

1 р. 80 к.

Н. Уэмура Один на один с Севером

Н. Уэмура    Один на один  
с Севером







Н. Уэмура    Один на один  
с Севером



Москва «Мысль» 1983



ББК 26.89 (88)  
У 99

# 植村直巳 北極点グリーンランド単独行

文藝春秋

1905020000-065  
У 004 (01)-83 164-83

РЕДАКЦИИ ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ  
ЛИТЕРАТУРЫ

Перевод с японского  
Т. Н. МАТРУСОВОЙ

Автор предисловия, послесло-  
вия и комментариев — кандидат  
географических наук, почетный  
полярник  
А. В. ШУМИЛОВ

Художник  
Л. А. КУЛАГИН

© Перевод на русский язык  
Издательство «Мысль», 1983

## Пути к вершине планеты

### Одинокий путешественник

Автор этой книги Наоми Уэмура — профессиональный путешественник.

Мы говорим нередко: «географ-путешественник», «геолог-путешественник», «зоолог-путешественник»... Но Уэмура фактически не проводит никаких научных наблюдений.

Его девиз — путешествие ради путешествия!

О начале своей необычной «карьеры» Уэмура рассказывает так: «Я приехал в город из родного дома в горной деревне, что находится в префектуре Хёга, совершенно необразованным человеком. Я затерялся в людской толчее и, как любой деревенщина, совершенно был сбит с толку городской суетой. Затем, как самый настоящий провинциал, я стал страстно мечтать о том, чтобы городские люди признали меня за своего. Но стать с ними в один ряд мне никак не удавалось. За что бы я ни брался, везде меня опережали. Выросшее из комплекса неполноценности желание сравняться с этими людьми, а затем выделиться среди них затаилось в самой глубине моей души и постепенно, совсем незаметно для меня самого, в один прекрасный день превратилось в движущую пружину всего моего существования.

В университете я записался в альпинистскую секцию, но был в этом деле абсолютной бездарью и в горы не ходил. Я был предметом насмешек, потому что даже на Фудзияму не поднялся ни разу. Это было униительно. И в альпинистских лагерях я постоянно испытывал чувство огромного стыда из-за своего невежества. Тогда, не желая выказывать свое неумение, я



тайком от своих товарищей по секции стал уходить в горы, постепенно все больше и больше испытывая удовольствие от занятий альпинизмом. Так и начались мои самостоятельные походы...»

В 1964 году Уэмура окончил сельскохозяйственный факультет университета Мейдзи. Ему исполнилось двадцать три.

А уже к двадцати девяти годам он стал первым, кому удалось побывать на высочайших вершинах пяти континентов мира. Четыре из этих вершин он покорил в одиночку: в 1966 году в Европе — Монблан (4807 м) и в Африке — Килиманджаро (5895), в 1968 году в Южной Америке — Аконкагуа (6960) и в Северной Америке — Мак-Кинли (6194). На Эверест — высочайшую вершину Азии и мира (8848 м) — он поднялся в 1970 году в составе японской экспедиции.

«Попутно» он взошел в одиночку на несколько других пиков — в Альпах, в Андах, в горном массиве Кения, на Аляске. И еще спустился в одиночку на плоту по Амазонке, преодолев 6 тысяч километров. Тоже попутно, по словам Уэмуры: «После того как я взошел на самую высокую вершину Южной Америки, я уже просто не мог не спуститься вниз по Амазонке».

В 1971 году он совершал восхождения в Альпах и Гималаях и путешествовал по Японии: за 52 дня прошел 3 тысячи километров.

В 1972 году Наоми Уэмура побывал в Антарктиде, а затем на десять месяцев поселился у эскимосов Гренландии. Здесь он научился управляться с собачьей упряжкой и совершил небольшое 3000-километровое путешествие по северо-западному побережью Гренландии.

Это была своеобразная разминка, поскольку с декабря 1974 по май 1976 года он в одиночку прошел на собачьей упряжке по Гренландии, Канаде и Аляске, 12 тысяч километров.

Согласитесь, большинству из нас для самоутверждения было бы вполне достаточно любого из этих путешествий.

Нет, дело не в самоутверждении. Своими путешествиями Наоми Уэмура утверждает величие духа Человека!

Советский читатель впервые знакомится с японским путешественником по этой книге. В ней две час-

ти — два новых маршрута. В 1978 году Уэмура впервые в истории в одиночку дошел до Северного полюса, а затем — тоже впервые в истории и тоже в одиночку — пересек ледниковый щит Гренландии: от северной оконечности до южной.

В конце предыдущей фразы надо бы поставить несколько восклицательных знаков!

Мы, к сожалению, разучились удивляться. Все просто, если сидишь у экрана телевизора. Мы совсем забыли, что достижение Северного полюса на протяжении многих веков оставалось манящей, но недоступной целью, мечтой многих прославленных путешественников. Мы совсем забыли, с каким трудом двигался человек к вершине планеты. Мы забыли, что всего сто лет назад газеты мира написали «окончательно»: «Северный полюс недоступен!»

### Шагнуть через страх

Античные географы делили земной шар на пять широтных поясов, лишь два из которых считали «умеренными и обитаемыми». Экваториальный пояс, по мнению географов, «необитаем вследствие жары», два полярных «также необитаемы вследствие холода».

Грек Пифей, первый известный нам полярный путешественник, два с половиной тысячелетия назад достиг берегов неведомой страны Туле. Ученые до сих пор спорят, была ли это Северная Норвегия, Исландия или Гренландия. Север поразил Пифея: «Земля, море и вообще все висит в воздухе, и эта масса служит как бы связью всего мира, по которой невозможно ни ходить пешком, ни плыть на корабле...»

Проходили века, а представления о полярных странах по-прежнему были полны нелепостей и суеверий. «Там лежит царство льдов и мрака и находится вязкое, наполненное чудовищами море». Там — «раскрытая пасть бездны, куда вливаются все моря и где возникают приливы и отливы».

Сейчас, когда летом и зимой по трассе Северного морского пути идут наши суда, когда атомный ледокол достиг уже самой вершины планеты, нам трудно — пожалуй, даже невозможно — представить себе,



какой сковывающий душу страх испытывали те первые, кто уходили, помолившись, в высокие широты.

В 1553 году закончилась трагически зимовка западноевропейских мореплавателей за полярным кругом. Лишь месяцы спустя местные карелы обнаружили у побережья Мурмана два корабля английской экспедиции Хью Уиллоуби. «Стоят на якорях, а люди на них все мертвы...» Погибли все 63 человека.

В 1619 году во время зимовки датчанина Йенса Мунка в живых осталось только трое, а 61 человек погиб.

В 1735 году в отряде Великой Северной экспедиции, который возглавлял Питер Ласиниус, из 53 человек погибло 36. Семнадцать человек выжили благодаря помощи спасательной партии.

Список навечно оставшихся во льдах Арктики можно продолжить — в нем многие сотни и тысячи.

Люди Ласиниуса умерли от цинги, люди Мунка — от голода, все участники экспедиции Уиллоуби погибли по неизвестной причине.

Видимо, людей страшили не столько холод и тьма полярной ночи, сколько неизвестность.

В 1853 году на широте 78°37' — впервые так далеко на Севере — зимовала американская экспедиция Илайши-Кент Кейна. Дневник Кейна — характерный документ уже ушедшей безвозвратно в прошлое жертвенной и героической эпохи — эпохи начального знакомства цивилизованного человека с Арктикой. Вот строки, написанные всего 130 лет назад: «Страх беспрестанной опасности и ледяные горы, меняющие свою форму, заставляли нас... сходиться вместе; к этому еще присоединились припадки от расстройства нервов и сурового холода. Даже у тех, кто отличался здоровьем и терпеливою натурою, появилась дрожь и спиралось дыхание. Я сам два раза падал в обморок, несмотря на все старания быть примером для других».

Наш современник, французский врач Ален Бомбар, который изучал причины гибели людей, потерпевших кораблекрушение, отмечает, что зачастую они имели в достатке и пищу, и пресную воду. Но чуть ли не половина из них погибали уже в первые сутки. Бомбар пишет: «Жертвы легендарных кораблекрушений, я знаю, вас убило не море, вас убил не голод, вас

убила не жажда! Раскачиваясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха».

Несомненно, страх перед неизвестностью Арктики, перед непривычным, убивающим холодом, перед мраком полярной ночи был еще сильнее.

«Полярная ночь, ты похожа на женщину, на восхитительную, красивую женщину с благородными чертами античной статуи, но и с ее мраморной холодностью. На твоём высоком челе, ясном, как чистый эфир, нет ни следа сочувствия к мелким горестям человеческого рода, на твоих бледных прекрасных щеках — ни следа чувства... Я изнемогаю от твоей холодной красоты, я жажду жизни, тепла, света! Позволь мне вернуться либо победителем, либо нищим — для меня все равно! Но позволь мне вернуться и снова начать жить» — это написано всего девяносто лет назад, написано мужественным человеком — Фритьофом Нансеном.

Слабого полярная ночь может сломать, сделать безразличным ко всему.

«Стужа, казалось, способствовала окаменелости духа... Все, что выходило за пределы наших личных интересов, нас мало трогало и не казалось нам особенно существенным».

Однажды в кухне начался пожар. Дежурные Раусон и Пейн продолжали невозмутимо мыть посуду, не выказывая ни малейшего интереса к усилиям повара затушить огонь, хотя они сами уже наполовину задохнулись в дыму. Носясь по комнате и совершенно безуспешно действуя огнетушителем, Карбонэ в бешеном набросе на дежурных и осведомилея, собираются ли они, черт побери, что-нибудь предпринять.

— Это не наше дело, — хладнокровно промолвил Раусон.

— Что не ваше дело? — вскричал повар.

— Тушить пожары, — объяснил Раусон.

— Разумеется, — подтвердил Пейн, — дежурные по кухне обязаны лишь мыть посуду и накрывать на стол. Все остальное должен делать повар. Приказ номер пять, параграф первый...

К этому времени языки пламени лизали пол...

Это написано всего пятьдесят лет назад одним из участников американской экспедиции Ричарда Бэрда. Не приходится, пожалуй, удивляться, что Бэрд, отп-



равляясь в одну из своих экспедиций, позаботился захватить в качестве снаряжения... дюжину смиренных рубашек.

Почти каждая зимовка кончалась в прошлом трагедией — необъяснимыми нервными припадками, сумасшествием, цингой.

В середине XVIII века российский академик П. Л. Ле-Руа писал: «Цинга есть такая болезнь, которою обыкновенно одержимы бывают мореплаватели, причем примечено, что она имеет свое действие тем сильнее, чем ближе подъезжаешь к полюсу; причину же тому должно приписывать или стуже, или другим неизвестным нам обстоятельствам».

Ныне принято считать, что цинга — следствие недостатка витамина С. История полярных путешествий наводит, однако, на мысль, что дело обстоит несколько сложнее. Известно множество случаев, когда люди заболели при полном, казалось бы, изобилии витаминов. Они ели свежее мясо, зеленые ростки гороха, целебные травы, пили теплую кровь убитых животных... И болели.

Мне однажды довелось беседовать на эту тему с академиком О. Г. Газенко — директором Института медико-биологических проблем. Олег Георгиевич высказал мнение, что организм человека, попавшего в непривычную, стрессовую ситуацию, просто не в состоянии усваивать необходимые витамины. Таким образом, вполне вероятно, что одна из причин цинги — все тот же страх.

Многие столетия понадобились человечеству, чтобы преодолеть страх перед неизвестностью Арктики.

### Миф об «открытом море»

Удивительно, как консервативны бывают взгляды, как живучи заблуждения!

Около двух столетий географы всего мира были уверены, что в центре Арктики, у самого полюса, лежит теплое, незамерзающее море.

«Я твердо убежден, — писал в середине XVIII века американский ученый Э. Стайлс, — что полярные области... умеренно прохладны... Летом они подвергают-

ся великому зною, возможно большему, чем в Италии или Испании... Море, полностью свободное ото льдов, представляет хорошие возможности для плавания даже глубокой зимой».

Не нужно, впрочем, думать, что географы были единодушны. Герард Меркатор на своей карте 1569 года поместил в районе полюса огромный материк, разделенный на части реками. Но большинство ученых все же исповедовало теорию свободного ото льда моря.

Как родилось это заблуждение?

Еще с незапамятных времен русские поморы промышляли зверя — моржей, медведей на Груманте (так они называли Шпицберген) и неоднократно там зимовали. В XVII веке на западном побережье архипелага была создана голландская фактория для промысла китов Смеренбург — город ворвани. Отсюда в погоне за добычей, пользуясь — теперь мы это понимаем — Шпицбергенской ветвью теплого течения Гольфстрим, голландские и английские китобои при благоприятных условиях иногда заходили далеко на Север. Их «охотничьи рассказы» сыграли, конечно, не последнюю роль в утверждении теории свободного ото льда моря. Совсем нелегко отличить в этих рассказах правду от вымысла. Один голландец уверял, что его корабль «проходил на два градуса по ту сторону полюса; там не было льда, а погода стояла такая же прекрасная и теплая, как в Амстердаме летом». Ходили слухи, что достичь полюса удалось... японцам, что португальцы сумели пересечь весь Ледовитый океан — от Берингова пролива до Шпицбергена. Вот эти-то рассказы и слухи и породили веру в существование вблизи полюса свободного ото льда моря.

Были, конечно, и более веские основания.

Михаил Васильевич Ломоносов писал: «После часто повторенных опытов нашел я, что вода, в которой растворено было столько соли, сколько ее содержится в одинаковом количестве морской воды, не замерзает даже при самой большой стуже до твердого чистого льда. Вода эта застывает лишь в роде сала, не прозрачного и сохраняющего соленое свойство воды».

Действительно, морская вода, налитая в сосуд, начинает замерзать при температуре чуть ниже 0° (око-



ло — 1,9°) и образует вначале соленый непрозрачный лед «в роде сала». А чтобы заморозить воду в сосуде окончательно, необходимы температуры около — 55°.

Но в естественных природных условиях все происходит несколько иначе. Верно, молодой, только что образовавшийся из морской воды лед содержит внутри себя капсулы рассола. Это и делает его соленым и непрозрачным. Однако постепенно рассол стекает, и через некоторое время морской лед становится пресным, прозрачным и крепким.

Ломоносов, конечно, не мог этого предугадать. В результате своих опытов он пришел к выводу: «Столь крепкий, прозрачный и пресный лед, каков тот, из которого образуются стамухи, не может сам собою замерзнуть в море». И следующий вывод: «Ледяные поля, или стамухи, берут свое начало в устьях больших рек, вытекающих из России в Ледовитое море».

