

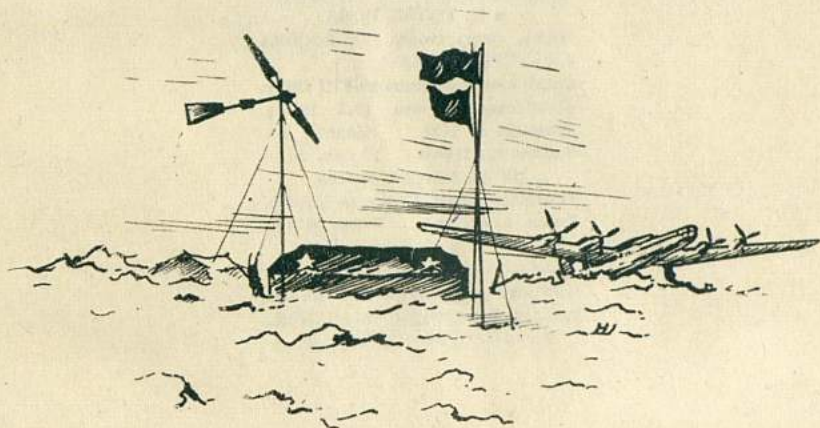




38-5
82

Э.С.ВИЛЕНСКИЙ

ШЕСТНАДЦАТЬ ДНЕЙ НА ПОЛЮСЕ



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
ВСЕСОЮЗНОГО ЛЕНИНСКОГО КОМУНИСТИЧЕСКОГО СОЮЗА МОЛОДЕЖИ
ИЗДАТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
МОСКВА 1938 ЛЕНИНГРАД

ДЛЯ МЛАДШЕГО ВОЗРАСТА

Ответ. редактор Н. МАКСИМОВА.
Художеств. редактор П. СУВОРОВ.
Переплет, форзац и титул работы
художника Н. ШИШЛОВСКОГО.
Технич. редактора: З. ТЫШКЕВИЧ
и М. ГОЛОВАНОВА.

Ответ. корректора: Ю. НОСОВА
и Е. ТРУШКОВСКАЯ.

Сдано в производство 20/VII 1937 г.

Подписано к печати 17/X 1937 г.

Детиздат № 1496. Индекс Д-6.

Формат 82x110^{1/16}. 16 печ. лст.
(16 уч. авторск. лст.)

Уполномоченный Главлита Б-29488.

Тираж 25,300 экз. Заказ № 834.

(2-й завод)

Фабрика детской книги Изд-ва
детской литературы ЦК ВЛКСМ.
Москва, Сушевский вал, 49.

ЗАРОЖДЕНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ

Михаил Васильевич Водопьянов сидел у себя дома, когда зазвонил телефон.

— Вас просит приехать Отто Юльевич Шмидт.

Водопьянов сел в машину и поехал в Главное управление Северного морского пути. Он вошел в большой кабинет Отто Юльевича, увешанный картами. На длинном столе стояли глобусы и большой макет ледокола. За письменным столом, приветливо улыбаясь, сидел товарищ Шмидт.

— Знаете, Михаил Васильевич, зачем я вас просил приехать? Я хочу посоветоваться с вами об одной экспедиции. Что вы думаете о полете на Северный полюс?

Водопьянов ожидал от Шмидта интересных предложений, но то, что он услышал, превзошло все его ожидания.

— С радостью, — сказал он, — с радостью, Отто Юльевич. Разрешите только мне об этом подумать.

— Подумайте...

Водопьянов уехал домой, просидел всю ночь и на другой день привез Шмидту четыре листочка бумаги, на которых был изложен краткий план экспедиции на Северный полюс.

С тех пор и Шмидт, и Водопьянов, и многие другие люди, которых наметил в состав экспедиции Шмидт, жили только мыслью о полете на полюс.

Шмидт привлек к этому делу известных полярников — Ивана Дмитриевича Папанина, радиста Эрнеста Теодоровича Кренкеля и научных работников — Петра Петровича Ширшова и Евгения Константиновича Федорова.

13 февраля 1936 года Отто Юльевич был приглашен к товарищу Сталину. Товарищ Сталин расспрашивал Шмидта и вызванных к нему летчиков о полетах через полярные районы и неоднократно подчеркивал, что такие полеты можно совершать только в том случае, если они не будут связаны с большим риском.

Отто Юльевич рассказал товарищу Сталину о плане воздушной экспедиции на Северный полюс и организации там научной станции.

Товарищи Сталин и Ворошилов подробно расспрашивали, что сможет дать эта станция для будущих полетов. Товарищ Сталин принес глобус и предложил показать, что и где Шмидт собирается делать.

Отто Юльевич подробно изложил свои планы. Товарищ Сталин одобрил их.

Началась горячая работа по подготовке экспедиции. Водопьянов и Махоткин совершили на двух самолетах пробный полет на Землю Франца-Иосифа. Это



ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ СТАЛИН.

был первый в истории мира перелет с материка¹ на далекий северный архипелаг². Летчики осмотрели острова и установили, что на острове Рудольфа можно создать хороший аэродром.

Иван Дмитриевич Папанин совершил на ледоколе „Русанов“ два плавания к острову Рудольфа и организовал там зимовочную станцию.

Экспедиция на Северный полюс должна была не только долететь до самой северной точки земного шара, но и организовать там, на льдине, научную станцию. Решено было, что в районе полюса останутся жить четыре человека — Папанин, Федоров, Ширшов и Кренкель, что они займутся изучением погоды, движения льдов, морских течений. Прожить на полюсе несколько месяцев, а то и год, не так-то легко. Поэтому подготавливалась экспедиция очень серьезно, продуманно и тщательно.

Когда составлялись планы и расчеты экспедиции, выяснилось, что папанинская группа может взять с собой девять тонн груза. В эти девять тонн нужно было вместить и продовольствие на полтора года, и горючее (бензин и керосин), и научные приборы Ширшова и Федорова, и палатки, и радиостанции Кренкеля, и одежду, и оружие, и многое, многое другое.

Прикинув количество продовольствия, нужное на полтора года, Папанин пришел в ужас: оказалось, что одной еды надо взять с собой больше восьми тонн. А как же быть с остальными предметами?

Выход был один: сделать все грузы как можно более легкими. И в этом направлении начала работать мысль будущих жителей Северного полюса.

¹ Материк — большая часть суши, окруженная со всех сторон морями и океанами.

² Архипелаг — группа островов.



Герой Советского Союза
ОТТО ЮЛЬЕВИЧ ШМИДТ

Прежде всего надо было подумать о продовольствии.

Папанин пришел в Московский институт инженеров общественного питания и сказал:

— Сделайте мне, пожалуйста, обед на полтора года и чтобы он почти ничего не весил.

Инженеры общественного питания улыбнулись, посмеялись, но взялись за работу.

Сообразив, что на Северном полюсе воды сколько угодно, они поняли, что облегчить папанинские продукты можно одним способом: выпарив из них воду.

Так они и сделали. Тысячи кур, десятки голов скота, сотни килограммов овощей и фруктов были высушены и спрессованы. Они стали очень легкими, и в них нехватало только воды, которую надо было добавлять во время приготовления пищи. Папанинские продукты стали не только легкими, но и значительно уменьшились в объеме, что было очень важно при погрузке на самолеты.

Немало пришлось потрудиться инженерам и конструкторам над научным оборудованием полярной экспедиции.

Ширшову нужна была лебедка с очень длинным тросом — не короче пяти тысяч метров; с помощью этой лебедки Ширшову предстояло измерять глубины моря и брать пробы воды и донного ила.

Сделав миниатюрную лебедку из легких металлов и максимально облегчив ее вес, Ширшов занялся тросом. По его заказу был изготовлен тоненький, но очень крепкий тросик. Сердцевина его была сплетена из шелка, а верхняя оболочка — из тончайших стальных нитей.

Лебедка вместе с тросом весила всего 80 килограммов. Это бесспорно была самая легкая в



Герой Советского Союза
ИВАН ДМИТРИЕВИЧ ПАПАНИН.

мире лебедка, обладающая тросом такой большой длины.

В папанинский „багаж“ входили полторы тонны бензина и керосина, — чтобы готовить пищу и отапливать полярной ночью жилую палатку.

Во что налить это горючее?

Бочки очень тяжелы. Бутыли легко разбить. Как же быть?

Тогда Папанин пошел на завод „Красный треугольник“ и сказал:

— Сделайте мне такие резиновые мешки, чтобы в них можно было держать бензин.

— Этого сделать нельзя, — ответили ему. — Вы ведь знаете, что бензин растворяет резину.

— А вы сделайте такую резину, чтобы она выдерживала действие бензина...

Инженеры-резинщики пожали плечами, но они не знали Папанина. Он пристал к ним, стал уговаривать, упрашивать.

И вот лаборатория изобрела новый состав резины. Из нее были сделаны мешки, оплетенные бечевочной сеткой. В них налили бензин и поместили в комнату, где была температура 60 градусов мороза.

Мешки лежали в этой комнате несколько дней и прекрасно выдержали испытание. Ни один из них не треснул. Резина отлично выдерживала действие бензина и очень низкую температуру.

Шаг за шагом облегчал Папанин свои грузы. Ему сделали очень легкий ветровой двигатель, легкую складную посуду, сравнительно нетяжелые радиостанции.

Где только можно было, папанинцы заменяли тяжелые медь, железо, сталь легким дюралюминием или

пластмассами. Они сэкономили в весе и объеме. Для них было радостью, если они могли облегчить какой-нибудь предмет хотя бы на килограмм или даже на сотню граммов.

— Курочка по зернышку клюет, — говорил в таких случаях Иван Дмитриевич.

И вот так, по зернышку, по килограмму, папанинская четверка с помощью советских конструкторов, изобретателей, механиков, инженеров свела вес всех своих грузов к девяти тоннам.

— Сказано девять — значит, девять, — сказал Папанин улыбаясь.

Впрочем, потом мы убедились в том, что Папанин отнюдь не успокоился на этой цифре.

Итак, все снаряжение экспедиции готово. Но как оно сделано? Работает ли радиостанция? Достаточно ли удобна палатка? Как действует ветряк?

Надо все проверить. И вот в феврале 1937 года большой грузовик выехал из Москвы. Он прикатил в Теплый Стан, что находится в нескольких десятках километров от Москвы. На грузовике было основное снаряжение будущей полюсной станции.

Четверка папанинцев начала выносить из грузовика множество самых разнообразных ящиков, тюков, чемоданов, коробок.

Здесь, в Теплом Стане, папанинцы решили проверить свое жилище, аппараты и приборы.

Разбив большую черную палатку, они приладили свою, особой конструкции, печку, установили ветровой двигатель, смонтировали радиоаппаратуру, поставили радиомачту.

— Теперь представим себе, что мы живем на Северном полюсе, — сказал Папанин.

И четверка зажила в Теплом Стане, как будто это был не подмосковный район, а дрейфующая льдина центрального полярного бассейна.

Они спали в палатке на койках, забравшись в спальные мешки; топили печку, готовили пищу из тех концентратов, которые им приготовил Институт инженеров общественного питания; Ширшов и Федоров проверяли свои приборы и вели научные наблюдения, Кренкель связывался с центральными радиостанциями и любителями-коротковолновиками.

Все оборудование оказалось сделанным на-славу. Пришлось сделать лишь очень незначительные переделки, просто чтобы все было еще лучше и удобнее.

И когда в Теплый Стан приехал Отто Юльевич Шмидт, папанинцы заявили ему:

— Все в порядке!

Но Отто Юльевич сам захотел все осмотреть и проверить. Он вошел в палатку, пообедал вместе с полярниками, осмотрел все приборы, аппараты, внимательно наблюдал за работой ветрового двигателя.

— Это очень важная машина, — сказал он. — Если испортится, вам придется туго. Без электричества в длинную полярную ночь жить очень тяжело. И особенно трудно без электрического света вести научные работы.

— Не испортится, — ответил Папанин, ласково поглаживая стойку двигателя. — Машинка сделана на совесть.

Убедившись в том, что у папанинцев все благополучно, Шмидт тепло простился с ними и уехал в Москву.

Через несколько дней возвратились из Теплого Стана и участники дрейфующей экспедиции. Папанин



Отважная четверка папанинцев — товарищи Федоров, Кренкель, Папанин и Ширшов (слева направо).

и Кренкель занялись мелкими переделками палатки и приборов. Федоров продолжал составлять и проверять свои сложные астрономические таблицы и расчеты. А Ширшов — тот занялся совершенно неожиданным делом: он уехал в Ленинград и с утра до вечера проводил время в одной из больниц.

Не думайте, что Ширшов заболел. Просто никто из папанинцев не был врачом и почти ничего не понимал в медицине. Вот и решили они, что Петр Петрович — биолог по специальности — должен хоть немного поучиться медицине.

Ширшов, как на занятия, ходил каждый день в больницу, вскрывал больным нарывы, присутствовал при операциях, дежурил возле тяжело больных. Он изучал те медицинские случаи, которые могут произойти на дрейфующей льдине.

Врачи читали ему лекции, сам он прочитал немало книг. И теперь, вооруженный неплохой аптечкой, инструментами и пособиями, Ширшов сумеет оказать своим товарищам или самому себе нужную медицинскую помощь. Так, не увеличив числа зимовщиков, папанинцы приобрели в своем коллективе врача.

Время летело незаметно.

Прошел год. 13 февраля 1937 года Шмидт снова был приглашен в Кремль на заседание к товарищу Сталину. Там присутствовали товарищи Молотов, Ворошилов, Орджоникидзе, Каганович, Микоян, Чубарь и Ежов. Товарищ Сталин одобрил мероприятия по подготовке. Вылет экспедиции, намеченный на вторую половину марта, был разрешен. Товарищ Сталин первым подписал проект постановления.

Во время этого заседания товарищ Сталин расспрашивал об участниках полета на полюс и зимовщиках. Герои Советского Союза и другие выдающиеся полярные летчики оказались хорошо известными руководителям партии и правительства.

Товарищ Чубарь очень хорошо отзывался о Папанине.

Товарищ Ворошилов дал согласие на участие в экспедиции в качестве главного штурмана Ивана Тимофеевича Спирина. Ему предстояла почетная задача: привести экспедицию точно на полюс.

С теплой дружеской улыбкой было встречено имя Кренкеля.

Однако, одобряя мероприятия Главсевморпути, товарищ Сталин и другие руководители партии и правительства несколько колебались — разрешить ли участвовать в полете самому Шмидту. Иосиф Виссарионович и здесь проявил свою исключительную заботу о



Герой Советского Союза
МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ ВОДОПЬЯНОВ

человеке. Он указал, что было бы нежелательно подвергать Шмидта этому риску.

Шмидт говорил о том, что он как полярник мечтает быть участником и руководителем этого дела. Он заверил правительство, что проведет экспедицию спокойно, настойчиво, осмотрительно.

Только получив это заверение, товарищ Сталин согласился на участие Шмидта в полете.

До отлета оставался месяц. Это были самые горячие дни. Летчики проходили тренировку, инженеры и механики еще и еще раз проверяли самолеты. Заводы, фабрики, институты посылали машины, приборы, аппараты. Будущие зимовщики получали обмундирование, меха, посуду, продовольствие, снаряжение.

И наконец, 22 марта 1937 года, из Москвы с Центрального аэродрома имени Фрунзе улетели на далекий север пять оранжево-красных самолетов.

Всюду по пути были готовы к встрече славной эскадрильи.

В Холмогорах, в Нарьян-Маре, на Маточкином Шаре были подготовлены аэродромы, лежали бочки с бензином и маслом.

Всюду изучали погоду и готовились как можно лучше принять и обслужить отважных полярников.

САМОЛЕТЫ ПРИЛЕТЕЛИ В АРКТИКУ

Раньше всех в Холмогоры — на родину великого русского ученого Михаила Ломоносова — прилетел Головин. Он вылез из самолета и пошел осматривать аэродром. Головин летел разведчиком. В Холмогорах все было готово к приему экспедиции.

В конце дня туда прилетели четыре четырехмоторных самолета. Первый этап — 1006 километров — они покрыли за 4 часа 48 минут.

В Холмогорах экспедиция пробыла восемь дней. На самолеты были погружены дополнительные припасы, привезенные из Москвы в поезде. Колеса были заменены лыжами, и 30 марта экспедиция простилась с Холмогорами.

Путь до Нарьян-Мара — 685 километров — был пройден за 2 часа 50 минут. Дул сильный попутный ветер, и самолеты шли очень быстро, иногда со скоростью больше чем 240 километров в час. Для тяжелых транспортных самолетов это большая скорость.

Плохая погода задержала экспедицию в Нарьян-Маре, в центре ненецкого национального округа, тринадцать дней. Лишь 12 апреля самолеты улетели на Новую Землю, в пролив Маточкин Шар. В составе экспедиции летел и я.

Недалеко от Карского моря находится зимовочная станция Матшар, прозванная так по имени пролива — Маточкин Шар.

Это уже настоящая Арктика.

Последнюю часть пути к Матшару мы летели над Новой Землей. Внизу расстилались изумительно красивые горные пейзажи. Еще вчера здесь бушевал двенадцатибалльный шторм. Ураганный ветер зализал ледовый покров, очистил его от мягкого снега. Холмистая страна блестела на солнце, отражая его яркие лучи. Казалось, что под самолетами проплывали не суровые новоземельские хребты и ледники, а огромный макет полярного острова, отлитый из стеарина искусным скульптором.

Вскоре мы прилетели к проливу Маточкин Шар. Здесь природа подготовила нам такой аэродром, какой вряд ли мог бы создать человек. Абсолютно ровный лед, покрытый жестким снежным настом, оказался очень хорошей посадочной площадкой. Самолеты мягко сели и подрулили к берегу.

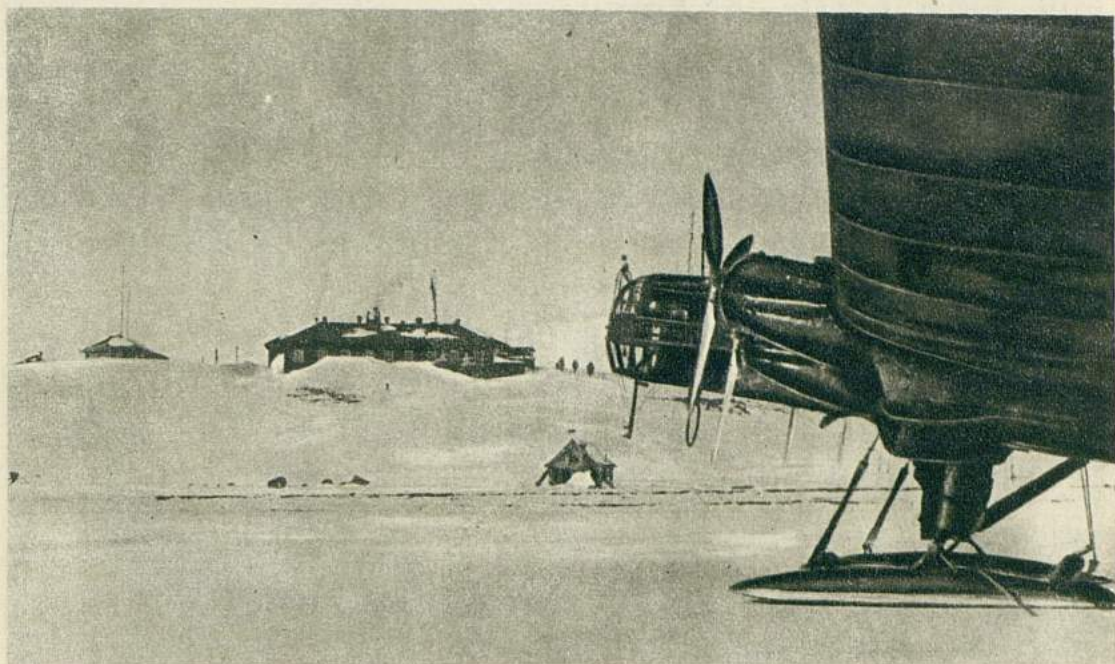
Здесь нас ждали все обитатели Матшара. Не вышла лишь навстречу самая юная обительница станции—Таня, родившаяся здесь же, на зимовке, двадцать три дня назад.

Самолеты быстро привязали ко льду. Крепкие пушистые лайки, радостно повизгивая, мчали к аэродрому нарты (сани), нагруженные бочками с бензином. Некоторые из нас начали перекачивать бензин в самолеты. Другие отправились в главное здание станции. Здесь для нас были приготовлены комнаты. Слушая радио, читая при свете электрических ламп, беседуя по телефону с радиорубкой, мы забывали о том, что находимся не в городской обстановке, а на 73-м градусе северной широты, на далекой полярной станции.

Начальник станции Шоломов с гордостью угощал нас свежим молоком, холодным поросенком, свежей говядиной. Всю зиму матшарцы ели свежее мясо, масло, творог, сметану. Во время нашего пребывания на Матшаре, в конце зимовочного года, на складах станции лежало много свежих овощей—картофеля, лука, чеснока и моркови.

Полярной ночью врач Матшара облучал зимовщиков кварцевой лампой.

