которые его так любит советский народ.

Л. НИКУЛИН

ВАСИЛИЙ МОЛОКОВ

КОМАНДИР САМОЛЕТА «СССР Н-171»

В марте, за неделю до старта, Василий Сергеевич съездил в родные места. В село Молоково знатный летчик приехал ночью. Он вышел из машины и прошелся по широкой улице. Мартовское, чистое от облаков небо, предвесенние запахи, деревенская тишина, избы, в окнах которых теплились огни,—все это с какой-то внезапной силой тронуло его.

Молча постоял он у колодца, расположенного посредине улицы; молча прошел в свою избу. Его встретила мать, худая, с голубыми выцветшими глазами старуха. Брат, колхозный кузнец, поднялся ему навстречу. Они были почти одного роста—кузнец и летчик,—крепкие, здоровые, широкоплечие. Василий Сергеевич лишь выделялся своей сединой и обветренным лицом.

Он справился у родных о колхозных делах, интересовался жизнью своих односельчан, их большими и маленькими радостями. Улыбаясь взглянул он на стену, на которой висели знакомые, пожелтевшие фотографии. Это был он, его собственная жизнь. Вот мальчик смотрит широко раскрытыми глазами; матрос, окруженный друзьями; солдат в накинутой на плечи шинели; летчик в френче и чуть сбитой набок фуражке.

Прощаясь, он сказал родным, что вскоре улетает. Куда? Как всегда—в Арктику. Он тихонько, с полускрытой нежностью обнял старую мать и пожелал ей здоровья и счастья. «Ну, ну,—негромко сказал он, и глаза его, голубые и чистые, заулыбались,—до лета, что ли, прощайте... Народу от меня кланяйтесь, всем привет мой передайте».

Поздней ночью он покидал село. Мать постояла на пороге избы, пока машина не скрылась из виду. Небо еще более посветлело. Огни в домах погасли, было тихо, вокруг лежали колхозные поля.

Много лет назад по этой самой дороге мать вела маленького Молокова в город на заработки. Село тогда называлось Ирининское. Затем в годы гражданской войны по этой самой дороге он неожиданно пришел домой. Заросший, исхудавший, в обтрепанной солдатской шинели. Молчаливый, злой, ожесточившийся. Побыл он дня два дома, взял хлеба, собрался уходить.

— Куда,—спросила его мать,—куда, Василий?

Он помолчал, поглядел на нее, затем коротко произнес:

— Ну, мать, пожалуй, я больше не приду.

— Почему так?

— Никого не пощажу, и мне пощады не будет. Крепко за советскую власть бороться буду.

И в пешем строю и на самолете он дрался с белыми.

В боях под Самарой он находился в отряде моряков и летчиков. Малочисленный отряд был окружен белыми и чехами. Матросы и летчики дрались до последнего патрона. Настал момент, когда у Молокова осталось два патрона. Один он предназначил для белых, другой—для себя, чтобы живым не попасть в руки врага.

Оставшиеся в живых бойцы вырвались из огненного кольца. Среди них был Молоков. Он кинулся в реку. Впереди его плыл матрос. Молоков плыл с трудом, напрягая все свои силы. Он видел, как матрос выплыл к берегу и за траву держится, тяжело дышит. Молоков обессилен, почти терял сознание. Чувствуя, что дело идет к концу, он крикнул матросу.

Матрос хрипло бросил:

— На тебе!—и махнул рукой, словно веревку по воздуху бросил. Молоков сделал последний рывок и обессиленный припал головой на прибрежный песок. Вот так они лежали два человека, погруженные по пояс в воду,—матрос и летчик; отдышались, встали и пошли обнявшись, покачиваясь.

В жизни Молокова нет ни молниеносных взлетов, ни стремительных падений. Он рос мучительно и трудно. Этот спокойный, немногословный человек с ясным взглядом прошел настоящую школу жизни. Обучившись грамоте лишь после октября 1917 г., он навсегда возненавидел мир капитализма, в котором таких, как он, тысячами топтали, мяли, душили. Ненависть к старому сохранил он в своей душе и всепоглощающую любовь и преданность к новому миру, в котором он обрел себя как настоящий человек.

Черты и характер Молокова, подлинного сына народа, оттачивались в сражениях с врагами народа, в боях с природой.

Спокойствие, железную выдержку и упорство Молоков накапливал годами. Летать нужно трезво — таков внутренне осознанный закон из летной практики Василия Сергеевича.

Курс на выдержку, умение выдержать, терпение и упорство — таковы неписанные правила линейного пилота, каким именует себя Молоков.

Замечательно его отношение к машине. Оно проникнуто уважением и любовью и лишено фамильярности и панибратства. В годы учебы, в Севастополе, на Каче, он однажды всю ночь не покидал гидросамолета, который бурей могло выбросить на берег. До рассвета он крепил у берега машину.

В 1931 г. машина, которую он вел на Новосибирск, попала в широко расстилавшийся вокруг дым от лесных пожаров. В сумерках в дыму исчезли все земные ориентиры. Трасса была потеряна. Бортмеханик испуганно заерзал. Внезапно он вскрикнул: «Огоньки! Трасса!» Молоков отрицательно качнул головой. По всей видимости это были огни горящего леса. Механик настаивал, что это огни трассы. Молоков послушался и стал разворачиваться вправо. Машина на правом вираже заваливалась. Летчик посмотрел на альтиметр — сто метров высоты. Он дал полный газ — и последнее, что запомнилось навсегда, — это белая рука бортмеханика на секторах газа. Когда он пришел в сознание, он увидел себя на поляне, в пятидесяти метрах от машины. Валялись шлем и очки. У Молокова были смяты ребро и плечо.

Это было тяжелое испытание. «Я понял тогда, — позднее рассказывал Молоков, — вот мне урок. Летать надо трезво и в воздухе никого не слушаться. В ответственный момент решай сам, как поступить».

Так он и делал — строго оценивал обстановку и принимал твердое решение — в те 76 часов полетов в Арктику, в лагерь Шмидта, когда от летчика требовались храбрость, бешеная страстность и упорство в достижении цели.



В. С. МОЛОКОВ

От Олюторки до лагеря Шмидта было две тысячи километров. Трасса, по словам Молокова, была не легкая. «В этом пути я не видел ни одной точки, где можно было бы сесть без аварии. На таких участках пилоты всегда прислушиваются к работе мотора. Только и всего!»

О нем и его товарищах буржуазная печать писала, что в те дни они играли со смертью, что в отношении советских летчиков, кажется, сама смерть теряла свою власть. Молоков отвечал: «Если это была игра, то основанная на точном расчете. Мы учли силы Арктики и свои и тогда полетели».

Чукчи из Ванкарема звали его «Ымпенахен», что значит «Старик». «Ымпенахен», — произносили чукчи с уважением и с почтительной любовью, наблюдая за седым, хладнокровным летчиком, который без усталости, точно возчик, делающий обычное, будничное дело, совершал регулярные рейсы между Ванкаремом и лагерем Шмидта на дрейфующей льдине.

11 апреля он слетал в лагерь четыре раза и вывез оттуда 20 человек. В четвертый свой рейс Молоков полетел за Отто Юльевичем Шмидтом. Больного академика привезли на аэродром на нартах. Его бережно положили в кабину самолета.

В Ванкареме Молоков сделал необычную посадку. Самолет кружил, медленно снижаясь. Молоков посадил машину удивительно осторожно, нежно и точно. Высокий, слегка согбенный в плечах академик обнял седого, молчаливого летчика.

Молоков никогда не чурается простой, черновой, и для некоторых, быть может, обидной, работы. Любая работа важна и необходима. Нужно — и Молоков летает в лагерь Шмидта. Нужно — он везет овес на зимовку. Нужно — он везет врача в Гыдоямо. Нужно — он разведывает льды в Карском море. И все это спокойно, методически, основательно, по-молоковски, с душою.

За этой сугубой простотой скрывается благородная и честная душа национального героя, богатый и сложный мир внутренних переживаний.

В характере и облике Василия Молокова выражен облик нашей партии, нашего народа, породившего этого замечательного человека. Его отличают скромность, настойчивость, упорство, ломающие всякие препятствия. Люди этого типа поражают своим хладнокровием и решительностью. Враги громкой фразы, они спокойно, без трескотни делают свое дело, полезное стране. Они равнодушны к лести и воспринимают славу, как результат большого труда, пронизанного высшим законом нашей жизни — преданностью родине.

Когда Молоков после челюскинской эпопеи сошел на берег Лондона, его окружили журналисты. Они стали расспрашивать этого сосредоточенного, с красным, обветренным лицом летчика, вывезшего из лагеря Шмидта 39 человек, во имя чего он летел и рисковал своей жизнью.

Молоков ответил коротко и просто:

— Мы выполнили свой долг, — вот и все. В нашей стране понятие долга перед своей родиной — это высший закон.

И, выслушав деловитый, потрясающий своей простотой и краткостью рассказ Молокова о полетах в Чукотском море, английская печать сказала о нем, что в то время, когда дети наши забудут

перелет Линдберга, потомки наши будут помнить полеты Василия Молокова.

И поэтому народ так любит этого малоразговорчивого, мужественного человека, который поражает своим хладнокровием, скромностью и решительностью. И поэтому с такой теплотой его встречали осенью 1936 г. друзья, товарищи, ученики, с которыми он летал и осваивал ледяные просторы Советской Арктики.

Молоков возвращался из трудного и долгого полета. Была ранняя московская осень, тихий, безоблачный день. И вот на сверкающую от солнца реку упала тень гигантского гидросамолета.

Это была молоковская машина, оваянная славой, летающая лодка, на которой он проложил воздушную трассу через всю Арктику от Берингова пролива до Белого моря. Седеющий человек с голубыми, ясными глазами пролетел на этой голубой лодке 26 300 километров, преодолев все барьеры, которые ставила ему суровая Арктика.

Голубая машина удивительно легко и плавно коснулась воды и по-неслась по тихой, спокойной глади реки. За хвостом самолета бежал поток вспененной воды.

Штурман Ритслянд поймал брошенный с берега конец и закрепил самолет. Из самолета вышел Василий Молоков в шлеме, кожаной куртке и высоких болотных сапогах. Ровной, спокойной походкой, улыбаясь прекрасной молоковской улыбкой, он подошел к председателю Совета народных комиссаров Союза ССР т. Молотову. Он и здесь оставался верным себе, когда по-особому тепло, тихо и буднично произнес:

— Ну вот и долетели...

Анна Степановна Молокова поднесла своему сыну Василию букет полевых цветов. Он обнял маленькую, худощавую, плачущую счастливыми слезами старушку, гладил ее плечи и тихо повторял:

— Ну, ну, успокойся. Что у вас в колхозе нового?..

Седой, взволнованный Молоков смотрел на реку, где чуть покачивалась его голубая летающая лодка, и негромко, коротко сказал о наших советских моторах, работающих четко и безотказно, о советских людях, воспитанных Сталиным, которые не страшатся трудностей, а побеждают их.

Неделю спустя он сам повел машину в Красноярск, поставил ее на ремонт.

Летчик большого самообладания, он воспринял полет на Северный полюс с обычной своей деловитостью:

— Дело это большое, нужное и серьезное.

И тут же он свел разговор к вопросу о тщательной подготовке полета.

Машину ему дали четырехмоторную—«СССР Н-171». Он проверил свое хозяйство. Осмотром остался доволен. «Хорошая, стоящая!»—сказал он Алеше Ритслянду. Знакомился он с машиной серьезно, деловито. Это был новый для него самолет. В его обращении с машиной не было ни зазнайства, ни робости. Он уважал ее как прекрасное, сложное и умное творение рук человеческих.

В кепке, в сером свитере, в староватом кожаном пальто и болотных сапогах он день за днем слушал работу моторов, тщательно изучал все капризы этой сложной машины, которую предстояло вести на

полюс. В минуты отдыха он заходил в маленькую комнату на аэродроме, ставшую сборным пунктом экспедиции. На стенах висели карты полета. В углу были свалены меховые спеловки, болотные сапоги, ящики с сухарями, топоры, лыжи, палатки. Один вид этих вещей вселял бодрость, вызывал хорошее, предполетное настроение.

Б. ГАЛИН

АНАТОЛИЙ АЛЕКСЕЕВ

КОМАНДИР САМОЛЕТА «СССР Н-172»

Накануне исторического перелета из Москвы на полюс орденосеца, герой ледовых разведок Анатолий Дмитриевич Алексеев говорил с улыбкой, в которой было много сдержанной гордости:

— Вдумайтесь прежде всего в то обстоятельство, что замечательные машины, на которых мы полетим,—целиком советского производства. Замечательный закрытый лимузин, металлические части которого пропущены через лучи нашего же рентгеновского аппарата, специально утепленная масляная и водяная магистраль, сложная и тонкая система подогрева моторов и даже великолепная лисья шуба, которая, быть может, и не понадобится в этой искусно утепленной машине,—все это родилось на нашей земле!

Обычно сдержанный, скупой на слова, Анатолий Дмитриевич Алексеев еще долго и взволнованно говорил о заботливой предусмотрительности конструкторов машины, о технических ее совершенствах, о летных ее возможностях.

Он умалчивал только об одном: о водителях этих машин, о героических и скромных людях советской авиации.

В годы гражданской войны Алексеев добровольцем вступил в ряды Красной Армии. Участвуя в разгроме белогвардейских разбойничьих банд Антонова, в ранней молодости он проходит раскаленное горнило гражданской войны, навсегда усваивая себе ее поучительные, суровые уроки. Он великолепно знает, кто яростный враг трудящегося народа и кого для блага этого народа нужно до конца безжалостно уничтожать.

Закаленным под градом вражеских пуль, проверившим себя человеком выходит будущий знаменитый советский летчик из схватки с белогвардейщиной. Кровью и огнем закреплена основа этого характера. Прочно устанавливаются в этом человеке те качества революционного, железного бойца,—качества, относительно которых лживые и корыстные мечтатели, разыгрывающие из себя законных наследников гуманизма, поднимали визг, как о проявлениях «бездушности», «черствости», «варварства».