Совершенно логичным выглядит и окончательное заключение: «В отдалении от берегов Сибирских океан в летние месяцы от таких льдов свободен, кои бы препятствовали корабельному ходу и грозили бы опасностью».

В мае 1765 года из Екатерининской гавани на Мурмане вышли три русских корабля.

«Для пользы мореплавания и купечества избрали мы учинить поиск морского проходу Северным океаном в Камчатку и далее», — гласит секретный указ Адмиралтейств-коллегии, который вручен начальнику экспедиции капитану первого ранга Василию Яковлевичу Чичагову.

По замыслу М. В. Ломоносова корабли должны были пройти между Шпицбергом и Гренландией, а затем вдоль неведомых берегов Северной Америки, в широтах до восемьдесят пятого градуса.

Лавируя среди льдов, Чичагов упрямо пробивался прямо на север.

«Июнь, 26. Во втором часу пополудни нанесло с моря течением множество густого льда и превеликие льдины, — читаем мы в вахтенном журнале Чичагова. — И для того по крайнему разумению изыскивали способы к сохранению себя от бедствия. И старались оной лед разводить шлюпками. А как оной час от часу умножался и становился гуще, так что не допустить до судов были не в силах, тогда с каждого суд-

на отводили шестами и крючьями. Однако от многих льдин были весьма чувствительные удары, отчего сделано судам повреждение и во многих местах вторую обшивку проломило. Служители от великих трудов и бессонницы приходили в бессилие...»

В борьбе со льдами корабли сумели достичь 80°26' северной широты, но здесь были вынуждены повернуть обратно.

«За неизмеримым количеством льда во все время нашего плавания как гренландского берега, так и сквозь льды проходу не усмотрено», — писал Чичагов в отчете. На следующий год он повторил попытку и, достигнув широты 80°30', вновь сделал вполне определенный вывод: «Видимые обстоятельства уверяют, что северный проход за великими льдами невозможен».

Но ни его неудача, ни неудача английской экспедиции Джона Филлипса, которая позднее достигла 80°48', нисколько не пошатнули убежденность географов в существовании свободного ото льда моря.

Казалось, весь опыт ледовых плаваний, накопленный китобоями, — реальный опыт, а не морские байки — заставлял усомниться в этой теории. Многие сотни (1) китобойных судов погибли в борьбе со льдами. В заливе Мелвилла, например, в 1819 году было раздавлено льдами 14 китобойцев, в 1830 году — 20.

Однако во второй половине XIX века вера в теорию свободного ото льда моря еще более окрепла.

Отчасти причиной этого послужили сенсационные наблюдения Кейна. Один из его сухопутных отрядов, продвинувшись по льдам далеко на север, обнаружил канал, в котором «целый флот может свободно плавать». Затем канал расширился, и перед путешественниками предстало огромное пространство открытой воды. Географы восприняли единичное наблюдение Кейна как проявление некой закономерности. Убеждение, что морская вода не может замерзнуть, было по-прежнему непоколебимым.

К тому времени наука располагала, казалось бы, и новыми доводами в пользу теории свободного ото льда моря. Дело в том, что воды Гольфстрима, более соленые, чем воды Ледовитого океана, имеют большую плотность. Поэтому, продвигаясь на север, они погружаются под арктические воды.

Сейчас хорошо известно, что весь Северный Ледо-



витый океан на глубинах от 150—200 до 700—1000 метров заполнен сравнительно теплыми атлантическими водами. Их температура обычно колеблется в пределах от  $+2$  до  $+5^{\circ}$ , в то время как температура на поверхности держится около нуля или ниже нуля.

Ученые XIX века справедливо считали, что отдельные ветви Гольфстрима, встречаясь с полярными водами, «заныривают» под них. Однако последующие рассуждения были неверными.

«Гольфстрим продолжает путь свой к северу в виде нижнего течения, — писал один из авторов того времени. — Он достигает Арктического моря и поднимается там на поверхность в виде кипучего ключа... Тюлени кишат стадами в этом открытом море, и водяные птицы летают над ним, высматривая себе пищу».

Открытое теплое море в самом центре Арктики, подходы к которому якобы видел Кейн, манило к себе. Туда — навстречу своей гибели — снова устремились корабли многих стран мира...

В 1869 году к полюсу отправляется немецкая экспедиция — специально построенный винтовой пароход «Германия» и крепкий парусник «Ганза».

— Единственная трудность, — говорил немецкий географ Август Петерман, — преодолеть пояс льдов к северу от Шпицбергена, дальше путь будет свободен.

Но вновь Арктика опровергла все предварительные расчеты и глубокомысленные рассуждения. «Германия» вынуждена была зазимовать у берегов Гренландии, а «Ганзу» затерло льдами, и она затонула.

В 1872 году, не достигнув полюса, с погибающего судна «Полярис» была вынуждена высадиться на лед американская экспедиция Чарльза Холла.

В 1875 году к открытому морю стремится английская экспедиция Джорджа Нэрса и Альберта Маркхема. Корабли «Алерт» и «Дискавери» сумели через Смитов пролив пробиться до  $82^{\circ}$ , но здесь их вновь остановили льды. Во время санного путешествия отряд Маркхема достиг рекордной широты —  $83^{\circ}20'$ . Однако жестокие пятидесятиградусные морозы и непроходимые торосы заставили отряд повернуть обратно.

«Северный полюс недостижим!» — телеграфировал Нэрс в Англию.

И все же до начала нашего века ученые продолжали верить, что морская вода не замерзает...

## Взять лед в союзники?

Через шесть лет после Маркхема американский лейтенант Джеймс Локвуд продвинулся... на семь километров дальше. Но и он, и еще 18 участников американской экспедиции погибли при возвращении домой.

Сотнями жизней уже заплатило человечество, прокладывая путь к вершине планеты. А результаты?

Год 1607, Генри Гудзон —  $80^{\circ}23'$ .

Год 1882, Джеймс Локвуд —  $83^{\circ}24'$ .

335 километров за 275 лет. Чуть больше километра в год.

Но дело даже не в этом. К концу XIX века знания о полярных странах остались почти на прежнем — средневековом — уровне.

Известный австрийский полярный исследователь Карл Вайпрехт с полным основанием писал: «Если мы рассмотрим научные результаты, до сих пор добытые арктическими экспедициями, то нельзя не прийти к выводу, что эти результаты ни в какой мере не отвечают тем громадным средствам, которые были затрачены на эти экспедиции... Спрашивается, отчего же наши сведения о полярных странах так скудны, когда уже столько экспедиций работало там? Ответ может быть только один: оттого, что принципы, на которых основывалось исследование Арктики, были совершенно неправильными. Главной задачей почти всех научных экспедиций были географические открытия, а чисто научные исследования отодвигались на задний план».

Играя на руку «широкой публике», падкой до сенсации, полярные исследователи прежде всего старались открыть новые земли или поставить рекорд северной широты. Если это удавалось, то шумный успех был обеспечен. Погоня за сенсацией и за славой приняла... такие размеры, что полярные путешествия превратились в своего рода международные скачки к полюсу».

В 1879 году на Международном метеорологическом конгрессе был принят план, предложенный Вайпрехтом: «Необходимо окружить северную полярную область кольцом станций, на которых производились бы одновременно, в течение одного года, при помощи одинаковых приборов и одинаковыми методами различные



наблюдения. Главное внимание при этом должно быть уделено геофизике...»

В 1882—1883 годах в Арктике было создано 11 станций (в том числе две — Россией: в устье Лены и на Новой Земле), которые одновременно, одинаковыми приборами и одинаковыми методами проводили гидрометеорологические наблюдения, измерения элементов земного магнетизма, наблюдения полярных сияний и т. д.

Еще две станции были организованы в высоких широтах южного полушария. К сожалению, сеть станций оказалась слишком редкой, приборы и методы наук о Земле были еще весьма несовершенными. Можно сказать, что проект Вайпрехта был преждевременным. Но безусловно, наши знания об Арктике значительно расширились. Достаточно привести только одну цифру — для публикации научных материалов совместных исследований потребовалось 36 томов.

Однако на грани столетий борьба за полюс, несмотря на все благие пожелания, достигла апогея. Водрузить флаг своей страны на вершине планеты стремились экспедиции США, Швеции, Германии, Англии, Норвегии, Дании, Италии...

В это время появлялись самые удивительные, самые нелепые проекты.

Один изобретатель, например, предлагал установить на берегу Ледовитого океана «центральную станцию по изготовлению супа». По его идее, надо льдом следовало протянуть шланги, чтобы санная экспедиция могла непрерывно получать горячую пищу.

Второй рекомендовал построить на берегу лесопилку и выставить деревянный тротуар до полюса, чтобы экспедиция не теряла времени на преодоление торосов.

А третий начал прокладывать подвесную дорогу. На Шпицберген завезли множество свай, их должны были установить на льду и между ними навесить канат, по которому — прямо к полюсу! — покатился бы вагончик с автором проекта. К несчастью, проложив несколько километров канатной дороги, рабочие разбежались. А на Шпицбергене, как рассказывают, до сих пор лежат нелепые сваи — своеобразный памятник человеческой наивности.

Конечно, все эти проекты можно воспринимать только как курьез. Но бывало и так, что замысел казался фантастическим, сумасшедшим лишь внешне, лишь потому, что он опережал время.

«Безумным способом самоубийства» называли, например, проект Фритьофа Нансена.

Впрочем, прежде чем рассказать об этом проекте, нужно вспомнить Уильяма Парри.

«Если льды препятствуют свободному плаванию кораблей, то, может быть, прямо по льду можно достичь полюса?» — думал Парри. В 1827 году этот английский полярный исследователь впервые предпринял такую попытку. Однако путь по льдам оказался отнюдь не легким — восторженные ледяные поля, трещины, разводья. Использовать, как предполагалось, ездовых оленей в таких условиях не удалось. Англичане вынуждены были сами перетаскивать поставленные на полозья лодки, с трудом прокладывая себе дорогу в непроходимых льдах. Им удалось достичь рекордной для того времени широты —  $82^{\circ}45'$ . Но главное, они убедились, что арктические льды находятся в постоянном движении — дрейфуют.

День за днем англичане боролись с сильным южным дрейфом, скорость которого превышала четыре мили в сутки. Дрейф настойчиво тянул их к югу и за время необходимых часов отдыха огносил назад почти на столько же, на сколько они успевали продвинуться вперед за 11—12 часов дневной работы.

Лед дрейфует! Это было важное открытие.

В 1881 году у Новосибирских островов была раздвлена льдами паровая яхта «Жаннетта», на которой американская экспедиция Джорджа Де-Лонга пыталась пробиться к полюсу со стороны Берингова пролива. «Жаннетта» затонула, а через три года некоторые вещи участников американской экспедиции были найдены... у западного берега Гренландии! Неужели существует постоянный дрейф от берегов Сибири до южной оконечности Гренландии?

Молодой норвежский ученый Фритьоф Нансен выдвигает оригинальный и смелый план. Он предлагает заморозить судно в лед где-нибудь к северу от Новосибирских островов и отдаться на волю стихий: «Если попытаться работать заодно с силами природы, а не



против них, то мы найдем вернейший и легчайший способ достичь полюса».

Надо сказать, что Нансен, которому к тому времени не исполнилось и тридцати, уже был национальным героем Норвегии. В 1888 году он с пятью спутниками впервые в истории полярных путешествий пересек с востока на запад таинственный ледовый щит Гренландии. Тогда правительство отказало ему в скромной денежной субсидии для организации экспедиции (5 тысяч крон). «Было бы преступлением оказать поддержку самоубийце», — писали газеты.

Теперь Нансен просит и немедленно получает 300 тысяч крон.

Впрочем, понимание он встречает только на родине. Зарубежные полярные авторитеты оценивают план молодого норвежца весьма скептически. Доводы Нансена у всех вызывают большие сомнения.

Во-первых, никто до сих пор не знает, что там, вблизи полюса. На картах по-прежнему белое пятно.

Одни соглашались, что Нансен найдет здесь открытую воду или лед, другие считают, что полюс окружен сушей.

Во-вторых, сами находки кажутся весьма сомнительными. Конечно, какие-то вещи были найдены, с этим нельзя не согласиться, но, возможно, они принадлежат команде «Протея», погибшего в проливе Смита, то есть там же, у берегов Гренландии.

В-третьих, пусть даже постоянный дрейф существует, все равно льды неминуемо раздавят любое судно. Разве мало их уже погибло?

Нансен доказывал, что специально построенное для дрейфа во льдах судно «Фрам» («Вперед») обладает повышенной прочностью. По замыслу Нансена подводная часть «Фрама» имела совершенно необычные обводы — нечто вроде яйца. Предполагалось, что при напоре льдов «Фрам» будет как бы «выскальзывать» из ледовых объятий.

Но полярные авторитеты не могли в это поверить: «Форма его не имеет никакого значения. Оно неподвижно заключено в окружающую ледяную глыбу и составляет нераздельную ее часть. Фактически формой судна станет тогда форма той льдины, в которую оно вмерзнет».

Не верили в гипотезу Нансена, не верили в его судно, не верили в силы людей:

«Не говоря уже о возможности цинги, против которой еще нет верных профилактических средств, нужно еще учесть, что на моральном состоянии экипажа скажется угнетающее влияние таких факторов, как продолжительное пребывание в тесных помещениях в течение многих месяцев полярной ночи, жестокий холод, бездействие, скука, постоянные опасности и полная неуверенность в будущем».

Несмотря на все мрачные пророчества, в середине июля 1893 года «Фрам» вышел в море. На борту только норвежцы — 13 человек. Нансен не хочет считаться ни с авторитетами, ни с морскими суевериями...

Все складывалось удачно. «Фрам» вмерз в лед, начал дрейф и вполне успешно сопротивлялся сжатиям. Прошла одна зима, вторая. К этому времени осталась позади рекордная восемьдесят четвертая параллель. Теория Нансена блестяще подтверждалась, но стало ясно, что судно пронесет дрейфом вдали от вершины планеты.

Нансен — ученый, достижение полюса никогда не было для него самоцелью. «Мы отправляемся не для того, чтобы отыскать математическую точку, составляющую северный конец земной оси», — писал он перед отправлением экспедиции, — достижение этой точки само по себе малоценно, — но чтобы произвести наблюдения в обширной неисследованной части земного шара, окружающей полюс».

Однако теперь, когда полюс был уже близок, Нансен не смог противиться искушению. Вдвоем с Фредериком Ялмаром Иохансенем, с тремя собачьими упряжками, он уходит к полюсу.