— Скоро, — сказал он нам, — появится солнце, и на толевой крыше откроется полярный солярый. Защищенная от ветров площадка даст возможность полярникам загорать...



Самолет подрулил к берегу.

Закусив и послушав рассказы зимовщиков, мы пошли на аэродром сменить работавших у самолетов товарищей. Работали всю ночь. Было очень тихо, ветра почти не было. Но к утру погода испортилась. Подул сильный ветер. Скоро он превратился в шторм. Для того чтобы ходить от зимовки к самолетам и не заблудиться, мы протянули длинный канат. Держась за него, мы с трудом шли к самолетам, чтобы стоять на вахте. Снег забирался в карманы, в рукава, за воротник. Глаза нельзя было открыть, приходилось идти вслепую. Да и все равно вокруг ничего не было видно — такая бушевала пурга.

Шторм трепал привязанные ко льду самолеты и сломал кусок хвоста машины „СССР-Н-172“. Механики Сугробов, Гинкин и Шмандин не спали несколько ночей, но все-таки умудрились исправить поврежде-

ние, хотя у них не было ни станков, ни нужных инструментов, которые обычно можно найти только на заводе или в большой мастерской.

Наконец шторм стих. Выглянуло солнышко, и вечером 18 апреля мы улетели из Маточкина Шара на остров Рудольфа. Этот путь мы пролетели за 6 часов 38 минут.

Рано утром 19 апреля самолеты снизились на самом северном острове архипелага Франца-Иосифа — острове Рудольфа, расположенном почти у 82-го градуса северной широты.

НА ОСТРОВЕ РУДОЛЬФА

Остров Рудольфа небольшой. Там нет ничего, кроме камня и льда. Это самая северная советская территория. В центральной части острова есть несколько огромных ледников, похожих на большущие хлебные караваи, усыпанные снегом. Берега — низменные, усеянные скалами и камнями. Земли на всем острове нельзя найти ни клочка.

Остров Рудольфа имеет свою интересную историю.

В конце прошлого столетия сюда начали прибывать первые люди, стремившиеся достигнуть полюса. Здесь побывали австрийские, американские, итальянские путешественники. Все они пытались установить на острове свою базу и отсюда достигнуть Северного полюса. Никому из них это не удалось. Отойдя немного к северу, они возвращались обратно. Многие погибли. Другие просиживали на архипелаге по году, по два и с большим трудом добирались домой. Но никто из них не сумел провести здесь серьезной научной работы. Никто не сумел создать здесь научной станции.



Герой Советского Союза
ВАСИЛИЙ СЕРГЕЕВИЧ МОЛОКОВ.



Здание аэропорта на острове Рудольфа.

В 1929 году на остров Рудольфа пришел первый советский корабль „Седов“. На нем приплыл Отто Юльевич Шмидт. Экспедиция нашла на острове две полуразрушенные зимовки: одна из них была основана американской экспедицией Циглера — Фиала, другая — итальянской экспедицией Абруццо.

Шмидт и его товарищи обошли полуразрушенные зимовки. На берегу они нашли остатки экспедиционного снаряжения: фотоаппараты, инструменты, банки с консервами.

В 1932 году на острове была организована временная научная советская станция. Она проработала около года и собрала очень много ценных научных материалов.

Наконец в 1936 году Главное управление Север-



Трактор и вездеход на острове Рудольфа.

ного морского пути создало на острове Рудольфа постоянную полярную станцию. Первой ее задачей было — обслужить нашу экспедицию.

Когда мы прилетели на Рудольф, то увидели там много интересного. На центральном куполе ледника находились прекрасно оборудованный аэродром и механическая мастерская. Тракторы перетаскивали самолеты с места на место. Усевшись в специальные арктические автомобили-вездеходы, мы поехали вниз, на зимовку. Там стояли два новеньких теплых дома, хорошо убранные, с удобной мебелью, светлые и чистые, радиостанция, скотный двор, склады, гараж. Топилась баня. Три десятка полярных собак встретили нас веселым лаем.

У входа в главный дом стояла на задних лапах огромная медведица. В лапах она держала поднос,



Отто Юльевич играет с медвежонком.

на котором лежали хлеб и соль. На шее у нее висела большая цепь с ключом, а на ключе было написано:

„Ключ от Северного полюса“.

Несколько дней назад эта медведица забрела на станцию. Зимовщики убили ее и поставили около дома. Через несколько минут мороз сковал убитого зверя в такой позе, какую старались придать ему зимовщики.

Мы очень смеялись, когда увидели этого страшного зверя, стоявшего у входа на зимовку и гостеприимно нас встречавшего. Но еще больше мы обрадовались, когда узнали, что у медведицы было двое медвежат, которых зимовщики держали до нашего прибытия в закрытом помещении. Медвежата скоро стали на-

шими большими друзьями. Мы их прозвали Мишей и Машей. Они очень озорничали, и поэтому их пришлось держать на цепи. Через несколько дней после нашего прибытия их поселили на открытом воздухе в двух ящиках. Они могли свободно выходить из этих ящиков, но все же были прикованы к ним цепью длиною в два метра.

Вскоре решили, что одного из медвежат можно освободить. Решено — сделано. Маша осталась сидеть на цепи, а с Миши сняли ошейник. Сначала он никак не мог понять, что с ним происходит, но очень быстро освоился с новым положением и начал бегать по всей зимовке. Скандалил он невероятно. Стоило ему найти валенок, старый сапог или рогожу, как он схватывал их и тащил к своей сестре. Вместе они начинали рвать уворованную вещь и превращали ее в клочья. Когда все негодные вещи были использованы, Миша обнаглел и даже забирался в кухню, чтобы оттуда что-нибудь стянуть. Впрочем, за эти выходки ему изрядно влетало.

Так как Маша была, когда ее братца спускали с цепи, а Миша озорничал, мы решили Мишу посадить на цепь, а Машу освободить. Трудно представить себе, какой шум поднялся на зимовке! Маша, конечно, немедленно удрала далеко за радиостанцию, а Миша катался по снегу, ревел, визжал, выл, царапал снег лапами, старался стащить с себя ошейник, грыз цепь. Мы фотографировали его, кинооператор Трояновский снял его на пленку. Но как нам ни было его жалко, мы все-таки считали, что будет справедливо, если и он немножко посидит на цепи, а Маша погуляет. Обоих мы боялись спустить с цепи, так как не знали, достаточно ли они привыкли к зимовке, чтобы не

убежать. Ведь если бы Миша и Маша ушли за пределы острова, они погибли бы. Сами добывать себе пищу они еще не умели и через несколько дней издохли бы от голода.

Когда же мы убедились в том, что они стали совсем ручными, мы спустили обоих. И не пожалели об этом.

Вдвоем они вели себя очень прилично и весело. Подходили к домам, влезали на сугробы и заглядывали в окна. За людьми они ходили, как собаки.

Маша и Миша ели невероятно много и очень быстро росли.

Самым большим удовольствием было для нас смотреть, как они пили из бутылки разбавленное консервированное молоко. Они брали бутылку в лапы и пили, точно маленькие ребята.

Помимо медвежат, у нас были и другие развлечения. Мы ходили на лыжах, гуляли, осматривали остров, играли в домино и в шахматы, читали. Но для всех этих развлечений оставалось не много времени. Мы были очень заняты. В это время года в Арктике не бывает ночи. Там круглые сутки день. И почти круглые сутки мы работали. Мы откапывали из-под глубокого снега бочки с бензином, перекачивали его в самолеты. Механики проверяли моторы, штурманы делали расчеты, изучали карты. Радисты возились со своим сложным хозяйством. Почти каждый день бывали совещания. Пилоты, штурманы, руководители экспедиции обсуждали планы полета на полюс, подсчитывали вес грузов и все время думали, как бы облегчить самолеты, чтобы было легче оторваться от снега и захватить с собой для Папанина еще немножко грузов.



Медвежонок заинтересовался киноаппаратом.

А Папанин только и думал о том, чтобы захватить еще немного горючего, немножко мяса, еще ящик макарон, еще ящик спичек, еще мешок муки.

Он ходил от летчика к летчику и упрашивал:

— Позволь, я еще ма-а-ленький ящичек тебе подброшу...

— Подбрось.

И вот мы видели, как Митрич — так мы называли Папанина — тащил на нартах большой и, очевидно, очень тяжелый жестяной ящик.

Пилоты укоризненно качали головами, но Папанин продолжал свое. В экспедиции поговаривали, что его девять тонн уже превратились в двенадцать. Во всяком случае, никто не мог сказать, сколько сейчас весят папанинские грузы.

Наконец терпение летчиков лопнуло. Они пришли к Отто Юльевичу и заявили протест.

Отто Юльевич вызвал Папанина и сказал ему:

— Будет вам, Иван Дмитриевич. Пилоты жалуются и говорят, что вы перегрузили самолеты и они не оторвутся. Прошу вас больше ничего не догружать.

— Слушаю, — отвечал Папанин. — А перегружать можно?

— Конечно.

И Папанин начал перетаскивать грузы с одного корабля на другой. Конечно, это была не только перегрузка. Под видом перемещения грузов Папанин добавил не один десяток килограммов.

А когда добавлять уже стало невозможно, Митрич стал ходить к участникам экспедиции и просить, чтобы они взяли в свои личные вещи еще „сотню спичек“, „несколько коробок папирос“, „бутылку лимонного сока“, „пачку-другую табаку“...

Каждый, конечно, брал. Разве трудно положить в сумку или в мешок небольшой пакет?

А в итоге Митрич сумел взять на полюс еще несколько десятков килограммов самых разнообразных продуктов и припасов.

Мы видели и отлично понимали все хитрости Папанина, но закрывали на них глаза. Ведь целый год предстояло прожить на льдине нашим товарищам.

Мы лишь с нетерпением ждали прилета на полюс, ибо только там мы могли узнать, сколько же все-таки Папанин ухитрился взять с собой грузов.

Замечательно отпраздновали мы на острове Первое мая. С утра мы слушали радиопередачу из Москвы. Но как только закончился парад на Красной площади и диктор объявил о начале демонстрации, зимовщики Рудольфа и участники экспедиции покинули кают-компанию.

Небольшой колонной, по четыре в ряд, мы двинулись на свою демонстрацию. Ветер развевал красное знамя, ярко алевшее под лучами ослепительного полярного солнца.

Демонстрацию сопровождал вездеход. Бодрым шагом колонна прошла полтора километра, до бухты Теплиц. Сделали привал около зимовки экспедиции Абруццкого. От его дома остался лишь деревянный скелет, на котором ветер еще и сейчас треплет последние клочья холщевой обтяжки.

Рядом—зимовка Фиала. Его домик по самую крышу забит снегом и льдом. Вокруг в снегу валяются сгнившие соломенные тюфяки, обломки инструментов и аппаратов, ржавые бидоны, разбухшие банки с консервами, осколки фаянсовой посуды.

Здесь, наконец, в 1932 году зимовала советская группа научных работников. В их домике сейчас никто не живет, но он вовсе не производит впечатления заброшенного. Все осталось на своих местах. На плите стоит самовар. В передней висит заряженный карабин.

Кажется, что только вчера отсюда ушли люди и вот-вот вернутся, чтобы затопить печку, обогреться и отдохнуть после тяжелой работы.

Около этих зимовок рудольфовцы организовали свой торжественный первомайский митинг. Вездеход превратился в трибуну. На нее взошли Шмидт, Шевелев, Водопьянов, Молоков, Бабушкин, Папанин. В морозном воздухе зазвучали слова о коммунистической партии, о великом первомайском празднике, о родине, о счастье, радости и победах страны, которой принадлежит и этот маленький островок. Слова торжественно лились в величавой тишине залива, нарушаемой лишь легким потрескиванием киноаппарата. Облака тщательно обходили солнце, чтобы эта торжественная картина не потеряла своей красочности и нарядности.

Когда отзвучали краткие, взволнованные речи, мы подняли винтовки, карабины, ракетные пистолеты, и на безмолвных берегах самой северной советской земли трижды раздался первомайский салют. В небе, на фоне белых облаков, растеклись желтые и розовые пятна взорвавшихся ракет.

Мы торжественно запели „Интернационал“.

Люди в теплых шубах, в малицах, в валенках и рукавицах, обнажив головы, пели великий гимн победившего пролетариата.

Гулким взрывом аммонала, заложенного между



Трижды раздался первомайский салют.

торосами, закончился митинг. Зимовщики и участники экспедиции, разбившись на группы, гуляли вдоль берега, шутили, смеялись и радовались. День продолжал быть легким, веселым и радостным, каким должен быть день Первого мая.

Цех питания постарался не испортить праздника. Вечером в кают-компанин гостей с Большой земли угостили замечательным ужином.

Потом мы слушали по радио тонфильм — запись праздника на Красной площади.

Ночью — светлой полярной ночью — мы долго не могли уснуть, взволнованные своим Первомаем, первым Первомаем на самом северном форпосте нашей родины.

День прошел великолепно. Единственное, что несколько омрачало настроение, — это отсутствие нашего товарища. С нами в этот день не было зимовщика Латыгина. О том, где он был, читатель узнает в следующей главе.

ДВЕ ЭКСПЕДИЦИИ

28 апреля, в 8 часов вечера, у подножья центрального ледника острова Рудольфа зашумел мотор. Пробежав несколько десятков метров, маленький самолет „СП“ легко оторвался и ушел в воздух.

Улетели трое — штурман-летчик Спирин, радист Сима Иванов и астроном-магнитолог Федоров. Они решили сесть в ста километрах от зимовки. Надо было перед вылетом на полюс испытать на льду работу аварийной радиостанции, сделать несколько астрономических наблюдений и проверить действие островного радиомаяка.

Радиомаяк — интересное радиоприиспособление, помогающее штурману и летчику правильно вести самолет. Радиомаяк посылает в эфир радиоволны. От радиостанции они расходятся в разные стороны. Идя между двумя лучами, то есть в зоне маяка, и слушая эти два луча, штурман определяет, по правильному ли курсу ведет он корабль. Если начинает сильнее звучать правый луч, значит — самолет уклонился вправо, и наоборот.

В Арктике часто приходится летать только над сплошными льдами. В этих случаях у летчиков нет никаких примет — рек, земель, железных дорог, — по которым можно было бы ориентироваться. Понятно поэтому, какое большое значение имеет в Арктике ра-

диомаяк и как важен он для полетов. Главному штурману экспедиции Спирину предстояло вести самолеты к полюсу в зоне радиомаяка. Поэтому он и решил проверить его работу.

Когда самолет „СП“ улетел, была прекрасная погода. На безоблачном небе сверкало солнце. Термометр показывал 14 градусов ниже нуля.

Спирин повел машину на юг. Тщетно искал он в проливах между островами хорошую посадочную площадку. Пришлось вернуться обратно. У острова Александра летчик нашел наконец площадку и снизился, чтобы выбрать место получше. Он разглядел на льду множество торосов¹.

Сесть или лететь обратно? Решил сесть. Бреющим полетом прошел он над торосами, выбрал крошечную площадку и сел.

Экипаж „СП“ сразу же принялся за работу. Федоров начал возиться с астрономическими приборами. Иванов взялся за радиостанцию. Спирин тем временем стал осматривать площадку. Осмотр не принес ничего утешительного. Торосов было больше, чем это казалось с воздуха. Крепкие, старые заструги густо покрывали лед.

По законам Арктики, надо было сообщить о посадке и местонахождении самолета. Спирин и Федоров начали крутить ручку моторчика радиостанции. Иванов взялся за ключ.

„УКВ... УКВ... УКВ...“ настойчиво выстукивал Иванов позывные острова Рудольфа. Но радиостанция (или рация, как ее называют полярники) на острове почему-то не слышала этих сигналов. Иванов перешел на прием. Рудольф слышен прекрасно. В чем же де-

¹ Торосы — ледяные глыбы.

ло? Десятки раз проверял Иванов свой передатчик. Все было в порядке. Почему же Рудольф не слышит его?

Прошло двадцать минут. Новая попытка связаться с островом также оказалась безрезультатной. Еще и еще раз бросал Иванов в эфир три буквы: „УКВ“. Спирин и Федоров бешено крутили ручку моторчика. На ладонях появились мозоли. Моторчик работал на полную мощность, но все было напрасно.

Прошло три часа. Закончив астрономические работы, экспедиция начала готовиться к отлету. Тут произошла новая неприятность: мотор самолета не запускался. Полчаса бились трое людей над мотором, и все напрасно.

Для того чтобы запустить мотор, надо резко рвануть винт. В авиации пользуются при запуске моторов либо сжатым воздухом, либо резиновым амортизатором. Амортизатор — это толстая резиновая веревка. Один конец ее надевается на лопасть винта, который придерживается при запуске руками. Амортизатор натягивается, и, когда он достаточно натянут, человек, держащий лопасть винта, отпускает ее. Амортизатор с силой двигает винт, он начинает вертеться, и мотор заводится.

На маленьких самолетах трудно возить баллоны со сжатым воздухом. Поэтому вместо сжатого воздуха употребляются резиновые амортизаторы.

Спирин достал из кабины амортизатор и отдал его товарищам. Он снова залез в кабину и сел к рычагам мотора. Федоров надел один конец каната на винт и стал его придерживать, а Иванов стал тянуть за другой конец. Сначала Спирина было смешно. Уж очень комично выглядела фигура Иванова! Он тянул



Товарищи Спирин, Молоков, Папанин, Бабушкин и Шевелев
(слева направо).

изо всех сил, падал, поднимался и снова тянул. Но скоро улыбка исчезла с лица летчика. Иванов один ничего не мог сделать.

Спирин вылез из кабины. После короткого совещания было решено использовать айсберг¹. Но рядом айсберга не было.

С величайшим напряжением три человека, скользя и падая, расшибая колени и руки, тащили самолет к большому айсбергу.

Солнце стало расплываться. В воздухе появился туман. Погода явно портилась. Люди заспешили. Вырубили в айсберге охотничьим ножом зарубку, чтобы зацепить за нее амортизатор, но сил уже было мало. Даже втроем они не могли как следует натя-

¹ Айсберг — пловучая ледяная гора.

нуть толстую резину. Попытка завести мотор снова окончилась неудачей.

Приборы показывали, что погода скоро ухудшится. Решили немного передохнуть и послушать Рудольф. Оттуда передавали:

„В три часа по вашему маршруту вылетает Головин. Он сбросит спальные мешки и продовольствие. Если есть возможность, выложите посадочные знаки и примите самолет“.

Радиограмма напомнила о продовольствии. Много ли его в самолете? Посмотрели. Оказалось: шесть плиток шоколада, кусок сала и полкило сухарей. Не богато.

Начали готовить площадку для Головина. В качестве посадочного знака на льду разложили шубы, брезент, перчатки, чехлы мотора и приборов. Знак готов. Но портится погода. Начинается метель, сильный ветер. Амортизатор идет для крепления самолета. Одно крыло привязывается к айсбергу, другое шпагатом прикрепляется к треноге астрономического прибора, врытого в лед с помощью ножа.

Пуржит. Ясно, что Головин не прилетит. Знак убирается. Все очень устали. Федоров ложится на крыло самолета. Спирин забирается в кабину. Хочется спать, но уснуть невозможно. Страшно дует, кабина занесена снегом. Снег забирается под шлем, за воротник. В голову лезут разные неприятные мысли.

Оставшийся на дежурстве Иванов снова пытается связаться с Рудольфом. Спирин вылезает из самолета и помогает Иванову. Ничего не выходит, передатчик не работает. Спирин начинает ходить к айсбергу и обратно. Регулярно окликает товарищей, чтобы не уснули. Замерзнуть без спальных мешков во вре-

мя сна можно незаметно. От еды все отказываются. Аппетит пропал, но напоминание о еде снова вызывает разговор о продовольствии. Федоров зимовал на Земле Франца-Иосифа. Он знает, где находится запасный склад продовольствия на острове Рейнер, но до острова 20 километров, и без лопаты продуктов не достанешь.

Опять начинается совещание. Оно не похоже на обычные. Люди говорят короткими, отрывистыми фразами. Порядок поистине арктический. Самая длинная речь продолжается полминуты. На повестке дня один вопрос—итти или ждать. Итти надо всего 60 километров. На это потребуется не больше двух суток. Выходить надо сейчас, пока есть хоть какое-нибудь продовольствие. Но как пойдешь в пургу?

Мучительно долго тянется ночь. Собственно, о времени можно судить только по часам, циферблат которых разделен не на 12, а на 24 деления. Солнце, расплывшееся, мутное, упорно не уходит с горизонта. В это время года оно уже несет свое круглосуточное дежурство.

В 11 часов завтрак. Каждому выдается по маленькому кусочку сала, шоколада и сухарю. Температура повышается. Солнце начинает греть сильнее. На крыльях самолета висят красивые сосульки. Но раз стало теплее, значит, легче разогреть мотор. И снова тройка начинает пристраивать амортизатор к айсбергу.

Со второго усилия мотор фыркнул. Это показалось самой приятной музыкой. Новая попытка — и мотор прерывисто заработал. Сразу стало веселей. Но лететь все же нельзя: туман, пурга. Снова длинные часы ожидания. Регулярно запускается и прогревается мотор. Метель усиливается.