Но, минуя несколько хронологических страниц жизни Алексева, разрешим себе заглянуть в те из них, когда он уже высоко над землей покачивается в кабине самолета. Вот летят они—летчики советской земли—Чухновский, Страубе, Шелагин, Федотов и Алексеев и жадно с 40-метровой высоты всматриваются в мертвое, сплошное ледяное поле. Машину ведет талантливая рука Б. Г. Чухновского; рядом с ним, как

всегда прекрасно владеющий собой, Алексеев, и только одному Шелагину на пустынных льдах все мерещатся темные человеческие фигурки участников экспедиции Нобиле.

Еще и еще с безграничным упрямством прорезает туманы аэроплан, еще и еще кружат над бескрайними льдами советские пилоты. И вот, неожиданно, как в странном, поразительном сне, на далеких мертвых льдах они видят такие ничтожно-маленькие, жалкие, темные точки...

— Люди! Люди!—неистово кричит Шелагин.

Да, действительно внизу настоящие люди... Люди, спасение которых было целью и смыслом героических разведок группы Чухновского. И радость, невыразимая словами, охватывает пилотов советской земли!.. Какие мысли вызывает впоследствии как у спасенных, так и в стране, гражданами которой они являются, то обстоятельство, что именно крылья Советов принесли с собой спасение?

Много ли задумываются там, за рубежами, над тем, что советские летчики наряду с крепко выверенной боевой готовностью проявляют чудеса подлинного гуманизма?

Вот полет товарища Алексеева на Северную Землю за больным зимовщиком. Полет был трудным, рискованным. Особенно трудна была посадка у скалистых берегов острова С. Каменева—и именно тогда безаварийный советский летчик Алексеев пошел, как он выражается, на «сознательный бой машины». Впрочем, и здесь победило его высокое искусство: при головоломной посадке гидросамолет не разбился,—только дал течь.

Еще эпизод. «Красин» затерт льдами. Стоит уже около месяца. Все время дует свирепый норд-ост. Ледовая разведка дает мрачную картину. Летчик, ведущий разведки в течение месяца, настроен безнадёжно.

— Но,—спокойно вспоминает товарищ Алексеев,—пришлось не согласиться с ним. Ведь наше дело меньше всего можно считать каким-то чисто «техническим», неосмысленным, построенным на простой «ловкости рук». В него включены чисто творческие моменты: интуиция, догадка, изобретательность—все, вплоть до научного открытия. Так вот, меня сразу же заинтересовало, что творится на архипелаге Норденшельда. Конечно, было мало вероятия, что там—чистая вода. Но я сопоставил ряд признаков, перечислением которых сейчас не буду утомлять ваше внимание, и когда мне, наконец, удалось проникнуть на архипелаг Норденшельда,—я убедился, что лед действительно местами трес-



А. Д. АЛЕКСЕЕВ

нул и разошелся. А затем мне стало очевидно, что достаточно измениться ветру, как образуется открытый береговой путь. И именно здесь, под берегом. Впоследствии догадка моя целиком оправдалась. И в то время как другие транспорты безнадежно путались во льду, убивая силы, время и уголь, «Красин», следуя моим прогнозам, пережил. И только когда действительно у Норденшельда расчистился путь, ледокол спокойно двинулся и пришел раньше всех ленских судов.

Человек этой великолепной советской конструкции не подходит ни под романтический облик джек-лондоновского героя, которого к снегам Севера влекла рискованная игра с «судьбой», ни, тем более, не походит на исполненного решимости, но и бесчеловечной жестокости героя Киплинга, ни на бесхребетного, «надклассового» просветителя и гуманиста!

Он иной по самой своей природе.

Не летчику ли Алексееву приходилось вести увлекательную романтическую «игру» в просторах снежной Арктики? Не он ли месяцами спал в меховом мешке, ел медвежатину, натывался на неизведанные острова и реки, не в его ли спокойное лицо десятки раз заглядывало «белое лицо» полярной смерти?

Но спросите его, что считает он самым ценным, самым дорогим капиталом, который принесла ему жизнь, полная суровых испытаний.

Это вновь возникшие пункты культурного человеческого жилья, это расширившиеся владения и богатства его родной социалистической страны.

По трассе разведок Алексеева и его товарищей, по побережью Северного Ледовитого океана возникла цепь советских зимовок и баз для регулярного летного обслуживания далеких, заснеженных, пустынных мест.

«Устье Кары», «Лямчий Кут», «Устье Абросимовой», «Бухта Широкая», «Устье Ленивой», «Устье Таймыра» — все это новые, возникшие в последние годы участки советской жизни, советской культуры, где в каждом красном уголке висит портрет товарища Сталина...

Не хуже джек-лондоновского героя знакома летчику Алексееву роскошная ледяная экзотика Арктики. Он многое может порассказать вам и о повадках белого медведя, и о неукротимых нравах полярных собак, и о фантастическом блеске северного сияния.

Самой сильной страстью и торжеством победы звучит спокойный голос Алексеева, когда он рассказывает о своих ощущениях при полете над портом, возникшим у дикой Игарки, над окрепшим строительством Нордвика...

Советский водитель видит перед собой огромные горизонты тех изумительных, творческих, радостных дел, которые перед ним открывает социалистический строй.

И слова, которыми пилот Алексеев закончил свою беседу накануне великого перелета, были:

— Не сомневаюсь, что выдержат и моторы, и крылья, и люди!...

Белокурый, высокий, он уверенно и спокойно стоял у карты арктических перелетов.

Он, этот многосторонне развитой, сильный и спокойный пилот Советской страны, не догадывался, чья скорбная тень мелькнула в это мгновение передо мной. Замечательный американский летчик Джимми

Коллинз не находил своему летному гению применения. Вместе с Чарльзом Линдбергом и еще двумя чемпионами летного дела по окончании авиационной школы, в которой из ста четырех молодых людей окончили только восемнадцать, был он допущен к дальнейшей тренировке на звание летчика самой высокой квалификации.

Изумительный лётный талант Джимми выдвинул его в эту избранную «четверку». Но эта замечательная голова, эти твердые руки, эта мужественная воля на капиталистическом рынке не нашли себе применения.

Тесным безработицей, нуждой, страданиями семьи, Джимми сначала был принужден обслуживать частного владельца машины вплоть до того момента, пока тот не прогнал своего замечательного водителя, обнаружив, что его летчик позволил себе перевозить книгу коммунистической литературы. Затем жизнь бросила Джимми на опасную работу летчика-испытателя.

Джимми—этот сын пролетария, этот всю свою жизнь равнявшийся к коммунизму человек, человек с богатейшими и разнообразными задатками,—оставил страшный документ, озаглавленный крайне просто: «Я мертв...»

Этот поразительный человеческий документ начинается так:

«У меня была мечта...

Я не могу вам сказать, в чем она заключалась. Могу только сказать, что желание летать было одним из ее проявлений...

Мечта творила меня. Она сотворила мою жизнь...»

Но... «Приблизились злые дни. Блеск померк, и наступили будничные краски... Честолюбие и деньги... Любовь, и забота, и тревога. Кроме того, я стал старше, и в мире наступили тяжелые времена. Наконец, настало время, когда хлеб значил для меня больше, чем полет, и деньги стали для меня ценностью.

Да, деньги стали для меня ценностью, и они предложили мне денег. Но и здесь еще жил слабый отблеск глубокой, сильной мечты...

Самолет был прекрасен. Его серебряные крылья сверкали на солнце... Его мотор пел могучую песню, поднимая меня ввысь.

А потом...

Вниз.

Вниз мы ринулись с голубых высот. Прямо вниз. Быстрее. Все быстрее и быстрее. Испытывая свои силы в пикирующем полете.

Страх?

Да, я стал старше. И теперь это скорбный страх. В нем знание и мужество. Но и сейчас еще его затмевает меркнувшее сияние старой мечты:

Вниз.

Вниз...

Рев несущейся стали и сверкающие проблески. Ломаются крылья. Слишком хрупкие крылья...

Теперь я мертв...»

Да, Джимми Коллинз предвидел свою судьбу: через короткое время его искалеченное тело было найдено под обломками рассыпавшегося в воздухе на части военного самолета.

Страшный и подлый мир, в котором пытался подняться замечательный человек на могучих крыльях своей мечты, изобретательно и безжалостно день за днем убивал его.

И—убил его...

Но лучшим мечтам человечества не суждено погибнуть.

Тысячи свергающих крыльев мужественно и гордо парят над великой и свободной страной, которую так нежно любил, о которой так пламенно мечтал убитый капитализмом Джимми. Эти свободные крылья открывают новые земли, забираются в заоблачную высь, несут спасенье больному и в любое мгновение готовы ринуться на врага социалистического мира.

Вот почему сегодня так глубоко звучат слова летчика Страны советов товарища Алексеева:

— Я не фантазер, а человек практического дела. Но и мне случалось мечтать о великих и сложных перелетах на благо нашей родины!..

Мечты человека социалистической страны, воплощение которых шире, богаче и прекраснее самой его радостной и самой светлой его фантазии!..

ВАЛЕРИЯ ГЕРАСИМОВА

ИЛЬЯ МАЗУРУК

КОМАНДИР САМОЛЕТА «СССР Н-169»

Когда над тайгой и притоками Амура высоко в небе раздается шум мотора, рыбаки и охотники—жители здешних мест—отрываются от своих дел. Они отыскивают в небе движущуюся светлую машину и долго следят за ее полетом.

— Это наш Мазурук полетел!—улыбаясь говорят они.—Он всегда над здешними местами летает.

Имя летчика Ильи Павловича Мазурука хорошо известно в самых отдаленных селениях Дальневосточного края. Его знают и на Охотском побережье и на Камчатке. Молва о славном летчике прошла по всему Сахалину и Приамурью.

На острове Удд, когда над песчаной косой носился самолет Чкалова, разыскивая место для посадки, местные жители радостно поднимали в воздух руки и кричали:

— Мазурук прилетел!

А в действительности «АНТ-25» был первым самолетом, который увидели островитяне, и Чкалов был первым летчиком, с которым они разговаривали. Но все почему-то решили: раз появился самолет, то это должен быть обязательно Мазурук!

Пять лет работы на Дальнем Востоке выработали у Мазурука железную волю, удивительное самообладание, глубокое знание полярной обстановки. На воздушных трассах края Мазурук налетал больше 500 тысяч километров. Много сотен раз летал он по трассе Хабаровск—Владивосток.

Когда Илья Павлович в 1932 г. приехал на Дальний Восток, Сахалин казался еще страшно далеким. Шесть месяцев в году остров был отрезан от материка. Только летом туда шли пароходы. После 6-месячного перерыва они доставляли трудящимся Советского Сахалина газеты, письма, книги, товары.

Мазурук вложил всю свою большевистскую энергию в налаживание регулярной связи материка с островом. По пути, изысканному Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, Мазурук первым повел рейсовый самолет. Каждый полет на Сахалин был тогда крупным событием. Пилот совершал свои рейсы на старой, изношенной машине, которая, того и гляди, могла рассыпаться в воздухе.

Пассажиров возить было рискованно. Мазурук возил весьма прозаические, но очень важные грузы.

...Однажды зимой Мазурук на сухопутном самолете пересекал море, которое проходит 140-километровой полосой между Сахалином и материком. Над морем неожиданно сдал один из моторов. Перегруженная машина повисла на двух моторах и начала медленно снижаться к воде. В машине находились Мазурук, механик и 12 пассажиров.

Назад вернуться нельзя—берег материка высокий, самолет не сможет выйти к посадочной площадке, лежащей за цепью гор. Впереди—открытое море.

— Выбросить за борт всю почту и вещи!—приказал Мазурук механику.

Вес машины был облегчен, но все же она продолжала снижаться. До воды осталось не более 200 метров.

Спасительная идея пришла внезапно. Механик быстро сбросил с себя верхнюю одежду, спустился к бензиновым бакам и ударами отвертки пробил несколько дыр. Бензин хлынул потоком.

Машина уже шла на 10—15-метровой высоте. Появилось желание закрыть лицо руками и бросить руль. Но нет, воля взяла верх над нервами. Еще несколько минут полета над водой, и машина плавно опускается на береговой припай. Люди спасены!

Немало других эпизодов рисуют непоколебимость воли и хладнокровие Мазурука. Он спокойно сажает машину в лес, когда неожиданно над тайгой останавливается мотор. Посадка совершенна, мастерски: невредимы и люди и машина. Он отправляется на поиски пилота, без вести пропавшего в Татарском проливе. Много часов Мазурук летает над проливом, пробивая низкую облачность, рискуя разбиться го при-



И. П. МАЗУРУК

брежные скалы. Знание каждого кустика, каждой сопки, изумительное мастерство пилотирования спасают его от аварии.

Об одном случае Мазурук не может вспомнить без улыбки. Как-то раз в полете его застигла сильная буря. На самолете находилась роженица, у нее начались схватки. Чтобы спасти женщину и ребенка, Мазурук садится на взбунтовавшийся Амур и сам с бортмехаником принимает ребенка, на время превращаясь из пилота во врача. Утром он доставляет мать и новорожденного в Хабаровск, подруливает к госпиталю и на прощание просит женщину назвать сына Икаром.

Иногда, возвратившись из очередного полета, он навещает семью спасенной им роженицы. Он нежно склоняется над колыбелью и спрашивает:

— Ну, как живет наш Икар?

Трудно представить себе, что этот голубоглазый, улыбающийся, совсем еще юный человек, стоящий у колыбели, и есть тот бесстрашный дальневосточный пилот, который хладнокровно встречает опасности и невзгоды, о котором идет молва по всему Советскому Дальнему Востоку.

Его воспитал комсомол, воспитала партия. В 1924 г. Мазурук, работая в комсомоле города Липецка, впервые начал учиться. Здесь он вступил в партию. Добровольцем пришел он в Красную Армию. В военной школе в Липецке он впервые поднялся на самолете. Его мечтой было—стать летчиком.