Нет смысла подробно рассказывать об их путешествии. Наверное, все читали замечательную книгу Нансена — последнее ее издание называется ««Фрам» в полярном море».

Норвежцы достигли рекордной широты —  $86^{\circ}14'$ . Но к этому времени продовольствие уже кончалось, и они вынуждены были повернуть на юг, к земле Франца-Иосифа. Здесь пришлось зазимовать в «берлоге», которую они сложили из камней и покрыли шкурами моржей. Питались почти одним только медвежьим мясом, большую часть суток спали. Весной 1896 года они



вновь пошли на юг, к мысу Флора, где можно было надеяться встретить людей. И действительно, тут зимовала английская экспедиция Джексона. 13 августа корабль доставил норвежцев на родину, а через неделю в Норвегию вернулся и «Фрам», вынесенный дрейфом в Атлантический океан.

Нансену удалось прекрасно осуществить свой «безумный план». Дело не в том, что он достиг рекордной широты; значительно важнее то, что за два с половиной года дрейфа участники экспедиции собрали уникальные научные данные.

Раньше нередко считали, что Полярный бассейн лишь мелководный залив Атлантического океана. Нансен измерил здесь глубины в три и четыре тысячи метров. В промежуточных слоях он обнаружил теплые атлантические воды. Нансен впервые установил закономерности дрейфа льдов и окончательно убедился, что морская вода замерзает.

— Когда я говорил об этом ученым, — вспоминал позднее Нансен, — они только вежливо улыбались. Было ясно, что они мне не верят.

Сам замысел Нансена — «работать заодно с силами природы, а не против них» — успешно используют современные полярники. На дрейфующих станциях, на льдах Полярного бассейна они живут годами. Живут и проводят научные наблюдения.

### Наперекор льдам

Нансен научил корабль защищаться. Русский адмирал Степан Осипович Макаров создал корабль, который может атаковать, может бороться со льдами и преодолевать их.

«Ледокол» не очень точное слово. Колоть лед не удается, корабль наползает на лед и ломает его, разрушает тяжестью своей передней части. В 1864 году кронштадтский купец Бритнев впервые догадался срезать носовую часть принадлежавшего ему парохода «Пайлот», так что пароход мог с ходу вползать на лед и крушить его. Ледокол, таким образом, изобретен в России.

В 1871 году, когда зима в Европе была чрезвычайно суровой и Гамбургский порт замерз, немецкие ин-

женеры приехали в Кронштадт и купили чертежи ледокола Бритнева... за 300 рублей. Постепенно многие страны Балтийского моря обзавелись ледоколами, но все они были небольшими, использовались только в портах.

Степан Осипович Макаров впервые предложил проект линейного ледокола, который по его замыслу был бы в состоянии преодолевать льды не только Балтики, но и Полярного моря. Макаров выдвинул смелый план: «К Северному полюсу — напролом!» По расчетам русского адмирала, для этого нужен был ледокол мощностью около 20 тысяч лошадиных сил или два ледокола мощностью по 10 тысяч лошадиных сил.

«Фрам» был построен из очень крепкого дерева, да и все зверобойные суда испокон веков были деревянными. Считалось, что дерево как бы пружинит, ослабляет натиск льдов. Макаров хотел построить мощный стальной ледокол. Позднее он вспоминал, как убеждал в своей правоте капитанов-зверобоев:

«Я объяснял, что «Ермак» построит с отлогим носом, что, встретив лед, он взбежит на него и затем опустится.

— Опустится, — сказал мне один из командиров, — да так глубоко, что на самое дно, откуда уже никогда не подыметься. Не было еще железного судна, которое, войдя в северные льды, вышло бы из них благополучно!»

Несмотря на множество препятствий, «Ермак» был построен по чертежам и под контролем С. О. Макарова. После испытаний в марте 1899 года первый в мире линейный ледокол вышел из английского порта Нью-кестль, где его строили, на родину.

«Надо сказать, — пишет Макаров, — что многие не верили в возможность пробиться зимой до Кронштадта. В феврале начали ходить слухи, что лед в Финском заливе очень тяжел и сильно набит, поэтому сомнения увеличились. За несколько же дней до прихода «Ермака» от лоцманов пришли слухи, что лед до такой степени толст, что его разбить совершенно невозможно...

Встреча ледокола началась, как только мы прошли Толбухин маяк. К борту стали подходить толпы народа: некоторые были на лошадях, а некоторые пешком и даже на велосипедах. Лед в этих местах был около 2—3 футов, и ледокол разламывал лишь полосу ши-



риною, равною самому себе: с обеих сторон оставался цельный лед, и толпы шли рядом с судном...»

Уже в первую свою навигацию «Ермак» успешно провел во льдах Балтийского моря 29 пароходов, сумел оказать помощь броненосцу «Генерал-адмирал Апраксин», который во время снежной бури выскочил на камни у острова Готланд. Одним этим затраты на постройку ледокола были полностью оправданы.

Но недоброжелатели — а их было немало у боцманского сына, ставшего адмиралом, — сумели использовать первые неудачи.

Некоторые недостатки были уже в самом проекте. Макаров, например, считал, что дополнительный винт, установленный в носовой части «Ермака», поможет бороться со льдами. Однако передний винт оказался совсем ненужным и нос «Ермака» пришлось вскоре переделывать. В первом своем арктическом плавании «Ермак» прошел к северу от Шпицбергена, но получил пробойну и вынужден был стать на ремонт. Затем новая неудача — у берегов Новой Земли «Ермак» попал в ледовый плен.

Все это понятно и объяснимо. И Макаров и «Ермак» только учились плавать во льдах.

«Дело ломки полярного льда есть дело новое и небывалое, — писал адмирал. — Никто никогда не пробовал ломать полярный лед, и было бы чудо, если бы, построив специально для этого дела судно, мы бы сразу нашли наилучшую комбинацию форм и машин... В то время как английские ученые приветствуют меня с успехом, наши газеты делают все возможное, чтобы возбудить против меня общественное мнение, и я боюсь, что мне не дадут докончить дело».

Ему не дали докончить дело. Царь повелел ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкой судов в портах Балтийского моря. Макаров в 1901 году был полностью отстранен от ледокольных дел.

Великий русский химик Дмитрий Иванович Менделеев горячо и страстно поддерживал замыслы С. О. Макарова, и, когда адмирал был отстранен от дел, Менделеев выдвинул собственный план полярной экспедиции.

«Завоевав себе научное имя, — писал великий химик в докладной записке, — я не боюсь его поспрашивать, пускаясь в страны Северного полюса».

Менделеев предлагал переделать хотя бы часть топков «Ермака» на нефтяное отопление, справедливо указывая, что угольные топки требуют большого количества кочегаров.

Менделеев указывал, что в океане всегда — особенно летом — есть полыньи. Этим и следует воспользоваться, а «напролом» пробиваться только тогда, когда нет другого выхода. В случае крайней необходимости Менделеев предлагал взрывать торосы.

Как считал Менделеев, за лето вполне можно успеть дойти до полюса и вернуться обратно.

«Для того чтобы явно показать, что, по моему мнению, зимовка будет решена лишь при настоятельной надобности и не представляет особых опасностей, — трогательно пишет Менделеев в докладной записке, — я предлагаю взять с собою своего сына, кончающего ныне курс в гимназии и сильно желающего мне сопутствовать. Ни мне, по моим старым годам, ни моему сыну, по необходимости продолжать учение, не подходит зимовка...»

Великому химику исполнилось в то время 67 лет, но его юношескому энтузиазму остается только позабавоваться.

Царское правительство, однако, никак не разделяло этого энтузиазма и не проявляло ни малейшего интереса к изучению Севера, к его хозяйственному освоению.

В ответ на свою докладную записку Дмитрий Иванович Менделеев получил частное письмо от министра финансов России: «Вчера великий князь заговорил со мной о Вашей записке. Он высказался самым категорическим образом против, прибавив... что беспокоить такого заслуженного и почтенного человека, как Дмитрий Иванович, чтобы сказать «нет», было бы совсем неудобно».

«Говорят, что непоборимы торосы Ледовитого океана. Это ошибка: торосы поборимы, непоборимо лишь людское суеверие», — с горечью писал Степан Осипович Макаров...

Адмирал Макаров мечтал победить льды Ледовитого океана. Но может быть, путь к полюсу лежит под льдом? Об этом все чаще задумывается сэр Хьюберт Уилкинс.



Надо сказать, что еще в 1648 году английский епископ Джон Уилкинс издал трактат «О возможности построения ковчега для плавания под водой», в котором особенно подчеркивал возможность применения подводной лодки для достижения полюса: «Она надежна в отношении льда и большого холода, которые имеют столь важное значение, делая полными опасности проходы вблизи полюсов».

Только через полтора столетия ушла на глубину первая подводная лодка, а осуществить фантастический проект английского епископа первым решился — через 283 года — сэр Хьюберт Уилкинс. Он, впрочем, даже не подозревал о своем замечательном прапрапра... предке.

Подводную лодку удалось арендовать в Соединенных Штатах Америки. Недорого... за один доллар в год. Дело в том, что лодка была уже списана и пять лет покоилась на кладбище кораблей.

Леди Уилкинс торжественно разбила о форштевень лодки бутылку шампанского, дав ей жюльверновское имя «Наутилус».

Несмотря на исключительную опасность, желающих участвовать в экспедиции было более чем достаточно — 100 человек на одно место.

Теоретически «Наутилус» мог пробыть под водой 42 часа, двигаясь со скоростью три узла. Это означало, что на пути от Шпицбергена до полюса ему пришлось бы многократно всплывать среди льдов. Удастся ли найти «окна» открытой воды? Никто не мог дать ответа на этот вопрос. Правда, Уилкинс установил два специальных бура. Предполагалось, что если лодка не сумеет всплыть, то можно будет пробурить лед и высушить на поверхность дыхательную трубку — шноркель, чтобы зарядить аккумуляторы.

Впрочем, все это были только предположения. Реальная дальность подводного плавания не превышала, как пишет один из участников экспедиции, 20—30 миль. Будут ли работать ледобуры, никто не знал: их испытание провести не успели. Двигатели лодки то и дело выходили из строя. И вообще, как говорил главный механик «Наутилуса», «если что-нибудь ломается, так уж не одно, а сразу три».

Корпус любой подводной лодки можно сравнить с яйцом. Его очень трудно раздавить, но очень легко

пробить. Естественно, во льдах риск получить пробоину возрастает многократно.

Уилкинс прекрасно понимал все опасности предстоящего плавания: «Нам следовало бы использовать подводную лодку, специально построенную для нашей работы, а не «Наутилус». Но он был уверен и в другом: «Мы должны попробовать, чтобы положить основание для дальнейшей работы».

Уилкинс и капитан С. Дэннхоуер сделали все, что могли. На пути к полюсу «Наутилус», совершенно не приспособленный для ледового плавания, достиг почти восемьдесят второго (!) градуса. Но когда 22 августа 1931 года наступил решающий момент погружения, вдруг неожиданно выяснилось, что... потерял руль глубины.

Так и осталось загадкой: то ли окончательно износился металл «уцененной» лодки и руль сам отвалился во время качки, то ли кто-то в последний момент испугался и почел за благо «переделать» подводную лодку в надводный корабль?

Настойчивому Уилкинсу удалось только засунуть подо льдину нос «Наутилуса», чтобы опробовать ледобур. Увы, он не работал...

Участник экспедиции Харальд Свердруп в предисловии к первому советскому изданию своей книги «Во льды на подводной лодке» писал в 1934 году: «И разве не может случиться, что следующая подводная лодка, которая сделает попытку нырнуть под полярные льды, будет принадлежать СССР?»

Так и случилось. В 1933—1935 годах советские подводные лодки, выполняя учебные задания, неоднократно погружались под обширные ледяные поля. Это были первые в истории погружения под лед.

...В январе 1954 года в США была спущена на воду первая атомная подводная лодка. Ее тоже называли «Наутилус». Водоизмещение — 3800 тонн, мощность энергетической установки — 14 тысяч лошадиных сил, подводная скорость — 20 узлов. Но главное в другом: у атомных подводных лодок в отличие от дизель-электрических фактически не ограничен срок пребывания под водой.

В августе 1958 года «Наутилус» под командованием Билла Андерсона через Берингов пролив вошел в Чукотское море и погрузился. Конечно, на атомной под-



водной лодке было множество приборов, которыми не располагал Уилкинс. Эхолот непрерывно измерял расстояние до дна, специальный гидролокатор вычерчивал нижнюю кромку льда... И все-таки плавание было очень опасным.

Тогда еще не знали, что подводная часть второрешенных льдов может опускаться до глубин 40—60 метров. В мелководном Чукотском море «Наутилус» буквально полз между дном и подошвой льдов. Малейшее повреждение корпуса грозило смертельной опасностью.

«Я ожидал скрежета стали о поверхность твердого льда, — пишет Билл Андерсон. — Регистрирующее перо находилось так близко к линии, указывающей верхнюю точку нашей рубки, что они, казалось, совпадали. Я — уверен, что и все остальные, — обратился за помощью к единственному Спасителю. В состоянии агонии мы замерли на своих местах. Никто не двигался и не разговаривал. Затем неожиданно перо медленно двинулось вверх. Щель между «Наутилусом» и льдом расширялась!»

Хьюберт Уилкинс успел увидеть осуществление своей мечты. «Наутилус» достиг Северного полюса 3 августа 1958 года, а еще через двое суток, пройдя за 97 часов 3300 километров, вынырнул в Атлантическом океане.

Теперь уже не раз и советские и американские подводные лодки побывали на полюсе.

Хьюберт Уилкинс — путешественник, летчик, подводник, полярный исследователь — умер в 1958 году. До конца его дней жил в нем дух первопроходца, и до конца дней он был предан Арктике. Он первым пересек Полярный океан на самолете, первым совершил посадку в районе Полюса Недоступности. Когда в 1937 году пропал без вести самолет советского летчика С. А. Леваневского, Уилкинс — единственный из иностранцев — многократно вылетал на его поиски.

Спустя полгода после его смерти американская субмарина «Скейт», всплыв в районе полюса, выполнила его последнюю волю. Подводники сошли на лед, вынесли стол, накрытый зеленым сукном, бронзовую урну. Штормовой девятибалльный ветер смешал со снегом и унес прах...

А 19 лет спустя, 17 августа 1977 года, впервые в истории достиг Северного полюса в свободном плава-

нии надводный корабль — советский атомный ледокол «Арктика». 75 тысяч лошадиных сил сокрушили ледовые преграды. Осуществился замысел адмирала Макарова, осуществились вековые чаяния моряков.