В 24 часа ветер несколько стих. Небо прояснилось. Тогда Спирин снова попытался взлететь. Три раза бросал он машину вперед, но безуспешно. Самолет не отрывался. Четвертая попытка. Машина побежала по площадке, но опять нехватило скорости, и она попала на группу ледяных гор. Убрав газ и бешено работая рулями, пилот лавировал между айсбергами. Только большое самообладание и огромный опыт Спирина помогли ему пролезть между глыбами льда и не разбить машину.

— Иван Тимофеевич, — предлагают Федоров и Иванов, — летите на Рудольф и привезите мешки, пищу, пошлите людей с собаками. Ведь все равно машина с тремя людьми не поднимется.

Спирин не находит нужным даже ответить на это предложение. Бросить товарищей без теплой одежды, без мешков, без палаток? Никогда... Внезапно приходит новая мысль:

— А как с бензином? Много ли его осталось?

Антенна от радиации опускается в бак. Идут расчеты и подсчеты. Повидимому, минут на 40 хватит. До Рудольфа добраться можно, но надо экономить.

6 часов утра. Завтрак — сухари и шоколад. От усталости ломит руки, ноги, спину.

7 часов. Небольшой просвет. Снегопад уменьшается, видимость увеличивается. Новое совещание. Решено лететь.

Для того чтобы легче было оторваться от земли, выбросили за борт все лишнее. С величайшей осторожностью стали запускать мотор — ведь бензина мало и надо его экономить. Раз, два, три! Ура! Есть! Иванов раскачивает хвост. Самолет трогается с места. Иванов садится в машину на ходу. Спирин забывает

об усталости и двух бессонных ночах. Надо взлететь во что бы то ни стало. Он обязательно должен взлететь...

Рывок, другой — и самолет в воздухе. Внизу мелькают два громадных айсберга.

*

Когда „СП“ покинул остров Рудольфа, на зимовке жизнь шла своим чередом. В 9 часов мы поужинали, завели патефон, любители домино защелкали костяшками.

Небольшая группа ушла погулять на берег — к мысу Столбовому.

Проходили часы, но самолет не возвращался. Мы начали беспокоиться. Рация работала непрерывно. Иванов не отвечал.

В 2 часа ночи решено было послать Головина на розыски „СП“, но внезапно на остров сел густой туман. Затем поднялась пурга. Головин вылететь не смог. Обеспокоенные, мы разошлись по своим комнатам.

Завтрак прошел в полной тишине. В полдень опытный полярник — механик Латыгин, взяв десять собак, спальные мешки, продовольствие, палатку, уселся на вездеход. Машина доставила его на берег острова, к кромке льда. Там Латыгин запряг собак и отправился на поиски пропавших товарищей.

На станции потянулись часы, полные неизвестности и беспокойства.

Так продолжалось два дня. Вдруг утром, когда мы сидели за завтраком, в коридоре резко стукнула входная дверь.

— Летят!

Все, кто находился в кают-компании, мгновенно выскочили на улицу. Там мы увидели самолет, который

только что коснулся лыжами снега и сразу остановился, — такой сильный дул ему навстречу ветер.

Спирин, Федоров, Иванов вернулись. Но Латыгин не возвращался.

По несколько раз в день вылетал на поиски Мошковский. В бухту Тихую — на острове Гукер — было отдано распоряжение, чтобы самолет „П-5“, вылетая на остров Рудольфа, обязательно искал Латыгина.

Но в бухте Тихой была непогода, а Мошковскому туман мешал летать низко.

Наконец, 5 мая из бухты Тихой прилетел летчик Крузе. Он видел Латыгина. Он сбросил вымпел. Латыгин поднял его, прочитал записку и приветственно замахал руками.

6 мая вечером кто-то закричал:

— Идет!

От бухты быстро приближалась упряжка. Через полчаса мы жадно расспрашивали отважного товарища о его восьмидневной жизни на льду.

— Вы видели Спирина?

— Видел, но он был очень высоко, и я думал, что это из Тихой летит „П-5“. Поэтому продолжал поиски.

— Как перенесли переход?

— Отлично, — улыбнувшись, ответил Латыгин.

Но спустя полчаса доктор установил, что у него пульс 130.

Впрочем, на другой день он вышел в кают-компанию. Его красное, как дубленая кожа, лицо лучше всего говорило о восьми тяжелых днях, проведенных на льду. Несколько раз он пережил пургу. Он встретил медведицу с двумя медвежатами. Он испытал все невзгоды Арктики. Он заболел, но не повернул.



Флаг-штурман экспедиции, Герой Советского Союза
ИВАН ТИМОФЕЕВИЧ СПИРИН

Даже тогда, когда он видел самолет, он не прекратил поисков, ибо не был уверен в том, что друзья уже дома.

Да и как иначе мог поступить этот человек, наш полярник, воспитанный в лучших традициях своей родины — мужественный, скромный и незаметный герой Советской Арктики?

ПУТЬ ОТКРЫТ

Очень надоело сидеть на острове Рудольфа. Погода все время была плохая. Лишь 4 мая вечером наступило некоторое улучшение. На горизонте серо-голубые тона морских и небесных просторов осветились узкой желтоватой полоской. Это были отраженные лучи солнца.

— Пожалуй, можно будет вылететь, — сказал Водопьянов.

— Вылететь-то можно будет, — ответил синоптик¹ Борис Львович Дзердзеевский, — но вряд ли на полюсе удастся сесть. По моим расчетам, там завтра будет облачно...

Решено было послать на разведку Головина на его двухмоторном самолете. Если облаков над полюсом не будет, Головин сообщит нам об этом по радио, и тогда вылетят остальные самолеты. Старт Головина был назначен на 11 часов утра. Ночью у самолета „СССР-Н-166“ начали возиться бортмеханики Кекушев и Терентьев.

Приехал радист Строилов.

¹ Синоптики — научные работники, занимающиеся изучением погоды. Получая сведения о погоде из разных концов земного шара, они составляют прогноз, то есть определяют, какая погода будет в ближайшее время.

К 11 часам самолет был готов.

— В путь! — решило командование. И самолет, раскаченный десятками рук, сдвинулся с места. Пройдя по ледниковому куполу и развернувшись против ветра, оранжевая птица плавно оторвалась от крепкого снежного наста и, описав круг над островом, ушла на север.

Отлет Головина не сопровождался никаким торжеством. Друзья пожали руки. По-деловому в последний раз осмотрели части самолета. Что-то посоветовали. И первая советская воздушная разведка к Северному полюсу начала свой прямой и вместе с тем очень сложный полет. Это было в 11 часов 32 минуты.

С купола центрального ледника до зимовки около четырех километров. Вихрем помчались мы туда на лыжах, чтобы поскорее попасть в радиорубку и узнать, что сообщает Головин.

В рубке радист Богданов отодвинул в сторону стопку телеграмм, ожидавших очереди. Сейчас не до них. Потом, когда Головин вернется, можно будет бросить в эфир эти короткие сообщения — деловые, научные, дружеские и семейные. Пока же — все внимание Головину. Радиопередатчик обратил свои волны к самолету. Радиоприемник слушал только Головина.

Скоро прибыла первая радиограмма. Она скупо сообщала о том, что пилот лег на курс, прекрасно слышит островную радиостанцию и идет в зоне радиомаяка.

В 13 часов 03 минуты пришла радиограмма № 2. Уже было пройдено около 250 километров. Головин сообщал:

„Широта 84 градуса. Высота 1400 метров. Ясно. Впереди на горизонте показались облака. Лед торосистый. Головин“.

Никогда еще не залетал в такие широты советский самолет. Он был далеко от нас, но мы ясно представляли себе фигуру Головина в теплой шубе, крытой мерлушкой и подбитой лисьим мехом. Он отрастил за время экспедиции усы, белокурые молодые усы. Они особенно запомнились на старте, когда он, обвязанный теплым шарфом, в шлеме с наушниками, в овчинных чулках и нерпечьих башмаках влезал в самолет. Тогда его обмотанная и закутанная фигура была какой-то чужой, неуклюжей, и только усы сверкали молодостью, весельем и юмором, столь свойственным нашему другу, весельчаку и балагуру.

Нам казалось, что мы видим молодого, румяного штурмана Волкова, которого нельзя было себе представить иначе, как обложенного картами, линейками и разными таблицами.

Мы как будто видели двух замечательных механиков маленького головинского экипажа — Кекушева и Терентьева. И, верьте или не верьте, нам показалось даже, что Терентьев потирал щеки, отмороженные им во время пурги на Матшаре.

Богданов прервал наши размышления. Он принял новую телеграмму Головина:

„14 часов 20 минут. Ясно. Видимость 25 километров. Лед старый. Места для посадки встречаются часто. Головин“.

Это хорошо, что есть площадки для посадки. Прочитав эту телеграмму, удовлетворенно кивнули Шмидт, Шевелев, Водопьянов, Спирин. Они дежурили в радиорубке и разговаривали только шопотом.



Герой Советского Союза
ПАВЕЛ ГЕОРГИЕВИЧ ГОЛОВИН

Шевелев запрашивает Головина:

„Сколько осталось в баках бензина?“

Головин отвечает:

„15 часов 45 минут. Осталось 1800 килограммов“.

Что ж, бензина хватит. До полюса осталось лететь часа два да обратно шесть. Итого восемь. На это время Головину понадобится не больше 1500 килограммов.

Снова начинается оживленный обмен радиограммами. Головину задают технические и деловые вопросы. Он шлет ответы, описания, справки. И вдруг сообщает о том, что самолет пошел над облаками. Затем следуют одна за другой короткие радиограммы. Они сообщают одно и то же: облачность, облачность, облачность...

— Итак, — заметил Спирин, — Дзержевский оказался прав. Район полюса закрыт облаками. Жаль...

Головину до полюса осталось лететь несколько минут. В радиорубке нам становится удивительно жарко. Пот катится градом. Очень хочется выйти наружу, освежиться, вдохнуть морозного воздуха. Но карандаш радиста вдруг начинает притягивать, как самый сильный магнит. Порядок в комнате несколько нарушен. Все взволнованы. Все столпились вокруг Богданова. Он принимает радиограмму:

„16 часов 32 минуты. Широта 90. Под нами полюс. Он закрыт сплошным слоем облаков. Пройтись через облака не удалось. Повернули обратно. Головин“.

Полюс!

Сердце особенно сильно забилося. И я выхожу из радиорубки. В ясном небе высится радиомачта. Это она шлет в эфир чудесные волны, связывающие

остров с самолетом. А вот коротенькие столбики — антенны радиомаяка, указывающего пилоту путь. А вот антенна приема. Это она собирает в эфире дорогие весточки. Это она только что приняла три драгоценных слова: „Под нами полюс“.

Два радиста сидят за 900 километров друг от друга. Богданов склонился над столом. Он вспотел от жары и напряжения. Интересно — жарко ли Стромилову, который сидит, согнувшись, в своем тесном уголке на самолете? Вероятно, жарко. Ему досталось в этом перелете. Но он с честью вышел из испытания. Он принял все радиограммы, которые ему посылали с острова. А его маленький передатчик работал прекрасно: он был отлично слышен в течение всего пути, и даже с полюса.

Я возвращаюсь в рубку, когда передается радиограмма:

„16 часов 47 минут. Головину и всему экипажу. Горячо, сердечно поздравляю с историческим достижением. Приветствую вашу инициативу и смелость. Шмидт“.

Головин летит обратно. Но над островом Рудольфа сгущается туман. Уже не видно накатанной вездеходами и тракторами снежной дороги, ведущей от зимовки к аэродрому. Сесть наверху, на куполе ледника, нельзя. Идут спешные приготовления к встрече самолета внизу, у поселка. Водопьянов поднимается на легком самолете и летит на разведку. Он осматривает прибрежный лед, облака, определяет их высоту и густоту. Затем Головину сообщают:

„Рудольф закрыло очень низкой облачностью. Входите смело под облака и идите бреющим полетом, оставляя остров Рудольфа слева. Принимаем вас около зимовки. На посадку заходите через бухту Теплиц. Посадочные знаки выложены: в начале два костра, в конце — один. Шевелев“.

Ждать осталось меньше двух часов. Пожалуй, это самые беспокойные часы. Хватит ли бензина? Правильно ли ведет штурман? Ведь малейшее отклонение от курса может увести пилота далеко в сторону, в открытое море. И если придется искать остров, бензина может нехватить. Найдет ли он в этом случае место для посадки?

Эти вопросы обсуждаются не только в радиорубке, но и в кают-компании, и на кухне, и на улице, где уже прогуливаются самые нетерпеливые.

— Он близко, близко! — кричит Богданов. — Слышу, что он очень близко.

Все выскакивают из радиорубки.

На горизонте появляется черная точка. Затем она превращается в черточку. Вот она уже совсем близко. Это наш разведчик, возвращающийся в нашу тесную семью. Он скользит над черной скалистой грядой, над дымящимися кострами и садится.

Металлическая птица бежит по снегу. В ней не чувствуется усталости. Она кажется нам сейчас особенно гордой.

Люди в валенках, в меховых сапогах, в теплых шубах бегут за самолетом. На ходу расстегиваются футляры фотоаппаратов.

Вылез Головин. Он разорвал шубу — как и когда, не помнит. Он плохо слышит — над ушами почти 12 часов подряд ревели винты. К нему подошел Шмидт. Он крепко обнял первого советского летчика, побывавшего над Северным полюсом, и поздравил его с победой. Затем он поздравил и других — бортмехаников, радиста, штурмана.

А когда вечером начальник зимовки Либин преподнес Головину роскошный торт, приготовленный



Товарищ Шмидт поздравил Головина с победой.

рудольфовским поваром Василием Васильевичем, кают-компания заполнилась грохотом аплодисментов, искренних, радостных и победных.

ПОВЕДНЫЙ ДЕНЬ

Прошло еще 15 дней. Погода капризничала, глумилась над нами. Иногда бывали редкие прояснения, но вслед за ними начинались снегопады, оттепели, туманы, циклоны. Бывало, что на острове стояла хорошая погода, но на пути к полюсу попрежнему бушевала метель или до-нельзя стучался туман.

Вечером 20 мая Дзердзеевский заявил, что утром будет хорошая погода. Сборы были недолгие — все уже давно были готовы к тому, чтобы лететь в любую

минуту. Через четверть часа трактор тащил на купол ледника огромные деревянные сани, на которых легко разместились участники экспедиции.

18 и 19 мая была оттепель, шел снег. Самолеты оказались как бы зарытыми в снег по самое брюхо. Крылья и фюзеляж были совершенно белыми от покрывавшего их снега и льда. Началась лихорадочная работа. Тракторы подвезли к самолетам специальные машины с горячей водой. Механики, взобравшись на самолеты, окатывали струями кипящей воды замерзшие крылья. Машины быстро приобрели свою окраску — оранжевую и коричневую. Одновременно шло откапывание шасси. В снегу были вырыты глубокие коридоры. Сбоку казалось, что самолеты лежат на снегу. Их широко расставленные „ноги“, обутые в огромные лыжи, утонули в этих коридорах. Но теперь их уже можно было сдвинуть с места.

В два часа утра над горизонтом показалась светлая полоска. Мы встретили ее, как великий праздник. Полоска раздвигалась по горизонту, расширялась, и вскоре лед бухты засветился под косыми лучами солнца. В четыре часа с неба ушло последнее облако. Мы надели темные очки: ослепительно яркий снег резал глаза. Водопьянов прошелся по аэродрому и с радостью сообщил, что ни разу сапоги его не продавили снежного наста.

— Пожалуй, оторвемся без особого труда, — сказал он.

Наступила долгожданная минута. Начинался полет на Северный полюс! Движения стали сосредоточенными и до удивительности точными. Все говорили тихо, и даже шумный, всегда веселый Папанин стал говорить вполголоса. Шмидт внимательно наблюдал за



Товарищ Водопьянов откапывает лыжи своего самолета.

работой двух тракторов, которые, зацепив тросами самолет, плавно выкатывали его из снежных коридоров. Кинооператор буквально летал вокруг самолета, снимая тракторы, посадку людей, последние работы. Шевелев уточнял с Шмидтом план операции. План был таков: флагманский корабль летит первым, находит большое гладкое поле, садится. Тогда немедленно, по сигналу Шмидта, вылетают остальные три самолета.

Последние рукопожатия.

— До скорой встречи! — кричат товарищи сквозь шум четырех винтов. — Прилетайте скорее, мы ждем вас, не задерживайтесь!

Водопьянов и Спирин помахали нам большими меховыми рукавицами. „СССР-Н-170“ плавно обогнул аэро-

дром, бешено заревел своими могучими моторами и побежал. Оторвется ли? На самолете было 13 человек — Шмидт, Водопьянов, Бабушкин, Спирин, папанинская четверка, механики Бассейн, Петенин и Морозов, радист Иванов и кинооператор Трояновский. На борту корабля разместили двухмесячный запас продовольствия, палатки, радиостанции Кренкеля, резиновые лодки, лыжи, нарты, оружие. В баках было 7200 килограммов бензина. Самолет со всеми грузами весил больше 24 тонн. Оторвется ли на лыжах эта махина? Но не успела эта мысль смениться другой, как мы увидели, что лыжи отделились от снега. Флагман был в воздухе.

Всего 25 секунд бежал корабль по снегу, и мы не смогли сдержать своего восхищения перед блестящим мастерством Водопьянова, поднявшего свою громадину так свободно, будто это был легкий учебный самолет.

Мы забыли о фотоаппаратах, мы не сняли последнего момента пробега, мы пришли в восторг. Волна радости захлестнула нас. Из всех сил закричали мы „ура“.

Самолет взлетел в 4 часа 48 минут утра. Сейчас же заработал радиомаяк. В радиорубке началось бесменное дежурство.

Скоро пришли первые радиogramмы. Они шли на Москву, на Диксон, на Рудольф. Они сообщали о движении, движении вперед, по прямой, по точно установленному курсу. Радиogramмы были скупыми и торжественно радостными. С каждой радиogramмой страна приближалась к полюсу. И вдруг в 11 часов 12 минут Иванов оборвал на полуслове свою передачу. Тщетно наша рация бросала в эфир позывные самолета Водопьянова — „РВ“, „РВ“... Флагман молчал.

Радисты заволновались. Ключи зачастили в их руках, как будто они чувствовали всю многозначительность наступившей в эфире тишины. Шевелев умолк и всю силу своего внутреннего возбуждения как бы передавал радисту, заставляя его взглядом: „Найдите, найдите их!“ Но эфир оставался неумолимым.

Ни одного слова, ни одной точки, ни одного тире¹...

Сначала все успокаивали себя тем, что сдала рация.

Но когда прошло четыре часа, — срок, достаточный для установки зимовочной радиостанции Кренкеля, — и эфир продолжал молчать, внутреннее беспокойство начало проявляться.

Что могло случиться с самолетом? Он очень крепок и надежен.

Молниеносной катастрофы произойти не могло — радист всегда успел бы передать одно-два тревожных слова.

В чем же дело?

Шевелев ходил по комнатам, разгоняя группы людей, обсуждавших причины молчания флагамена, и насильно укладывал их спать.

Зимовка затихла. Кто читал или делал вид, что читает. Кто спал или делал вид, что спит. Казалось, будто станция внезапно опустела, что нет уже в ее стенах участников экспедиции и зимовщиков, сросшихся за этот месяц в единое целое.

В воздухе висела мрачная, угрюмая тишина.

¹ Точки и тире — условные обозначения в телеграфной связи, которые заменяют буквы. Эта азбука называется азбукой Морзе. В радиотелеграфии точка — короткий, отрывистый звук, тире — продолжительный звук.

И вдруг в радиорубке раздался дикий крик. Прижав наушники к голове, радист Стромилов кричал одно слово:

— Сели, сели, сели!

Вероятно, пожар не смог бы так быстро поставить на ноги затихшую зимовку.

В рубке стало тесно. Стромилов быстро выводил на бумаге буквы, а Мошковский протиснулся вплотную к столу и решил не сдавать своей позиции даже под самой страшной угрозой. Шопотом он читал слово за словом:

„21 час 35 минут. 88. (На условном языке радистов 88 — это любовь и поцелуй.) Все живы. Самолет цел. У Сими сгорела его основная машинка. У меня сдали аккумуляторы. Если связь прервется, то вызывайте в полночь. Отто Юльевич пишет радиограмму. Лед мировой!..“

Это Кренкель передавал от себя. А затем мы приняли первую радиограмму с Северного полюса, ту радиограмму, в которой Шмидт сообщал в Москву о высадке на полюс.

Шмидт писал:

„В 11 час. 10 мин. самолет „СССР-Н-170“ под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом.

Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 метров до 200, пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции.

В 11 час. 35 мин. Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса внезапно произошло короткое замыкание. Выбыл умформер рации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас, после установки рации на новой полярной станции.

Льдина, на которой мы остановились, расположена, примерно, в 20 километрах за полюсом по ту сторону и не-



Герой Советского Союза
АНАТОЛИЙ ДМИТРИЕВИЧ АЛЕКСЕЕВ.

сколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции.

Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалею. Сердечный привет.

Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания.

Начальник экспедиции ШМИДТ“.