В Ленинградской теоретической школе летчиков, куда поступил Мазурук, он обнаружил блестящие способности. В течение года нужно было сдать зачеты по 32 предметам. Мазурук отлично выдержал все испытания. Но летать в школе не пришлось. Из Ленинграда Мазурук отправился в другую военную школу летчиков—в Борисоглебск.

В школе он получил один урок, запомнившийся на всю жизнь: с машиной нельзя быть «на ты». Это правило им было усвоено при одной из аварий. Из школы Мазурука отчислили, и он отправился в Среднюю Азию.

Здесь началась серьезная летная практика. В трудных условиях приходилось работать пилотам Средней Азии.

Из Средней Азии он снова едет в летную школу, а затем—на Дальний Восток. Он упорно совершенствует свои знания. Мазурук скромный. Он не кичится репутацией лучшего пилота Дальневосточного края. Он охотно отправляется на курсы совершенствования летчиков, заканчивает их отлично. Он становится замечательным мастером слепого полета, и в трудных условиях Дальневосточного края прекрасно выполняет ряд ответственных полетов в облаках и тумане.

По заданию правительства в 1935 г. Мазурук совершает перелет по маршруту Москва—Сахалин. Благодаря хорошему знанию трассы и отличному владению техникой он за 4 дня пролетает этот гигантский путь.

Его приглашают в Александровск-на-Сахалине на торжества, посвященные 10-летию советизации Сахалина. Пилота все поздравляют: правительство наградило Мазурука орденом Красной звезды.

И когда вместе со стахановцами, лучшими людьми нашей страны—товарищами Стахановым, Бусыгиным и другими,—правительство вручает ему орден, он говорит о том, как любит свою родину, как готов отдать за нее все:

— Я хочу умереть так, чтобы за одну мою жизнь противник отдал 100 жизней, за один мой самолет—50 самолетов!

О своей мечте побывать на Северном полюсе М. В. Водопьянов рассказал Мазуруку в Хабаровске. Это было в 1935 г.

— Эта идея меня увлекла,—говорит Мазурук.—Водопьянов отлично ее разработал, я тогда же сказал ему, что она вполне реальна. После разговора с Водопьяновым я засел за материалы о Северном полюсе. Я знал, что Водопьянов если вынашивает идею, то доведет ее до конца. И я мечтал о счастье быть участником этого полета.

В. ХОДАКОВ

ПАВЕЛ ГОЛОВИН

КОМАНДИР РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОГО САМОЛЕТА «СССР Н-166»

Летный путь Павла Головина—самого молодого в семье завоевателей полюса—был начат недалеко от Москвы, в Наро-Фоминске, на текстильной фабрике, где был он плотником и столяром, где вместе с другими сверстниками-комсомольцами вычертил как-то и построил маленький любительский планер и одним из первых взлетел на нем. Головин представляет на полюсе замечательную нашу молодежь, которая, не отрываясь от учебы и производства, в кружках и в аэроклубах осваивает искусство полета. Только в 1930 г. получил он пилотское свидетельство и лишь четыре года назад попал в Арктику. Он летал в море Лаптевых, неутомимо разведывая льды, производя аэрофото-съемку, перевоза зимовщиков и продовольствие, детали машин и медикаменты. Нордвик, Тикси, Игарка, Гольчиха, Диксон, Дудинка знают Павла Головина.

Комсомолец, он вложил в освоение летного дела весь энтузиазм молодости. Работа в Советской Арктике воспитала в нем мужество, железное упорство, бесстрашие и хладнокровие. Бывало, целые месяцы Головин с бортмехаником жил в своем самолете, спал в меховых мешках, а когда добирался до зимовки, то ему казалось, как он говорил, что это большой оживленный город. Он совершил пробные рейсы через тундру с Дудинки на Хатангу и в Нордвик. В зимнюю стужу он летал из Красноярска в Игарку и на остров Диксон.

Однажды в тундре потерпел аварию самолет Линделя. Целый месяц Головин искал его в тундре, неутомимо, не глядя на погоду, рыскал по воздуху, не спал по нескольку ночей, недоедал, рисковал, но не бросал страстных своих поисков, потому что знал, что три товарища сидят где-то в этой пустыне у разбитого самолета, без продовольствия,

больные. И он нашел их в тот день, когда казалось им, что нет уже надежды на спасение. Это был тяжелый месяц, трудная работа, отозвавшаяся цынгой, которую схватил Головин от усталости и сухого пайка.

Но таков большевистский закон Арктики: для спасения товарища себя не щадить.

От Берингова пролива до Кольского полуострова, во всем Советском Заполярье знают и любят молодого и смелого мастера полярной авиации Павла Головина.

Не разлучаясь, летели четыре самолета экспедиции от Москвы до острова Рудольфа. Теперь же это переменялось. Флагман—самолет Водопьянова «СССР Н-170» уже четыре дня на полюсе, остальные машины ждут сообщений с новой зимовки, ждут благоприятной погоды для того, чтобы, перелетев на полюс, соединиться с флагманом. Между тем, первоначальный план был не таким, и только 7 мая на совещании у начальника экспедиции было принято решение выпустить предварительно один тяжелый корабль, который должен сесть в районе полюса, выбрать аэродром для посадки других самолетов и регулярно давать нам сводки погоды. По распоряжению начальника экспедиции т. Шмидта для этой цели был выделен самолет «СССР Н-170» под командой М. Водопьянова.

Для такого решения было много оснований. Нынешний год характерен необычайной сложностью метеорологических явлений, в частности небывалым притоком в Арктику теплых воздушных масс. В советском секторе Арктики в связи с этим преобладает высокая влажность, если можно так выразиться,—мокрый холод. Отсюда продолжительные туманы, метели, пурга. За все время пребывания на Рудольфе не было зарегистрировано, кажется, ни одного дня, когда бы на всем протяжении от Рудольфа до полюса была хорошая погода. А главное—не было способа достаточно точно определить погоду в районе полюса. К нашим услугам не было тех метеосводок, которые мы регулярно получаем сейчас с дрейфующей зимовки. Дзержевскому приходилось строить свои выводы о погоде на полюсе на основании только лишь теоретических предположений. Он это делал обычно почти безошибочно. Но все же для того, чтобы дать синоптику более точный материал, был предпринят ряд разведывательных полетов. Самолет «СССР Н-36» летал к югу от Рудольфа, на север вылетал «СССР Н-128», несколько разведывательных полетов совершил Головин на своей машине «СССР Н-166».

Павел Головин, этот самый молодой из арктических летчиков, неустрашимый разведчик нашей экспедиции, 5 мая достиг Северного полюса и летал над ним. Командование экспедицией дало Головину задание лететь на Север, чтобы определить, могут ли стоящие наготове тяжелые корабли идти к цели. Проверив моторы, Головин вырулил на старт и вскоре унесся на Север.

До 88-го градуса Головин летел при ясной погоде, а затем самолет вошел в облака. Почти час Головин вел машину в густых облаках. Поднявшись над ними, он убедился, что весь район полюса окутан непроницаемой облачностью. И тогда только повернул назад.

Важно было выяснить, можно ли точно установить пункт, от которого Головин повернул к острову Рудольфа. Наиболее точные определения на полюсе можно получить в 11 часов, или в 23 часа по московскому времени. Головин же попал в район полюса в самое неблагоприятное для определений время—между 16—17 часами. Несмотря на это, нет никаких сомнений, что Головин 5 мая был на полюсе.

Серия разведывательных полетов, а главное, смелый полет Головина показали, что определить, находясь на острове Рудольфа, состояние погоды на полюсе очень трудно. Именно поэтому был изменен первоначальный план, и на полюс вылетел только самолет Водопьянова. Зимовщики и участники экспедиции во главе с т. Шмидтом своими сообщениями из района полюса уменьшают элемент риска в организации перелета авиационного звена, оставшегося на Рудольфе.

Свыше 11 часов продолжался полет Головина. С нетерпением и волнением ожидали мы возвращения Головина из разведки. Когда на горизонте появился самолет и пошел на посадку, все бросились к нему. Головин вышел из кабины. Он очень устал. Оказалось, что в последние минуты полета у него было опасение, что нехватит бензина. Кекушев лежал в ногах у Головина и помпой качал горючее. Горячо поздравили все участники экспедиции своего смелого товарища. Отто Юльевич тепло обнял Головина и поздравил отважного пилота, его экипаж—первых граждан Страны советов, летавших над Северным полюсом.

М. ШЕВЕЛЕВ
Э. ВИЛЕНСКИЙ



П. Г. ГОЛОВИН

МИХАИЛ БАБУШКИН

ВТОРОЙ ПИЛОТ ФЛАГМАНСКОГО САМОЛЕТА «СССР Н-170»

Знакомство Михаила Сергеевича Бабушкина со льдами началось в 1926 г. Он давно мечтал работать на Севере. Север увлекал своей неизвестностью, своими возможностями.

— Чуть ли не с двенадцати лет я привык бродить с отцом, страстным охотником и рыболовом,—вспоминает Михаил Сергеевич.

Мальчик зачитывался приключенческой литературой. Зверобой Фенимора Купера были его любимцами. Михаил рос, думая о том, как сам он станет знаменитым охотником и путешественником. Импералистическая война разбила его надежды. Юношу призвали в царскую армию. Однажды командир части, в которой служил младший унтер-офицер Бабушкин, получил приказ «августейшего шефа авиации великого князя Михаила» «откомандировать в гатчинскую авиационную школу наиболее способных нижних чинов».

Приказ «великого князя» немало смутил командира. Затея была необычна. Никогда еще нижние чины не допускались в авиационные школы. В авиацию шли родовитые офицеры. Но уже в первый год войны, после того как ряды кадровых летчиков сильно поредели, тяга офицеров в авиацию прекратилась. Маменькины сынки убедились, что эта специальность—слишком дорогая цена для светских побед. Одно дело—небрежно рассказывать в светских гостиных о необычайных воздушных трюках и захватывающих переживаниях в облаках. Другое дело—летать над линией фронта на старых «фарманах» и «нюнпорах», справедливо заслуживших кличку гробов.

В Гатчину поехал Михаил Бабушкин. Блестяще окончил школу. Остался инструктором. Здесь его и застала революция. Пять лет отдал Бабушкин советской военной авиации, обучив не один десяток красных соколов. Демобилизовался. Перешел в гражданский воздушный флот. В 1926 г. сбылась юношеская мечта Михаила Сергеевича. Он попал на Север в горло Белого моря, на зверобойный промысел. Тревожное чувство охватило летчика, когда сухопутная машина впервые оторвалась от берега и взяла курс в море.

— Было большое желание повернуть обратно,—сознался потом Михаил Сергеевич.

Под крыльями самолета расстилалась фантастическая панорама. Плавающие поля, льдины причудливой формы, наступающие друг на друга,—все это было необычно. Так начались полярные будни Михаила Бабушкина. Его захватила работа на промыслах. Самолет буквально делал революцию в зверобойном деле. Он указывал путь к тюленям, держал связь с промышленниками, сообщал их семьям последние новости с моря, помогал людям ориентироваться там, где не помогало охотничье чутье.

Однажды (дело было в двадцать седьмом году) произошло несчастье. В непроглядную штормовую ночь промышленники услышали рев зверя. Выбежали на лед, начали бить тюленей. Когда начался отлив, двинулись назад. На берегу хватились, что двоих нет. Люди не успели соскочить со льда, и их унесло в море. Шум ветра и грохот льда заглушили крики поморов. Наутро шторм усилился. Пошел снег, закрутила метель. Лишь через двое суток стал стихать ветер, но было облачно. Спустился туман.

Бабушкин несколько раз вылетал на поиски, но каждый раз вынужден был возвращаться ни с чем. Прояснилось дней через шесть. Сколько ни летали,—никого не замечали. Мучительно медленно тянулось время. Разбитый, измученный вылезал Бабушкин из кабины и на вопросы, обращенные к нему, только безмолвно разводил руками. Тем временем по молоканским избам полз липкий слух:

— Во всем виноват самолет...
— Антихристова затея...
— Самолет прилетел, против бога большевики идут, вот и наказал господь, люди пропали...

Несмотря на неудачи, Бабушкин ни на минуту не отказывался от мысли спасти промышленников. Не верилось, что они погибли. Поморы—народ закаленный, с большим опытом жизни во льдах. Неповоротливые и неуклюжие с виду, они пробираются по льдинам с искусством акробатов.

Выдался чудный день. Облака рассеялись, исчез туман, выглянуло солнце, бирюзой отливало небо. Как обычно, Бабушкин со своим другом Михеевым, впоследствии трагически погибшим при катастрофе с «Максимом Горьким», вылетел в морскую разведку. Взяли курс на Колочинскую губу. Что это? Привычные



М. С. БАБУШКИН

взгляды зацепились за два микроскопических темных пятнышка. Пятнышки двигались к середине льдины. Звери или люди? Трудно разобраться с высоты восьмисот метров. Звери обычно держатся по краям ледяного поля.

— Давай посмотрим,—сказал Бабушкин Михееву.

Снизившись, самолет описывал над льдиной мелкие круги. Промышленники отчаянно махали шапками. Им казалось, что самолет удалится, не заметив их.

Камнем полетел вымпел с запиской: «Не беспокойтесь. Будем следить за вами. Вот бросаем вам часть продуктов. Не набрасывайтесь сразу на еду, так как это опасно для жизни. Ешьте понемногу. Через два часа привезем вам одежду и дрова».

Скоро на льдине уже потрескивал костер. Полярные робинзоны, утолив голод и обогревшись, начали устраиваться с удобствами. Теперь они терпеливо ждали. Раз их заметили,—значит спасут.

Но опасность подкарауливала их с другой стороны. На четвертый день льдина раскололась пополам. Образовалось два острова, и на каждом из них по одному жителю: в момент «поломки» поморы находились в разных концах льдины.

Вторая записка, сброшенная Бабушкиным, гласила: «Спокойствие. К вам идет ледокол».

...В жарко натопленной избе, окруженные близкими, поморы рассказывали о своих переживаниях. В тот самый день, когда их заметил Бабушкин, они готовились покончить самоубийством.