### «Мы будем летать, как орлы...»

Всякое дело начинается с мечты.

Еще не поднялся в небо аэроплан, а шведский инженер Соломон Андрэ твердо верил: «Мы будем летать, как орлы, и ничто не сломит наших крыльев».

1897 год... Андрэ мечтает покорить полюс... Не было у него крыльев, только воздушный шар — игрушка стихий. Андрэ назвал его «Орел»...

Воздушный шар неуправляем, он движется в том же направлении и с той же скоростью, что и окружающий его воздух. Согласитесь, трудно рассчитывать, что стихия сама доставит вас на полюс.

Андрэ был инженером, профессором физики, руководил Стокгольмским бюро патентов. Неизвестно, правда, зарегистрировал ли он свое действительно остроумное изобретение. Он поставил на воздушный шар... парус! Конечно, парус мог бы помочь только в том случае, если скорость шара будет меньше скорости воздушного потока. И Андрэ предложил искусственно «тормозить» воздушный шар!

По его замыслу полет должен проходить на высоте около 150 метров. Длинные канаты (гайдропы) — их общая длина достигала 1000 метров, а вес — 850 килограммов — должны волочиться по земле (или по льду), замедляя движение. Тогда парус будет работать! Кроме того, гайдропы обеспечат автоматическую регулировку высоты. Чем выше, тем длиннее висящая в воздухе часть гайдропа, тем тяжелее становится воздушный шар и потому он неминуемо снижается.

А что делать, если гайдроп зацепится за торос?

«Эта опасность, — писал Андрэ, — была и остается главным доводом критики. Постоянная ссылка на нее заставила меня сконструировать так называемые винтовые швы — изобретение, не лишнее, может быть, некоторого остроумия, но, по моему мнению, совершенно ненужное».



Если бы Андрэ остался при своем мнении...

Надо сказать, что шведский инженер был опытным аэронавтом. Во время одного из полетов на воздушном шаре он достиг огромной высоты — 4387 метров, а в другом — пролетел 400 километров с рекордной, умопомрачительной для того времени скоростью — 107 километров в час.

В пробных полетах Андрэ, используя гайдропы и паруса, действительно удавалось лавировать и даже добиться отклонения шара на 30—40° от направления ветра.

Полет со Шпицбергена до Берингова пролива, по расчетам Андрэ, должен был продолжаться около шести суток. А возможный штиль, а возможный встречный ветер, который отбросит шар назад? Андрэ хотел иметь запас времени — по проекту шар должен был продержаться в воздухе не менее 30 суток. К сожалению, добиться необходимой непроницаемости оболочки, видимо, так и не удалось.

Воздухоплавателей было трое: Соломон Андрэ, Нильс Стриндберг, Кнут Френкель.

На случай вынужденной посадки и возвращения по дрейфующим льдам они взяли с собой запас продовольствия на три с половиной месяца, лодку, сани. Радио еще не было изобретено, и возвестить о покорении полюса или о судьбе экспедиции должны были... почтовые голуби, которые тоже отправлялись в путешествие на воздушном шаре. Кроме того, Андрэ взял несколько буйков, которые предполагалось сбрасывать во время полета, вкладывая в них записки.

На Шпицбергене, в бухте Вирго, был заранее построен эллинг. Здесь происходила последняя подготовка к полету. 25 тонн серной кислоты и 15 тонн железного лома потребовалось, чтобы получить достаточное количество газа для наполнения воздушного шара диаметром 20,5 метра. Оставалось дожидаться южного ветра...

11 июля 1897 года. 13 часов 46 минут. Старт!

Сильный южный ветер. Воздушный шар медленно поднимается, раскачиваясь из стороны в сторону. Внезапно с высоты 50 метров он резко ныряет вниз, видимо попав в воздушный вихрь. Гондола почти наполовину погружается в воду. Провожающие видят, как Андрэ и его товарищи сбрасывают мешки с балластом. Шар резко взмывает вверх.

— Канаты остались на берегу! — неожиданно кричит кто-то...

Вероятно, гайдропы при подготовке старта были перекручены. И вот теперь две трети их длины просто-напросто отвинтились. «Остроумное соединение», навязанное Андрэ критиками, подвело.

Весь план нарушен уже в самом начале, теперь шар почти неуправляем. «Орел» уносит аэронавтов в бескрайние ледяные просторы — туда, где никто не сможет им помочь.

Конечно, Андрэ мог немедленно совершить посадку. Но это было никак не в его характере. Первый в истории полет над Северным Ледовитым океаном начался...

Через четыре дня Уле Хансен — шкипер норвежской промысловой шхуны «Алкен» — заметил какую-то странную птицу, за которой гнались две полярные чайки. Птица села на гафель судна, и шкипер — ему показалось, что это куропатка, — застрелил ее. Птица упала за борт, и все решили, что не стоит спускать лодку только для того, чтобы подобрать ее.

Несколько часов спустя «Алкен» встретила другое норвежское судно, и шкипер Хансен узнал о полете Андрэ, о голубях-почтальонах.

Искать в океане крохотный комочек перьев — занятие совершенно безнадежное, но Хансен вернулся и приказал — невзирая на общий ропот команды — спустить две шлюпки. Через несколько часов благодаря истинно скандинавской настойчивости матросы нашли «куропатку». Под одним из перьев хвоста, в гильзе, залитой парафином, была маленькая записка:

«От полярной экспедиции Андрэ... 13 июля. 12.30 пополудни. Широта 82°2'. Долгота 15°5' остовой. Хороший ход на восток, 10° к югу. На борту все благополучно. Это третья голубиная почта. Андрэ».

Как стало ясно, за двое суток шар пролетел всего около 250 километров...

Голубь, подстреленный Хансеном, оказался единственным, который сумел доставить почту.

Проходили дни, недели, месяцы...

Только через два года дошли вновь до мира известия от шведских воздухоплавателей: на северном побережье Исландии был найден буюк Андрэ с запиской; в 1900 году — еще один. Но оба они были вы-



брошены еще в день старта: «...парим сейчас на высоте 600 метров. Превосходно! Андрэ, Стриндберг, Френкель», «...Полет протекает приблизительно на высоте 250 метров... отправлены четыре почтовых голубя... Прекрасная погода. Состояние духа превосходное. Андрэ, Стриндберг, Френкель».

Обстоятельства полета прояснились в 1930 году, когда норвежское судно «Братвог» обнаружило последний лагерь Андрэ на острове Белом у восточного побережья Шпицбергена. То лето было необыкновенно теплым в Арктике, и ледник, который укрывает остров, временно отступил, приоткрыв ледяную могилу воздухоплатователей.

Андрэ и Френкеля смерть, по-видимому, застигла почти одновременно. Их останки найдены в палатке. Рядом — спальный мешок, примус, который и через 33 года был готов к действию. Стриндберг умер раньше — его тело захоронено в груде камней метрах в тридцати от лагеря.

На теле Андрэ нашли дневник, который, хотя и не полностью, удалось прочитать. Более того, удалось проявить и отпечатать фотопленки, пролежавшие подо льдом треть века!

В дневнике нет и ноты отчаяния, только вскользь упоминает Андрэ о роковой потере части гайдропов.

Вначале шар летит по направлению к северо-востоку на высоте 500—600 метров. Воздухоплатователи пытаются удлинить гайдроп балластным канатом. Под ними облака. Потом шар входит в тень тучи, газ охлаждается, и уже через несколько минут после этого гайдропы касаются поверхности льда.

Утром 12 июля в дневнике отмечен штиль, слабый снос к северо-западу, туман, морось. Видимо, оболочка постепенно пропитывается влагой, и отяжелевший шар опускается все ниже. Никакие попытки облегчить его, чтобы вновь подняться, не приносят успеха.

Гондола бьется о торосистый лед: «Хоть бы поест спокойно... туман густой по-прежнему... туше каждую минуту или через минуту... задеваем землю и штемпелюем приблизительно через каждые 50 метров... отовсюду каплет, и шар сильно отяжелел...»

Один из гайдропов зацепился за торос, и шар всю ночь простоял на привязи. Утром 13-го выглянуло солнце, и подъемная сила шара сразу увеличилась.

Движение возобновляется, шар летит на восток, потом на северо-восток.

Днем опять начинается морось, которая оседает на канатах в виде инея. Шар тяжелеет и опускается. Удары о лед становятся настолько частыми, что это вызывает морскую болезнь у Стриндберга. Андрэ сильно ударился обо что-то головой.

В 20 часов они выбрасывают из гондолы все, что можно, в том числе 200 килограммов продуктов. Но это помогает ненадолго. Туман сгущается, и около 22 часов 30 минут гондола снова начинает биться о лед: «Туше... туше... туше...»

В ночь на 14-е «Орел» закончил свой путь приблизительно в 300 километрах от Шпицбергена и в 350 километрах от Земли Франца-Иосифа. Воздухоплатователи решили идти по льдам к Земле Франца-Иосифа: здесь еще до начала экспедиции был устроен вспомогательный склад продовольствия. Но встречный дрейф оказался непреодолимым.

Тогда они повернули к Шпицбергену, а с наступлением зимы построили снежную хижину на дрейфующем льду.

В дневнике нет ничего личного. Андрэ поглощен научными наблюдениями — высказывает интересную гипотезу образования слоистых льдов, описывает встреченных птиц и животных.

Вблизи острова Белый льдина, на которой они жили, раскололась. Пришлось перебираться на берег.

Последняя запись в дневнике Андрэ датирована 3 октября: «Хижина и льдина не могли больше служить для нас приютом... Имущество наше разбросано по разным льдинам, а льдины уплывали и туда и сюда, так что надо было поторапливаться... По счастью, погода была хорошая и работа спорилась. Никто не впал в уныние. С такими товарищами можно выпутаться из каких угодно обстоятельств».

Есть в дневнике Андрэ еще несколько разрозненных записей, но прочитать их не удалось. А на октябрьских листах книжки-календаря Стриндберга записи некоторое время продолжают, но они предельно лаконичны и ничего не объясняют: «2 — Ночью наша льдина раскололась у самой хижины. 3—4 — Положение напряженное. 5 — Перебрались на бе-



рег. 6 — Метель, разведка. 7 — Переезд. 17 — Домой 7,5 утра».

Более поздних записей в дневниках нет. Мы не знаем, что стало причиной смерти Андрэ и его товарищей. В лагере найдено достаточно мяса и консервов, боеприпасов для ружей, спичек и топлива — людям вряд ли могла грозить смерть от голода и холода. Неподалеку валяются медвежьи шкуры — охота была успешной. Брезентовая лодка наполнена разнообразными предметами экспедиционного снаряжения.

Высказывалось предположение, что Нильс Стриндберг погиб в результате несчастного случая, возможно провалившись в воду при высадке на берег или во время охоты. А Соломон Андрэ и Кнут Френкель — вы помните, их тела лежали в палатке — наверняка, погибли во сне в результате отравления угарным газом работающего примуса. Окись углерода, как известно, не имеет запаха, а палатка аэронавтов, сделанная из материала оболочки шара, была достаточно газонепроницаемой.

Высказывалось и другое предположение: аэронавты погибли от трихинеллеза, поскольку часто ели сырое медвежье мясо. Возбудители этой болезни — личинки трихинеллы, — попадая в желудок человека, разносятся током крови по всему организму и внедряются в мышечные ткани. В частности, они могут внедриться и в сердечную мышцу, что иногда приводит к внезапному инфаркту.

Насколько можно судить по дневникам, болезненные симптомы, появившиеся у Андрэ и его товарищей еще во время похода по дрейфующим льдам, в целом соответствуют клинической картине трихинеллеза. Более того, в остатках мяса, найденного в лагере, специалистами были обнаружены личинки трихинеллы.

Вряд ли когда-нибудь мы установим точно обстоятельства и причины смерти первых полярных аэронавтов. Но пожалуй, и при самом удачном стечении обстоятельств они были обречены. И прекрасно понимали это.

Мужественно и гордо звучит запись в дневнике Андрэ: «Довольно-таки странное чувство — парить вот так над Полярным морем. Первым пролетать

здесь на воздушном шаре. Скоро ли появятся у нас последователи? Сочтут ли нас сумасшедшими, или последуют нашему примеру? Не стану отрицать, что все трое мы испытываем горделивое чувство. Мы считали, что спокойно можем принять смерть, сделав то, что мы сделали...»

## Большой приз

Так было всегда — победы сменяются поражениями. Но и сами поражения становятся подчас первым шагом к победе, и, хотя еще не изобретен аэроплан, уже недалеко то время, когда полюс будет покорен воздушными кораблями.

Трагическая гибель Андрэ и его товарищей не могла остановить все новых и новых попыток достичь вершины планеты. К полюсу стремятся даже коронованные особы. В 1899 году итальянскую экспедицию возглавляет Людвиг Амадей Савойский, герцог Абруцкий — брат итальянского короля. Впрочем, непосредственно походом к полюсу руководил не герцог, а Умберто Каньи, и его отряд достиг рекордной широты — 86°34'.

А затем наступила эпоха Роберта Пири.

Двадцать три года жизни отдал этот неутомимый американский путешественник борьбе за полюс. Пожалуй, нет другого примера такой одержимости, такого фанатизма. Пять раз он шел к полюсу и каждый раз добивался все новых успехов: 1899 год — 83°50', 1902 год — 84°17', 1905 год — 87°06'. То незамерзающая открытая вода, то пояс непроходимых торосов останавливали его. Может быть, еще одна попытка — и... Правда, Пири уже за пятьдесят, он с трудом ходит: восемь пальцев на ногах ампутированы после обморожения... Состоится ли она, эта решающая попытка? Если кто и сомневается, то только не Роберт Пири. В 1908 году он вновь отправляется в Арктику, и президент Америки Теодор Рузвельт, обвиняя Пири на прощание, называет его национальной надеждой...

Год с небольшим спустя, 6 сентября 1909 года, Пири отправил победную телеграмму: «Звезды и полосы вбиты в полюс!» Как вы понимаете, «звезды и полосы» — американский флаг, который установил



Пири на вершине планеты. И как раз в этот день — 6 сентября — с борта парохода «Ханс Эгед», возвратившегося из Гренландии, сошел в Копенгагене другой американец — Фредерик Кук.

— Я достиг Северного полюса 21 апреля 1908 года, — заявил Кук. — Телеграф сообщает, что Пири достиг полюса в апреле этого года. Если это правда, я с поспешностью восклицаю: «Ура, Пири!», ибо взятая им на себя задача, несмотря на то, что он разрешил ее на год позже, чем я, не была легка и ему пришлось претерпеть немало лишений... Впрочем, и тот и другой — мы оба американцы, и, следовательно, не может возникнуть никакого международного конфликта из-за этого чудесного открытия, так давно и так горячо желанного.