Потом пришла вторая радиограмма, в которой Шмидт дал ряд практических указаний.

На этом Рудольф простился с полюсом. Мы пожелали нашим товарищам спокойной ночи. Мы обещали им скоро прилететь и ушли в кают-компанию, чтобы за чаем поделиться друг с другом своей большой радостью за успех, за благополучие нашего авангарда, за победу, одержанную родиной.

Утром произошел обмен радиограммами с первыми людьми, прожившими сутки на полюсе.

Оттуда сообщили: навис туман, солнце просвечивает, видимость один километр, слабый снег. Итак, лететь пока нельзя. Надо ждать. Опять ждать...

Мы передали советским полюсникам поздравления, полученные из Москвы. Из Ленинграда Федоров получил сообщение жены о том, что у него родился сын. Мы очень жалели, что не видели нашего друга в этот момент.

БОЛЬШАЯ РАДОСТЬ

Прошел день.

23 мая мы провели обычно: ходили смотреть на небо и каждый час справлялись в радиорубке — нет ли чего-нибудь с полюса.

Но когда мы кончали обедать, в кают-компанию вошел дежурный радист, взволнованный, растерянно улыбающийся.

Он вызвал из-за стола Шевелева.

А через несколько минут в кают-компании начался митинг.

В воздухе зазвучали слова, которые вонзались в тишину, как звенящая сталь:

**„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!

Первым это приветствие подписал товарищ Сталин.

Когда были произнесены последние слова дорогого приветствия, бурное „ура“ прогремело в кают-компании.

Здесь собрались все зимовщики Рудольфа и участники экспедиции.

Взволнованные, со слезами радости на глазах, мы долго не могли сказать ни слова.

Наконец выступил Шевелев. Горячо и возбужденно

говорил он о чувстве радости и благодарности, которое охватило коллектив, удостоившийся такой большой чести.

Под крики „ура“ мы провозгласили здравицу товарищу Сталину, партии и правительству.

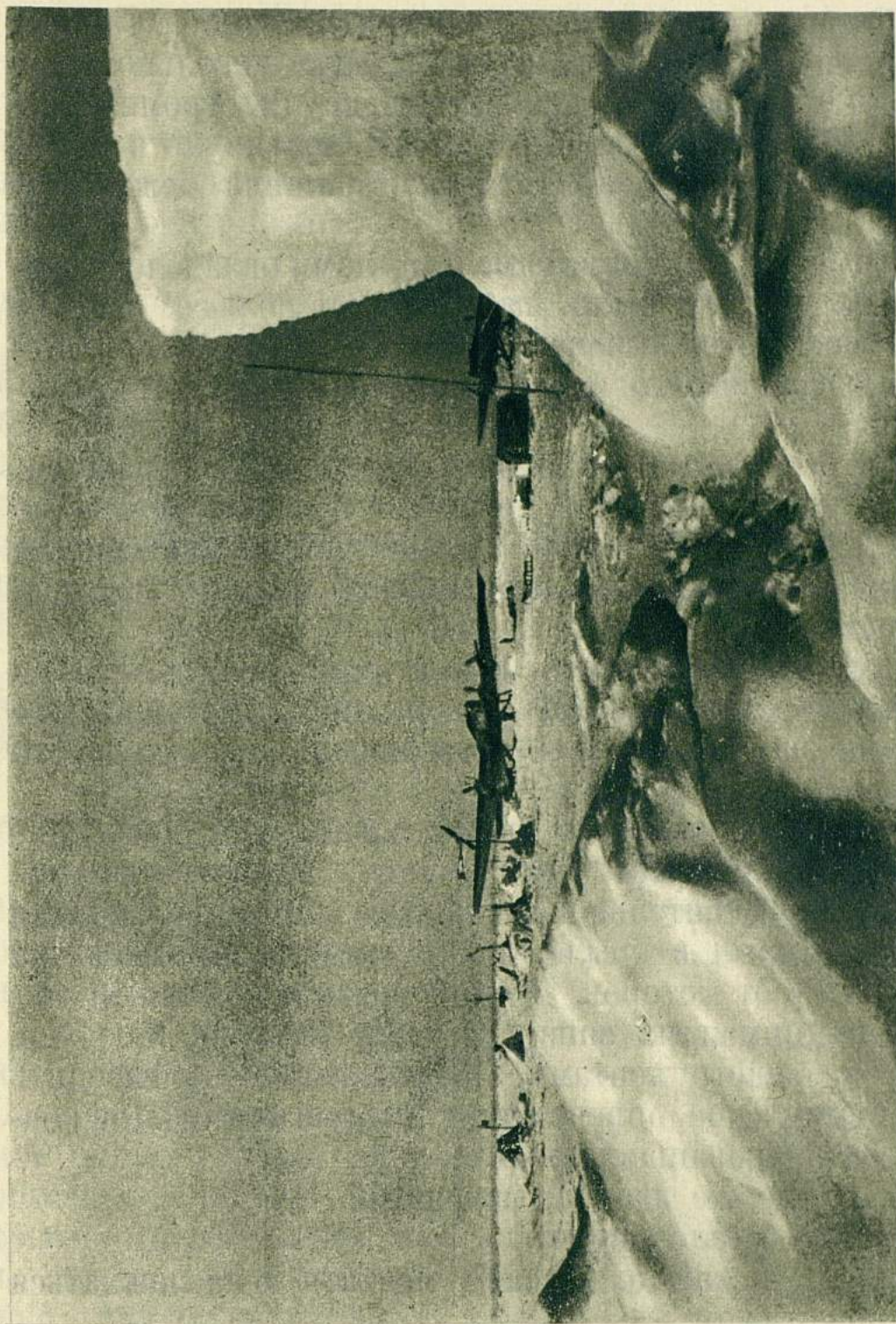
ТРИДЦАТЬ ТРИ ЧАСА

Около полуночи 25 мая три самолета — „СССР-Н-171“, „СССР-Н-172“ и „СССР-Н-169“ — покинули остров Рудольфа и взяли курс на Северный полюс. Самолеты шли врозь, так как не удалось взлететь всем сразу. Я летел на самолете „СССР-Н-172“. В 6 часов 35 минут штурман нашего самолета Жуков, проделавший перед этим ряд наблюдений и расчетов, оторвался от штурманского пульта и, стараясь перекрыть оглушительный шум четырех мощных моторов, заорал:

— Мы над полюсом!

Внизу, сквозь стеклянную решетку пола, видны были ледовые поля. Они выглядели маленькими — самолет шел на большой высоте. На льдинах лежали небольшие бугорки. Они напоминали снежные кучки, какие ворошит юркий песец.

Сообщив командиру самолета Анатолию Дмитриевичу Алексееву о том, что мы прошли над полюсом, Жуков стал принимать радиограммы. Заместитель начальника экспедиции Шевелев сообщил о том, что Молоков сел рядом с Водопьяновым, и приказал нам сесть, точно определиться и сразу же перелететь в лагерь. Мазуруку было передано такое же распоряжение. Алексеев сделал круг, опытным глазом полярного летчика выбрал льдину и пошел на посадку.



Станция "Северный полюс".

Моторы умили свое бешеное дыхание. Самолет уходил вниз. Тело стало легким. Рука невольно ухватилась за раскос. У окна промелькнули огромные ропаки. „Вот они, песцовые кучки!“ мелькнуло в мозгу, но мысль прервалась от толчка. Машина бежала по снегу.

Когда мы вышли из самолета, нами овладело странное чувство. Мы были на Северном полюсе! Но мы были несколько разочарованы. Наша льдина ничем не выдавала своего почетного географического положения.

Это была обычная льдина, довольно большая, покрытая таким крепким снегом, что лыжи почти не оставили на нем следов. Только тишина, абсолютная тишина подчеркивала необычность нашего местонахождения.

Воздух был спокоен. Ни птичий крик, ни шум шагов, ни человеческий говор, ни даже движение льда не нарушали этого совершенно удивительного безмолвия.

После семичасового рева винтов уши особенно остро воспринимали эту тишину. Почувствовалось, что мы действительно на полюсе. Механик Володя Гинкин открыл в крыле люк и стал выбрасывать на снег чехлы от моторов. Другой механик — Ваня Шмандин — принимал их внизу. Первый механик Сугробов полез за инструментами. Жуков стал производить астрономические определения. Второй пилот Мошковский разочарованно спросил:

— А где же знамена и флаги?

И сразу стало шумно.

Началась работа. Думать, мечтать и наслаждаться было некогда.

Алексеева у самолета не оказалось. Этот обычно спокойный и всегда размышляющий человек не стал тратить времени даром. Его стройная фигура темнела почти у самой торосистой гряды, окружавшей льдину со всех сторон. Он долго ходил вокруг, считал шаги, осматривался и, возвратившись, сообщил:

— Льдина хорошая. Может быть, взлетим без дополнительных работ. Впрочем, это будет видно...

И мы зажили на льдине Северного полюса. Нас было семеро — Алексеев, Мошковский, Жуков, Сугробов, Гинкин, Шмандин и я. Мы зажили на нашей льдине так же, как мы жили на Матшаре или на Рудольфе. Зачехлили моторы. Умылись и почистили зубы. Сделали записи в дневниках. Сугробов разжег примус и натопил снега. Сварили обед. Крепко уснули молодые Гинкин и Шмандин.

Прошло три часа. Настал второй срок для астрономических наблюдений. Жуков, как всегда, сделал их точно, внимательно и объявил:

— Мы в семнадцати километрах от полюса. Лёта до лагеря не более получаса...

Алексеев посмотрел на него и ничего не ответил. Мошковский обнял меня и расцеловал. Жуков стал по радио вызывать лагерь. И только Сугробов нахмурился и вышел из самолета.

Жуков сообщил Шевелеву координаты, то есть точное наше местонахождение. Но лететь было нельзя. Погода испортилась. Небо затянулось облаками. Туман скрыл от глаз окраинные ропаки. Почти исчезло ощущение льдины. Казалось, что мы на земле, покрытой снегом, и что там, за туманом, спрятался если не город, то во всяком случае какой-нибудь городишко. Дул сильный ветер, обещавший пургу.

Сугробов мрачно возился возле лыжи.

— Что с вами, Константин Николаевич?

— Куда это годится, — быстро, словно спеша излить накопившийся в нем гнев, ответил Сугробов, — куда это годится, что мы сели в семнадцать, подумайте, в целых сем-на-дца-ти километрах от полюса? Как будто нельзя было сесть точка в точку!

— Конечно, нельзя. Ведь пока Жуков определялся в воздухе, мы уже отлетели от полюса на некоторое расстояние. Льдина на самом полюсе могла быть неподходящей для посадки. С научной точки зрения семнадцать километров не играют роли. С географической — это величина микроскопическая. Да и вообще возможно, что сели на полюсе, а дрейфом за это время нас снесло в сторону...

Терпеливо, едва скрывая улыбку, Алексеев пытался утешить огорченного Сугробова.

— Думаете, снесло? — спросил Сугробов.

Алексеев отвел глаза — за три часа льдину не могло отнести на 17 километров — и сказал:

— Может, и снесло.

Сугробов повеселел и полез в самолет.

Часы летели быстро, как минуты. Легли спать Сугробов и Мошковский. Немножко вздремнул Алексеев. Примус весело шумел. За металлическими стенками самолета бушевала пурга. Не спал Жуков. Что-то испортилось в радиі, и он терпеливо проверял сложную машину, просматривая шаг за шагом, дюйм за дюймом всю цепь, контакты, лампы и детали. Четыре часа работал Жуков, пот выступил на его высоком лбу. Проснулся Алексеев. Он подошел к Жукову, взял у него схему, помогал разбирать и разъединять части радиі. Летчик и штурман отлично пони-



Сутробов разжиг примус.

мали, какое значение имела сейчас рация. Без нее можно было долго искать лагерь и не найти. А в крыле самолета безмятежно спали на теплых шубах механики и Мошковский. Они намаялись за последние двое суток и спали крепко, не зная о надвинувшейся беде.

— Есть, — внезапно сказал Жуков, — есть!

И он улыбнулся. Повреждение было найдено и тут же исправлено.

Прошло 15 часов. Гинкин и Шмандин спали уже 12 часов подряд. Мы пообедали без них, не желая прерывать их отдых. Гороховый суп, поджаренные охотничьи сосиски и чай с шоколадом показались изысканными яствами. Кастрюлю и миску завернули

в мех, чтобы сохранить пищу горячей до пробуждения молодых механиков. Через час они проснулись и сразу попросили есть.

Пурга начала стихать. Ветер разметал тучи и прогнал туман. Солнце осветило льдину. Жуков застучал ключом:

„Готовимся к вылету. Через два часа моторы будут готовы. Тогда сообщим“.

Семь человек завозились возле моторов, согревая их, вызывая к жизни, готовя к решительному перелету.

Ровно через два часа Жуков снова связался с лагерем:

„Вылетаем“.

Самолет легко тронулся с места. Плавно обходя вокруг площадки, он повернулся против ветра. Полный газ. Машина понеслась, подпрыгивая на снежных буграх и ледяных пригорках. Скорость — 60, 70, 80. Мало. Нужно 100 километров в час, чтобы машина оторвалась. Впереди ропаки. Алексеев выключает газ, чтобы не разбить машину о ледяные глыбы. Но арктическая природа обманула: казалось, что ропаки еще далеко, на самом деле они были близко, и машина не успела остановиться.

Резко взлетев вверх, огромный самолет перескочил через ледяную гору и всей своей тяжестью в полторы тысячи пудов обрушился на снег. Но машина продолжала двигаться вперед и перескочила еще через два ропака. Казалось, что самолет сейчас рассыплется на части. Все грохотало. Стучали ведра, примуса, банки, инструменты. Похоже было, что шасси уже нет и самолет сидит на брюхе. Но когда машина замерла, мы вышли и удивились: все было в порядке.

Два раза пытался еще взлететь Алексеев, но площадка была явно коротка, и самолет не мог набрать нужную скорость.

— Я же предупреждал, — сказал Алексеев, — что это будет видно...

В ход пошли лопата, кирка, пешня и саперная лопатка. Ваня Шмандин, Гинкин и Мошковский остервенело рубили ропаки и разбрасывали по сторонам голубые куски льда. Сугробов отрубил кусок доски и расщепил его на палочки. Я разрезал чехол. Так появилось на свет первое оборудование нашего аэродрома — восемь флажков. Мы поставили их в 60 — 80 метрах друг от друга. Вдоль них надо было взлетать. Между седьмым и восьмым флажками Алексеев должен был выключить газ, если бы машина не оторвалась. Дальше были ропаки.

Володя Гинкин пришел в кают-компанию и сказал:

— Если налетим на ропак и загоримся, вылезайте не в нижний, а в верхний люк, а то не успеем все выскочить.

Машина зарулила, обошла группу ропаков и побежала. Крылья мешали смотреть через маленькое окошко вперед. Я считал флажки. Третий, четвертый, пятый, шестой. Самолет бежал, набирая скорость. Седьмой... Надо выключать газ. Неужели Алексеев забыл? Но над восьмым флажком мы уже летели. Алексеев чувствовал, что еще 30 — 40 метров — и машина оторвется. Поэтому он рискнул и не убрал газ на восьмом флажке. А через 23 минуты мы прилетели в лагерь.

Мы прожили на нашей первой полюсной льдине 33 часа.

САМЫЙ МОЛОДОЙ

Незадолго до отлета с нашей первой льдины я беседовал с механиком Ваней Шмандиным. Ваня — самый молодой участник нашей экспедиции. Он комсомолец. Ему 24 года. Он много рассказывал мне о своей жизни.

Ваня вырос в Красноярске, в семье трудолюбивой и дружной. Что было делать юноше в 16 лет, когда он вышел из стен семилетки? Очень хотелось волнующей жизни, подвигов, острых ощущений. Хотелось быть не то артистом, не то полпредом, не то скульптором. Мечты были неясны, но среди них резче всего вырисовывалась авиация. Она была близко: над городом летали самолеты, невдалеке раскинулся аэродром. Из ворот его выходили люди в замасленных синих комбинезонах, в кителях с блестящими пуговицами и расшитыми рукавами. Все это особенно дразнило Ваню, и авиация окончательно овладела его сердцем. Но легче было мечтать, нежели стать пилотом.

Пришлось юноше временно оставить мысль об авиации и поступить в школу ФЗУ. Он учился упорно, стиснув зубы, ибо за стенами училища продолжали летать желанные птицы. Потом учеба сменилась работой. Он был мотористом на теплоходе и механиком на моторном катере.

За все эти годы Ваню не оставляла мечта об авиации. Он читал о ней, беспрестанно говорил о самолетах, о летчиках, о воздушных линиях. Его влекло к самолетам, как булавку притягивает электромагнит.

Механики, мотористы, товарищи по работе знали о Ваниной мечте. Все они принимали живейшее участие в молодом краснощеком парне и в конце концов помогли ему перейти на работу в авиа-

группу — мотористом. Но мотористы не летают, а Ваня хотел летать. Он стал читать. Много читал, а по вечерам и по ночам учился. Потом заявил:

— Хочу сдать экзамен на бортмеханика.

Подивились на него, но к экзамену допустили. Юноша прекрасно выдержал испытание. Мечта его сбылась: он стал членом красноярской авиационной семьи.

Три года летал Ваня над широкими сибирскими просторами, над реками, тундрой, над Карским морем. Он возил почту, грузы, людей. Он летал на ледовые разведки и весь 1936 год работал с Алексеевым по проводке Карской экспедиции.

В начале 1937 года произошло первое крупное событие в жизни Вани Шмандина: правительство наградило его орденом „Знак почета“.

В это время готовилась к вылету экспедиция на Северный полюс. Ваня был занесен в списки участников. Он выехал из Красноярска. Тут произошло второе значительное событие в его жизни: он впервые сел в железнодорожный вагон. Всю жизнь свою он прожил в Красноярске, и если покидал его, то только на самолете.

Поезд показался странным, непривычным и чрезвычайно медленным способом передвижения. Он шел долго, останавливался у станций, неизвестных и чужих. Он был тихим — вагоны не имеют авиационных моторов. В нем было свободно — Ваня ходил по коридорам, заглядывал в соседние купе и смело шагал через площадки, направляясь в вагон-ресторан.

Наконец поезд пришел в Москву. Произошло новое выдающееся событие в Ваниной жизни: он впервые попал в столицу. И если поезд был тихим и нескладным, то Москва была совсем иной.



Шмандин впервые попал на полюс. Слева — Сугробов, в середине — Шмандин, справа — Гинкин.

Город обрушился на него своей новизной, шумом, быстротой жизни, недостатком времени. Считанные дни провел Ваня в Москве, и эти дни были самыми короткими в его жизни. Они пролетели очень быстро, и Ваня снова очутился в самолете.

Он пронесся через Холмогоры, Нарьян-Мар, Маточкин Шар, остров Рудольфа, и тут случилось самое важное — четвертое по счету — событие короткой Ваниной жизни: он впервые попал на Северный полюс.

— Богатый у меня год, — сказал Ваня Шмандин.

— А что ты думаешь делать теперь?

— Как что? — удивился Ваня. — Конечно, учиться. Летать-то я летаю, но за рулем я еще не сидел. А я обязательно буду летчиком.



В этой палатке жил Отто Юльевич Шмидт.

Можно не сомневаться в том, что Ваня действительно будет летчиком. И я имею все основания думать, что он будет замечательным летчиком. Впрочем, в этом уверен не только я, но и все участники экспедиции, хорошо узнавшие, полюбившие Ваню Шмандина, веселого, трудолюбивого и усердного юношу.

НА ПОЛЮСЕ

Жители поселка „Северный полюс“ встретили нас очень радостно. Отто Юльевич пришел к нам на самолет обедать.

Мы угостили его очень хорошим обедом. Я был тогда еще неопытным поваром и провозился у при-

муса около шести часов. Очень устал. И все-таки, когда экипаж окончил обед, я сразу пошел осматривать зимовку „Северный полюс“.

Она расположилась на большом ледовом поле. Ширина льдины около двух километров. Длина — немного более двух километров. Середина льдины гладкая, и только края ее покрыты множеством ропак-ков и торосов. Я дошел до самого края льдины и увидел, что она довольно толстая — толщиной в три или четыре метра.

Потом я пошел осматривать лагерь. Возле самолетов и на середине льдины были разбиты палатки. Были здесь и шелковые, и холщевые, и брезентовые. В двух палатках Папанин устроил временный склад, куда положил продовольствие, оружие, одежду и научные приборы. В остальных палатках разместились летчики, штурманы, бортмеханики, Отто Юльевич Шмидт и зимовщики — Папанин, Кренкель, Ширшов, Федоров.

Я зашел в палатку к Отто Юльевичу. Это была двойная шелковая розовая палатка. На полу лежали надутые резиновые матрацы. Вместе с Отто Юльевичем в этой палатке жили Водопьянов, Спирин и Бабушкин. Я посидел немного с ними, закурил папиросу.

Потом я пошел в палатку к Василию Сергеевичу Молокову, расспросил у него о подробностях его полета и наконец решил лечь спать. Временно я поместился в белой парусиновой палатке с Папаниным и кинооператором Трояновским. Мы разделись и улеглись в теплые меховые мешки, сделанные из оленьего и собачьего меха. Лишь головы наши торчали наружу. Было очень жарко. Я быстро уснул, так как не спал много часов подряд.