Этот эпизод очень взволновал Бабушкина. Летчик только помог спасению поморов. Разве нельзя было бы ему забрать со льдины людей?

— А что, если сесть на льдину?—подумал Бабушкин, кружась однажды над бесконечным снежным полем.—Когда-нибудь случится вынужденная посадка, а опыта не будет. Сядешь наобум—лед провалится.

Мысль эта сверлила мозг, не давала покоя. Бабушкин ходил по берегу, приглядывался ко льду, измерял его, щупал. Отходил от берега, осторожно переставляя ноги. В эти минуты он походил на слепого, оцувтившегося без поводья. Бесконечными расспросами Бабушкин надоел местным промышленникам. Они никак не могли сообразить, зачем человеку, летающему в облаках, понадобилось знать, крепок ли лед.

Мало-помалу Бабушкин приходил к выводу: можно сесть! Окончательно убедился он в этом, увидев, с каким трудом ледокол «Малыгин» дробит ледяной покров. Если такая машина не сразу справляется со льдами, стоит ли опасаться за судьбу сравнительно легкого самолета. «Сяду»,—решил про себя Бабушкин.

Ясным, солнечным утром Бабушкин вылетел в очередной рейс на разведку лежек зверя. Тысячи черных точек мелькали внизу, выделяясь на белом фоне. Впечатление такое, будто лед посыпали зернышками тмина. Тюлени! Повернули к ледоколу. Можно было, конечно, и по радио сообщить о богатой добыче, но по радио всего не расскажешь, тем более что к самолету моряки-промышленники относились тогда с недоверием.

— Поговорю с капитаном по душам,—думал Бабушкин.—А главное—сяду на лед возле самого ледокола.

Товарищам своим ничего не сказал. Был неуверен в бортмеханике. Друг начнет протестовать. Придется отказаться от задуманного плана. Самолет описывал круги над «Малыгиным».

— Ты куда?—схватил летчика за рукав бортмеханик.

— Подойдем поближе к ледоколу.

Под ними расстилалось обширное ледяное поле. Бабушкин зашел против ветра и уверенно пошел на посадку. Механик не успел даже ахнуть. После этого случая Бабушкин сделался энтузиастом посадок на льдину.

— Вся наша работа на Севере,—доказывал он своему скептику-механику,—неизбежно связана со льдами. Раз так,—нечего их бояться. Изучать льды, привыкать к ним, побеждать.

С тех пор Бабушкин ежегодно отправлялся на зверобойку. Он научился с воздуха определять природу ледяных полей и безошибочно выбирал подходящее место для спуска. В нем выработалось неизвестное многим другим летчикам чувство—своеобразное ледовое чутье. Пятнадцать посадок на льдины Баренцова моря пришлось в 1928 г. сделать Бабушкину во время экспедиции по спасению экипажа дирижабля «Италия». Во время одной из них с Бабушкиным произошел любопытный случай.

— Наш «Малыгин»,—рассказывал нам однажды Михаил Сергеевич,—находился в четырехстах километрах от того места, где был обнаружен дирижабль. Радиус действия моего «юнкерса» не превышал двухсот километров. Слетать туда и обратно невозможно: горючего нехватит. На полпути между «Малыгиным» и местом, где, по нашим

сведениям, очутились итальянцы, решили создать бензиновый склад. Для склада выбрали острова короля Карла. Выгрузили там запас бензина и масла, поместили его в укромном уголке. На самой высокой горе торжественно водрузили советский флаг, отсалютовали и спели «Интернационал».

Теперь можно вернуться на ледокол. Но это оказалось не так просто. Район стоянки «Малыгина» был скрыт в густом тумане. Облюбовал льдину, нацелился и сел. Все обошлось благополучно. Где «Малыгин» — неизвестно. Разве разберешь в тумане? Может быть, тут, по соседству.

Только сели, как туман прикрыл и нас. Радио на «юнкерсе» могло работать только в воздухе. Сидим час, другой. Видим, из тумана вынырнуло что-то живое. Хозяин здешних мест — гигантский белый медведь — пришел проводить незваных гостей. Мы засели в кабине самолета и с любопытством разглядывали зверя. Медведь медленно приближался к самолету со стороны хвоста. Шагнет — и прынется к воздуху. Остановится, понохает — и снова шагает. Задержался в двадцати пяти шагах от нас, оглядел самолет и остался, видимо, удовлетворен. Подошел еще ближе и вдруг стал на задние лапы, вытянувшись во весь свой рост. Мы пришли в ужас. А вдруг зверь полезет на стабилизатор и разломает самолет. Выскочили, подняли крик, пустили в воздух сигнальную ракету. Медведь повернулся и с легкостью, почти невероятной для его величины, без оглядки побежал назад.

Двое суток сидели мы на льдине. За это время к нам пожаловало с десяток медведей. Отгоняли мы всех их, как и первого медведя, сигнальными ракетами, а потом, когда иссяк запас ракет, — выстрелами из винтовок в воздух.

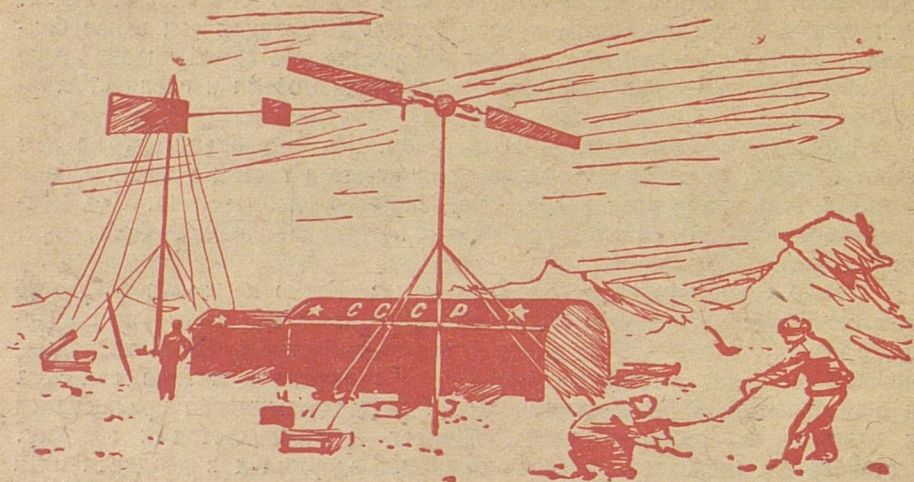
К исходу вторых суток туман начал разрежаться, и мы получили возможность взлететь. Через пятнадцать минут увидели ледокол. Он и впрямь находился по соседству.

Предстоял полет в лагерь Нобиле. Старт был дан через несколько дней. Правда, полетом в обычном смысле слова нельзя назвать перескакивание с льдины на льдину. Очутившись в полосе туманов, Михаил Сергеевич искал убежища на льдинах. Засиживаться было нельзя. Штормовые ветры гнали льды на Шпицберген. Поля сталкивались, трескали и ломались. Тут-то и пригодились Бабушкину приобретенные на промыслах чутье, поразительное умение садиться на лед в самых неожиданных условиях.

Из года в год совершенствовал, оттачивал, шлифовал Бабушкин свое мастерство. К знаниям, накопленным в Белом море, он присоединил опыт экспедиции с «Малыгиным», «Челюскиным», «Садко». Михаил Сергеевич стал именитым летчиком Советской страны.

Замечательный мастер авиации, прославившийся на весь мир непревзойденными посадками на ледяные поля, Михаил Бабушкин прилетел на полюс с первым отрядом. Вместе с Водопьяновым он пилотировал самолет «СССР Н-170».

С. ЗЕНИН
Б. БЕЛОГОРСКИЙ



Зимовщики полярной станции «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

ИВАН ПАПАНИН

НАЧАЛЬНИК ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЗИМОВКИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

Старый Севастополь, начало этого века. Корабельная сторона, или, как ее называют, «Корабушка» — район рабочей, матросской, рыбацкой бедноты. Огромные серые флотские казармы... Рядом — знаменитый Малахов курган, покрытый лесом. Памятники на бастионах. Внизу, с обрыва — Южная бухта, корабли, катера, ялики... Вот в этом старом Севастополе лет 30—35 назад протекало детство Ивана Папанина. Он сын рыбака. Рос при слабом надзоре. С ранних пор лазил через заборы к матросам, рыбалил, часами болтался в воде, по ночам лазил на кладбища проверять, высовываются ли покойники из могил.

Перед глазами мальчишки прошел 1905 год. Неясные и малопонятные слухи об Одессе, Николаеве, громяхющее «ура» с экипажеского флотского плаца... крик: «Если умирать, так будем умирать не от рук драконов-офицеров, не от рук японцев, а пожертвуем жизнью за свободную Россию!»... Черные матросские лавины скатывались с Корабельной стороны, пылал «Очаков», в упор стреляли корабли. Город был полумертв. Что-то происходило — со своими, близкими.

Паренек вырос здоровый, плечистый, грудастый. Росту среднего. Когда было отыграно положенное число конов в бабки, когда было отыграно в орлянку, когда пятками отсверкала мальчишеская пора, —

паренек спустился по лестнице на Морской завод. Мастера любили про- бовать новичков. «Тебя как звать?»— «Иван».—«Возьми-ка, Ванька, в углу пару заклепок». А заклепки были по- ложены прямо с горна, с них едва красный жар сошел. Паренек взял заклепки. Волос поднялся дыбом... Однако паренек не крикнул. Спра- вился, стиснул зубы, принес заклепки и положил. А сожженную руку сунул в карман и стоял, будто с форсом. Было много поработано слесарем и в Севастополе и в Ревеле. Было много ремонта сделано на лихих ми- ноносцах Балтийской минной диви- зии, которые, возвращаясь с похода, большим ходом влетали в гавань, несли бурун за кормой и швартова- лись, лихо развернувшись «на пятке».

В 1915 г. «забрили». У воин- ского начальника доктор только тык- нул один раз пальцем в ребра. Пи- саря записали... «У-у, здоровый».

Пригнали обратно в Севастополь, в Черноморский флотский экипаж. Кругом все знакомое насквозь. Лежит славный городок у моря, домики в зелени. Живи, радуйся! Но из казарм—нельзя. Но на Приморском бульваре надпись: «*Матросам и собакам вход воспрещается*». И при- каз адмирала Веселкина: «Снимать фуражки перед всеми торговцами».

На глазах погибал линейный корабль «Императрица Мария». Взо- рвались пороховые погреба, огонь кинулся по кораблю, горело дерево, краска, потом начал гореть металл. Пылающие, обезображенные люди прыгали прямо в бухту—в холодную ноябрьскую воду. Царила расте- рянность. Вместо того чтобы помочь, штабное и портовое начальство в испуге бежало прочь. Адмирал Колчак в обалделом состоянии посылал зачем-то пожарных. Они, очевидно, на лошадях должны были подь- ехать к кораблю, стоявшему на рейде. Громадный корабль пылал, кренился. Все рвалось, скрежетало... На берегу городовые отгоняли толпы людей от вытщенных страшных трупов. Обалделые санитары по приказанию начальства неизвестно зачем бинтовали мертвых.

...Война велась дурачки. Германский линейный крейсер «Гебен» подходил иногда вплотную к Севастополю. Его не умели толком ни обстрелять, ни включить ток в поля крепостных мин заграждения. Служба была угрюмая, беспросветная. Квитаться за все начали 5 марта 1917 г. Почти на неделю Колчак задержал телеграмму о революции. Устроил наглый молебен, прошелся по фронту, держа два пальца у козырька. «Здорова, брэтцы!..» Матросы рассвирепели. Десяти- тысячная масса их собралась на «Корабушке» и зарычала: «Подать Кол- чака!» Ультиматум. Он должен был приехать. За ним заперли ворота и с ним серьезно поговорили. Среди говоривших был Иван Папанин.



И. Д. ПАПАНИН

Семнадцатый год шел со стремительной скоростью. Папанин поспевал на ялтинские и ливадийские дачи обыскивать членов династии Романовых, ходил в патрули, а в ноябре, по телеграмме Ленина, в «Отряде моряков-черноморцев» помчался в одном бушлате на Корнилова. Бой начался в снегах, в глубоких сугробах. Матросы проваливались по пояс в снег, чертыхались, тянули на себе орудия. Ванюшка Папанин шарил глазом: где корниловские пулеметы? Замечал пулемет и—бух туда трехдюймового поросенка. Смотришь—в момент отбивное-заливное». Корниловский полк был окружен и ликвидирован.

Едва вернулся отряд в Севастополь,—в Крыму выступили националисты—«эскадронцы». Название было взято от эскадронов Конного крымского полка бывшей царницы Александры Федоровны.

Папанин кидался с бойцами в Феодосию, в Евпаторию. Создавались импровизированные бронеплощадки, и через весь Крым по январской стуже мотались семидесятиверстным ходом сквозь ночь и ветер матросские летучки, спасая советы.

Знаменитая была тревога в ночь с 11 на 12 января 1918 г., когда завывли все гудки и сирены Севастополя. «Эскадронцы» подходили к городу. Поднялась такая тьма рабочих и матросов, что железная дорога не смогла их перебросить в бой—к Бахчисарая. Часть бежала прямо по дороге—на врага! Белых порвали в клочья.

Гудело все Черное море, кавказский и румынский фронты. Уходили из Трапезунда последние транспорты. Пожары и взрывы шли вдоль берегов всей Анатолии. Большевики пытались взять Батум. Матросы высадили десант и держали Батум две недели. На Дону выступал генерал Каледин. На румынском фронте душил Балтийскую дивизию генерал Шербачев. Матросы с Дуная зывали о помощи... Папанин появляется то тут, то там.

Были похороны убитых моряков. Товарищи шли сумрачно. На тротуары Севастополя высыпала буржуазия. Какие-то подлецы начали смеяться и аплодировать. В лицо мертвым начали петь шантаные песенки Вертинского. Это были дни, когда двинулись немцы на нашу страну, когда Ленин дал обращение к народу: «Социалистическое отечество в опасности». Большевики выпускали тогда газетки с траурными рамками во всю страницу: «Гибель русской революции». В Севастополе начинали стрелять в матросов. Провокация была безмерна, нестерпима. И матросы так шарахнули по севастопольской буржуазии, что память о днях февраля 1918 г. осталась и по сие время.