Оба они первые, оба достойны уважения и высочайших почестей! Оба? Нет, не таков был Пири. За 23 года у него сложилось фанатичное убеждение — полюс должен принадлежать только ему. Кто такой этот выскочка Кук? Участник его прошлых экспедиций, спасший однажды жизнь Пири. Ну и что? Как мог этот самозванец достичь полюса без всякой поддержки, всего с двумя эскимосами и полусотней собак? Ерунда!

Первая же телеграмма Пири была объявлением войны. «Примите к сведению, — телеграфировал он, — что Кук просто надул публику. Он не был на полюсе ни 21 апреля 1908 года, ни в какое другое время».

И разразился беспрецедентный скандал. Достижение Кука было поставлено под сомнение. В печати утверждалось, что эскимосы — товарищи Кука — якобы заявили, что они отошли от берега всего километров на 20 и здесь Кук сделал свои «полюсные» фотографии. Более того, под сомнение были поставлены и все прежние заслуги Кука. Он, например, первым взшел на самую высокую вершину Северной Америки — гору Мак-Кинли. Но когда начался скандал, один из участников восхождения безапелляционно заявил: «Нога Кука не ступала на вершину Мак-Кинли». Правда, позднее он готов был изменить свои показания... за 5 тысяч долларов!

Много раз вопрос о приоритете открытия полюса разбирался на заседаниях специальной комиссии и

даже в конгрессе США. В общем-то ни один из соперников не выбирал выражений и не брезговал никакими методами, хотя по справедливости «первенство» в этом отношении следует отдать Пири и его сторонникам. Всё было: ложь и клевета, подкуп и подлоги.

Кто же все-таки открыл Северный полюс?

С Южным — просто. Роберт Скотт, пришедший туда вторым, нашел на полюсе палатку и записку Руала Амундсена. Но флаг, установленный на дрейфующих льдах в центре Ледовитого океана, уже через месяц окажется за десятки километров от полюса и безнадежно затеряется. Что же, выходит, никто не сможет представить доказательств своего пребывания на полюсе? Нет, такие доказательства, безусловно, могут быть. Во-первых, это проверенные несколько раз астрономические наблюдения, сделанные в точке полюса. Причем желательно, чтобы их делал не один человек, а несколько. Может быть и еще одно доказательство — надо точно измерить глубину Ледовитого океана на Северном полюсе.

К сожалению, исчерпывающих доказательств не смогли представить ни Кук, ни Пири. Оба они не были сильны в штурманском деле, и никто из их спутников не мог проверить проведенные ими наблюдения. Кук достиг полюса с двумя эскимосами, Пири — с четырьмя эскимосами и негром-телохранителем Мэтом Хенсоном. Поэтому, восстанавливая истину, мы должны основываться на общих описаниях их путешествий. Теперь, когда мы знаем об Арктике неизмеримо больше, чем в начале века, анализируя эти описания, мы можем сказать: вероятно, Фредерик Кук в апреле 1908 года был если и не на самом полюсе, то в непосредственной близости от него.

А вот записи Пири вызывают сомнения. Во-первых, поражает скорость его передвижения. Дневные переходы Пири составляли в среднем 50 километров в день — и это в течение 18 дней подряд. Если учесть неизбежные препятствия в виде торосов и разводий, то такая скорость кажется просто невероятной. Никогда, даже в течение одного дня, такой скорости не мог достичь ни один полярный путешественник. Во-вторых, было доказано, что «полюсные» фотографии, судя по теням, которые отбрасывает флаг, сделаны



совсем не на полюсе. В-третьих, Пири утверждал, что обратный путь он совершил по тому же санному следу, который он проложил, двигаясь к полюсу. Но льды — теперь мы это знаем — постоянно дрейфовали поперек его пути, причем скорость их дрейфа в этом районе достигает 7—8 километров в день. Двигаясь назад по своему следу, Пири должен был вернуться не к мысу Колумбия, с которого он вышел, а совсем в другую точку.

Не так давно американец Теон Райт провел анализ документов и материалов, относящихся к истории спора между Пири и Куком. Его книга «Большой гвоздь» издана и в нашей стране. Теон Райт пишет: «Все вместе показывает, что возможен только один вывод: Пири не был на полюсе, а его сообщения о последнем походе — сплошная мистификация».

Создается впечатление, что, проявив величайшее мужество, величайшую настойчивость в достижении цели, Пири затем не смог смириться с поражением. Характерно: вернувшись на судно, он никому из участников экспедиции не сказал о том, что достиг полюса. Видимо, план фальсификации записей возник лишь тогда, когда Пири узнал от эскимосов об успехе Кука. До этого Пири мог надеяться повторить свою попытку еще раз, например на следующий год. Но достижение соперника стало для Пири крушением всего, чему он посвятил жизнь. И тогда в нем победило честолюбие...

Споры между сторонниками Пири и Кука не утихают и до сих пор. Не все безоговорочно принимают точку зрения Райта. И наверное, решить этот спор окончательно могут только американские историки, которые имеют доступ к документам и материалам своих соотечественников...

Семьдесят лет назад после долгих дебатов конгресс США, хотя и с некоторыми оговорками, официально подтвердил приоритет Пири в достижении полюса. Роберту Пири при жизни были оказаны многие почести. Фредерик Кук умер в 1940 году униженным и ошельмованным. Ему довелось пройти и через тюрьму, и через сумасшедший дом. Только в 1965 году портрет Кука вновь повесили в знаменитом клубе исследователей, почетным президентом которого он когда-то был.

## Крылья над Арктикой

Всего через 13 лет после того, как крылья впервые позволили человеку оторваться от земли, русский морской летчик Ян Иосифович Нагурский уже поднял аэроплан в небо Арктики!

В то время это считалось вообще невозможным. Когда снаряжали экспедицию, многие скептики не верили, что можно подняться в воздух в условиях Арктики.

«Летательный аппарат», закупленный Нагурским во Франции, имел мотор в 70 лошадиных сил и мог поднять до 300 килограммов. «Приборы, какими я пользовался, — писал Нагурский, — были самые примитивные. Кабины не было. Над нами висело неизданное небо, дули неизвестные ветры и скрещивались неисследованные воздушные течения».

Не удивительно, пожалуй, что все страховые общества России отказались застраховать жизнь летчиков «от падения аппарата».

Ян Иосифович Нагурский и моторист Евгений Владимирович Кузнецов в 1914 году совершили в районе Новой Земли пять разведывательных полетов общей продолжительностью около 11 часов.

Немало было полемок: получил пробойну поплавек гидросамолета, лопнул винт, а потом и запасной. Однажды на высоте 500 метров отказал мотор: «шатун третьего цилиндра у самой головки сломался, главный вал оказался погнутым». К счастью, это произошло вскоре после взлета. Нагурскому удалось спланировать на воду, а шлюпки, посланные с корабля, дотащили беспомощный аэроплан к берегу.

Нагурскому было поручено попытаться отыскать следы трех русских экспедиций — Г. Я. Седова, В. А. Русанова и Г. Л. Брусилова, которые пропали без вести еще в 1912 году. Речь, возможно, шла о жизни людей, а потому Нагурский летал смело, на пределе возможностей машины. В одном из поисковых полетов он полностью израсходовал запас бензина, проведя в воздухе пять часов. Он удалялся от побережья на сотни километров, хотя при любой вынужденной посадке на воду рассчитывать на помощь было невозможно.



Многочисленные поломки, постоянный риск ничуть не уменьшили энтузиазма Нагурского. «Летать в арктических странах хотя и тяжело, но вполне возможно», — писал он в рапорте. Нагурский отмечал, что авиация в будущем может оказаться очень полезной при рекогносцировке льдов и при составлении, уточнении карт. С высоты хорошо видны все банки, отмели. Фотографии, сделанные с самолета, могут дать точные данные для исправления и дополнения карт.

Удивительно, но уже тогда — на заре авиации — Нагурский задумывался о полете к вершине планеты:

«Прошлые экспедиции, стремящиеся пройти Северный полюс, все неудачны, ибо плохо учитывались силы и энергия человека с тысячекратным расстоянием, какое нужно преодолеть, полным преград и самых тяжелых условий. Авиация, как колоссально быстрый способ передвижения, есть единственный способ для разрешения этой задачи...»

В мае 1925 года Руал Амундсен на двух гидро-самолетах стартует к полюсу...

Нет нужды представлять читателю Руала Амундсена. Еще в 1903—1906 годах на маленькой 47-тонной шхуне «Йоа» он впервые прошел из Атлантического океана в Тихий вдоль северных берегов Северной Америки — осуществил то, к чему человечество стремилось в течение трех столетий. В 1911 году он первым достиг Южного полюса. В 1918—1920 годах на шхуне «Мод» Амундсен прошел Северо-Восточным проходом — вдоль северного побережья Азии — и стал первым человеком, совершившим кругосветное плавание за полярным кругом.

По самому своему характеру он был первопроходцем. Всю жизнь он совершал то, чего не могли другие. Готовясь к полету на полюс, он в сорок два года стал летчиком — первым гражданским летчиком Норвегии. А уж полярного, экспедиционного опыта ему было не занимать...

Полет начался на Шпицбергене и сложился неудачно. Самолеты совершили вынужденную посадку в широте 87°43', причем один из них был безнадежно сломан.

Садись на воду, но подвижки льдов закрыли разводье. Для того чтобы вернуться, нужно было по-

строить ледовую взлетную полосу. Нужно было переместить сотни, тысячи тонн льда и снега. Рассчитывать они могли только на собственные силы: радио на самолетах не было.

Шесть человек в самом центре Ледовитого океана...

Двадцать девять раз подвижки льдов разрушали взлетную полосу, семь раз пилот пытался поднять перегруженный самолет в воздух... Они взлетели с тридцатой полосы, с восьмой попытки. И восемь с половиной часов мечтали только об одном — чтобы не отказал мотор. Они вернулись на Шпицберген через 24 дня после старта, вернулись, когда весь мир был уже уверен в их гибели.

Опыт применения самолетов явно разочаровал Амундсена. У него зарождается новый план — пересечь Северный Ледовитый океан на дирижабле. Надо сказать, что дирижабли в те годы вполне успешно конкурировали с самолетами. Более того, казалось, что именно им — аппаратам легче воздуха — принадлежит будущее...

Дирижабль удалось купить в Италии, и пилотировал его сам конструктор — Умберто Нобиле. Полет через всю Европу — от Рима до Шпицбергена — прошел вполне благополучно. На полярном архипелаге был заранее построен огромный ангар, здесь заканчивали подготовку к трансарктическому путешествию. Оставалось только дожидаться благоприятной погоды, и «Норвегия» — так называли дирижабль — могла стартовать. Но выяснилось, что долететь до вершины планеты мечтает и американская экспедиция Ричарда Бэрда. Он готовился стартовать со Шпицбергена на самолете.

Опять «международные скачки» к полюсу?

Нет, и Бэрд и Амундсен были выше этого. «Я не собирался участвовать в гонках, чтобы первым достичь полюса», — писал Бэрд, — хотя публика рассматривала цель наших экспедиций именно с такой точки зрения».

После двух неудачных попыток Ричард Бэрд и пилот Флорид Беннетт взлетели 9 мая вскоре после полуночи.

Легко понять состояние Амундсена. «А что будет, если они не вернутся? — писал он. — Ответ на этот



вопрос, разумеется, был только один: «Мы должны будем отправиться на их розыски на «Норвегии»!» И тут же являлась боязнь за то, что нам придется отложить свой собственный великий полет. Поэтому у нас было двойное основание, чтобы пожелать им благополучного возвращения».

К счастью, все окончилось благополучно. Ричард Бэрд и Флойд Беннетт достигли полюса 9 мая 1926 года в 9 часов 02 минуты по гринвичскому времени. А 11 мая поднялся в воздух дирижабль «Норвегия» и тоже без всяких происшествий впервые в истории совершил трансарктический перелет: Шпицберген — Северный полюс — Аляска...

Здесь необходимо сделать небольшое отступление. Во всех учебниках географии, во многих книгах и энциклопедиях вы можете прочитать, что первым достиг полюса Роберт Пири. Приводится и дата — 6 апреля 1909 года. Уже забыт грандиозный «географический» скандал, который разразился в начале века.

Возможно, однако, что истинным первооткрывателем полюса следует считать Ричарда Бэрда, хотя и его достижение некоторые ставят под сомнение.

К 30-м годам становилось все более ясно, что необходимо детальное изучение природы Северного Ледовитого океана. В Арктике к этому времени уже работали многие десятки полярных станций, которые синхронно проводили самые разнообразные наблюдения. Однако все эти станции располагались на побережье или на островах. Центральная часть Арктического бассейна по-прежнему оставалась «белым пятном», а знание ее природы было необходимо.

Все еще не утих давний спор о существовании материка или огромного архипелага в приполюсном районе. В XIX веке «Предполагаемая Северная земля» на некоторых картах протягивалась от побережья Чукотки до восточных берегов Гренландии, разделяя Ледовитый океан на две части. В начале XX века американский ученый Р. А. Гаррис, казалось бы, неопровержимыми фактами вновь доказал, что большая группа островов располагается вблизи Полюса Недоступности — в районе, наиболее удаленном от берегов Полярного бассейна. На картах появилась Земля Гарриса.

Амундсен во время трансарктического перелета дирижабля «Норвегия» не обнаружил Земли Гарриса. Хьюберт Уилкинс в 1927 году совершил посадку в районе Полюса Недоступности, а в 1928 году пересек на самолете Ледовитый океан от мыса Барроу на Аляске до Шпицбергена и вновь не заметил никаких признаков суши. Но споры о Земле Гарриса, о других мифических островах — Земле Санникова, Земле Джиллиса, Земле Брэдли, Земле Крокера — по-прежнему не утихали.

Было очевидно, что только тщательное обследование с воздуха всего Полярного бассейна может окончательно разрешить вопрос о существовании этих земель.

Еще в 20-х годах по инициативе Фритьофа Нансена было создано международное общество «Аэро-арктик». Он же выдвинул идею о создании научной станции на дрейфующем льду. Предполагалось, что немецкий дирижабль «Граф Цеппелин» высадит в районе полюса группу зимовщиков разных стран. Но проект этот в связи с разразившимся в капиталистических странах экономическим кризисом так и не был осуществлен.