На следующий день Папанин очень рано разбудил меня и начал расспрашивать о новостях, о том, что делается в Москве, на Рудольфе, какие последние события произошли в Испании. В первые дни жизни на льдине они очень жалели аккумуляторы и поэтому не слышали новостей по радио. Мы же на Рудольфе, хотя и не регулярно, но все-таки слушали Москву.

Проснулся Трояновский и тоже стал задавать вопросы. Потом он рассказал, как флагманский корабль сел на полюсе и как они жили на льдине до нашего прилета.

— Седьмой час полета флагамена был на исходе, — начал свой рассказ Трояновский. — Корабль, рассекая воздушные просторы, подходил к Северному полюсу.

11 часов 10 минут. Под нами Северный полюс. Отто Юльевич написал последнюю перед посадкой радиogramму. Наша радиостанция непосредственно связана с Москвой. Через несколько минут красная столица узнает об исторической победе. Самолет пошел на снижение, делая круги. Рука радиста Иванова легла на ключ. Но стрелки приборов радиостанции неожиданно замерли. Тотчас же было обнаружено серьезное повреждение. Связь оказалась прерванной.

Мы летели совсем низко. Вдруг перед самолетом выросла гряда торосов. Водопьянов сделал крутой и смелый вираж. Не верилось, что моторы сумеют поднять самолет выше острых льдин.

Но, подчиняясь воле пилотов и механиков, машина начала набирать высоту. Сделав круг на большой высоте, Водопьянов и Бабушкин еще раз внимательно осмотрели льдину, на которой было суждено зародиться первому лагерю на Северном полюсе. Спирин



Общий вид станции

открыл люк штурманской рубки и бросил дымовую шашку. Установив таким образом, откуда дует ветер, пилоты повели самолет на посадку.

Надо было сохранить хрупкие и ценные приборы. Поэтому Федоров, заняв устойчивое положение, прижал к груди хронометры; Кренкель и Папанин держали в руках радиопередатчики своих радиостанций; Ширшов оберегал приборы для магнитных наблюдений; у меня в руках находилась киноаппаратура.

Мы с таким волнением ожидали толчка, что были весьма изумлены, когда самолет, искусно подведенный к ледяному полю, мягко коснулся снега и остановился. Моторы замерли. Наступила полная тишина.



Северный полюс“.

Четверка папанинцев, радист и я увидели себя все в тех же напряженных позах. Немного смешавшись, мы положили приборы в сторону и наконец улыбнулись.

Открыли входной люк, опустили лесенку и один за другим сошли на лед. Мы были на полюсе. Надо было срочно сообщить об этом по радио. Однако корабельная радиостанция не работала. Восстановить связь можно было только с помощью станции будущей зимовки. Но для установки этой рации нужно было несколько часов, а нас очень волновала мысль о том, что с острова Рудольфа, где ничего о нас не знали, могут вылететь самолеты на поиски.

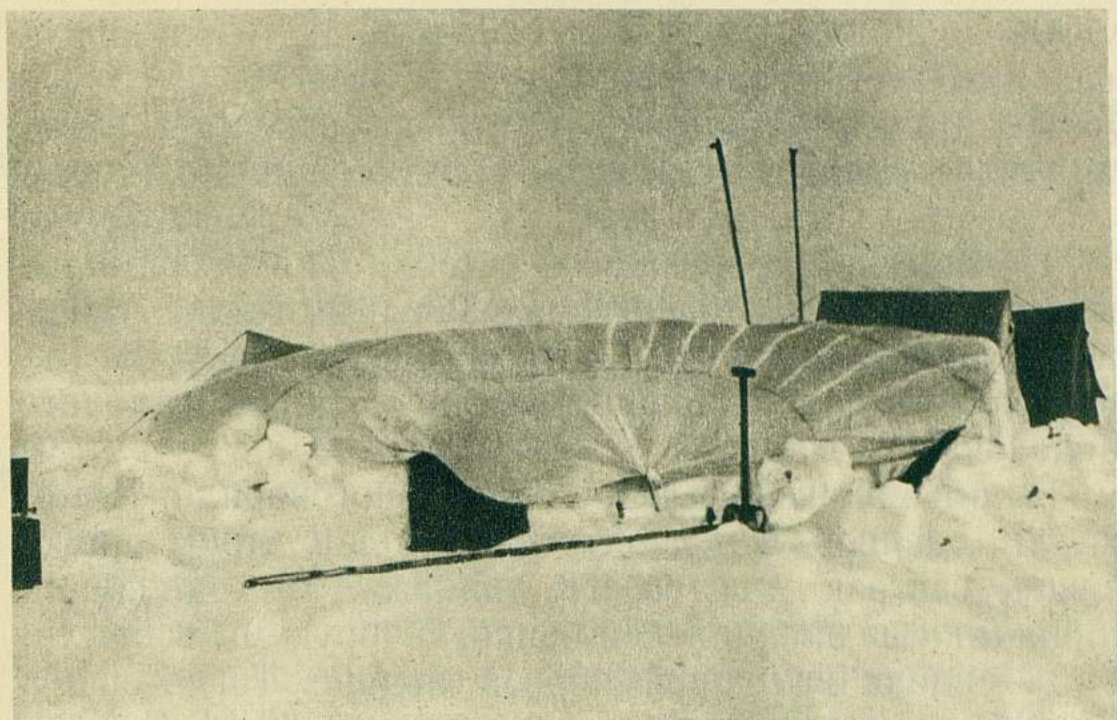
Спустя два часа радиостанция Кренкеля начала оживать. Но пока мы могли только слушать. Мы приняли позывные сигналы Рудольфа. Затем мы услышали полярные станции, которые звали нас, — мыс Челюскина, мыс Желания, остров Диксон.

В 21 час 50 минут радиостанция начала передачу. Все население полюса собралось около палатки. В первой радиограмме Шмидт докладывал о перелете флагмана и о рождении лагеря на Северном полюсе. Затем мы выпили горячего чая в только что поставленной палатке-кухне. Закончив установку трех жилых палаток, мы легли спать. Солнце скрылось, началась пурга.

22 мая мы продолжали разбивку лагеря. Поставили еще одну палатку — склад — и заполнили ее имуществом станции. Пурга кончилась, но сильный ветер продолжал дуть. Начала работать метеорологическая станция полюса. Ушла метеосводка № 1. В стороне от лагеря на бамбуковой стойке укрепили метеорологическую будку, в которой находились приборы, отмечающие изменения погоды.

23 мая мы начали пробивать в льдине дыру. Надо было определить толщину льда и сделать отверстие для научных работ. После многих часов тяжелой работы внезапно из выдолбленной ямы фонтаном ударила вода. Промер показал толщину льда в три метра. Значит, льдина прочная.

К концу суток снова разыгралась пурга. Мы уже собрались спать, когда Папанин и Кренкель, возбужденные, выбежали из палатки радиостанции. Мы собрались вокруг Отто Юльевича, и он прочитал нам приветствие товарища Сталина и руководителей партии и правительства. Несмотря на плохую погоду, мы



Крыша радиостанции была сделана из парашюта.

долго не расходились, радовались поздравлению и думали о прилете остальных кораблей.

24 мая продолжалась непогода. С утра начались работы по строительству большого дома радиостанции. Снеговые кирпичи оказались превосходным строительным материалом.

К концу дня дом из двух комнат был закончен. В одной комнате стояли радиоаппараты, в другой — моторы. Крыша этого дома была сделана из шелкового белого парашюта.

25 мая стало тихо. Небо было чистым. Мы начали готовиться к приему самолетов. Вместе с Водопьяновым обошли аэродром, окрасили яркокрасной краской торосы. С тревогой поглядывали на каждое появляющееся облачко.

Около полуночи 25 мая Кренкель получил долгожданную весть: самолеты готовы к вылету.

На другой день рано утром на аэродром легко спустился самолет Молокова. Сегодня прилетели вы...

Трояновский прервал свой рассказ. Кто-то завопил возле палатки, расстегивая входное полотнище. Кренкель принес нам молоко. Это зимовщики острова Рудольфа прислали папанинцам подарок на самолете Молокова.

Выпив молока, мы еще немного поговорили. Потом встали, оделись, и я пошел на самолет, чтобы приготовить завтрак для своего экипажа. В ход пошли кирпичики из папанинской банки, которую мы вскрыли, когда сидели на нашей первой льдине. Тогда еще я был избран постоянным поваром самолета „СССР-Н-172“

ЧУДЕСНАЯ БАНКА

На полюс мы привезли несколько десятков запаянных жестяных ящиков — „папанинские банки“. В них были продовольственные запасы зимовки „Северный полюс“.

Что же находится в папанинских банках?

Очень трудно было бы доставить на полюс достаточное количество продуктов в их натуральном виде. Поэтому была проведена большая работа для того, чтобы по возможности уменьшить вес и объем тех продуктов, которые Папанин решил взять с собой.

Московский институт инженеров общественного питания высушил объемистые порции щей, супов, борщей. Выпарив находившуюся в них воду, спрессовали твердые остатки в маленькие кирпичики. Для того,

чтобы получить из кирпичика борщ или суп, нужно снова вернуть ему воду. Положенный в кипяток кирпичик быстро растворяется, и в кастрюле начинает бурлить ароматный борщ, такой же, каким он был до выпаривания воды.

Но одних супов ведь недостаточно. И Папанин пустил в ход мясо, макаронники, лапшевники. Все это было высушено и превращено в такие же спрессованные кирпичики. Были высушены также горошек, картофель, лук, клюква, яйца, молоко. В натуральном виде мы нашли в ящике лишь жиры, крупы, икру, муку, сухари и некоторые другие продукты, не поддающиеся уменьшению в объеме.

На пути к полюсу Папанин часто рассказывал нам о своих чудесных банках и очень хвалил их. Но только на полюсе наш маленький коллектив самолета „СССР-Н-172“ получил, наконец, возможность отведать папанинских чудес. Мы вскрыли первый ящик и сразу же убедились, что папанинцы будут питаться сытно, вкусно и разнообразно.

Сначала мы с любопытством и некоторой снисходительностью ели новые для нас блюда. Собственно, это даже не были блюда. Куриный порошок никак не хотел превращаться в котлеты. Молочный порошок и кисель свертывались, как только мы опускали их в горячую воду. Картофель варился два часа и оставался твердым.

Сугробов заявил протест против того, что супы получались чересчур жидкими. Жуков потребовал больше твердой пищи.

Но к тому времени секреты пищевых новинок были уже раскрыты. В супы пошли добавочные продукты, имевшиеся тут же в банке. Котлеты стали замешивать

ваться на растворе яичного порошка. Кисель и молоко легко распускались в тепловатой, а не в горячей воде. Картофель на ночь опускался в воду и затем очень быстро подрумянивался на шипящем масле.

Не обошлось без курьезов. Однажды к обеду варился гороховый суп. Помешав в кастрюле, я увидел, что суп недостаточно густ. Только я собрался добавить в кастрюлю еще кирпичик гороховой массы, как меня вызвали из самолета по срочному делу.

— Ребята, — крикнул я, — добавьте в суп плитку гороху! Плитки такие толстенные...

И я убежал.

Когда я вернулся и подошел к кастрюле, меня поразил несколько необычный запах супа. Оказалось, что кто-то из экипажа перепутал кирпичики и всыпал в суп плитку прессованного какао.

Кто это сделал, товарищи так и не сказали — очевидно, было стыдно перед коком.

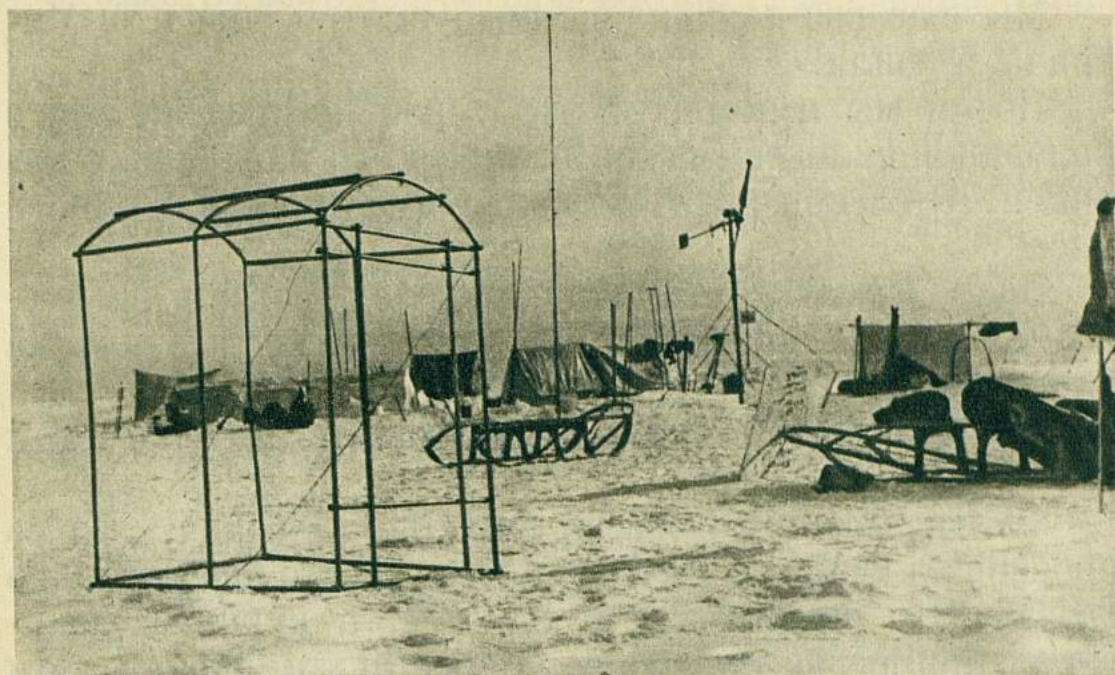
Впрочем, суп мы съели, и он даже показался нам особенно вкусным.

А в другой раз Володя Гинкин заварил вместо чая борщ украинский и очень удивился, что в чайнике плавают лавровый лист.

Бедняге пришлось потом долго мыть чайник, изгоняя запах капусты и томатов.

И все же, несмотря на эти курьезы, кухня наша с каждым днем становилась все лучше и лучше. Блюда повторялись редко. Котлеты имели приличный вид. Супы, как требовал Сугробов, по густоте мало отличались от каш.

Тогда алексеевцы (так называли экипаж нашего самолета) стали еще более требовательными. Володя



Каркас тамбура папанинской палатки.

Гинкин заявил, что не любит лука. Алексеев сделал заявки на каши. И только Мошковский да готовый съесть сколько угодно крепыш Ваня Шмандин охотно уплетали все изделия нашей кухни, устроенной в фюзеляже самолета.

Требования и заявки пришлось выполнять. Это оказалось очень нетрудным. Надо было подумать несколько секунд — и любое блюдо можно было приготовить: настолько разнообразны были продукты в зимовочных банках. Довольны остались все.

Когда мы вынули все содержимое банки, нам показалось, что в ней маловато жиров и сахара. Но когда мы пришли сказать об этом Папанину, он улыбнулся и показал нам несколько больших запаянных бидонов:

— Это, братки, масло. Это — сахар. Все знаю, все учел.

Мы еще раз подивились предусмотрительности Митрича и ушли.

Потом мы вспомнили, что у нас не съедены два с половиной килограмма так называемого шоколада с курицей. Это обычный шоколад с примесью куриного мяса.

Надо сказать, что этот шоколад совсем не вкусен и больше рассчитан на питательность, чем на удовольствие.

Мы пошли к Шмидту и рассказали ему об этом шоколаде.

— Друзья мои, — сказал нам Отто Юльевич, — здесь произошла ошибка. Этот продукт просто неправильно назван. Это не шоколад с курицей, а куриный паштет с примесью шоколада. Перестаньте считать эти плитки шоколадом, и вы сразу увидите, что вас подкузьмило название.

Отто Юльевич добавил:

— Вспомните, что Амундсен, когда ходил к Южному полюсу, имел с собой только два продукта — пеммикан и сушеное молоко. Он говорил, что его вполне устраивает эта однообразная пища. Амундсен был очень храбрым человеком, но если бы его продукты были более разнообразны, вряд ли его путешествие проиграло бы от этого...

СТАНЦИЯ „СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС“ СТРОИТСЯ

После завтрака я гулял по лагерю. Папанин увидел меня и попросил помочь резать снежные кирпичи. Я взял пилу и стал выпиливать из снега большие пластины. Папанин отвозил их на середину площадки, а Ширшов строил из них кухню.

Быстро вертелся ветряк, который дает зимовке электрический ток. Кругом работали люди. С нашим прилетом на зимовке „Северный полюс“ стало 29 человек. У каждого было свое дело: одни помогали собирать машины, другие перетаскивали грузы, третьи резали снежные кирпичи.

Лагерь имел очень оживленный вид. Все трудились. Мы с Алексеевым начали разбивать палатку. Папанин одолжил нам несколько оленьих шкур. Мы положили их на пол. Если будет сухо—шкуры лучше, чем резиновые матрацы: они гораздо теплее и удобнее.

На нашем самолете мы привезли Папанину его жилой дом—большую черную палатку с белой надписью: „СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути“. Кроме того, мы доставили большие запасы продовольствия и 1200 литров горючего в резиновых мешках.

Стояла сравнительно теплая погода—всего лишь 8 градусов мороза.

Теперь на зимовке „Северный полюс“ уже три самолета. На каждом была своя радиостанция. Поэтому можно больше получать и принимать радиogramм. Все писали родным и друзьям на материк, отвечали на многочисленные приветствия и поздравления.

Наш главный штурман Иван Тимофеевич Спирин получил поручение от своей дочери Вали—передать Шмидту привет. Он ей ответил:

„Шмидту пионерский привет передал. Благодарит, шлет тебе тоже с Северного полюса. Папа“.

Что-то странное делалось с радиосвязью. Дальние станции слышали Мазурука, а мы никак не могли его поймать. Волны „перепрыгивали“ через нас. Острову Диксон удалось принять от Мазурука радиogramму.

Он сообщил о том, что на самолете „СССР-Н-169“ все здоровы.

Если радиосвязь с Мазуруком не наладилась бы, то в первый же хороший день Молоков должен был вылететь к нему, чтобы помочь расчистить аэродром и забрать часть грузов.

Расстояние между Мазуруком и нами — 55 километров.

29 мая начал дуть небольшой ветер. Часть неба освободилась от облаков. К сожалению, Мазурук все же не мог перелететь к нам. На его поле много торосов и ропаков. Площадка недостаточна для того, чтобы тяжелый четырехмоторный самолет мог разбежаться и взлететь. На самолете „СССР-Н-169“ шесть человек. Им придется много поработать для того, чтобы расчистить аэродром.

Остров Диксон поддерживал радиосвязь с самолетом Мазурука. Днем 29 мая он передал:

„Диксон, я РК (позывной сигнал „СССР-Н-169“). Принимаю вас на волне 1 450 метров. Слушайте нас на волне 625 метров в 20 часов. На льдине все в порядке“.

Папанинцы начали строить свое основное здание — большую палатку.

На снег легло полотнище прорезиненной ткани. На полотнище разместились девять больших резиновых подушек. Их покрыли еще одним брезентом и устлали оленьими шкурами. Затем началась сборка каркаса. Легкие трубы быстро составили клетку. Клетка оделась в чехол из тонкого брезента.

И вдруг оказалось, что на снегу вырос дом. Он имел четыре стены, двускатную крышу, два окна. Но дом еще не был готов. В руках строителей появились большие шелковые одеяла. Несмотря на значительную



Герой Советского Союза
ИЛЬЯ ПАВЛОВИЧ МАЗУРУК

величину, они были очень легки: не вата, а чистый гагачий пух наполнял шелковые оболочки. В два слоя покрыли папанинцы этими одеялами стены и крышу своего сооружения. Затем шелк исчез под чехлом из плотного, химически пропитанного брезента.

Дом был готов. На снегу стояло странного вида черное сооружение, резко выделявшееся на светлом зимнем ландшафте. На крыше и стенах дома сверкали серебряные пятиконечные звезды и такая же серебряная надпись:

„ДРЕЙФУЮЩАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ“.

Потом папанинцы начали вносить в домик самые разнообразные предметы, которые разместились в двадцати карманах, пришитых к внутреннему брезенту.

Маленькая передышка.

Мы уселись с Папаниным покурить. Он с увлечением рассказывал о том, как готовилась его четверка к жизни на полюсе.

Как известно, фабрики и заводы не делают вещей для жителей полюса. Поэтому почти все оборудование зимовки пришлось делать впервые. Например, в окна палатки вставлены небьющиеся стекла — новинка, которой гордятся зимовщики.

— Какая же это новинка? — воскликнет читатель. — Знаем: триплекс!

Нет, не триплекс. Небьющееся стекло папанинского домика — это действительно новинка, советская новинка. Его сделали советские инженеры из пластической массы специально для первых жителей Северного полюса.