Папанин бился на севере Крыма против немцев. Он уходил одним из последних, отстреливаясь на всех мыслимых рубежах. Он очутился в кольце, был отрезан. Он не сдался и ушел в подполье. Он вынырнул ночью на своей «Корабушке». Он держался там неуловимый. Его искали, выслеживали. Все было бесполезно.

Мы пришли в Крым ранней весной 1919 г. Навстречу нам вылез Папанин. «Браточек!»... Он вступил в нашу морскую бригаду бронепоездов. Работал и дрался споро, весело. Сегодня—под Мариуполем, завтра—в Долгинцево, послезавтра—к Щорсу под Бердичев. Когда машинисты не выдерживали нашей скорости, у регулятора становился Ванюша. Когда брали какой-нибудь деникинский или петлюровский автомобиль, первым на нем с форсом вылетал Ванюша. Все местечко было в пыли. Сирена ревела какие-то дикие мелодии собственного сочинения Ванюши.

В 1920 г. Ванюше случилось быть в Николаеве. Он там соображал, «как на пустом море надо построить Красный Черноморский флот». В нашем распоряжении было тогда лишь несколько корявых шаланд. Ванюша тогда сообразил, что «надо итти в тыл Врангеля». Матрос пошел на прямой провод и изложил свои мысли прямо председателю Совета труда и обороны товарищу Ленину. Папанин просто и ясно сообщал, что «моряки Крым понимают» и могут там Врангелю «сделать разложение». Дело было поручено закордонному отделу ЦК КП(б)У. Папанин и его друзья начали формировать кадры для Крымской повстанческой армии. Матросы—его друзья—становились по революционной своей инициативе командармами. Папанин строго соблюдал секретность. Его люди были в штатском, их никто не видел. Гулять он им разрешал ночью и только под его присмотром—«на тринадцатом пути».

Для переброски в Крым у нас не было пловучих средств. Папанин пришел на завод «Судосталь» в Новороссийске, разыскал знакомых братков, расшевелил их, заставил улыбаться. В неделю был готов красавец-катер «Витязь». На этом катере делались когда-то рейдовые получасовые передвижения. Папанин погрузил на него имущество армии, боезапас, литературу. Морских карт не было или какие-то вредители их не выдавали. Папанин вырвал карту из учебника географии, где Черное море было приблизительно нарисовано синей краской. «Дойдем!» Угля нехватало. Катер тогда загрузили макухой и дернули через Керченский пролив на Феодосию—Судак. В проливе навстречу катеру вышел белый сторожевой эсминец «Беспокойный». Моряки переглянулись, приготовили маузеры и гранаты. Разговаривать было бесполезно. Папанин оглядел людей и скомандовал: «Поднять флаг!» Взвился красный флаг. «Полный вперед!» И катерок, набитый имуществом, газетами, аммоналом и неукротимыми матросами, кинулся навстречу эсминцу. Тот повернул и пошел назад. (Когда мы взяли Крым, от пленных мы узнали, что на эсминце движение катера приняли за минную атаку.)

В горах Крыма была создана повстанческая армия. У Судака действовало ее ядро: матросы. Стали пропадать белые заставы, разъезды, на воздух полетели шахты. К партизанам стало присоединяться татарское население. У Врангеля началось разложение. Обо всем надо было донести в ЦК и в Реввоенсовет Южфронта.

Командарм т. Мокроусов послал в центр со всеми бумагами Папанина. Ему нутуго, ниже колена забинтовали все материалы. Папанин простился с товарищами и ушел.

Путь его был долг, труден и опасен.

Папанин пришел к месту назначения, доложил обстановку. Ему было поручено сформировать вторую экспедицию в Крым. На катере-истребителе «МИ-№ 17» в лютый осенний шторм, когда рядом погибло сторожевое судно «Рион» и, не выдержав, укрылся в порту транспорт «Шахин»,—Папанин перебросил вторую группу моряков-коммунаров в Крым. Повстанческая армия разрослась уже до пяти полков. Белых били на каждом углу и повороте. С севера Красная Армия насадала на Перекоп, Сиваш и Чонгар. Папанин прошел с морским отрядом весь Южный берег, взял Алушту, взял пленных, освободил заключенных коммунаров, перешел горы и соединился с конницей Буденного. Папанин получил боевой орден Красного Знамени.

А затем—годы мирной работы и напористой учебы. Человек впервые выводил латинскими буквами свое имя и фамилию: «Ivan Papanin», руководил экспедициями в Сибирь, зимовал на мысе Челюскин—все такой же веселый, крепкий и здоровый. Он становился все универсальнее. Изучил астрономию, штурманское дело, радиодело, кулинарию, основы медицины. Изобретал полярное снаряжение, реформировал полярную обмундировку, массу читал, кропотливо изучал и проверял экспедиции Амундсена, Скотта, Шекльтона, Нансена...

Он был уверенным, культурным моряком, командиром, коммунистом, полярником, руководителем, воспитателем. Он четко, без промаха, сноровисто и весело выполнял любые поручения. Добирался до острова Рудольфа, строил новые северные базы, завозил туда тракторы, самолеты, сидел над планами новых экспедиций. Творческие силы били через край. Здоровье не убывало. Только пошире, поплотнее сделался Ваня Папанин.

И вот—он начальник небывалой зимовки, начальник станции на Советском Северном полюсе. Он пришел туда, как подобает морской и его собственной традиции—смелым броском, десантом, как некогда приходил на неизвестный вражий берег.

К полюсу в неизведанную Арктику ходили: голландец Баренц (1596 г.), русский Литке (1821—1824 гг.), англичане Франклин, Мак-Клюр, Коллинсон, Рэ, вслед за ним Норденшельд, ходили австрийцы Вайпрехт и Пайер, ходил американец Де-Лонг на «Жаннетте», ходила снова группа русских—Онацевич, Толь, Бунге... Ходил Нансен, Пири. С героическим упорством, *нешком* пошел к полюсу русский моряк Седов. Над полюсом пролетали, не успевая даже определиться, Бэрд, Амундсен, Нобиле. Никто не дал доказательств государственного, практического, научного *владения* полюсом. Это дал русский матрос коммунист Иван Папанин. Уходя в полет, он мне сказал: «Беру даже печатку с собой, так что с полюса даже будут удостоверения по всей форме...»

Он располагается сейчас по-хозяйски, основательно, со своими товарищами на новой точке советских владений. Он сидит «выше всех на земле», как ему поручила партия, и приступает к разгадкам, решениям мировых задач.

Ваня, родной, привет!

ВСЕВОЛОД ВИШНЕВСКИЙ

ЭРНСТ КРЕНКЕЛЬ

РАДИСТ ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЗИМОВКИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

I

Весной медленно исчезал сумрак. Серые, однообразные краски иногда сменялись розовыми, нежными и робко полыхавшими у горизонта зарницами. Это были предвестники хороших, весенних дней. В такие минуты все окружающее принимало иной вид. Казалось, что весельем охвачены не только два человека, зимовавших в маленькой бревенчатой

хижине, но и собаки, и кошка, и даже небо, и суровая Северная Земля, на которой поселились люди.

Кренкель двигался с шумом по узкой комнатенке, тормозил молчаливого механика, точно будил его от зимней спячки, свистел, пел басом веселые, озорные песни. Да, дело шло к весне.

Однажды в полдень он получил долгожданный запрос по радио. С ним говорила Москва. Старый друг, старый полярный волк Папанин. Иван Дмитриевич коротко спросил Эрнста Кренкеля: можно ли шить для него полярное обмундирование по размерам одежды, находящейся в Москве?

— Какой может быть разговор?!—Конечно, шить, обязательно шить, и как можно скорее, полярное обмундирование по размерам старой одежды, находящейся в Москве, в Харитоньевском переулке, дом № 12, квартира 8, четвертый этаж, один длинный звонок!..

— Мы летим на Северный полюс. Мы зимуем на Северном полюсе,—гремел его бас в маленькой, тесной, с низким потолком зимовке.

Если Папанин запросил его об одежде, значит все в порядке: вопрос о зимовке на полюсе решен.

С этого дня все, что ни делал Кренкель, принимало иной смысл: все оценивалось с точки зрения будущей зимовки. Мысленно он рисовал себе огромное, безмолвное ледяное поле, однообразное, сливающееся с небом. Он с живостью представлял себе палатку, в которой они будут жить, дружную работу, долгие и трудные дни и ночи, вести с Большой Земли...

Зимовать на Северном полюсе!—от одной этой мысли захватывало дух. Требовались большие усилия, чтобы попрежнему проводить метеорологические наблюдения, готовить обед (он был и поваром), печь хлеб, стирать белье, добывать в сарае уголь, смержшийся в крепкий пласт...

Механика Мехреньгина, с которым он зимовал, Эрнст Кренкель очень любил и уважал. Это был замечательный товарищ, настоящий работяга, скромный и благородный. Но Коля Мехреньгин был молчаливый человек: он все отлично понимал, но, не умея высказывать свои чувства, молча слушал планы Кренкеля.

Вскоре Папанин сделал Кренкелю запрос по радио, предложил прислать замечания и пожелания по сборке специальной радиоаппаратуры для полярной экспедиции. Запрос был дан в завуалированной форме, и Кренкель так же осторожно ответил.

Первого мая он получил приветственную радиотелеграмму за тремя подписями: Папанина, Ширшова и магнитолога Федорова. Тогда же Кренкель понял, что подготовка к экспедиции идет полным ходом.

Он закружил по комнате—большой, веселый, шутливый. Казалось, он разнесет стены. В тот же день он занес в дневник, что «все население острова покинуло зимовку, вышло на воздух».

Все население—это были Кренкель и Мехреньгин. Они побрились, почистились и четким шагом, плечом к плечу, так, как идут в строю и на демонстрации, оба прошли мимо засыпанного снегом домика. Затем Мехреньгин остановился, а Кренкель сделал шаг вперед. Вид у него был взволнованный; торжественный. Он чуть приподнятым тоном, в своей обычной, веселой, чуть иронической манере произнес краткую речь о людях, которые вдали от родины, в местах пустынных и диких

живут одним чувством, каким живет сейчас Москва, Красная площадь, — чувством родины.

Он поздравил себя и Мехреньгина с наступлением великого праздника трудящихся, затем дал знак к салюту. Троекратный залп разбудил вечную тишину этих мест.

II

Когда-то, в дни юности, Кренкель увлекался Джеком Лондоном и О. Генри. Смелые, бесстрашные люди, описанные Д. Лондоном, навсегда поразили его воображение. И хотя он попрежнему питал к героям этих книг теплую привязанность, многое из того, что он когда-то читал, блекло и тускло под влиянием собственных переживаний и того жизненного опыта, который он накапливал в своих странствиях по Северу.

Он навсегда запомнил одну фразу из рассказа О. Генри: «Если вы хотите поощрять ремесло человекоубийства, запирайте на месяц двух человек в хижине восемнадцать на двадцать футов. Человеческая натура этого не выдержит», — фраза, которая теперь звучит смешной и нелепой.

Хижина на островах Сергея Каменева, в которой жили Кренкель и Мехреньгин, была небольшой. Обыкновенная, низкая, прокопченная избушка. И все же два советских полярника жили дружно, чувствуя пульс своей страны и в мыслях о родине черпая силы, мужество и бодрость.

От отца — маленького, тщедушного учителя — Эрнст воспринял беспокойную жилку, тягу к фантастическим путешествиям. Отец был веселым, уживчивым человеком. Всегда он что-то выдумывал, строил разнообразные, легкие, как дым, как мечта, планы. Больной, прикованный к постели, он изучал испанский язык и рвался куда-то на далекие острова. В бреду он звал с собой сына, горячо и страстно уговаривал юного Эрнста бросить все, рисовал перед ним прелести дальних путешествий и великих открытий.

Белокурый высокий юноша слушал эти рассказы, как завороченный; он готов был в любую минуту окунуться в сказочный мир путешествий.

Двадцати лет, долговязым, восторженным парнем он добился своего и уехал на Новую Землю. Уехал налегке: с небольшой связкой книг, в которых каждая страница дышала романтикой.

Наконец-то увидел и почувствовал, что такое настоящая Арктика. С романтикой и без. С трудностями, возникающими на каждом шагу.

Человек раскрывался на Севере целиком. Здесь ничего пельзы было утаить. Эрнст по шагам узнавал о настроении товарища. И надо было загрузить себя полностью, не психовать, дисциплинировать себя. В дневник он занес следующую запись: «Лучше всего человек познается в Арктике. И вот именно это общение на самых твердых основах делает все личные связи и знакомства в Арктике особенно глубокими и серьезными».

Он был радистом, мыл полы, пилил снег (для приготовления воды), топил печи, охотился, подшивал радиogramмы, изучал политграмоту. Оторванный от обычной жизни, он раньше других товарищей по зимовке нашел себя в Арктике, мужал и закалялся.

Товарищи прозвали его жизнерадостным фантазером. Он заражал

своей неуемной фантазией, вносил в самую трудную будничную работу элементы веселья, бодрой иронии и настоящей коллективной дружбы. Замечал он сам или не замечал, но с каждым месяцем зимовки накапливал такие черты, которые обогащали характер и внутренний мир широкоплечего, на вид как будто легкомысленного человека.

Сколько раз позднее он давал жене обещание осесть на Большой Земле, покончить с путешествиями и зимовками. Но вовсе не так легко было рвать с Арктикой. Точно птица, по весне возвращающаяся на старые земли, так и он после короткого пребывания на материке вновь возвращался на Север.

1930 г. Кренкель провел на Земле Франца-Иосифа. Зимовка была небольшой по составу—всего 7 человек. Жили дружно, хорошо, за исключением одного товарища, который тяжело переживал разлуку со своей молодой женой. Он всем изрядно надоел своими вздохами и задумчивым видом, и товарищи делали все, чтобы он на время забыл о молодой жене.