В нашей стране с 1932 года началось плановое хозяйственное освоение Арктики. Тогда ледокольный пароход «А. Сибиряков» впервые в истории прошел за одну навигацию всю трассу Северного морского пути — от Архангельска до Берингова пролива. Возникали поселки и города в Советском Заполярье, караваны судов везли продовольствие и строительные материалы.

Нужно было научиться предсказывать погоду и ледовые условия, нужно было познать природу Арктики, в частности, Центральной.

В 1935 году началась подготовка советской полярной экспедиции. «Прежде всего, — писал начальник Главсевморпути Отто Юльевич Шмидт, — нужно было решить, каким образом добраться до полюса».

Многие предлагали, например, используя ледокол, пробиться до 83—84° северной широты, а оттуда направиться к вершине планеты санный отряд. Самолеты, базируясь на аэродроме, оборудованном около ледокола, должны были сбрасывать отряду продовольствие, а затем перелететь на аэродром, подготовленный



отрядом в районе полюса, и завезти все необходимое оборудование для организации дрейфующей станции.

Другие считали возможным просто сбросить на парашютах и оборудование, и участников экспедиции. Предлагалось также использовать для высадки станции вертолеты (тогда их — «автожиры» — только начинали создавать), которые следовало подвесить под крылья тяжелых самолетов.

Впрочем, в развернувшейся дискуссии большинство все же отдавало предпочтение дирижаблям. Посадка самолета на дрейфующие льды считалась очень опасной, едва ли возможной. Всем было памятно предостережение Руала Амундсена: «Не летайте в глубь этих ледяных полей... Мы не видали ни одного годного для посадки места... Ни одного единого!»

21 мая 1937 года советский летчик М. В. Водопьянов, опровергая мрачные предсказания Амундсена, посадил тяжелый четырехмоторный самолет «СССР Н-170» у точки пересечения меридианов. Вслед за ним «прилеглились» самолеты В. С. Молокова, А. Д. Алексеева, И. П. Мазурука. На лед было выгружено около десяти тонн — снаряжение и оборудование первой в мире дрейфующей научной станции.

События, даже самые значительные, со временем стираются в памяти людей. Тогда, в 1937 году, высадка дрейфующей станции «Северный полюс» произвела не меньшее впечатление, чем в наши дни первый старт человека в космос. Весь мир повторял тогда имена Шмидта, Водопьянова, имена четырех зимовщиков — Ивана Дмитриевича Папанина, Эриста Теодоровича Кренкеля, Петра Петровича Ширшова, Евгения Константиновича Федорова. И все 274 дня, пока продолжался дрейф, эти имена оставались самыми популярными в мире.

«В анналах человеческого героизма это достижение навсегда останется как одно из величайших для всех времен и народов», — писал Ричард Бэрд.

Профессор Сандштрет, директор Шведского метеорологического института, отмечал: «Экспедиция Папанина превосходит все, что делалось в продолжение долгого времени для мировой науки. Значение ее... можно сравнить только с открытием Америки и первым путешествием вокруг света...»

## Его величество Северный Ледовитый

В 1937 году, вернувшись с полюса, Отто Юльевич Шмидт намечал перспективы будущих исследований: «Наряду с возможным повторением высадки на лед такой станции, как папанинская... можно широко применять временные посадки самолета на льдину для производства научных работ в течение нескольких дней или недель. Такая летающая обсерватория сможет в один сезон поработать в разных местах Арктики».

Экспедиция 1937 года дала в руки ученых не только уникальные научные факты, но и новые методы исследования Северного Ледовитого океана.

Прошло время — дрейфующие станции и «прыгающие» экспедиции стали привычным делом.

С 1948 года каждую весну, а иногда и осенью проводятся высокоширотные воздушные экспедиции «Север». Летающие лаборатории «прилепляются» в заранее выбранном районе, проводят в течение нескольких суток комплекс наблюдений, а затем перелетают в другой район, на новую льдину.

В 1950 году была организована станция «Северный полюс-2», а начиная с 1954 года дрейфующие станции работают в Северном Ледовитом океане непрерывно. Общая продолжительность их дрейфа — от первой до двадцать пятой — превысила 20 тысяч суток, а путь, пройденный ими в океане, достиг 100 тысяч километров.

Дрейфующие станции и «прыгающие» экспедиции организуют также американские и канадские ученые.

Северный Ледовитый — самый суровый из океанов — стал благодаря этим работам самым изученным. Недавно в нашей стране издан Атлас Северного Ледовитого океана, в который включено более 200 интереснейших карт.

В корне изменились наши представления о циркуляции вод, о дрейфе льдов Арктического бассейна. Нансен доказал, что существует выносной дрейф — от берегов Сибири через район полюса в Гренландское море. Мы знаем теперь, что этот дрейф выносит



ежегодно в Атлантику около 900 тысяч квадратных километров ледяного покрова — около 20 процентов общей площади льдов океана. Но кроме того, к востоку от 180-го меридиана, между полюсом и берегами Северной Америки, существует замкнутый кольцевой антициклонический дрейф. Благодаря этому здесь могут формироваться массивы многолетних исключительно тяжелых льдов.

Вообще льды Полярного бассейна подразделяют «по возрасту» на однолетние, двухлетние и многолетние (паковые). По толщине эти льды отличаются незначительно. Толщина многолетних льдов достигает трех метров и более, но и мощность однолетних может превышать два метра. Однако по своим свойствам эти льды различаются очень существенно. «Старей», лед становится все более пресным — можно сказать, что включенный в него рассол (мы уже упоминали об этом) постепенно стекает. Изменяется цвет льда, а главное — его механические свойства. Голубой многолетний лед, «переживший» таиние по крайней мере в течение двух лет, исключительно прочен — прочен, как горная порода. Вот такие многолетние льды и формируются в районе кольцевого дрейфа; моряки называют их канадским паком.

Надо также сказать, что льды могут быть припайными и дрейфующими. Припай образуется вдоль побережий и остается неподвижным — обычно в течение года. Но бывает и двухлетний и многолетний припай. А дрейфующие льды центральной части Арктического бассейна находятся в постоянном движении под влиянием изменчивого ветра и течений. Не вдаваясь в подробности, можно отметить, что направление дрейфа в среднем отклоняется на 30—45° вправо от направления ветра, а скорость дрейфа составляет приблизительно одну пятидесятую скорости ветра.

Понятие «дрейфующий лед» включает в себя и мелкие льдины, и огромные ледяные поля — более 10 километров в поперечнике. Сталкиваясь, эти ледяные поля разламываются, напозают, громоздятся друг на друга, образуя гряды огромных торосов. Это всепокрушающая сила, ведь ледяное поле средней величины имеет массу 2—3 миллиона (!) тонн, а иногда и в 100 раз больше.

Торосы образуются из глыб льда двух-трехметро-

вой толщины, а их высота, как показывают наблюдения, может достигать 10—15 метров. Возвышается только около одной пятой части общей толщины льдины. Подводные же части торосов опускаются зачастую до глубин 50 метров и более. Это приходится учитывать подводникам.

Вместе с образованием торосов на ледяных полях возникают трещины, а в зоне дрейфующих льдов — разводья, ширина которых может достигать сотен метров и километров.

Необходимо отметить, что очень активное торошение постоянно происходит на границе между неподвижными (припайными) и дрейфующими льдами. Здесь — вдоль побережий — зачастую возникают пояса или барьеры торосов — хаотические нагромождения льда шириной в десятки километров.

Гряды торосов и разводья — вот те препятствия, которые в течение многих десятков лет отражали все попытки людей достичь полюса по дрейфующим льдам. И особенно труднопреодолим прибрежный пояс торосов на границе припайных льдов.

Здесь же во многих случаях образуется заприпайная полынья — пространство открытой воды, не замерзающее даже в самые сильные морозы. Над водой почти постоянно стоит плотная стена испарений. Молодой лед, образующийся на полынье, вновь и вновь разрушается.

Зимой в высоких широтах Арктики — в районах к северу от Новой Земли, Северной Земли и Новосибирских островов, к северу от Канадского Арктического архипелага и Гренландии — в некоторых местах может образовываться такая заприпайная полынья.

Видимо, именно благодаря разводьям и полыньям даже зимой в Ледовитом океане сохраняется жизнь. Когда-то считали, что Арктика «недоступна вследствие холода», когда-то — всего несколько десятков лет назад — рассуждали о «пределе жизни». Уже гидробиологические работы на «СП-1» показали, что толща вод океана «населена» планктоном, дальнейшие наблюдения подтвердили это. Планктон — пища для рыб. В феврале — марте 1969 года участники дрейфа на «СП-16» за полтора месяца выловили простыми удочками 12700 штук полярной трески! Впрочем, это все



же редкое исключение — рыбы в высоких широтах относительно мало. Но она, безусловно, есть! Не удивительно, что тюлени и киты, пользуясь разводьями и полыньями, живут и зимой в Северном Ледовитом океане. Значит, находит себе пищу на дрейфующих льдах и вечный странник Арктики белый медведь. А за ним, подбирая остатки с медвежьего стола, следует песец.

В самом центре Арктики советские полярники много раз видели тюленей, белух, нарвалов, встречали песцов и медведей. В общей сложности здесь обнаружено около 30 видов рыб и около 20 видов птиц. Розовая чайка — птица во многом еще загадочная, — по-видимому, всю зиму проводит среди льдов и только на лето прилетает откладывать яйца и выводить птенцов в дельты Индигирки и Яны. Есть сведения, что белая чайка иногда даже гнездится, откладывает яйца прямо на дрейфующих льдах.

В корне изменились и наши представления о строении атмосферы над Ледовитым океаном, о глубинной циркуляции его вод, о строении дна.

Мы знаем теперь, что если на поверхности происходит постоянный вынос холодных вод (и льдов) Северного Ледовитого океана в Атлантику, то на глубине существует постоянный подток теплых атлантических вод. Опускаясь в северной части Гренландского моря, эти воды заполняют в промежуточных слоях весь Центральный Арктический бассейн. И если на поверхности океана летом и зимой держится температура от 0 до минус 1,7°, то на глубинах от 150—200 до 700 метров постоянно существует теплая прослойка, где температура достигает плюс 2—3 градусов.

Сенсационные сведения получены и о строении дна Ледовитого океана. Выяснилось, что под толщей вод скрывается огромная горная страна. Хребт Ломоносова, например, протянулся на 2 тысячи километров — от Новосибирских островов через Северный полюс к Земле Элсмira. Его, если так можно выразиться, подводная высота достигает трех тысяч метров. На картах дна Ледовитого океана нанесены хребты Менделеева, Гаккеля, Книповича... Мы знаем теперь, что сравнительно недавно (по геологическим меркам) эта горная страна возвышалась над поверхностью океана — была сушей.

Казалось, что жюльверновский «вулкан на полюсе» не более чем фантазия. Но, как утверждают ученые, хребты Ломоносова и Гаккеля действительно имеют вулканическое происхождение. На одной из карт Атласа Северного Ледовитого океана синими пирамидками отмечены «действующие и потухшие подводные вулканы».

Человек раскрывает тайны Арктики, обживает высокие широты. Но не нужно думать, что Арктика изменилась, стала менее суровой.

По-прежнему три — пять месяцев длится полярная ночь. По-прежнему 40—50 градусов достигают морозы. И по-прежнему неделями воеет пурга.

На дрейфующих станциях приходится постоянно помнить о грозной опасности разломов, подвижек льда, торшений. В любую минуту — с грохотом или бесшумно — может зазвенеть трещина у твоих ног, под домиком, в котором ты живешь, и разверзнется окутанная на морозе паром черная бездна, и надвинется неумолимо всеокрушающий вал торосов.

Начальник «СП-3» Алексей Федорович Трешников писал: «Странно, при ветре торосит, в штиль тоже торосит, при прохождении циклона — торосит, при антициклоне — торосит».

Не было, пожалуй, ни одной дрейфующей станции, которая избежала бы разломов или подвижек льда, торшений.

Площадь льдины «СП-4» за два года уменьшилась в 16 раз. Льдину «СП-5» в течение года ломало 25 раз. Станцию «СП-9» из-за многочисленных разломов пришлось немедленно эвакуировать.

В последнее время стараются создавать станции на дрейфующих ледяных островах — огромных обломках шельфовых ледников Канадского архипелага, площадь которых достигает десятков и даже сотен квадратных километров, а толщина — 30—50 метров. Но и эти громады не могут устоять под неудержимым напором льдов. Ледяной остров «СП-19» разломало на отдельные «кубики» от 30—40 до 150—200 метров в поперечнике.

Может быть, некоторое представление о жизни на дрейфующих льдах даст читателю выдержка из дневника начальника станции «СП-14» Юрия Борисовича Константинова:



«31 января с утра, как и всегда в последнее время, немного поторашивало. Толчки были слабые, едва заметные. Погода стояла пасмурная — сплошная облачность, снег. К обеду толчки усилились, торошение приближалось. Прошла трещина под домиками аэрологов. Вдоль трещины полз вал торосов, он быстро увеличивался. Скрежет и вой заглушали голоса. Гряда торосов подступала к домику с радиотеодолитом. В считанные секунды его сорвало с места, развернуло; антенна описала в воздухе дугу, и четырехтонное сооружение оказалось на боку. Среди перевертывающихся глыб льда мелькали газовые баллоны, мешки с углем, какие-то ящики. Они появлялись на гребне торосов и исчезали навсегда. Торосы приблизились вплотную к кают-компани, лед под ней лопнул, домики накренились. Трещина прошла под продовольственной палаткой, между кают-компанией и дизельной. Западная часть льдины тоже пострадала. Трещины отделили помещение лаборатории, разрушили гидрологическую палатку, оторвали запасы продуктов, перевезенные на эту часть льдины накануне. Начали перетаскивать остатки продовольствия, палатки, газ на самый большой обломок, длиной 150 и шириной 80 метров.

Подвижки продолжались. Льдину обламывало по краям, целая серия узких трещин прошла по основному куску. Работы по спасению имущества пришлось прекратить из-за полной их бесполезности. Было совершенно неясно, куда перевозить, какой кусок продержится, а какой лопнет...

3 февраля над станцией появился Ил-14. Корнилов по микрофону передал, что они попытаются подыскать запасное поле, пригодное для перебазирования станции. Но поиски не увенчались успехом. В радиусе 20 километров не было ни одного поля. Льдина находилась в зоне разломов. В середине зоны резко выделялась широкая, восьмикилометровая полоса изломанного, перетертого льда. В центре полосы находился обломок с домиками станции.

Вопрос о перебазировании отпал. Оставалось одно — эвакуация.

6 февраля вечером прилетел вертолет. Командир машины удивленно спрашивал: «Как же вы здесь жили? Тут даже вертолету негде садиться».