С увлечением рассказывал Папанин о своем силовом хозяйстве. Вот, например, ветровой двигатель, также сделанный специально для зимовки. На высо-

кой мачте укреплены винт и два хвоста. Один хвост всегда держит винт против ветра, другой автоматически складывает двигатель, если ветер дует чересчур сильно — ведь ненароком полярные ветры могут сломать этот аппарат, имеющий для зимовщиков огромное значение. Любопытно, что советский ветряк весит всего 54 килограмма, а американский такого же типа — 150.

В палатке-складе лежит трехсильный двигатель для зарядки аккумуляторов — на случай безветренной погоды.

Сугробов помог смонтировать велосипедную раму с генератором. На ней можно сидеть и работать ногами. Ее можно перевернуть и работать вдвоем руками. Она тоже дает электрический ток.

— Я думаю, — говорит Папанин, — что с помощью этих приборов мы сумеем проводить все наши научные работы при электрическом свете. Если ветер будет дуть постоянно, ветряк обеспечит нас светом в течение всей полярной ночи.

Эти машины были испробованы под Москвой. Они работали прекрасно. Так же отлично действовали и радиостанции Кренкеля.

— У вас будет холодно в палатке? — спросил я Ивана Дмитриевича.

Он улыбнулся и сказал:

— Я знаю только, что температура в палатке будет на двадцать градусов выше наружной. Если на воздухе будет десять градусов мороза, термометр покажет в палатке десять градусов тепла. Если на полюсе будет мороз в сорок градусов, то в палатке будет двадцать градусов холода. Впрочем, мы и не рассчитывали на особенную жару. Мы предполагаем

прожить при температуре между нулем и десятью градусами мороза.

— А как вы еще будете бороться с холодом?

— Помимо теплой одежды, людей будут согревать оленьи шкуры, разостланные на койках, и теплые, как печка, спальные мешки из волчьего меха. Если же не поможет и эта жаркая звериная шуба, под волчий мех мы наденем еще мешки из гагачьего пуха. Нам придется бороться за каждый градус тепла. Керосиновая печка рассчитана на очень скромный режим питания. Поэтому на лед положены брезент, надутые воздухом подушки, теплые шкуры.

Небольшую частицу тепла даст черный цвет палатки, который, как известно, притягивает солнечные лучи. Черной мы сделали палатку еще и потому, что ее легче заметить с аэроплана. Да если кто-нибудь из нас уйдет в сторону для научных работ, черную палатку тоже будет легче найти среди льда и снега.

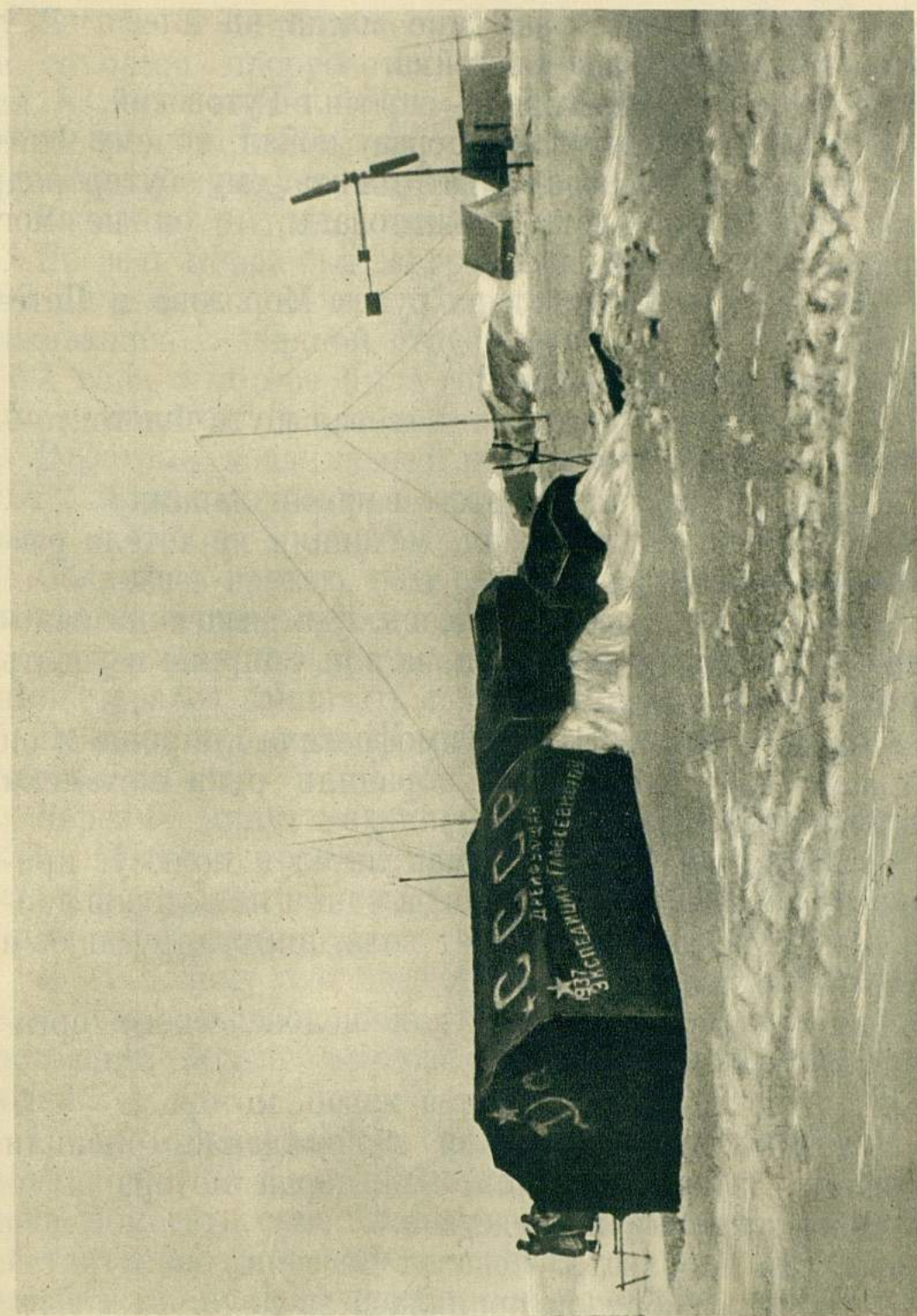
— А вдруг лопнет лед и под воздушным полом вашего домика протянется грозная трещина? Как тогда?

— Тогда мы вчетвером, не разбирая своего жилища, возьмем его за углы и перенесем на другое место. Наш дом, — смеется Папанин, — это самый легкий дом в мире. Он весит всего десять пудов...

ПОДВИГ

Я сидел в самолете „СССР-Н-170“ возле радиста Стромилова, который передавал на Диксон мою корреспонденцию в „Известия“.

За перегородкой чаевали механики флагманского корабля — Бассейн, Петенин и Морозов. В гостях у них сидел инженер Владимир Гутовский.



Дом был готов.

— Володя, намажь-ка мне масла на хлеб. — раздался голос Флегонта Бассейна.

— Тебе как, потолще? — спросил Гутовский.

Я заглянул в фюзеляж и сразу понял, почему Флегонт просил Гутовского приготовить ему бутерброд: руки его были сплошь забинтованы, и он не мог управиться с ножом.

Перевязки я увидел и на руках Морозова и Петенина.

— Что с вами, ребята?

— Жаль руки пачкать, — ответил шутя Флегонт. — Вот и обмотали бинтами...

— Верно, ребята, что это с вашими лапами?

Но сколько я ни просил, механики не хотели рассказать о своих ранениях.

Любопытство разобрало меня, и я вышел из самолета, чтобы найти Водопьянова или Спирина и узнать у них, в чем дело.

Я быстро нашел Ивана Тимофеевича Спирина, и он рассказал мне о том, как поранили руки механики флагманского самолета.

Оказывается, когда флагман летел к полюсу, примерно на 86 — 87-й параллели, в одном из моторов лопнул шланг, по которому течет вода, циркулирующая в моторе и охлаждающая его.

Для мотора вода — что для человеческого организма кровь.

Вытечет вода — и кончится жизнь мотора.

Механики сразу заметили повреждение, оценили положение вещей и поняли, что порча мотора вызовет очень тяжелые последствия.

— Надо исправить, — сказал Бассейн.

И тройка храбрецов принялась за дело.

Наспех в металлической гофрированной обшивке самолета прорубается небольшая дыра. Высовывая в нее голые руки — в рукавицах ничего не сделаешь, — механики впитывали в тряпки вытекавшую драгоценную воду и выжимали ее в ведро.

Казалось бы, что ничего особенного в этом нет. Но ведь мороз был 24 градуса. Скорость самолета — 180 километров в час. Голые руки мгновенно обмораживались в ледяной струе воздуха.

А вода в моторе была горячая — 80 — 85 градусов. Почти кипятки. Она обжигала руки.

И острые края наспех прорубленной дыры рвали кожу, делали глубокие раны, причиняли нестерпимую боль.

Обливаясь кровью, обмораживая и ошпаривая руки, двое механиков спасали воду.

А третий в это время всеми силами, всеми способами старался заплатать поврежденный шланг.

Полчаса продолжалась эта самоотверженная, героическая работа.

Через 30 минут механики доложили командованию:

— Мотор в порядке, можно лететь спокойно...

— Вот почему, — закончил свой рассказ Спирин, — у них перевязаны руки.

— А почему они не хотят об этом рассказывать?

— Скромничают. Ведь то, что они сделали, — это настоящий подвиг, прекрасный поступок героических людей...

После этого рассказа Спирина я часто в свободное время ходил на флагманский самолет и старался всячески помогать самоотверженным механикам, которые действительно совершили подвиг, пусть скромный, незаметный, но настоящий героический подвиг.

РАЗГОВОР С МОСКВОЙ

Самолет „СССР-Н-171“ под управлением Василия Сергеевича Молокова поднялся на розыски самолета „СССР-Н-169“. Стояла солнечная погода. Облаков было мало.

Молоков взял с собой самых остроглазых, самых дальнозорких участников экспедиции.

— Смотри в оба, — наказывал им Василий Сергеевич.

„СССР-Н-171“ летел на высоте 1000 метров. Видимость была отличная. Внизу расстилались огромные ледяные поля, разделенные трещинами и разводьями. Молоков обследовал район на протяжении нескольких десятков километров, но самолета нигде не увидел. К югу от обследованной территории густой стеной стоял туман. Должно быть, пелена тумана накрыла самолет, и он сделался невидимым с воздуха.

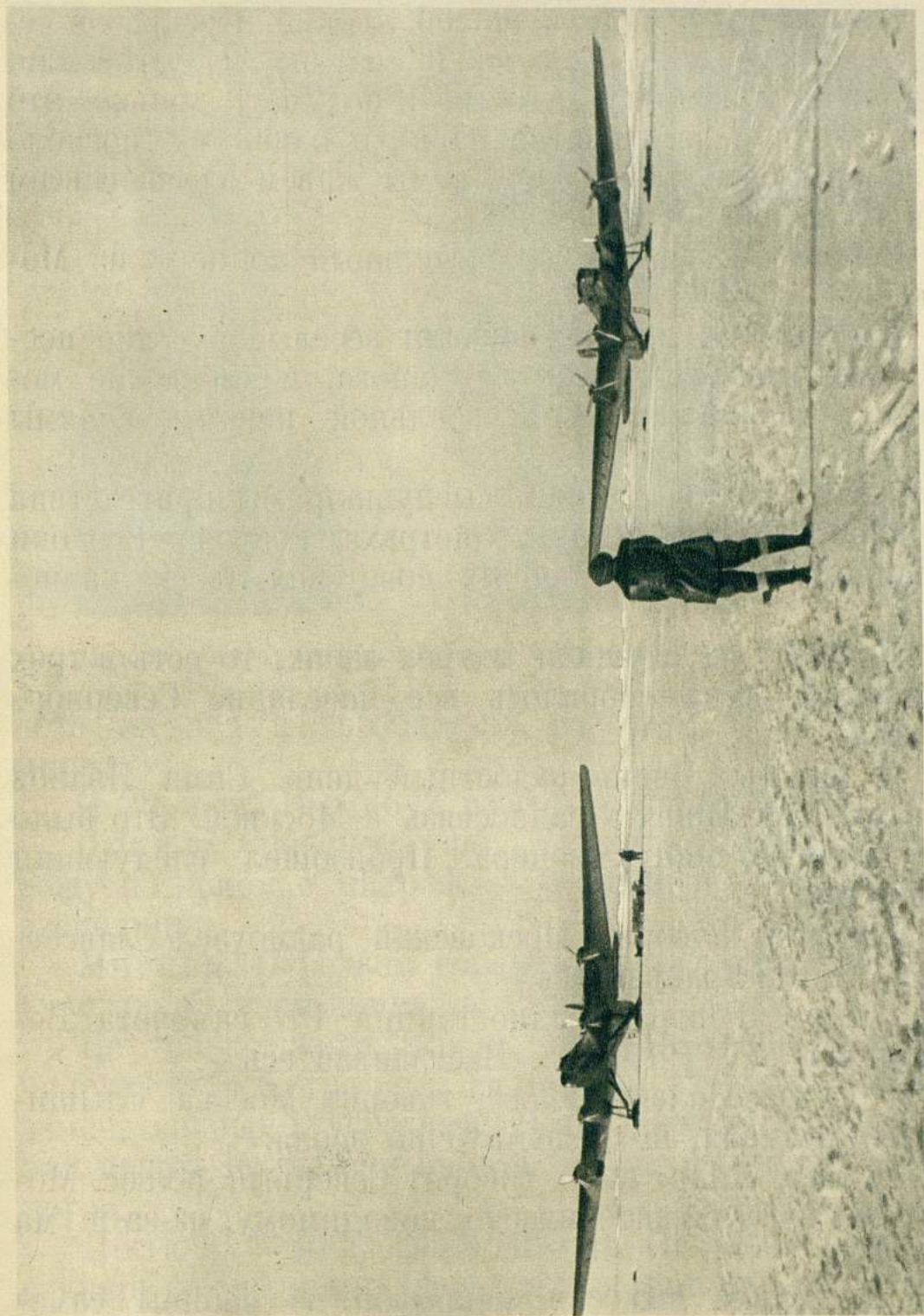
Через час Молоков вернулся в лагерь.

30 мая была установлена связь с самолетом „СССР-Н-169“. Шевелев говорил с ним по радиотелефону. Думали, что Молоков вылетит к нему, чтобы помочь, но Аккуратов сообщил, что у них плохая видимость и низко плывут облака. Поэтому отменили полет Молокова.

Между прочим, мы слышали эхо. Это — редкое явление в Арктике. Причина, вероятно, кроется в том, что на площадке стоят большие металлические самолеты.

Наш молодой механик Володя Гинкин получил от своей сестренки телеграмму. Она писала ему:

„Здравствуй, мой дорогой советский Жюль Верн. Я очень рада за тебя. Только большевики могли победить полюс“.



Ото Юльевич Шмидт у самолетов.

Мы уже привыкли к нашей льдине. Прекрасно себя чувствовали. Хорошо спали, вкусно и сытно ели, ходили друг к другу в гости. И подумать только, что за последние десятилетия на пути к полюсу погибло и замерзло столько людей, а мы живем здесь, совсем как на Большой земле!

Вечером слушали замечательный концерт из Москвы.

Впервые на полюсе звучали веселые русские песни, которые исполняла Нежданова, и узбекские мотивы в исполнении замечательной певицы Халимы Насыровой.

С глубоким волнением выслушали мы приветствия Качалова, Тамары Ханум, Ойстраха, Рейзена. Все они играли и пели для первых советских людей на полюсе.

Концерт мы слушали в трех залах, то есть в трех самолетах, куда собралось все население Северного полюса.

31 мая был очень радостный день. Сима Иванов наладил телефонную радиосвязь с Москвой. Это было в 8 часов 30 минут вечера. Произошел следующий разговор:

Москва. Говорит Московский радиоузел Главсевморпути. Настраивайтесь.

Полюс. Говорит радиостанция РВ самолета Водопьянова „СССР-Н-170“. Настраивайтесь.

Москва. Полюс, полюс, говорит Москва. Слышимость отличная, но недостаточно ясная.

Полюс. Алло, алло, говорит Северный полюс. Москва, вы нас слышите неясно, повидимому, из-за шума мотора.

Мы сейчас вынесем микрофон из кабины само-



Молоков говорит по радиотелефону с Москвой. Слева — Виленский.

лета на лед и возобновим разговор в 23 часа 15 минут.

В 23 часа 15 минут разговор возобновился:

Полюс. Сообщите, как вы нас слышите. Я перехожу на прием. У микрофона собрались все участники экспедиции.

Москва. Передаем горячий привет всем отважным участникам экспедиции на Северный полюс.

Не только наша страна, но и все прогрессивное человечество с огромным вниманием следит за вашими замечательными успехами. Вся советская и заграничная печать полна описаниями ваших героических подвигов.

Полюс. У микрофона Шмидт. От имени всех участников экспедиции благодарю за ваш привет. Безгра-

нично счастлив, что оправдали доверие товарища Сталина, партии и правительства.

Потом к микрофону подходили Водопьянов, Молоков, Бабушкин, Шевелев. Они разговаривали с Москвой, передавали свои приветствия. Очень интересно и подробно рассказывал о жизни на полюсе Отто Юльевич Шмидт...

Второй телефонный разговор состоялся в этот же день с самолетом „СССР-Н-169“.

— Мы уже приготовили аэродром длиной в семьсот и шириной в пятьдесят метров, — сообщили нам оттуда. — К сожалению, погода неблагоприятная. Низкая облачность. Видимость — два-четыре километра.

БУДНИ ЗИМОВКИ

В ночь на 1 июня шел снег. Когда мы проснулись, все было укутано белой мутной пеленой. Стало теплее. Термометр показывал минус четыре градуса.

Научные работники зимовки несли вахту круглые сутки.

Вместе с нашими штурманами они подсчитали, что льдина за последние дни в среднем движется со скоростью 6,5 мили в сутки.

Я получил радиограмму от сына. Он пишет:

„Ты, папка, молодец, — забрался на самый полюс. И как быстро ты уехал! Днем собирал вещи, а наутро тебя уже не было. А мы с мамой собирались на дачу целых два дня“.

2 июня началась пурга. Валил мокрый крупный снег. Стало совсем тепло. Температура приближалась к нулю. Как нам сообщили, даже на острове Рудольфа

холоднее, чем у нас. Теплый день принес с собой еще бóльшую облачность.

На льдине вырос целый городок с улицами между палатками. Палаток у нас уже тринадцать: черная папанинская и наши разноцветные — розовые, белые, зеленые. Они глубоко вкопаны в снег и обнесены заборами из снежных кирпичей. Такие заборы отлично предохраняют от ветра и пурги.

Как и всякий город, поселок „Северный полюс“ стал обзаводиться улицами и площадями.

У нас была, например, „Самолетная улица“, названная так в честь чудесных машин, доставивших нас на Северный полюс. Тропинка, протоптанная вдоль жилых палаток, названа „Советской улицей“.

Между самолетами, черной папанинской палаткой и нашими легкими палатками образовалась сравнительно большая площадка. Как-то само собой все стали называть ее „Красной площадью“.

А в центре „Красной площади“ стоит жилой „дом“ папанинцев... Это наш „Дом правительства“.

Кинооператор Трояновский был в плохом настроении: погода мешала снимать. Впрочем, он за последние дни очень много успел сделать. Его большой съемочный аппарат всегда стоял наготове под открытым небом в центре лагеря. Сам он носился по льдине с маленьким ручным аппаратом. Трояновский заснял всю историю станции „Северный полюс“, начиная с посадки самолета Водопьянова на льдину. Он уже израсходовал весь запас киноплёнки и начал просить Папанина — одолжить из его резервов. Папанин дал ему из своих зимовочных запасов еще 780 метров.

Между прочим, это нас крайне удивило. У Папанина что-нибудь выпросить — дело невероятно труд-

ное: он понимал, что на полюс дополнительных грузов ему никто не привезет. Поэтому он всячески старался не давать, а брать у других.

Хороший хозяин Митрич — не брезговал ничем. Он ходил по самолетам, внимательно разглядывал все темные закоулки — не лежит ли там какая-нибудь мелкая вещичка, которую можно выпросить.

Он охотно принимал в подарок гайку, винтик, кусочек фанеры, проволочку, обрезок дюралюминия.

— В хозяйстве все пригодится, — приговаривал во время своих походов Митрич. — А вы, братки, все ненужное оставьте здесь. На Рудольфе этого добра — сколько угодно. Мне же всякий пустяк пригодится...

Как-то у нас нехватило соли.

— Пойди, Яша, к Митричу, — попросил я Мошковского, — возьми у него немножко соли.

Папанин встретил Мошковского очень любезно:

— Соли? Пожалуйста!.. А ты, Яша, мне деревянных колышков разыщи.

— Где же я тебе на полюсе колышков найду? — искренне удивился Мошковский.

— Ну... не колышков, так металлическую трубку дай. Я видел у вас в самолете, возле примусов лежит...

— Трубку, пожалуй, можно... Ну, давай соли и приходи за трубкой.

— Нет, браток, — хитро улыбнувшись, сказал Папанин, — ты пойди трубку приготовь, а соль-то я принесу...