12 января 1930 г. Кренкель отсутствовал обычную метеограмму и дал сигнал: «Всем, всем, всем». Он щупал эфир, прогулялся по разным волнам и просил отвечать ему на волне 42 метра.

Вдруг он услышал: кто-то долго и упорно зовет его. Швед, норвежец, англичанин? Но это был американец. Неизвестный радист спросил Кренкеля, где он находится. Кренкель коротко по-английски ответил: на советской зимовке, на Земле Франца-Иосифа.

Короткая пауза. Затем восторженный ответ: «Дорогие друзья, очевидно, мы покрыли этой связью рекорд дальности, так как мы являемся базой американской экспедиции адмирала Бэрда в районе Южного полюса».

Они завязали длинный, дружеский разговор.

Кренкель сообщил американцу, что на Земле Франца-Иосифа сейчас полярная ночь, зимует 7 человек, холодно. Американец сказал, что у них, на Южном полюсе, сейчас полярный день, два градуса тепла, пасмурно, 42 человека.

Вначале разговор шел на английском языке. Пока беседа ограничивалась общими, наиболее употребительными фразами, Эрнст быстро справлялся с ответами на английском языке. В дальнейшем, когда дело дошло до деталей, ему стало трудно подбирать английские слова. Поэтому он спросил американца:

— Не владеете ли вы каким-либо другим языком?

Американец ответил:

— Я владею немецким языком.



Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

Стали разговаривать на немецком языке. Немецким языком Эрнст владел в совершенстве. Но оказалось, что американский радист владеет немецким языком хуже, чем Кренкель английским, и в конце концов беседа велась на смешанном немецко-английском языке.

III

Узнав от профессора В. Ю. Визе, что в ученых кругах горячо дискутируется вопрос об экспедиции на Северный полюс, Эрнст Кренкель тутчас загорелся этой смелой идеей. Ничего определенного не было. Люди страстно спорили, практически же ничего не предпринималось.

Эрнст уезжал в очередную зимовку. В день отъезда он вдруг подумал, что его могут забыть и экспедиция состоится без него. На всякий случай он написал заявление, в котором убедительно просил считать его первым кандидатом для участия в экспедиции на Северный полюс.

Значительно позже, после гибели «Челюскина», в палатке на дрейфующей льдине, в долгие дни и ночи он в разговорах со Шмидтом вновь и вновь возвращался к экспедиции на Северный полюс.

Уезжая на зимовку, он взял слово с Отто Юльевича Шмидта и Папанина, что в случае полета на Северный полюс он будет включен в состав экспедиции.

Оптимизм, шутка, ирония никогда не покидали этого человека, даже когда его товарищ по зимовке Николай Мехреньгин заболел цынгой. Это было в июле 1936 г. на острове Сергея Каменева.

Здесь Эрнст узнал, что Папанин шьет ему полярную одежду для участников экспедиции на Северный полюс. Он колол дрова, брал пробы воды, следил за облаками, готовил еду, но мыслями он был в Москве.

Запасы были на исходе, а ледовая обстановка не позволяла ледоколу подойти к островам. Сперва свалился Мехреньгин, затем заболел Эрнст. У них был хлеб, была медвежатина, но не было овощей.

Эрнст заставлял механика двигаться, он не давал ему покоя, пробуждая в нем волю к жизни. В складе Эрнст нашел заплесневевший горох. Врач с острова Уединения посоветовал проращивать горох, затем есть его. Он так и сделал. И горох помог им.

Осенью к ним, наконец, пробился ледокол. Поддерживая друг друга, они поднялись на палубу. Эрнст прошел в радиорубку и немедленно связался с Папаниным, который был на острове Рудольфа. Он вел с ним долгий разговор, который сильно возбудил его.

Ночью он долго стоял в одиночестве на палубе и, вдыхая свежий осенний ветер, думал о том, что исполняется мечта его жизни—экспедиция на полюс.

Они улетели из Москвы 22 марта. В четвертом часу утра Эрнст Кренкель вошел в детскую, где спали дочери—Ирина и Люся. Он был в ватнике, сапогах, подбитых гвоздями.

Он склонился над детьми, тепло улыбаясь. Первой проснулась Люся—черноглазая дочка. Кренкель звал ее «Пистолет». Она потянулась к нему, сонная, трогательная.

— Ну, «Пистолет»,—тихо сказал он,—пожелай нам счастливой зимовки!

Б. ГАЛИН

ЕВГЕНИЙ ФЕДОРОВ

МАГНИТОЛОГ И АСТРОНОМ ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЗИМОВКИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

В тревожную полярную ночь, когда над Землей Франца-Иосифа стояла величественная мерцающая арка северного сияния и тихо повизгивали собаки, чуя неслышную поступь белого медведя, в домике зимовщиков шла необычная для этих широт дискуссия.

— Простите, дорогой друг, но я ничего не понимаю в политике и не хочу о ней думать. Мое дело—чистая наука,—сказал сотрудник Потсдамской обсерватории доктор Шольц, зашивая порвавшуюся куртку.—Меня больше интересуют высокие слои атмосферы и полярное сияние...

— Но в наше время быть вне политики так же невозможно, как нельзя не промокнуть, прыгнув в воду. Вы ужасно наивны, Иоахим!—горячо воскликнул Женя Федоров, сотрудник Ленинградского арктического института.

Он только что пришел с собрания, на котором его приняли в комсомол. Он поделился своей радостью с Шольцем, но доктор, скептически усмехнувшись, сказал, что это вряд ли что-нибудь прибавит молодому талантливому ученому. Разгорелся ожесточенный спор.

Женя, одержимый желанием просветить аполитичного доктора, доказывал, что ученый, не умеющий политически мыслить,—плохой ученый. Продолжая спорить, они вышли из домика: нужно было вести наблюдения за полярным сиянием.

Они долго стояли, любясь радужной игрой холодных огней, озарявших небо. Казалось, где-то далеко за горизонтом бушует лесной пожар.

Женя не мог оторваться от красивого зрелища. Но это не было любованием художника, очарованного богатством оттенков и расцветок сияния,—Женя следил за ним глазами ученого.

В природе Арктики еще много таинственных явлений, мешающих человеку завоевать ее окончательно. Изменения электрических условий в высших слоях атмосферы затрудняют работу арктических радиостанций. Днем очень часто радиосвязь нарушается, без радио же невозможно наладить нормальную работу и жизнь на зимовках, нельзя обеспечить сигналы самолету, летящему над полярными льдами. Радио—единственный голос, который может подать потерпевший аварию. Изучая спектр полярного сияния, Женя получал представление о том, что происходит в высоких слоях атмосферы.

Во время полярных сияний обычно происходят магнитные бури, заставляющие колебаться магнитное поле. Нужно тщательно изучить эти колебания, чтобы составить точную карту магнитного склонения. Без этой карты невозможно успешно вести советские корабли по Северному морскому пути от Мурманска до Владивостока. Делая магнитные определения, Женя помогал своей стране решить важную политическую и хозяйственную задачу.

«Странные эти советские люди,—думал Шольц,—они привезли все необходимое для экспедиции и не забыли сочинений Ленина и Сталина

и даже анкет для вступающих в партию и комсомол. Просидев весь день в магнитном домике над приборами, Женя идет делать доклад о международном положении или читает лекцию о строении материи зимовщикам... Чего доброго—они еще устроят демонстрацию, пойдут с красными флагами среди голубых торосов и, взобравшись на айсберг, как на трибуну, будут произносить речи!»

— Но, нужно отдать справедливость, вы—упорные люди,—говорил Шольц.—Вы сами шьете палатки и спальные мешки, готовясь к весенней экспедиции. Весь день вы работаете и не чувствуете тяжести бесконечной полярной ночи... Что же двигает вами? Повидимому, деньги,—вам хорошо и аккуратно платят...

— Ах, какой вы чудак, Иоахим!—рассмеялся Женя.—Деньги?! Меня бесплатно выучили в университете, дали стипендию, учебники, общежитие. Все оборудование станции, одежду, продовольствие, приборы дало государство. Что мне еще нужно?

— Ну, если не деньги, то слава...

— Слава?—недоуменно переспросил Женя.—Нет. Мне просто нравится жить так, как я живу: вести научные наблюдения, бродить по неизведанной земле...

— Вот, вот! Когда вы откроете остров, то узнаете, что такое слава...

Разговор был прерван криком радиста:

— Женя, скорей! Сейчас будешь говорить с мамой!

К радиостанции сбегались зимовщики, Женя сидел у аппарата, и ему не верилось, что он сейчас услышит родной голос,—боялся, что радио закопапризничает.

— У аппарата—Сабина Акимовна Федорова,—объявил гулкий бас, и тотчас же в рупоре раздался взволнованный голос матери:

— Это я, Женя... Ну как ты живешь? У вас, верно, очень-очень холодно? Ты не простудился там, Женя?

Мать говорила о семейных радостях и огорчениях, о своей работе, о здоровье отца, и Жене казалось, что город Горький, откуда говорила она, совсем рядом. Он видел доброе материнское лицо и от волнения не мог говорить. Исчезли куда-то заранее приготовленные фразы.

— Да, мой друг, вы должны быть счастливы. Вы говорили с матерью,—с грустью сказал Шольц.

И у Шольца была мать, которую он очень любил. Доктора угнетало, что он не может запросто побеседовать с ней, как беседовал Женя. Что делается там, на родине? В эту—ночь Шольц чувствовал себя одиноким, забытым: никому нет дела до него, доктора астрономии, который мерзнет на далеком Севере во имя науки...

Уезжая на зимовку, они договорились, что Женя обучит Шольца русскому языку, а Шольц обучит его немецкому. Но из этого ничего не вышло: время было загружено доотказа научной и физической работой. Изъяснялись они на английском языке.

Жене нравился спокойный, уравновешенный потсдамский ученый. Он никогда не ворчал в трудную минуту, наравне со всеми выполнял любую тяжелую и неприятную работу, и поэтому вдвойне было обидно за его смутное будущее, за его завтрашний день, ничего не обещавший и скорбный.

Окончилась полярная почь. На горизонте показался багровый раскаленный диск солнца. Женя вместе с промышленником Кунашевым отправился в экспедицию на остров Рудольфа. С двумя нартами и хорошей упряжкой собак они обходили архипелаг с восточной стороны Земли Франца-Иосифа. Точной карты его до сих пор не было.

Кунашев, приложив руку щитком к глазам и всматриваясь вдаль, сказал:

— Женя, никак остров вон там... влево.

Женя разложил карту, но никакого острова на ней в этом месте указано не было. Сжимая в зябнувших пальцах карандаш, он нанес новый остров на карту. Кунашев, свертывая цыгарку, промолвил:

— Сколько тут островов! И дичи много... Надо непременно сюда на годик приехать поохотиться.

Хорошо идти все вперед и вперед, открывать новые острова, заливы, мысы, шагать там, где никогда не ступала нога человека! Женя производил топографическую съемку, магнитные определения и двигался дальше. В пургу забирались в палатку и отлеживались, пока не улучшалась погода. Шли двадцать дней.

Это было замечательное путешествие. Собаки, притомившись, не хотели идти, ложились на снег. Но стоило им увидеть вдали, возле лунки нерпу, как они с воем и воплями бросались к добыче. Нерпа, конечно, мгновенно исчезала в лунке, и собаки, высунув языки, разочарованно заглядывали в зеленоватую воду. Женя и Кунашев в эту поездку открыли новый способ передвижения в Арктике: нужно выгнать нерпу по курсу, натравить на нее собак, и тогда от лунки к лунке они будут мчаться без усталости.

Женя сидел на нартах, любуясь прозрачно-голубыми айсбергами, и думал о том, что жизнь везде может быть прекрасной, полнокровной и радостной. Все зависит от человека. Кто сказал, что в Арктике человек беспомощен и одинок? Глупости. Можно быть одиноким среди множества людей, как потсдамский доктор Шольц одинок на своей родине, и это во стократ страшнее.

«Надо женить его у нас»,—решил Женя, и мысли унесли его в Ленинград, где любимая девушка с нетерпением ожидала его возвращения. А вдруг она потребует, чтобы Женя бросил свою холодную Арктику? Нет, надо, чтобы она была готова вместе поехать на зимовку...

— Медведь!—вдруг заорал Кунашев, вскидывая винтовку.—Давай апарат!

Собаки, окружив огромного «мишку», заставили его принять соот-



Е. К. ФЕДОРОВ

ветствующую позу: медведь встал на задние лапы. Кунашев, надевшись из винтовки, держал на мушке его широколобую голову, а тем временем Женя наводил фотографический аппарат, стараясь не испортить драгоценной пластинки. В десяти метрах рычал и приплясывал разъяренный зверь, пытаясь отбиться от собак.

— Есть!—щелкнул затвором Женя.

Раздался меткий кунашевский выстрел, и медведь рухнул на снег. Из экспедиции Женя вернулся не скоро. Удалось добраться до острова Рудольфа. Ранняя весна 1933 г. отрезала обратный путь. На острове Рудольфа пришлось просидеть все лето. Но работа везде найдется, было бы только желание. Женя повторил магнитные и астрономические наблюдения, облазил весь остров Рудольфа, охотился.

Остров Рудольфа богат птицами. Весной здесь стоит неумолчный гам несчетных птичьих стай: шныряют по воде резвые, подвижные люрики, добродушные и кроткие чистики, носятся длиннокрылые чайки.

Но лед вокруг острова не расходился. Ни одно судно не могло подойти. Угрожала вторая зимовка. Продовольствие было на исходе. Пришлось отправиться на склад, оставленный экспедицией, снаряженной Циглером, много лет назад. Медведи разбили ящики, растащили консервы, но кое-что еще оставалось. Нашли шоколад и сушеный виноград. Однако с такими запасами нельзя было продержаться долго.