Что можно ответить на этот вопрос?  
Обычная работа полярника, — работа, которая дала нам возможность познать Арктику!

### Снова санный след в торосах

Еще в 1948 году известный советский полярник и океанолог Николай Николаевич Зубов писал: «Безвозвратно минули дни, когда отважные люди на санях, запряженных собаками... устремлялись в неведомые им северные дали, умирали от цинги и переносили невероятные лишения, не достигнув желанной цели».

Безвозвратно?

Конечно, цинга ушла в прошлое, да и неведомых далее тоже; согласитесь, теперь нет на Земле. Но остался полюс. Остались мужество, отвага и желание проверить себя в борьбе.

В 1964 году с Земли Элсмira (Канадский архипелаг) стартует к полюсу на собачьих упряжках норвежская экспедиция Бьерна Стайба. Спортивный термин «стартует» здесь как нельзя более уместен. Начальник экспедиции говорит: «Мы ставили перед собой прежде всего спортивные цели. Это здорово — показать себя способным преодолевать трудности в таких условиях, когда полагаешься только сам на себя. Каждый, отправляясь в наше путешествие, должен иметь мужество, ибо экспедиция может закончиться катастрофой».

Предполагалось, что норвежцы пройдут через американскую дрейфующую станцию «Арлис-2», достигнут полюса, а затем в зависимости от обстоятельств повернут либо к Шпицбергену, либо к Земле Франца Иосифа, либо к Северной Земле.

Пожалуй, уже в этих «либо» можно было ощутить некоторую непродуманность плана, неподготовленность экспедиции.

Норвежцы молодые: Бьерну Стайбу 25 лет, самому младшему из них 19 лет, самому старшему 31 год.

Руал Амундсен говорил, что подбор людей в экспедицию — единственное дело, на которое не следует жалеть времени; он не брал в свои экспедиции людей моложе тридцати лет. И в этом, безусловно, есть опре-



деленный смысл: с годами приходит опыт, повышается выносливость, умение терпеть, когда невыносимо трудно. А главное, с годами уходит горячность, непримиримость к чужим недостаткам. В экспедициях очень важны два этих качества — умение терпеть и умение быть терпимым.

Норвежцы молоды, и этот «недостаток», возможно, и обусловил их поражение. Во всяком случае недостаток опыта, безусловно, сказался: перед началом экспедиции они только с самолета познакомились с дрейфующим льдом.

Неурядицы начались еще до старта — заболел корью радист Флеттум. Только он немного говорил по-русски и должен был обеспечивать радиосвязь в советском секторе Арктики. Из-за его болезни вышли с задержкой — 19 марта. Их встретили нагромождения торосов, пятидесятиградусный мороз с ветром...

Стайб очень гордился сделанными по заказу нартами — точнее, это была комбинация нарт и каное. Перед началом экспедиции их испытывали, сталкивая с двумя центнерами груза по заснеженному скальному склону. Нарты прекрасно выдерживали это испытание. Но при температуре минус 50 градусов они буквально рассыпались.

Пришлось возвращаться.

В это время скончался от сердечного приступа базовый радист экспедиции Торстен Робью — герой Сопротивления в годы войны, участник знаменитого плавания Тура Хейердала на «Кон-Тики». Врача в экспедиции не было. Помощь Робью безуспешно пытался оказать двадцатилетний брат Бьерна — Терье Стайб, который перед началом экспедиции получил минимальную медицинскую подготовку.

Вновь отправились в путь 29 марта. К полюсу шли шесть человек, еще четверо сопровождали их, помогая на первых порах. Новые нарты, наспех сколоченные из досок, были тяжелыми и громоздкими. В торосах груз приходилось перевозить в два приема. За семь дней, несмотря на предельное напряжение, удалось пройти только 65 километров.

13 апреля Стайб радировал: «Я и мои товарищи не в состоянии совершить весь переход... Мы завязли в глубоком рыхлом снегу, и, может быть, нам придется

провести лето на какой-нибудь станции и лишь затем продолжить путь».

Впрочем, планы Стайба постоянно менялись. 30 апреля он сообщал: «Экспедиция не только дойдет до американской станции, но и достигнет Северного полюса до начала весенней распутицы». А уже через неделю — 8 мая — норвежцы закончили поход на станции «Арлис-2», пройдя около 400 километров. Покорить полюс им не удалось.

Неудачная экспедиция Стайба еще раз подтвердила, что Арктика осталась прежней. И по-прежнему покорение полюса требует предельного напряжения сил.

Условно можно назвать санной и американо-канадскую экспедицию Ральфа Плейстеда. Условно потому, что сани буксировали «сноумобили» — снегоходы. У нас их часто называют мотонартами.

В 1967 году первая попытка Плейстеда тоже была неудачной. По припайному льду пролива Нансена снегоходы шли превосходно — 50 миль в сутки. Но в торосистых дрейфующих льдах за 38 дней удалось пройти всего 265 миль — половину пути. Здесь путешествие пришлось прекратить.

Плейстед сделал необходимые выводы и, взяв более мощные машины (по 16 лошадиных сил), в 1968 году повторил попытку. На этот раз они стартовали с маленького островка Уорд-Хант.

«Езда в первый день оказалась такой тяжелой, — писал Плейстед, — что нам удалось выдержать всего лишь четыре с половиной часа. Многочисленные гряды торосов достигали 40 футов высоты при ширине до 125 футов. Это самое худшее, что поджидает человека вблизи берега. Мы были вынуждены продираться через эти торосы, фактически прорубая дорогу во льду топорами и длинными пешнями. Затем нам нужно было засыпать ямы, чтобы выровнять поверхность льда для дальнейшего продвижения».

Через три дня им уже пришлось просить, чтобы самолет сбросил горючее. На восьмой день, когда они были всего в 40 милях от базового лагеря, началась сильнейшая пурга — скорость ветра превышала 25 метров в секунду. Пурга не позволяла им двигаться в течение недели.

Пройдя пояс прибрежных торосов, экспедиция смогла увеличить скорость. Теперь гряды торосов пу-



тешественники старались по возможности объезжать, главным препятствием стали разводья.

«Мы были вынуждены пересекать по тонкому льду множество только что замерзших разводьев — от восьми до десяти раз в день, — писал Плейстед. — Часто в то время, когда мы проносились через разводья, лед ломался. Только инерция «сноумобиля» позволяла продолжать движение. Если бы двигатели заглохли, мы бы провалились».

«Сноумобили» показали себя надежными машинами, если не считать, что в очень холодные дни постоянно лопались приводные ремни.

Сорок три дня понадобилось экспедиции, чтобы пройти 474 мили от острова Уорд-Хант до полюса. Судя по спидометрам, они прошли 830 миль.

Экспедиция Плейстеда носила отчасти рекламный характер. Испытывались, скорее, возможности машин, а не возможности людей. Каких-либо научных наблюдений экспедиция вовсе не проводила.

Совсем другую задачу поставил английский полярный исследователь Уолли Херберт. «Я был твердо убежден, — писал он, — что, пройдя пешком через вершину планеты, мы узнаем больше об окружающей природе, чем если бы мы летели, плыли под водой или разместились в теплых лабораториях на льду».

Несомненно, тесный контакт с природой дает естественным образом свои преимущества. Трое из четверых участников экспедиции Херберта имели большой полярный опыт и профессиональные знания, которые позволили провести уникальные наблюдения, недоступные в других условиях.

«Я не люблю, когда нашу экспедицию причисляют просто к приключениям, — писал Уолли Херберт. — Мои спутники проделали титаническую научную работу. Специалисты были поражены, когда ознакомились с ее объемом. Мы ведь ни на день не прерывали наблюдений, как бы трудно ни приходилось. К тому же мы фиксировали каждый свой шаг, каждую минуту бодрствования и сна. Приключение? Да! Но приключение ради науки...»

На четырех упряжках, в каждую из которых было запряжено по десять собак, они вышли в путь 21 февраля 1968 года с мыса Барроу на Аляске. Как обычно, первые десятки километров были самыми трудными.

В море Бофорта их встретили взломанные льды. Подвижки льда, торошения не раз ставили экспедицию в критическое положение.

«Тускло освещенный северным сиянием надвигающийся ледяной вал напоминал обвалившуюся алебастровую стену, — рассказывает Уолли Херберт. — У ее основания бурлило черное море. Когда громадные глыбы соскальзывали вниз и тяжело ударялись о ледяное поле, мы ощущали глухие толчки. Шум становился все громче, а силуэт ледяного вала все выше... Мы чувствовали теперь запах моря. В отчаянной спешке мы побросали груз на нарты и привязали его. В одно мгновение собаки были запряжены, и под громкие крики и проклятия вереница нарт двинулась к усеянному торосами, исковерканному ледяному полю, простиравшемуся к югу от нас... Позади я ощущал близость ледового вала, слышал, как он с хрустом перемалывал маленькую полосу гладкого льда, где только что стоял наш лагерь... Шесть часов подряд мы вели отчаянную борьбу за жизнь: осыпая собак ругательствами, мы подталкивали нарты при встрече с невидимыми препятствиями (полярная ночь) и в бесплодной попытке стремились удалиться на такое расстояние, чтобы только не слышать страшного грохота».

Экспедицию Уолли Херберта поддерживали самолеты. Они вели ледовую разведку, помогая прокладывать путь в нагромождениях торосов, регулярно сбрасывали продовольствие для людей и собак.

В июне началась весенняя распутица. «Мы пытались помогать собакам, которые проваливались в мокрый снег и лужи талой воды, и в конце концов нам приходилось вытаскивать их оттуда одну за другой, — писал Херберт. — Мы сдвоили упряжки, и сами вчетвером тащили сани за постромки, спотыкаясь и надсаживая глотки до хрипоты. К этому времени поверхность плавающих льдин превратилась в настоящий мерцающий лабиринт озерков талой воды и разводий. Местами трещины попадались через каждые 15 ярдов. Со дня на день озерки становились глубже, и собаки все менее охотно прокладывали себе путь через них».

4 июля, пройдя от мыса Барроу 1130 километров, экспедиция разбила летний лагерь, достигнув точки с координатами  $81^{\circ}33'$  северной широты и  $165^{\circ}29'$  западной долготы. Здесь они жили два месяца, проводя



разнообразные научные наблюдения по заранее составленным программам.

С начала зимы — 4 сентября — они возобновили движение к полюсу. Но уже через четыре дня Аллан Джилл при падении серьезно повредил спину.

— Сильное растяжение связок, смещение диска в позвоночнике, — поставил диагноз врач.

Казалось, больного нужно немедленно эвакуировать, на этом настаивал и лондонский комитет экспедиции. Но против этого возражал сам Джилл. Он мечтал о полюсе и не хотел расставаться с товарищами.

«Джилл готов скорее рискнуть своим здоровьем, чем согласиться на эвакуацию, вероятно совершенно ненужную. Он готов заниматься зимой той частью нашей научной программы, которую можно выполнить сидя... Он, несомненно, будет здесь более счастлив, чем в любом другом месте, и принесет экспедиции значительную пользу, поддерживая своим примером ее моральный дух и помогая в выполнении научной программы».

Херберт взял на себя немалую ответственность, решительно воспротивившись эвакуации Джилла. Двигаться больной не мог, и Херберт решил разбить теперь уже зимний лагерь. Самолеты сбросили сюда около 28 тонн различных грузов, в том числе сборный домик с керосиновой печкой, большое количество горючего, продовольствия и корма для собак.

В зимнем лагере вновь проводились метеорологические и гляциологические наблюдения, гравитационные и магнитные измерения и другие работы. В частности, проводились испытания различных видов одежды, во время которых регистрировались показания многочисленных датчиков, укрепленных на теле.

В общей сложности в летнем и зимнем лагерях они провели семь с половиной месяцев. Лыжня за это время приблизилась к полюсу на 420 километров. Джилл вполне поправился, и 24 февраля 1969 года они вновь уложили нарты и запрягли собак. 5 апреля они достигли полюса, а 10 июля — берегов Шпицбергена.

Экспедиция Уолли Херберта впервые пересекла Северный Ледовитый океан, причем по длинной его оси — более трех тысяч километров...

Уже после путешествия Наоми Уэмуры вершину планеты покорила советская научно-спортивная экс-

педиция, организованная газетой «Комсомольская правда». Она впервые достигла Северного полюса от берегов нашей Родины, от берегов Евразийского материка, впервые — без мотонарт, без собачьих упряжек.

На лыжах, с рюкзаками за спиной!

Когда подготовка экспедиции только начиналась, специалисты единодушно считали, что двигаться день за днем с рюкзаками по 60 килограммов совершенно невозможно. Это противоречило всем специально разработанным нормам. Но именно с таким весом проходили тренировки. Правда, во время похода к полюсу вес рюкзаков был несколько меньше — помогла авиация, которая четыре раза сбрасывала продукты. Впрочем, и три пуда, согласитесь, немало.

Экспедиция «Комсомольской правды», которую возглавлял Дмитрий Шпаро, готовилась к покорению полюса семь лет. Спортивные тренировки включали в себя занятия со штангой, изнуряющие кроссовые пробеги, специальные лыжные тренировки с рюкзаками. Можно сказать уверенно, что каждый из участников экспедиции пробежал за время подготовки не менее восьми-десяти тысяч километров.

В 1972 году Дмитрий Шпаро и его товарищи пересекли на лыжах пролив Лонга, отделяющий остров Врангеля от материка, а в 1976 году прошли от острова Врангеля до дрейфующей станции «СП-23». Все это позволило накопить необходимый опыт передвижения по дрейфующим льдам.

В полюсной экспедиции участвовало семь человек: Дмитрий Шпаро — начальник, Юрий Хмелевский — научный руководитель, штурман, Владимир Леде-нев — завхоз, Владимир Рахманов — штурман, Вадим Давыдов — врач, и два радиста — Анатолий Мельников и Василий Шишкарев.

Наверное, как и Уолли Херберт, Дмитрий Шпаро, если бы его спросили о задачах экспедиции, мог бы ответить:

— Приключение? Да! Но приключение ради науки!

Главным экспериментом экспедиции был переход — изучение влияния на человеческий организм экстремальных климатических условий и экстремальных физических нагрузок.



Конечно, в лабораторных условиях можно смоделировать любой климат. Конечно, можно предложить испытуемым любые физические нагрузки. Но все-таки лабораторный эксперимент никогда не даст ответа на многие вопросы, которые волнуют медиков и психологов.

Реальную опасность, реальный риск, которые самым существенным образом влияют на самочувствие и поведение человека, смоделировать нельзя.