Папанин безжалостно отбирал у нас все, что мог. Ему, конечно, охотно отдавали все, без чего можно было обойтись.

Но он в своих требованиях доходил до того, что Спирин сказал:



Товарищ Федоров за научной работой на полюсе.

— Если бы было потеплей — Папанин нас выпустил бы отсюда в одних трусах...

Впрочем, на Митрича никто не обижался. Все отлично понимали, что его хлопоты вызваны только одним желанием: как можно лучше обеспечить себя и своих товарищей всем необходимым.

На-днях Шишов послал в Днепропетровск своим родителям радиogramму:

„Счастлив. Устраиваем зимовку на здешних льдах. Крепко целую“.

Пришел ответ:

„Дорогой Петрусь, — писали мать и отец Шишovy своему сыну, — рады твоему счастью. Пусть ваша льдина будет крепкой, как советская власть, как воля нашей четверки. Внимательно следим за каждым твоим шагом. Друзья и знакомые крепко обнимают и целуют. Родной город гордится тобой. Привет твоим товарищам“.

Однажды утром произошел конфуз. Мы проснулись в луже воды. Оказалось, что ночью потеплело и снег под нами растаял. Пришлось вынести и просушить шкуры. Алексеев подкопал под палаткой канавку, чтобы вода стекала.

Интересное событие: над краем льдины пролетел полярный чистик — водяная птица с черной спинкой и белыми крыльями.

До сих пор считалось, что выше 84-й параллели птицы не водятся. Кстати, чистик — уже второй представитель пернатого мира, замеченный в нашем лагере. Несколько дней назад мы видели белого полярного воробья — пуночку. Многие слышали ее характерный писк. Тогда мы думали, что завезли эту пичужку на самолете, где она свила себе гнездо во время стоянки самолетов на острове Рудольфа. Случай с чистиком доказывал, что это не так.



Товарищ Ширшов берет первую пробу воды.

Известные полярные путешественники, доходившие до высоких широт, никогда не встречали там животных. Они не видели ни белых медведей, ни моржей, ни тюленей, ни птиц. Таким образом, перед научными работниками зимовки стоит интересная задача—впервые осветить вопрос о жизни в районе Северного полюса.

Папанин торжествует. Он давно уже заявил, что вернется с дрейфующей льдины не иначе, как со шкурой белого медведя.

Используя свободные минуты, Отто Юльевич вместе со Спириным разрабатывал новую систему учета дрейфа¹. Смотришь на этого крепкого, бодрого челове-

¹ Ледовый дрейф — движение льда, вызванное морскими течениями и ветрами.

ка и удивляешься: замечательно сочетались в нем волевой руководитель, страстный путешественник, обаятельный товарищ и вдумчивый исследователь-ученый, применяющий на практике свои огромные знания и опыт.

Жизнь вошла в норму. Каждый точно знает свое место и свою работу. Мы ни в чем не чувствуем недостатка. Только книг, к сожалению, мало. Кренкель мечтает о том, как он будет работать, когда наши самолеты покинут зимовку:

— Буду работать с любителями. Я оставил на Большой земле очень хороший приемник. Его получит тот радист-любитель, который первый установит со мной связь, когда все улетят...

Федоров обошел на лыжах всю льдину и отметил, что за последние дни соседние ледовые поля от нас несколько отодвинулись. Образовались разводья, очень похожие на узкие речушки.

Ширшов немедленно воспользовался наличием чистой воды и начал свои научные работы. Его большая лебедка с тросом длиной в 5000 метров находилась на самолете „СССР-Н-169“. Поэтому мы погрузили на нарты его запасный, более короткий, тросик и отправились на край льдины.

К тоненькому стальному тросику мы прикрепили специальные металлические трубки, которые называются батометрами, и опустили их в воду.

Батометр — это прибор для получения воды с различных глубин моря с целью изучения температуры и химического состава воды. Батометр опускают в воду открытым. Когда он достигает нужной глубины, вниз по тросику отправляется грузик — почтальон. Грузик ударяет по пружине батометра, он закры-

вается, и ученый поднимает прибор наверх, получая таким образом воду с нужной ему глубины. Температуры воды определяются с помощью особых термометров, прикрепленных к батометрам.

На поверхности воды термометры отметили отрицательную температуру. На глубине 300 метров неожиданно был обнаружен теплый слой воды. Очевидно, здесь проходит теплое течение, идущее из Атлантического океана. Если это подтвердится дальнейшими исследованиями Ширшова, наука обогатится очень интересным и важным открытием.

Очень красиво выглядит край льдины. Через прозрачную воду видна ее нижняя часть. Она покрыта кристаллами правильной формы.

Около самой льдины плавают множество мелких животных. Нам удалось поймать белого рачка—бокоплава. Его называют так потому, что он плавает, лежа на боку и смешно загребая всеми лапами.

Между прочим, оказалось очень трудным поднимать батометры из воды вручную. Мы устали и ушли в поселок. На смену нам пришел Мошковский. Он взял с Ширшовым еще несколько проб воды. Папанин угостил его за это прекрасным обедом и даже положил ему в борщ настоящую сметану, которую привез с собой в запаянной банке. Сметана ничуть не испортилась и имела такой же вкус, какой она имеет на Большой земле.

Трояновский постепенно снова начал мрачнеть: добавочная пленка, которую он выпросил у Папанина, подходила к концу.

А какая может быть жизнь у кинооператора, когда есть так много интересного на зимовке, а снимать-то не на что?

Мы часто разговаривали по радиотелефону с Мазуруком. Его аэродром почти готов, и, как только исправится погода, он сможет прилететь к нам.

МАЗУРУК ПРИЛЕТЕЛ

В полночь 5 июня Мазурук сообщил, что погода у него улучшилась и через несколько минут он вылетает. Всю ночь мы не спали и готовились к встрече друзей.

На льдине большое оживление. Люди бегают на лыжах, расставляют флажки. Посадочный знак в форме буквы „Т“ выложен из спальных мешков. Ропак и торосы окрашены в красный цвет,—для того чтобы летчик мог их видеть и не наскочить на них.

Как только Аккуратов сообщил о вылете, Спирин разбил горизонт на участки и поручил определенным товарищам следить за своими участками.

В ход были пущены все бинокли. Наблюдатели влезли на крылья самолетов, в штурманские рубки.

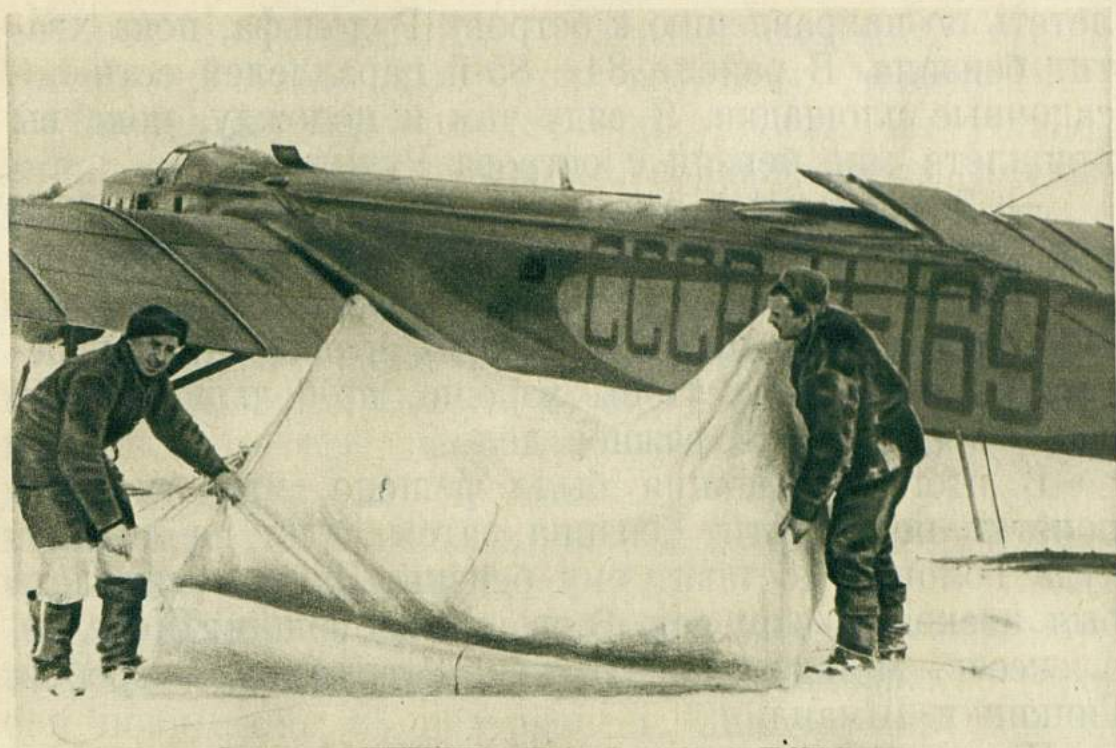
Через 25 минут Трояновский закричал:

— Вижу, вижу!

Мы все посмотрели в сторону, куда показывал Трояновский, и действительно заметили крохотную черную точку. Прошло еще полчаса, и „СССР-Н-169“ опустился на льдину. Наконец-то все корабли воздушной экспедиции собрались на станции „Северный полюс“.

Но радоваться было некогда. Мы крепко обняли и расцеловали товарищей, умыли, накормили их и немедленно занялись делами.

В палатке Шмидта был выработан план возвращения на остров Рудольфа. Так как после непред-



Товарищи Мазурук и Аккуратов разбивают в лагере палатку.

виденных посадок и перелетов Алексеева, Мазурука и полета Молокова сильно сократились запасы бензина, то оказалось, что с нашим горючим все самолеты до острова Рудольфа не долетят.

Кто-то предложил:

— А что, если один самолет оставить здесь? На три машины бензина хватит...

Это предложение встретило резкий отпор всего собрания.

— Страна доверила нам четыре самолета, и мы должны вернуть ей четыре самолета, — говорил Алексеев. — Самолет бросить не трудно. Мы знаем случаи, когда иностранцы-путешественники бросали самолеты. Но большевикам это не к лицу. Позвольте мне

лететь по направлению к острову Рудольфа, пока хватит бензина. В районе 84—85-й параллелей есть посадочные площадки. Я сяду там и подожду, пока вы пришлете мне бензин с острова Рудольфа.

— Я согласен с Анатолием Дмитриевичем, — сказал Шмидт. — Мы должны закончить экспедицию так же, как начали: без потерь. Нам незачем торопиться. Мы прилетели сюда не для того, чтобы ставить рекорды быстроты, а чтобы хорошо, по-большевистски, сделать большое и важное дело...

В итоге совещания было решено, что Алексеев полетит, пока хватит бензина, затем сядет на льдину, куда Головин доставит ему бензин. Экипаж самолета был несколько изменен. В его состав вошли: Шевелев, Алексеев, Мошковский, Жуков, Стромиллов, Сугробов, Гинкин и Шмандин.

После совещания мы усадили Аккуратова у нас в палатке и с большим вниманием выслушали его рассказ о десятидневной жизни на льдине.

— Пролетев над полюсом, — начал Аккуратов, — мы прошли вперед еще десять минут и затем повернули к лагерю. Однако лагеря мы не обнаружили. Получили распоряжение сесть, связаться с лагерем, а потом перелететь к товарищам.

Внимательно осмотрели одну из льдин и пошли на посадку. Внизу мелькали ропаки. Достаточно одному из них попасть под лыжу — и самолет был бы разбит. Но летчики мастерски вели машину. Она благополучно села и остановилась рядом с двухметровым торосом. Выскочили на лед, крепко обняли друг друга, водрузили красное знамя на вершине тороса. Незабываемая картина! Ветер треплет полотнище флага. Шесть

человек с обнаженными головами окружают его и громко провозглашают „ура“ великому Сталину.

Сделав астрономические определения, мы установили, что перелетели через Северный полюс и сели в 25 милях за ним.

Летчики и механики разбили две розовые шелковые палатки.

Я отправил радиogramму, в которой указал наше местопребывание. Ответа не было. Радиogramму я повторил много раз, зная, что о нас беспокоятся. На длинных волнах нас не слышали. Перешел на короткие. Тогда нас услышали мыс Челюскина, остров Диксон, а затем и остров Рудольфа.

Осмотрели льдину. Она была овальная — километр в длину и семьсот метров в ширину. Множество торосов покрывало ее поверхность. Каждый из торосов был во много раз больше нашего самолета. Определили толщину льдины.

Оказалось четыре метра льда и девяносто сантиметров снега.

— Значит, ваша льдина толще нашей. Наша имеет всего три метра...

— Да, наша потолще. Но ваша — гораздо лучше. Нам, к сожалению, такие льдины не попадались... Поэтому пришлось сесть на весьма неудобную.

Единственным ровным местом на ней был участок длиной в двести пятьдесят метров, на который сел наш самолет. О взлете с такого поля нельзя было и думать. Предстояла огромная работа по расчистке дорожки. Мы взглянули друг на друга, как бы проверяя свои силы. Нашему экипажу предстояло разрубить и отбросить в стороны тысячи пудов льда, работая лишь лопатой, киркой, топором и альпен-

штоком¹. Решили приступить к постройке аэродрома с завтрашнего дня. Пока же укрепили самолет, организовали кухню, устроили радиомачты и зарядили аккумулятор. Повар, наш полярный летчик Козлов, возился около двух примусов, готовя первый обед.

Надо сказать, между прочим, что обед был замечательный!

Устроившись спать, тревожно прислушивались к завыванию ветра и к легкому потрескиванию льда. Но под утро мы привыкли к этим шумам и заснули крепким сном.

Встали мы в семь часов, свежие, бодрые.

Мои вычисления показывали, что льдину относит по направлению к Гренландии со скоростью шести миль в сутки.

Погода портилась.

Приступили к обработке аэродрома. Лопатой, топором, киркой разбивали торосы и ропаки. Куски крепкого, как камень, льда грузили на нарты и отвозили в стороны. Особенно памятен один торос. Мы его рубили двое суток. Ныла спина, болели пальцы, хрустели суставы, но все-таки мы его уничтожили.

На третий день пребывания на льдине отпраздновали день рождения Матвея Козлова. Ему исполнилось тридцать пять лет. По этому поводу были произнесены очень трогательные и теплые речи.

5 июня наступила хорошая погода, и, закончив расчистку аэродрома, мы прилетели к вам.

Извините, что так долго задержались, но это не наша вина...

¹ Альпеншток — палка с острым наконечником, которой пользуются альпинисты при подъеме на гору.



Товарищи Аккуратов, Тимофеев и Мазурук разгружают самолет.

Мы рассмеялись в ответ на последние слова Аккуратова. Разве могли мы винить товарищей за их десятидневную невеселую жизнь на плохой льдине?..

День прошел хлопотно. Радисты непрерывно принимали метеосводки. Папанинцы заканчивали последние работы, проверяли грузы. Каждый пакет, каждая банка, каждый ящик получили строго определенное место на территории лагеря. И чего тут только не было! И резиновые надувные лодки, и ружья, и кастрюли, и мануфактура — от грубой парусины до тончайшего шелка, шахматы, одежда, бритвы, научные приборы, резиновые мешки с керосином и бензином, двигатели и многое, многое другое.

ПРОЩАНИЕ С ПОЛЮСОМ

В два часа ночи 6 июня на нашей „Красной площади“ начался торжественный митинг. 34 участника экспедиции окружили своего руководителя. Он произнес речь, стоя на нартах. Шмидт говорил порывисто, заметно волнуясь. Его слова разносились далеко по ледовым пространствам. Шмидт говорил:

— Открываю митинг, посвященный окончанию работ по созданию научной станции на дрейфующей льдине Северного полюса. Мы все глубоко переживали эти месяцы, когда выполняли большое и трудное дело, доверенное нам страной. Мы счастливы, что осуществили задание товарища Сталина, что мы добыли новую славу нашей родине, что еще ярче засверкала звезда СССР во всем мире...

Голос Шмидта становился все громче и громче. Кругом тишина, и кажется, будто вся Арктика слушает речь ледового комиссара:

— Сегодня мы прощаемся с полюсом, прощаемся тепло, ибо полюс оказался для нас не страшным, а гостеприимным, родным, словно он веками ждал, чтобы стать советским, словно он нашел своих настоящих хозяев.

Мы улетаем. Четверо наших лучших товарищей, наших лучших друзей остаются на полюсе. Мы уверены, что они высоко будут держать знамя, которое мы сейчас им вручаем. Мы уверены, что их работа в истории мировой науки никогда не забудется, а в истории нашей страны будет новой страницей большевистских побед.

Поздравляю остающихся с великой задачей, возложенной на них родиной!..



Товариш Шмидт зачитал рапорт товарищу Сталину.

Шмидту отвечал начальник первой в мире зимовки на дрейфующей льдине в районе Северного полюса — Папанин.

— От имени четырех остающихся здесь сынов социалистической родины я прошу Отто Юльевича передать товарищу Сталину, что мы с честью выполним задание и оправдаем огромное доверие, оказанное нам.

Мы никогда не посраим достоинства граждан Советского Союза. Будьте спокойны за нас, дорогие друзья. Трудности нас не страшат. Вы улетаете, но мы не остаемся одинокими. Мы чувствуем поддержку всей нашей страны, всего советского народа.

До свиданья, друзья!

Спасибо вам за все!..

Когда Папанин закончил свою речь, Шмидт командовал:

— Поднимайте флаги!

Кренкель потянул шнуры.

По алюминиевым мачтам поползли вверх два знамени — государственный флаг СССР и флаг с портретом товарища Сталина. Два ярких стяга отпечатались на белых облаках, заиграли на солнце, запылали на ветру, и сразу ожил лагерь, сразу забылось, что под нами не земля, а застывшая ледяная глыба.

Шмидт зачитал рапорт товарищу Сталину. Мы сняли шапки и пропели „Интернационал“.

Ружейный салют.

— Ура товарищу Сталину! — воскликнул Шмидт.

— Ура товарищу Сталину! — ответили окружающие и повторили это восклицание несколько раз.

Так состоялось официальное открытие станции „Северный полюс“.



Открытие станции „Северный полюс“.

В 3 часа утра участники экспедиции собрались на аэродроме. В 3 часа 25 минут все были готовы к отлету. Мы горячо обняли четырех отважных зимовщиков. Раздалась команда:

— По самолетам!

В это время ко мне подошел Папанин.

— Сфотографируй меня и Петю Ширшова. Петя смолоду седой. Я поседел в годы гражданской войны. Вот ты и сними нас, чтобы потом не сказали, что мы поседели на полюсе...

Я снял Папанина и Ширшова и обещал написать в газету о том, что он и Петя действительно седые. Потом мы еще раз крепко расцеловались и расстались.

В этот раз я летел на флагманском корабле „СССР-Н-170“, которым управляли Водопьянов и Бабушкин. Взлетая, мы видели, как одна за другой поднялись остальные машины экспедиции. Взлет занял семь минут.

Внизу мы видели маленькие строения первого полюсного поселка, алые флаги советской экспедиции, развевавшиеся на ветру.

В разных концах ледового поля стояли нагруженные нарты. Это были запасные склады продовольствия и оборудования. Ритмично кружился винт ветряка.

Четыре маленькие человеческие фигурки стояли на опустевшем аэродроме, провожая удалявшиеся самолеты.

Погода была не особенно хорошая. Сначала мы шли на высоте 1200 метров, над облаками, затем выше. Изредка в нижнем слое облаков обнаруживались разрывы, и мы успевали рассмотреть большие льдины.

Когда мы достигли 85° северной широты, Шевелев, находившийся на борту самолета Алексеева, вызвал по радиотелефону Шмидта. Разговор шел о том, чтобы совершить посадку на льдину, как это было условлено еще до отлета, когда выяснилось, что бензина на четыре машины нехватит. Начальник экспедиции подтвердил первоначальный план. Алексеев начал снижаться и скоро провалился в облака, как в молочную кашу.

Мы начали внимательно слушать самолет Алексеева. Оттуда по ультракоротковолновому радиотелефону передавали:

- Высота тысяча шестьсот метров. Идем в облаках.
- Высота тысяча триста. Ничего не видим.



Кренкель прощается со Спириным.

— Высота тысяча сто. Идем в облаках. Темно...
Голос звучал все глуше и глуше. Передатчик оказался недостаточно сильным, чтобы пробить толщу облаков.

Наконец голос исчез...

Что с нашими друзьями? Удачно ли они вышли из облаков? Нашли ли они льдину для посадки? Достаточно ли крепка эта льдина?

Мы беспокоились, но все же верили, что отличный экипаж самолета „СССР-Н-172“ справится с любой задачей. Тем более, что командовал им прекрасный знаток льдов — Алексеев.

В 8 часов 23 минуты в разрывах между облаками показался остров Рудольфа. Главный штурман экспе-

диции Иван Тимофеевич Спирин привел нас по прямой линии точно к цели.

Туман, покрывавший остров, быстро рассеялся, пока мы пролетели последние километры, и все три машины благополучно опустились на купол ледника.

Надо ли говорить, какой радостной была встреча с товарищами, ждавшими нас на острове!