Но советский человек не пропадает нигде. О том, что экспедиция на острове Рудольфа попала в трудное положение, узнали в Москве. В конце августа, когда на западной стороне острова показалась узенькая полоска чистой воды, легкий зверобойный бот «Смольный» причалил к берегу.

В октябре Женя уже сидел в ленинградском кино со своей будущей женой. Очень скоро выяснилось, что она непрочь поехать с ним на зимовку. Все устраивалось как нельзя лучше.

Доктор Шольц уезжал в Германию. Из писем и газет он знал, что на родине творится нехорошее: к власти пришли люди в коричневых рубашках. Шольц был настроен тревожно. Женя уговаривал его остаться, но Шольца ждала мать, и он уехал.

Как только потедамский доктор прибыл на родину, его посадили в тюрьму. «Вероятно, Иоахим научился политически мыслить»,—подумал Женя, укладывая вещи в чемодан. Он готовился к отъезду на мыс Челюскин вместе с женой. Семейную жизнь они начали с постройки зданий для зимовки, научных павильонов. Утепляли стены, конопатили, делали проводку. День рождения Жени отметили торжественным банкетом, на котором повар блеснул своим кулинарным искусством. Вспомнили Шольца и вышли за его здоровье.

Еще раз Женя вспомнил о нем, когда уже готовился к дрейфу на льдине у полюса. Из Германии поступило извещение, что доктор Шольц умер... от повреждений, полученных на Земле Франца-Иосифа...

— Бедный Шольц!—прошептал Женя, проверяя новый сложный прибор, который он должен был установить на плавающей льдине у Северного полюса.

В. ИЛЬЕНКОВ

ПЕТР ШИРШОВ

ГИДРОЛОГ И ГИДРОБИОЛОГ ДРЕЙФУЮЩЕЙ
ЗИМОВКИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

Петр Ширшов еще мальчиком мечтал о путешествиях. Он поступил на биологический факультет Днепропетровского института народного образования. Петр решил специализироваться по ботанике низших растений. Имея такую специальность, можно легко попасть в экспедицию. Вышло немного иначе: он стал не ботаником, а гидробиологом. От гидробиолога ни одна экспедиция никогда не откажется!

В 1930 г. Ширшов уже работал по пресноводной гидробиологии на Кольском полуострове, на реке Туломе. А через год он отправился еще дальше на север с экспедицией по исследованию иодоносных водорослей в Крестовой губе. В экспедиции нехватало людей. Приходилось самому грести и самому таскать в бухточках драгу по дну.

Пароход «Ломоносов» доставил участников экспедиции на Новую Землю. Еще в пути шли разговоры о том, что предполагается послать ледокол по Северному морскому пути из Архангельска во Владивосток. В Ленинграде эти разговоры подтвердились. Петр решил во что бы то ни стало попасть в эту экспедицию. Он пришел в Арктический институт к профессору Визе и предложил свои услуги. Профессор охотно согласился включить его в экспедицию на «Сибирякове».

Петр частенько боялся: а вдруг он как южанин окажется непригодным к суровым условиям Арктики? Он об этом никому не говорил, но в душе не раз испытывал тревогу. Но когда у острова Колочин «Сибиряков» сломал лопасти и пришлось перегружать уголь с кормы на нос, Петр вместе с другими здоровенными ребятами таскал пятипудовые мешки с углем. Аврал продолжался трое суток. Ширшов и не думал переходить на более легкую работу. С тех пор никаких сомнений насчет своего здоровья у него не возникало.

На «Сибирякове» он по-настоящему увидел Арктику, о которой так давно мечтал. Петр совместно с другими биологами экспедиции собирал планктон по всему Северному морскому пути и определял количество хлорофила.

Нансен предлагал организовать дрейфующую зимовку на льдах Полярного моря. Проект был таков: дирижабль высаживает на лед небольшую группу людей, а они проводят постоянные наблюдения над климатом, над гидрологическим режимом и дрейфами ледового покрова. Нансену не удалось осуществить эту идею. Об этой же экспедиции писал в своей книге «Международный полярный год» профессор Визе. Об этой же экспедиции решил поговорить и Петр Ширшов с Отто Юльевичем Шмидтом. Отто Юльевич сказал, что такую экспедицию нашему Союзу необходимо будет организовать, но когда—время покажет.

— Обещайте включить меня в такую экспедицию,—попросил Петр.

— Хорошо,—улыбнулся Шмидт...

До 1933 г. Ширшов занимался обработкой материалов, собранных на «Сибирякове», и с большим удовольствием отправился в новое плавание по Северному морскому пути на «Челюскине». Зимовка на «Че-



П. П. ШИРШОВ

щитить его из льда, то, по крайней мере, удастся часть людей переселить на «Литке». На «Челюскине» решили оставить минимум команды и небольшую группу научных работников. Ширшов категорически решил оставаться на судне. Он пришел в каюту к Отто Юльевичу.

— Ну, как, Петр Петрович,—спросил его т. Шмидт,—остаетесь на «Челюскине»?

— Я как раз об этом хотел просить вас, Отто Юльевич.

Но «Литке» не смог подойти к пароходу, и снять никого не удалось. 13 февраля «Челюскин» пошел на дно, раздавленный льдами.

Пребывание в палатке в лагере Шмидта еще больше убедило Петра Ширшова в полной реальности плана зимовки на дрейфующем льду. Здесь можно жить и работать. И опасения, что подвижки льда не дадут возможности спокойно работать, сильно преувеличены. С этой мыслью он вернулся на берег.

Он закончил обработку материалов, собранных им еще на «Сибирякове» и незаконченных из-за зимовки на «Челюскине», и летом 1935 г. отправился в экспедицию на ледоколе «Красин». Арктика вновь увидела неутомимого Петра Ширшова. На этот раз на его темносиней курточке золотились два ордена: Трудового красного знамени и Красной звезды. На «Литке» пришлось здорово поработать. Через каждые 4 часа надо было брать пробу планктона и тут же ее обрабатывать. Плавание продолжалось два с половиной месяца.

Петр жил в Ленинграде и писал книгу о результатах своих работ на «Красине», «Сибирякове», «Челюскине». В это время он узнал об утверждении экспедиции на дрейфующей льдине у Северного полюса. С этого дня Петр думал только об одном: как бы попасть в эту экспе-

люскине» была его первой зимовкой в Арктике. В светлой каюте Петр спокойно обрабатывал пробы планктона. Все было бы хорошо, если бы не подвижка льда. 26 ноября лед начал громоздиться около носовой части судна. Была ночь, мела пурга, свистел ветер, а льдины со скрежетом лезли на судно. Люди выбежали из кают, говорили шопотом. Судно тяжело кряхтело под ударами атакующего льда. Неужели пробьет?

«Челюскин», зажатый ледяными полями, был вынесен мощным потоком из Берингова пролива. Судно несло прямо на север. В этом направлении когда-то несло и судно «Жаннетта». Оно было раздавлено льдами, экипаж дошел до берега и погиб от истощения и голода. На помощь «Челюскину» спешил ледокол «Литке». Была надежда, что ледокол подойдет миль на десять к пароходу, и если не удастся выта-

дицию. Он мечтал о ней с 1933 г. Нет, не с 1933 г., а с юношеских лет. Отважный летчик поведет самолет к Северному полюсу, высадит людей на льдине и улетит. Какая тут будет бездна работы! Здесь никто еще ничего не исследовал, ничего не наблюдал...

В экспедиции—четыре человека: начальник—Папанин, два научных сотрудника—Ширшов и Федоров, радист—знаменитый Кренкель. А где врач? А если кто-нибудь заболеет? И Ширшов стал усиленно изучать медицину. Под руководством доктора Чечулина и двух хирургов—доцента Горбунова и д-ра Бойчевской—он с лета 1936 г. ежедневно проходил медицинскую подготовку.

Трудностей впереди немало. Будет двигаться лед. Не меньше пяти месяцев продлится ночь. В любую минуту лед может треснуть... Все участники зимовки на полюсе прекрасно знают, что жизнь на дрейфующей льдине не будет похожа на пикник, как выразился Петр. Но это их удивительно мало беспокоит: «Лед треснет—переберемся подальше. А если это случится ночью—у нас есть небольшой прожектор. Неожидаанных катастроф мы не боимся,—у нас круглосуточное дежурство. Вахтенный всегда успеет предупредить».

Петр Ширшов выглядит чрезвычайно скромно. Он смугл, молчалив, сероглаз. Седина посеребрила волосы, но это не от старости—ему еще нет 32 лет—и не от «переживаний»... Когда Ширшов вернулся с «Челюскина», десятки и сотни людей, заметив его седину, сердобольно спрашивали:

— Там, небось?

И Петру в сотый, а быть может в пятисотый, раз приходилось отвечать, что седина у него давно.

Б. ЛЕВИН



АВИАШТУРМАНЫ

ФЛАГШТУРМАН СПИРИН

Есть люди, у которых похвала вызывает преувеличенное мнение о себе. Первый успех порождает в них успокоение. На славу они смотрят, как рантье на облигацию, с которой можно всю жизнь стричь купоны. И есть люди, которых восхваления смущают, а подчас удивляют. Они умеют быстро забывать о своих заслугах, и ничто не может выбить их из колеи труда, который сам по себе является для них высшей наградой. К последней категории людей принадлежит Спирин.

В 1927 г. Спирин получил первый орден за перелет Москва—Анкара—Тегеран—Кабул и обратно. Нарком обороны пригласил участников перелета к себе. В кабинете появился фотограф, чтобы снять наркома с участниками перелета. Спирин робко встал позади всех, и наркому пришлось его вытащить за руки:

— Вы что же прячетесь? Сюда давайте!

Перед лицом почестей Спирин склонен свою персону припрятать, затушевать. Там, где почести, он—последний. Зато там, где трудности и опасности, он—первый.

С первых шагов своей летной жизни он выбрал роль исследователя, роль человека, который пробивает новые пути летному искусству. Как-то на собрании он бросил фразу, которая кажется парадоксальной.

Имея в виду будущие битвы с врагами СССР, он сказал:

— Придет время, когда летную погоду надо будет сделать нелетной, и наоборот... Летать придется только в так называемую нелетную погоду, чтобы подойти к врагу незамеченным и застигнуть его врасплох.

Это и есть та цель, которую Спирин ставил себе еще 12 лет назад. Он тогда летал, одновременно учась на рабфаке. Москва—Коломна—маршрут его первого полета по приборам, по интурманским расчетам. Москва—Нарьян-Мар—остров Рудольфа—Северный полюс его последний по времени маршрут. В ту пору первый полет в Коломну таил в себе, может быть, не меньше опасности, чем теперь полет в ледяную пустыню.

Когда он первый раз вылетел с Громовым в ночной полет, это был огромный риск. Они попали в ловушку ночи, до утра метались среди гроз и облаков. Горючее было на исходе, а низкий туман закрывал землю, и они рисковали при посадке зацепиться за телеграфный столб или за фабричную трубу, или сесть на крышу. Но железная выдержка помогла летчикам, и они вышли из трудного положения с честью. Так, рискуя жизнью, Спирин пробивал новые пути в летном искусстве, поднимая его на новую ступень.

Спирину выпала честь вести звено сухопутных самолетов над Черным морем—из Севастополя в Турцию. В пути встретила гроза необычайной силы. За управлением сидел Ингаунис—смелый, невозмутимый летчик, но даже он удивился, когда, встретив грозу, Спирин решительно махнул рукой:

— Вперед!

Гроза швыряла самолет, как щепку, вверх и вниз, волны метались под колесами самолетов, обдавая крылья водяными брызгами.

«Ну, вот, долетался!!»—думал Спирин и прощался с жизнью. Впервые ли? Нет! С жизнью он прощался много раз и при этом, видимо, никогда не терял самообладания.

Был такой случай. Громов, Спирин и Филин кружили на самолете вокруг Москвы, чтобы побить мировой рекорд дальности по замкнутой кривой. Мотор вдруг стал выбрасывать языки пламени и рой искр. На самолете было свыше тонны горючего. Пожар мог вспыхнуть каждую секунду. Пожар! Этого, пожалуй, более всего боится Спирин. Однажды он видел, как при посадке загорелся самолет и из кабины выскочил горящий человек. Одежда этого человека была охвачена огнем. Он метался по полю—живой, горящий факел; ветер относил от него пелену



И. Т. СПИРИН

едкого дыма. Летчик катался по земле, чтобы примять пламя, но оно вновь вспыхивало, пожирая живого человека.

Спирин вспомнил эту жуткую картину, когда увидел призрак пожара на гигантском самолете «РД». Он имел право оставить самолет и выброситься на парашюте.

«Бросить такую машину?—подумал он тогда с болью в душе.— Нет! Надо держаться до последней секунды».

И машина была спасена.

Чтобы совершить такой поступок, требовалось величайшее напряжение нервов, величайшее самообладание и, главное—величайшая любовь к своей родине. Всего этого у Спирина оказалось достаточно, ибо он годами закалялся и воспитывался в рядах большевистской партии.

Это было еще на заре советской авиации. К Спирину зашел летчик Филиппов и сказал:

— Пойдем испытывать новый самолет.

Филиппов взлетел. Спирин остался на аэродроме с часами в руках. Он смотрел то на часы, то на самолет и вдруг услышал оглушительный треск. Подняв глаза, он увидел, как фюзеляж без крыльев со свистом падает на землю.

...Опечаленный Спирин шел за гробом друга и думал: «Может, бросить эту профессию?»

Но это было давно. Мужество победило навсегда! Мужество, подвиг стали для него потребностью, так же как и сама профессия летчика. И Спирин мог в кругу друзей сказать без всякой рисовки, с улыбкой на лице:

— Эх, с каким удовольствием я полечу бомбить врагов!

Самые смелые планы воздушных атак на врагов нашей родины он несет в себе, как мечту, с которой он сжился. В лучах этой мечты о защите нашей родины, о ее славе и чести рождались и планы его полетов. Он мечтал лететь на самолете целый месяц без посадки, с доливкой горючего в воздухе; он мечтал о полете вокруг земного шара; он хотел побить рекорд дальности по прямой, пролетев 14 тысяч километров. Все эти полеты у него были рассчитаны, обдуманы, разработаны до мельчайших деталей еще до полета на Северный полюс.