И тут же они сообщили нам, что Алексеев благополучно сел. Льдина не особенно толстая—всего около метра, но прекрасно выдерживает тяжесть самолета.

Алексеев с нетерпением ждет бензина, чтобы прилететь на остров Рудольфа.

ВОЗВРАЩЕНИЕ НА БОЛЬШУЮ ЗЕМЛЮ

Алексеев просидел на льдине больше двух суток. Погода несколько задержала Головина, но 8 июня вечером он отвез Алексееву бензин, и вскоре самолет „СССР-Н-172“ вернулся на Рудольф.

Перед этим произошло любопытное событие.

6 июня летчик Л. Крузе и штурман Л. Рубинштейн полетели на самолете „П-5“ на 85-ю параллель и сели там, чтобы сообщать нам о погоде, когда мы шли с полюса на остров Рудольфа. Возвратиться на остров 6 июня им помешала погода, так же как она мешала Головину отвезти бензин для Алексеева. Когда Головин прилетел к Алексееву, мы разговаривали с экипажем алексеевского самолета по радиотелефону. Мы слышали его не хуже, чем слышим по телефону в Москве, или в Ленинграде, или в каком-нибудь другом городе на Большой земле. Алексеев сообщил нам:

— Несколько минут назад над нами пролетел Крузе. Только что появился Головин. Головин встретился с Крузе в воздухе...

Потом мы шутили по этому поводу:

— Право, на льдах полярного бассейна нехватает только бензиновых колонок и милиции для регулирования движения, — так оживленно здесь стало...

Итак, 8 июня вечером все самолеты экспедиции собрались на острове Рудольфа. Операция была закончена, зимовка на полюсе работала, и мы могли вылететь в обратный путь. На острове Рудольфа оставался лишь самолет „СССР-Н-169“ со своим экипажем на тот случай, если понадобится оказать папанинцам экстренную помощь.

Но вылет наш задержался. Обстановка была очень сложной. Самолеты находились на острове Рудольфа, где была еще зима, где лежали вечные льды и снега. Оттуда они должны были вернуться в Москву, где было лето, где зеленели бульвары, а люди ходили в белых костюмах. Самолеты предстояло перебросить из зимы в лето.

Для прощания с зимой самолеты были готовы — они стояли на лыжах. Для встречи с летом их надо было поставить на колеса. Это решено было сделать либо в Нарьян-Маре, либо в Амдерме, либо на одном из южных пунктов Новой Земли.

Но погода решила внести свои поправки в человеческие предположения. Бросив на Рудольф туманы и облака, она одновременно быстро расправлялась с остатками зимы на севере Большой земли. Из Нарьян-Мара сообщали о том, что все аэродромы раскисли. В Амдерме лед таял, а снежный покров исчезал с головокружительной быстротой. Ледокол „Садко“, вышедший с

колесами из Архангельска, взял курс на остров Колгуев, чтобы ждать указаний о дальнейшем пути. Если бы окончательно отпала возможность для самолетов сесть на побережье, ледокол пошел бы на остров Рудольфа. Там и были бы сменены лыжи на колеса.

Для перелета на материк нужно было вырвать десять часов хорошей погоды. Но этих часов не было. Весна продолжала свою работу. Развив бурную деятельность на материке, она стала потихоньку продвигаться на север. Вдоль Новой Земли по Карскому морю, не встретив льда, прошел пароход „Таймыр“. Между домиками рудольфовской зимовки стояли лужи. Погода портилась.

Даже не поверилось, когда 14 июня утром Дзержевский заявил, что завтра можно будет вылететь. Но он утвердительно кивал головой, а за время экспедиции мы научились верить его предсказаниям. Тогда же ему поверили особенно быстро и охотно.

Снова начались оживленные радиопереговоры с побережьем. В Амдерме испортились все аэродромы. И только узкая коса, еще покрытая снегом, годилась для посадки.

— Мы следим за ней, как за любимым ребенком, — сообщали из Амдермы. — Но и этот аэродром доживает последние дни. Он тоже тает и уменьшается с каждым днем. На нем даже появились плешины. Спешите...

— Спешим, — отвечали мы с Рудольфа, — спешим. Но сделайте все возможное, чтобы сохранить аэродром. Подвозите снег, засыпайте плешины...

Рано утром 15 июня экспедиция была на куполе ледника. Машины были готовы, крылья очищены от снега и льда. Моторы хранили свой жар в теплых чехлах, и только один „СССР-Н-169“, остававшийся нести

на Рудольфе почетную папанинскую вахту, стоял прикованный пеньковыми веревками к снегу. Он оброс ледяными бородами и выглядел старым полярником среди своих щеголеватых товарищей.

Мы уселись с Отто Юльевичем в фанерном домике играть в шахматы. Но не успели еще кони сделать своих замысловатых прыжков, как Водопьянов, объехавший купол на вездеходе, быстро вошел в домик и сказал:

— Отто Юльевич, по-моему, лететь можно!

Все улыбнулись. Мы уже привыкли к тому, что Водопьянов всегда готов лететь. Но сегодня, как и с Дзержевским, мы легко и быстро согласились с Водопьяновым.

Первым пошел на взлет флагман. Он исчез в тумане, и через несколько минут над островом раздался шум летящего самолета.

На старт зарулил Молоков. Он тоже исчез в тумане. Затем двинулся Головин.

Алексеевская машина последней тронулась с места и, медленно набирая скорость, пошла по глубокому рыхлому снегу. Указатель скорости показывал уже шестьдесят километров, когда Алексеев выключил газ. Слева, почти под самым носом самолета, стояла машина Головина с выключенными моторами. Внизу, почти у самого подножья ледника, была видна машина Молокова. Оказалось, что весна и здесь успела сделать свое дело: снег стал влажным, прилипал к лыжам и тормозил машины. Самолет Молокова, более нагруженный, чем самолет Водопьянова, не сумел оторваться. Та же участь постигла и самолет Головина.

Туман снова густо накрыл остров. Где-то наверху гудели моторы флагмана. Он не мог сесть из-за

тумана. Улететь он тоже не мог — на борту корабля находились начальник экспедиции и командир эскадрильи.

Тракторы затрещали в гулкой туманной тишине и пошли за самолетами. Проваливаясь глубоко в снег, они тужились и громко фыркали, втаскивая на гору тяжелую свою ношу.

Снова за туманом, где-то наверху, зарокотали моторы флагмана. Он ходил над нами, ожидая хотя бы минутного прояснения.

Вдруг в тумане открылось крошечное окошко. Видимость достигала ста метров. Садиться в таких условиях было почти безрассудно. Но что оставалось делать флагману? Мы слышали, как он кружит, снижаясь к просвету в тумане. В этот момент на другом конце купола двигалась новая волна тумана. Она шла медленно, с железной неумолимостью прямо на то место, где должен был сесть флагман.

„Успеет или не успеет?“ подумали мы.

Но Водопьянов успел. Своими орлиными глазами он рассмотрел в толще тумана открывшуюся дыру, нырнул вниз и оказался именно там, где только и можно было сесть.

Мы, как зачарованные, смотрели на громадную машину, проделавшую в руках талантливого пилота совершенно невероятный маневр. И как было не восторгаться его искусством, когда спустя несколько секунд купол был снова окружен плотным туманом!

Скоро все корабли опять собрались на вершине купола. В эту минуту сомнения одолевали многих. Сумеют ли машины оторваться от липкого весеннего снега? Вряд ли можно ожидать на всем пути еще одного хорошего дня. Вряд ли выдержит аэродром

в Амдерме. Теплые ветры и обильные дожди разрушат снежный покров. Значит, нужно отложить полет и ждать „Садко“ с колесами? Но и на колесах нельзя взлететь весной. Огромные резиновые баллоны мгновенно продавят рыхлый снег и утонут в нем.

А тут еще этот туман...

День шел медленно, тягуче, серо, как и облака, плывшие над островом. Никто не уезжал вниз, все ждали. Несколько раз туман рассеивался, но не успевали тракторы сдвинуть с места прилипшие к снегу лыжи, как он снова окутывал купол. Так продолжалось до семи часов вечера. Вдруг на западе засияла светлая полоска. Лететь, лететь во что бы то ни стало!

Оторваться от земли можно было одним только способом: надо было рискнуть и пойти на взлет под уклон, под гору; надо было бросить машины со всей силой их моторов; надо было пустить в ход всю опытность, все чутье летчиков, всю силу их воли и выдержки, чтобы суметь оторвать от вязкого снега тяжелые металлические машины и поднять их в воздух. Это граничило с безумием, но это было безумие не безрассудных, а храбрых и знающих, мужественных людей, уверенных в себе, в своих силах, в том, что они оторвутся.

И Шмидт разрешил дерзнуть.

Машины пошли на старт. Одна за другой уходили они в мутное пространство, которое отделяло купол от светлой полосы на горизонте.

Наконец пошел наш „СССР-Н-172“. Скорость была мала — всего 60 километров. Но вот начался уклон. Мы помчались вниз со все возраставшей быстротой. Указатель скорости показывал 80—100—120. Почему

же не отрывается самолет? Ведь достаточно 100 километров, чтобы машина ушла в воздух.

Стрелка циферблата указывала 140, а мы еще бежали по снегу. Неужели не оторвемся? Ведь сейчас остановиться уже нельзя. А внизу скалы...

Механик Сугробов посмотрел на циферблат, и лицо его сразу стало серым и каким-то особенно напряженным. Инженер Тимофеев смотрел на стрелку, как зачарованный.

— Я ничего не мог понять, — говорил он мне потом, — почему машина не отрывалась...

Всю силу рук и ног своих передали Алексеев и Мошковский рулям управления. И лыжи прекратили трение о снег. Машина была в воздухе. Внизу проплыли громадные камни мыса Столбового. Чистики, вспугнутые шумом моторов, метались вокруг каменной гряды.

Мы молчали, взволнованные этим необычайным взлетом, и вздохнули с облегчением только тогда, когда, пробив облака, построились в воздухе все четыре корабля. Позади сверкало солнце, впереди было ясно. Внизу расстилались облака.

Около восьми часов продолжался перелет. Это был самый длинный из всех наших этапов. Мы пролетели 1444 километра.

Мы шли над горными вершинами Земли Франца-Иосифа, торчавшими из облаков. Мы летели над облаками, скрывавшими Баренцево море. Мы пролетали над Новой Землей, над зеленым Карским морем, над Маточкиным Шаром, Карскими воротами, над мысами Новой Земли, освободившимися от снега.

Под нами лежала Арктика с ее зимовками, станциями и становищами. Мы видели сидящий на мели

ледокол „Сибиряков“, мы видели кружевную радиомачту Югорской станции.

Все побережье слушало наш полет, все радиостанции напряженно ловили каждое наше слово, готовые ответить, помочь, дать справку, выполнить поручение.

Природа подарила нам в этот день много радостей. Всю богатую палитру своих красок она рассыпала на нашем пути. Она показывала нам залитые солнцем снежные горы, голубые, зеленые, черные и синие воды двух морей. Солнечные лучи, пробивавшиеся сквозь облака и туманы, окрашивали воды и земли во всевозможные цвета.

Напряжение старта забылось. Мы пришли в восхищение при виде щедрости, которой природа как бы вознаграждала нас за неприятности, ею же доставленные.

Но за Карскими воротами она снова показала себя вероломной. Облака прижали нас к воде. Обволакивая самолеты, проносились мутные заряды тумана. С двухтысячной высоты мы спустились на 20 метров. Машины шли бреющим полетом при почти полном отсутствии видимости.

Только над Амдермой стало яснее. Внизу проплыли блеклые желто-зеленые пятна тундры, деревянные постройки, рудники.

— Лошадь! — закричал штурман Жуков.

Действительно, внизу бежали лошади, грузовики, шли люди, кипела жизнь.

— Даже не поверилось, — говорил потом Шмидт, — что на свете есть столько людей...

На косе сидел маленький красный самолет Головина. Но как он сел? Вдоль воды шла узкая снежная полоска. Сесть на нее казалось невозможным. Но сначала Водопьянов, затем Молоков и наконец Алексеев

пошли на посадку и сели. Сели мастерски, великолепно на узенькую площадку, выглядевшую полотенцем, а не аэродромом. И когда мы вышли, то подивились: самолет был шире снежной дорожки, а лыжи уперлись в земляные кучи.

— Три дня возили мы сюда на грузовиках снег, но все-таки аэродром сохранили, — сказали амдерминцы.

— Наше счастье, — ответил Водошнянов, — что здесь не было авиационного специалиста. Ведь на такой аэродром не согласился бы принять самолет даже самый отчаянный человек. И пришлось бы нам сидеть на Рудольфе до осени...

Коротким, необычайно радостным и сердечным митингом встретили нас заполярные горняки. Они отрапортовали Шмидту о досрочном выполнении годового плана добычи голубого золота Амдермы — плавикового шпата.

— Это скромный подарок, — сказали они, — который мы можем преподнести вам, героям нашей страны, победителям Северного полюса...

В поселке нас встретили все блага культурной жизни — баня, парикмахерская, белоснежное белье, автомобили. Как долго мы этого не видели и с какой жадностью мы на все это набросились!

ДОМА!

25 июня мы прилетели в Москву. Был замечательный солнечный день. Летели невысоко, чтобы можно было лучше рассмотреть места, по которым очень соскучились.

6 июня мы улетели из самого маленького города



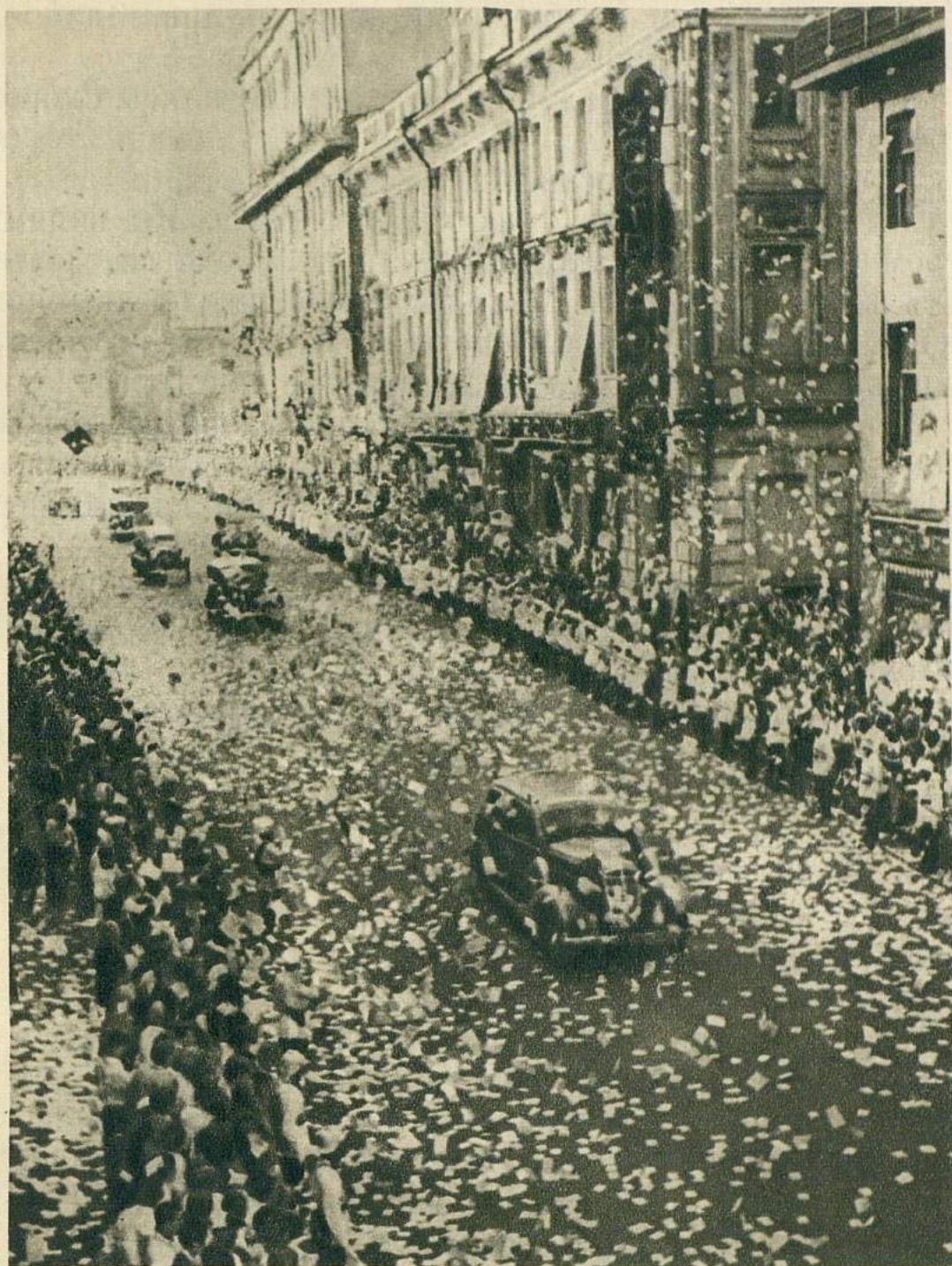
Товарищи Сталин, Молотов, Калинин и Димитров встречают участников экспедиции на Северный полюс.



Товарищ Шмидт на трибуне.

в мире — из поселка „Северный полюс“. Там живет всего четыре человека. 15 июня мы расстались с поселком острова Рудольфа, где живет 23 человека. 16 июня мы прилетели в Амдерму, которая насчитывает 750 жителей. 21 июня мы прилетели в Архангельск — там 250 тысяч жителей. И вот 25 июня, около пяти часов дня, мы подходили к Москве, где живет почти четыре миллиона человек.

С невероятным волнением мы смотрели вниз, на места, которые за последние месяцы стали неузнаваемыми. Мы улетели, когда была зима, когда снег покрывал землю, когда все было бело. Мы возвращались, когда под нами зеленели луга и леса, желтели поля. И все это было прорезано чудесными сооружениями канала Москва — Волга.



Мы проезжали по московским улицам.

С восхищением смотрели мы на это удивительное создание человеческих рук.

Мы восторгались и вместе с тем волновались. Скоро Москва!

И вот мы над Москвой.

Мы идем низко, на высоте 100 метров. Мы видим огромное количество людей на улицах. Люди выстроились вдоль тротуаров. Мостовые свободны от автомобилей, автобусов и троллейбусов. Москва приготовилась нас встречать. Она была праздничной, красивой.

Мы сели на замечательной бетонной дорожке аэродрома имени Фрунзе, который покинули три месяца назад. Убранные цветами машины отвезли нас к трибунам.

Тут произошли события, которых мы не забудем никогда. Нас встретили товарищи Сталин, Молотов, Каганович, Ворошилов, Калинин и другие руководители партии и правительства. Они поздравляли нас, обнимали и целовали. Этого момента я, конечно, не забуду никогда. Я был так счастлив, что не мог сообразить, что со мною происходит. Я увидел жену, сына, обнял, поцеловал их и опять вернулся на трибуну, где стоял товарищ Сталин.

Были сказаны речи, потом нас усадили в машины и повезли в Кремль.

Мы проезжали по московским улицам. Толпы людей кричали „ура“, бросали цветы. В воздухе плыли, как снежные хлопья, листы бумаги, на которых были напечатаны приветственные слова. Люди высовывались из окон, стояли на балконах, махали цветами, платками, руками. Москва нас встретила очень радостно и торжественно. Так могла нас встречать только Москва — самый лучший город в мире.

Мы проехали прямо в Кремль. Там в белоснежном зале состоялась встреча с товарищем Сталиным, с руководителями нашей страны. Товарищ Ворошилов говорил приветствия. Было радостно и весело.

Внезапно я посмотрел в окно и увидел, что на улице темно. Уже целых три месяца мы не видели темноты. Три месяца мы прожили днем. Мне даже показалось странным и не верилось, что на земле есть ночь.

А в зале было попрежнему светло, весело, радостно. День кончался так же хорошо, как начался.

Это был большой день. Это был самый счастливый день моей жизни.

ОГЛАВЛЕНИЕ

<i>Зарождение экспедиции</i>	<i>3</i>
<i>Самолеты прилетели в Арктику</i>	<i>16</i>
<i>На острове Рудольфа</i>	<i>20</i>
<i>Две экспедиции</i>	<i>32</i>
<i>Путь открыт</i>	<i>42</i>
<i>Победный день</i>	<i>49</i>
<i>Большая радость</i>	<i>56</i>
<i>Тридцать три часа</i>	<i>58</i>
<i>Самый молодой</i>	<i>66</i>
<i>На полюсе</i>	<i>69</i>
<i>Чудесная банка</i>	<i>76</i>
<i>Станция „Северный полюс“ строится</i>	<i>80</i>
<i>Подвиг</i>	<i>86</i>
<i>Разговор с Москвой</i>	<i>90</i>
<i>Будни зимовки</i>	<i>94</i>
<i>Мазурук прилетел</i>	<i>102</i>
<i>Прощание с полюсом</i>	<i>108</i>
<i>Возвращение на Большую землю</i>	<i>114</i>
<i>Дома!</i>	<i>122</i>

M, 4740

1953

4730/4





РНБ РУССКИЙ ФОНД

38-5
82