Спирин пришел в авиацию по путевке большевистской партии. Это—летчик-рабочий, сменивший летчиков-дворян. В новую свою профессию он внес трудолюбие, упорство, смелость новатора.

Совершая героические поступки, он, как подобает большевику, никогда не вставал в позу героя и не успокаивался на достигнутом. Героизм стал для него повседневным делом, и каждый успех становится для него лишь ступенью к новому.

Его отношение к себе и к своим большим делам поразительно по своей скромности. На его обветренном лице всегда покоится улыбка. С улыбкой он говорил нам о полете на Северный полюс:

— Понимаете, оказывается, земная ось вовсе не торчит из земли, и полюс придется еще поискать хорошенько, чтобы сесть на него.

С такой же спокойной улыбкой он продолжал:

— Чорт его знает! Ведь там никто не был... Надо рискнуть. Я думаю, мы с Водопьяновым сядем на полюс обязательно, сядем во что бы то ни стало...

Г. КИШ

ШТУРМАНЫ

Над Северной Землей самолет впервые появился в 1932 г. Его привел туда летчик Алексеев Анатолий Дмитриевич. Зимовщики, радостно приветствовавшие первого воздушного вестника с Большой Земли, читали на его крыльях и фюзеляже: «Н-2».

Тогда на летающей лодке «Н-2» был почти тот же экипаж, что и сейчас на корабле «Н-172»: первый пилот Алексеев Анатолий Дмитриевич, второй пилот Козлов Матвей Ильич, бортштурман Жуков Николай Михайлович, бортмеханик Сугробов Константин Николаевич.

Еще тогда они подружились надолго: их связали между собой безмолвие далекой Арктики и дни кропотливого труда. Впрочем, в Заполярье не бывает дней. Там есть полярный день и полярная ночь. Они жили по часам, и лучше всего сказать, что их связали часы борьбы с пургой и штормами, с липкими туманами и сплошными снегопадами. Они спали в своем самолете, и на сон грядущий их укачивали волны Карского моря. Работая вдаль от зимовок, отстаиваясь в малоизвестных бухтах, у необитаемых мысов, они имели свой собственный камбуз и в шутку называли свой воздушный корабль—«самолет-ресторан».

На Северную Землю «Н-2» попал во время ледовой разведки. Пилот Алексеев и штурман Жуков дошли тогда до $81^{\circ} 15'$ северной широты, и это был первый воздушный рейс в такие высокие широты. Само собой понятно, что в таком полете у штурмана работы по-горло. Еще задолго до вылета он изучал трассу, постигал тайны погоды, вычислял курс, «подымал» карты; во время полета он держал связь с внешним миром, производил солнечное счисление, восстанавливал ориентировку; в сущности говоря, в полярной авиации штурман—ближайший советник и первый помощник пилота, и не случайно полярные летчики так дружны со своими штурманами.

Впрочем, чтобы яснее представить себе истоки такой дружбы, надо перенестись в мир ледяных торосов, коварных полыньей, в мир, где слово товарища звучит весомо и вместе с тем необычайно ласково, где штурман—это связь с родным миром, метеорологическая сводка, компасный курс, уверенность в том, что самолет идет туда, куда лежит его маршрут. В жизни Героя Советского Союза Молокова и его друга Ритслянда был такой случай: Молоков совершал ледовую разведку в 15 милях к северу от острова Врангеля, и вот, когда летчик уже собирался возвращаться на остров, штурман принял тревожную сводку об ухудшении погоды. Остров Врангеля, сообщали в сводке, закрыт сплошным туманом до земли, и посадка невозможна... И воздушный разведчик по капризу слепой стихии превратился в пленника Арктики.

Но штурман запросил радию островов, мысов, архипелагов. И откуда там готовили ответ, самолет кружил над морем, над пловучими льдами, и летчик с нетерпением ожидал, что примет из эфира его штурман.

...Рация острова Врангеля заговорила. Радист сообщал, что на мысе Шмидта погода хорошая. Но нужно торопиться. Туман идет туда. Молоков повел самолет к мысу Шмидта. Через несколько минут туман скрыл под собой море. Самолет, вырываясь из липкой пелены, уходил

все выше и выше. Штурман принял сообщение с острова Врангеля, что там слышали шум мотора. Летчику стало легче на душе: остров остался позади. Туман закрыл и пролив Лонга. Лишь перед самым мысом Шмидта Молоков увидел воду. Вдали, на берегу, горели посадочные костры. Они были зажжены по просьбе пилота, которую передал на мыс штурман Ритслянд.

В нынешней экспедиции попались скупые на слова штурманы. Привыкшие к полярному безмолвию, они весьма неохотно рассказывают о себе, ревниво охраняя тайное тайных своих скитаний по далеким мысам, пустынным островам и арктическим гидроаэродромам.

Так и быть, постараемся восстановить историю жизни штурманов по свидетельству друзей и соратников. Вот краткое жизнеописание Жукова Николая Михайловича.

Его знакомство с авиацией состоялось в 1923 г., когда, будучи студентом Московского института инженеров транспорта, Жуков принимал участие в постройке планера. Затем он поступил в школу специальных служб. В 1927 г. попал в авиацию. Через пять лет совершил первый полет в Арктику на ледовую разведку. В том же году летал на Северную Землю, на острова С. Каменева. Еще через год он вместе с пилотом Чухновским принимал участие в экспедиции на «Красине». Затем снова Карская экспедиция. Экспедиция на Лене. После этого не проходит ни одной Карской и Ленской экспедиции, чтобы Николай Михайлович не принимал в ней участия. Так уже и повелось: капитаны судов, плавающих в Карском море и на Лене, ежегодно встречают здесь пилота Алексеева и штурмана Жукова.

В 1934 г. Жуков вторично летал на Северную Землю. Дело обстояло так. В 1933 г. корабли не могли подойти к Северной Земле. Самолеты также не смогли туда пробиться. На следующий год повторилось то же самое—корабли снова не могли добраться к зимовке. Зимовщики острова С. Каменева попали в тяжелое положение. Появилась цынга. Надо было спасать людей, и экипаж корабля «Н-2» получил приказ во что бы то ни стало вывезти зимовщиков. Летающая лодка трижды стартовала с мыса Челюскина на Северную Землю, но летчику никак не удавалось пробить сплошную стену тумана. Наконец, в четвертый раз самолет прорвался и сел у острова С. Каменева. Через полчаса «Н-2» ушел в воздух, имея на борту шесть зимовщиков и шестнадцать собак.

Таков краткий перечень дат и фактов из полярной жизни одного штурмана. Впрочем, это еще далеко не все. Во время своих полетов штурман сделал немало открытий, следы которых остались на географической карте. Издавна считалось, что Большой Таймыр—один остров. Штурман Жуков открыл, что Большой Таймыр состоит из трех островов. В 1933 г. экипаж «Н-2» обнаружил восточнее мыса Михайлова три дотоле неизвестных реки. Одна из них, Ленивая, вскоре была превращена в базу для судов ленского направления. Еще через год был открыт архипелаг, названный именем Сергея Мироновича Кирова.

Наблюдательность и пытливость, стремление к точности и ясности, яркая жизнерадостность и вместе с тем деловая сосредоточенность—вот черты, которые сближают Жукова с Ритсляндом, Спириным с Аккуратовым.

Они растут на работе. Для них полет—школа. Они умеют запоминать все новое, запоминать прочно и надолго.

— Я работаю девять лет,—рассказывал нам в Холмогорах т. Ритслянд.—Понемногу накапливается опыт, новые мысли наслаиваются на старые, давно прочувствованные. Ни один полет, скажем, не похож на другой, и в разнообразных условиях приходится принимать различные решения. Вот и совершенствуешься.

В Холмогорах, где экспедиция провела некоторое время перед полетом в Нарьян-Мар, Ритслянд, Жуков, Аккуратов все дни пропадали в штурманской рубке своих самолетов, вчитывались в лаконичные описания новейших аэронавигационных приборов. Майор Спирин, флагштурман, и в Холмогорах и в Нарьян-Маре проводил ночи за вычислениями, а днем, как ни в чем не бывало, как будто он прекрасно выспался, возился с солнечным указателем курса или радиокомпасом.

Ничего, впрочем, в этом нет удивительного. Спирин не только должен был привести полярную армаду к земной оси,—он должен был прежде всего найти ось, определить ее место. И он много работал над собой и своими приборами.

А страна, пославшая такую экспедицию, вооружила штурманов всеми новейшими и тончайшими приборами. Радиоаппаратура, установленная в штурманских рубках самолетов экспедиции, обладает необычайной чувствительностью. Когда самолет попадает в сплошной туман,—пилота и штурмана выручит радиокомпас. Он приведет самолет к радиостанции, на которую его настроят. Точность радиокомпаса поразительна.

В Нарьян-Маре мы как-то подошли к самолету т. Водопьянова. Наш слух уловил равномерное тиканье часов. Сверху, из штурманской рубки, показался Спирин.

— Слышите, как стучит СУК?

СУК—это солнечный указатель курса, один из новейших и точнейших приборов для астрономической ориентировки. Этим прибором штурманы пользуются во время полета по меридиану. Он показывает истинный север, истинный юг, истинный восток, истинный запад.

СУК неплохо служил экспедиций.

...В Нарьян-Маре мы распрощались со штурманами. Мы пожелали им успеха, и сегодня вместе со всем советским народом, со всем миром аплодируем их победе.

Им можно сказать: вы пришли туда, куда лежал ваш маршрут.

ЮР. РЕНН

ШТУРМАН ВОЛКОВ

Часовая стрелка приближалась к двенадцати.

Штурман Анатолий Волков оторвал глаза от окна. Он заговорил о Москве. Много воспоминаний связано у него со столицей. Сюда, в Москву, приехал он подростком из деревни Ельники, Ленинградской области, одиннадцать лет назад. Приехал устраивать свою жизнь.

Анатолий поступил учеником на деревообделочный завод. Его обу-

чили столярному делу. Смышленный и способный, он быстро обратил на себя внимание. Его направили учиться на курсы техников-нормировщиков. По окончании курсов А. Волков был послан на работу по специальности на завод «Мосстрой». В 1931 г. он вступил в партию.

Как-то летом 1932 г. Анатолия Волкова, назначенного к тому времени уже помощником директора по труду на заводе им. Орджоникидзе, вызвали в Московский комитет партии.

— Направляем вас на учебу в военную школу, товарищ Волков, — сказали ему в МК.

Так начался новый период в жизни Анатолия Степановича.

Прошло два года напряженной учебы в Одесской школе. Но на этом Анатолий Степанович не остановился. Свое военное образование А. Волков продолжил в авиационной школе им. Сталина. Здесь он учился на курсах летчиков-наблюдателей и экстерном сдал штурманские дисциплины.

На голубых петлицах бывшего замдиректора появились лейтенантские знаки различия. Волков был назначен штурманом в N-скую эскадрилью.

О своих полетах Анатолий Степанович распространяться не любит.

— Полеты, как полеты, все летают, и я летаю.

Анатолий Волков, несмотря на свою молодость (ему 27 лет), — зрелый мастер штурманского искусства. Он уже имеет богатый опыт в самой сложной области аэронавигации — в области слепого самолето-вождения.

Он рассказал нам об одном своем перелете с юга в Москву. Этот замечательный свой перелет Анатолий Волков называет «выполнением очередного задания». Целыми часами пришлось ему вести самолет слепым полетом. И взлет и посадка были произведены вслепую. Несмотря на неблагоприятные метеорологические условия, штурман точно в срок привел самолет к цели.

Много интересных эпизодов мог бы рассказать из своей штурманской практики Анатолий Степанович. Но — завтра старт. Надо отдохнуть и набраться сил. Впереди маршрут.

Было далеко за полночь, когда мы распрощались с штурманом корабля «СССР Н-166» Анатолием Волковым — представителем талантливой авиационной молодежи, выращенной партией за последние годы.

М. ЦУНЦ

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Приветствие руководителей партии и правительства участникам экспедиции на Северный полюс</i>	5
<i>На пяти самолетах</i>	6
ВЕРНЫЕ СЫНЫ НАШЕЙ РОДИНЫ	7
НАЧАЛЬНИК ЭКСПЕДИЦИИ О. Ю. ШМИДТ	10
КОМАНДИРЫ САМОЛЕТОВ	
Михаил Водопьянов	16
Василий Молоков	21
Анатолий Алексеев	26
Илья Мазурук	30
Павел Головин	33
Михаил Бабушкин	35
ЗИМОВЩИКИ ПОЛЯРНОЙ СТАНЦИИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»	
Иван Папанин	40
Эрнст Кренкель	44
Евгений Федоров	49
Петр Ширшов	53
АВИАШТУРМАНЫ	
Флагштурман Спириин	56
Штурманы	59
Штурман Волков	61

✓

СБОРНИК СОСТАВЛЕН ПО МАТЕРИАЛАМ, ОПУБЛИКОВАННЫМ
В ГАЗЕТАХ «ПРАВДА», «ИЗВЕСТИЯ» и др.

Редактор *О. Волжина*

Художественное оформление *Н. Седельникова*

Ответственный корректор *Р. Денисова*

Обложка и заставки художника *А. Щербакова*

Технический редактор *М. Пиотровиц*

Сдано в набор 14/VI—37 г. Подписано в печать 24/VI—37 г. Уполн.
Главлита № Б-21810. Партиздат № 288. Формат 60×92¹/₁₆. 4 п. л.
(107 200 п. зн. в 1 бум. листе). Заказ № 1440. Тираж 100 тыс. экз.

Цена 35 коп. Переплет 1 р. 50 к.

Фабрика книги «Красный пролетарий» Партиздата ЦК ВКП(б).
Москва, Краснопролетарская, 10

Ц 1937
Акт № 179
кладн. л.

2880/5
Р-11-58/73 ex-21
35 коп.

M7017

37-10

2530



37-10

25 30