Вспомните слова Бомбара: «...вас убил не голод, вас убила не жажда! ...вы умерли от страха».

Эта проблема — специалисты называют ее «проблемой выживания» — в наше время стала как нельзя более актуальной.

В 1976 году в издательстве «Наука» (серия «Проблемы космической биологии») была опубликована книга В. Г. Воловича «Жизнеобеспечение экипажей летательных аппаратов после вынужденного приземления или приводнения». В приложенный список литературы Волович включил около 1200 (!) книг и статей. Уже одно это свидетельствует об огромном внимании к проблеме выживания.

«Опыт подсказывает, — пишет Волович, — что люди способны переносить самые суровые природные условия в течение длительного времени. Однако человек, непривычный к этим условиям, попадающий в них впервые, случайно, в результате сложившихся обстоятельств (авария самолета, гибель корабля и т. п.), оказывается в значительно меньшей степени приспособленным к жизни в незнакомой среде... Поэтому чем жестче условия внешней среды, тем короче оказываются сроки автономного существования, тем большего напряжения требует борьба с природой, тем строже должны выполняться правила поведения, тем дороже цена, которой оплачивается каждая ошибка».

Можно сказать, что все пройденные маршруты (и, в первую очередь, полюсный переход) были своеобразными экспериментами по проблеме выживания. Экспериментами, которые проводились в экстремально сложных условиях, в условиях реального риска...

Вот только один из эпизодов, о котором рассказывает Дмитрий Шпаро:

«Шишкарев... был впереди. Я шел за ним, и то и дело мы переговаривались, выбирая дорогу... Передо

мной было разводье, забитое смерзшейся кашею, и я размышлял, как сделать очередной шаг. Василий Шишкарев впереди, Леденев слева, рядом. Неожиданно на окружающей нас мрачной картине я почувствовал какой-то новый, почти неуловимый мазок. Тревожно сосредотачиваясь, я понял: нет Василия, и тут увидел его голову над серой гущей воды. Больших обломков рядом с ним не было — только взвесь из снега и льда.

— Василий в воде! — крикнул я Леденеву, скинул рюкзак и бросил на него перчатки.

Василий плыл саженками. Что за саженки! Вынуть руку из этого месива и погрузить ее снова было очень трудно. «Вот где нужна сила рук», — подумал я на бегу.

Василий подплыл к краю льдины. Его пальцы распухли, но он как-то ухватился за ледяной скол. Вот он подтягивается и... срывается. Снова скрюченные пальцы тянутся вверх, с рукавов анорака течет вода, ногти от напряжения белеют. Он снова срывается.

Я упал на живот и схватил Василия за руку. Подскоки Леденев, и мы вместе вытащили его...

— Лыжи утонули, — выдавил из себя Василий...

Кругом плыл лед. Шишкарев стоял насквозь мокрый, мороз был тридцать.

— Надо пройти. Сможешь? — спросил я Василия, костюм которого превратился в белый жестяной панцирь.

— Мне не холодно, — последовал ответ...

Прошло не более трех минут, и снова путь преградила чуть смерзшаяся каша — разводье шириной 10 метров. Быстро наметили путь. С полуметрового обрыва надо было спуститься на небольшой кусок льда. Под Леденевым эта ровная площадка «поехала». Следующим шел Хмелевский. Мельников крикнул:

— Юра, осторожно, лед шевелится!

Я стоял впереди. Наблюдая за переправой, я думал, что теперь нас сковывает излишняя осторожность, которая может стоить жизни насквозь мокрому Шишкареву. Перестраховка нам не нужна. Мы продвигались так хорошо, и надо идти по-прежнему: быстро, смело.

— Давай, Юра, тут крепко, — не удержался я.



На Юре ушанка, и, наверное, он не слышал ни Мельникова, ни меня. Он наступил на льдину, она перевернулась, он ухнул в воду.

Хмелевский не нес лыж и лыжных палок, и, возможно, поэтому он успел схватиться рукой за край льдины. Мельников навалился всей тяжестью на руку Хмелевского, прижав ее ко льду... С помощью Рахманова Юра освободился от лямок рюкзака. На льдину вытащили рюкзак, потом Юру...»

Всё, о чем рассказано выше, случилось в самый первый день, в самые первые часы полюсного маршрута — вблизи острова Генриетты.

Надо сказать, что этот маленький островок в архипелаге Де-Лонга был выбран местом старта отнюдь не случайно. Остров Рудольфа (самый северный в архипелаге Земли Франца-Иосифа) и мыс Арктический на Северной Земле лежат почти на 500 километров ближе к полюсу, чем остров Генриетты. Но к северу от Земли Франца-Иосифа, от Северной Земли иногда образуется незамерзающая заприпайная полынья, ширина которой может достигать десятков километров. Черная, парящая на морозе вода, снежура, мелкобитый лед... Трудно, опасно идти на лыжах, и трудно, опасно плыть на резиновой лодке... Полынья у острова Генриетты значительно уже, однако и здесь, как видел читатель, участникам экспедиции пришлось нелегко.

Казалось, что остров Генриетты как место старта имеет и еще одно преимущество. По многолетним данным можно было ожидать, что дрейф в этом районе и на всем пути к полюсу будет попутным. Это позволило бы «выиграть» около двухсот километров. Однако год, к сожалению, выдался аномальным. День за днем дрейф льдов оставался встречным, он поглощал километры, с трудом завоеванные лыжниками.

— Вверх по эскалатору, который движется вниз, — пошутил кто-то из участников экспедиции.

Нелегким был путь к вершине планеты...

Для современных санных экспедиций характерно сочетание «старинных» способов передвижения и, вместе с тем, последних достижений науки и техники — новейшего снаряжения, оборудования. Современные экспедиции немислимы без радиосвязи, а

Уэмура, как увидит читатель, даже определял свои координаты с помощью... космического спутника!

Радиоснаряжение и система связи экспедиции «Комсомольской правды» были разработаны группой участников экспедиции под руководством талантливого радиоинженера, неоднократного чемпиона Советского Союза по радиоспорту Леонида Михайловича Лабутина. Экспериментальная радиостанция «Ледовая-1» весила всего 2,2 килограмма и на всем пути к полюсу позволяла поддерживать устойчивую связь с базами экспедиции, которые располагались на острове Котельном и на дрейфующей станции «СП-24». Мало того, прямо с полюса было проведено 1024 радиоразговора, а всего за время перехода радисты экспедиции установили более 12 тысяч радиосвязей с коротковолновиками 150 стран.

...31 мая 1979 года отважная семерка советских лыжников водрузила флаг нашей Родины на вершине планеты! Весь маршрут — около полутора тысяч километров — был пройден за 76 дней. Средняя скорость лыжников — 19 километров в сутки — оказалась выше скорости многих санных экспедиций!..

Удивительной, колдовской притягательной силой обладает в общем-то ничем не приметная точка пересечения меридианов. То и дело мелькают в газетах новые сообщения ТАСС.

«Комсомольская правда», 3 марта 1981 года. «Четверо канадцев отправились в поход к Северному полюсу. Цель — первыми достичь полюса без собачьих упряжек и других видов транспорта и без пополнений продовольствия, горючего и т. д., сбрасываемых с самолета. Они планируют в течение 70 дней пройти пешком расстояние в 750 километров. Продукты питания, горючее и все прочее снаряжение они везут на санях».

«Известия», 10 марта 1981 года: «Неудачей закончилась очередная попытка добраться пешком до Северного полюса. Арктика встретила отважных исследователей ураганными ветрами и сильными морозами. Канадцы за два дня прошли всего пять километров. На третий день серьезно заболел один из членов экспедиции. Это заставило их отказаться от заветной цели».

Победы, поражения... Но вновь и вновь стартуют экспедиции.



10 апреля 1982 года точки Северного полюса достигли на мотонартах англичане — сэр Рэналф Файнес и Чарльз Бертон.

Год оказался аномально теплым, температура поднималась до минус шести градусов. «Повсюду образовались узкие полоски воды, которые покрыты тонким слоем льда и запорошены снегом, — сообщал в марте сэр Рэналф. — Не заметив, я въехал на один из таких участков. Мои мотонарты затонули, но мне удалось выбраться на лед».

Позднее, уже достигнув вершины планеты, начальник экспедиции радовался:

«Что я ощущал, когда мы дошли до Северного полюса? Чувство облегчения? Да. Радостное возбуждение? Нет. Чувства неуверенности и тревоги, с которыми я живу, не уменьшились, и, я боюсь, не исчезнут до тех пор, пока мы окончательно не выберемся из этого богом забытого места... Я считаю Северный Ледовитый океан самым пугающим местом из всех, где мне приходилось путешествовать».

Сэру Рэналфу можно верить. Английская экспедиция за три года обогнула по Гринвичскому меридиану весь Земной шар! 83 тысячи километров!

Может быть, у читателя возникнет вопрос — зачем это нужно?

Зачем это нужно? Наверное, этот вопрос задают всегда. Задают тем, кто идет к полюсу, кто поднимается на горную вершину, кто на яхте или на лодке пересекает океан.

Фрэнсис Чичестер, первый в мире мореплаватель, совершивший путешествие вокруг света в одиночку, писал: «После... морского путешествия, подобного этому, один из первых вопросов, который мне зададут, будет такой: зачем я отправился в путешествие? В последние годы я давал не менее двадцати разных ответов на него...»

Английский альпинист Меллори, который первым бросил вызов Эвересту, на аналогичный вопрос ответил просто: «Потому что он — Эверест — существует!»

Аллаи Джилл, уже известный читателю, отшучивался: «Я лично иду, чтобы избавиться от глупых людей, которые спрашивают: «Зачем ты идешь?»»

Но вот что интересно: когда Чичестер завершил

свое кругосветное плавание, его встречали тысячи людей. Английская королева возвела Чичестера в рыцарское звание, коснувшись его плеча кончиком золотого меча, принадлежавшего когда-то адмиралу Дрейку. Имя его английский народ поставил рядом с именами прославленных мореплавателей — Джеймса Кука, адмирала Нельсона. А скромная яхта «Джипси Мот IV», на которой Чичестер обошел вокруг света, стала национальной реликвией.

Зачем ты идешь?

Англичанин Уолли Херберт ответил: «Я верю, что одной из черт развития цивилизации является дух приключений — потребность человека ответить на вызов. Презирать или принижать это качество — значит игнорировать врожденное чувство любознательности, которое заряжает человека энергией».

«Я хочу бросить вызов пределам человеческой выносливости», — словно вторит Херберту японец Наоми Уэмура...

А. Шумилов



Часть  
первая

К Северному  
полюсу

Глава I

Нападение  
белого  
медведя  
62

Глава II

Зона торосов  
78

Глава III

Солнце Арктики  
91

Глава IV

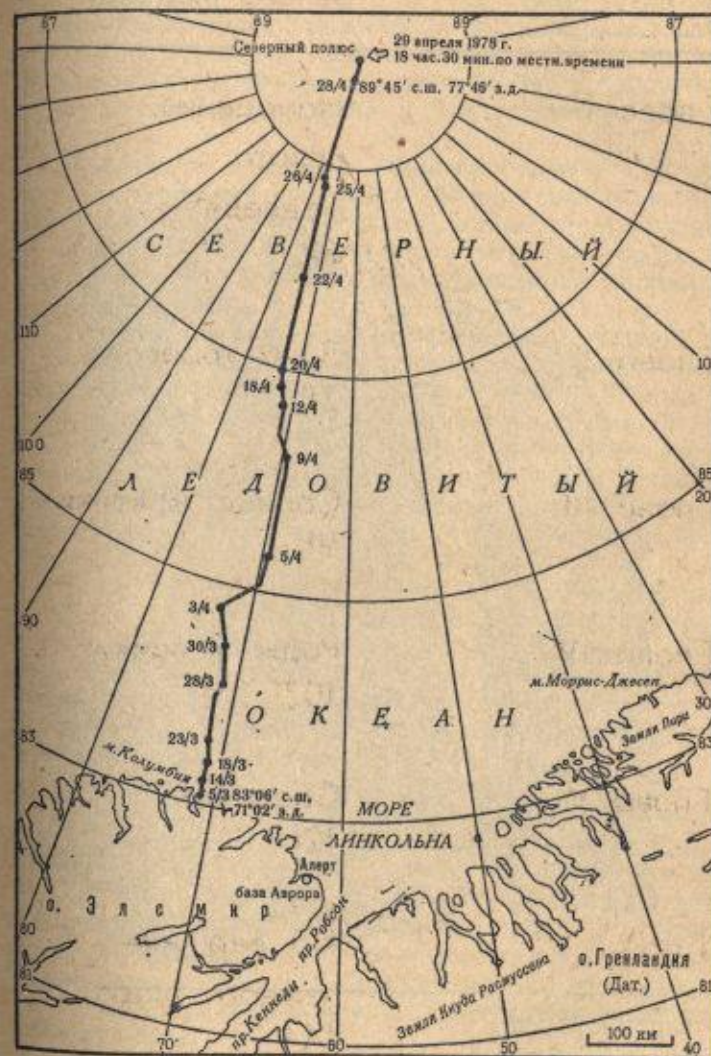
Роды у лайки  
107

Глава V

Спасение  
121

Глава VI

На вершине  
земного шара  
144



Маршрут путешествия  
Наоми Уэмуры  
к Северному полюсу

Уэмура пользовался временем  
по меридиану Резольюта





5 марта 1978 года

В три часа пополудни самолет, доставивший меня к месту старта, улетел на восток.

Один, с семнадцатью собаками, я оказался в исходном пункте своего путешествия — на прибрежном

льду у мыса Колумбия. Мои координаты —  $83^{\circ}06'$  северной широты и  $71^{\circ}02'$  западной долготы.

Холодно. Ужасно холодно! На арктическом термометре 51 градус ниже нуля. Волчий мех по краям капюшона моей парки\* от дыхания сразу смерзся. Солнце еще не появилось после долгой полярной ночи, но, наверное, находится где-то совсем близко к горизонту, и вся местность погружена в предрассветную полутьму.

Наконец-то я вернусь. Вернулся один в этот ледяной и холодный, суровый и все же удивительно дорогой мне мир. Начинается мой поединок с природой. Я ощущаю прилив решимости и какой-то гордости. Без особой цели обхожу нарты и сложенные около них вещи...

Со всех сторон ко мне несется пугающе резкий, до боли пронзительный звук. Это трещит под ногами снег, твердый от страшного холода, как камень. Метрах в тридцати от меня этот звук постепенно стихает и теряется среди снега и льда. Хотя я и знаю его происхождение, все же он заставляет меня затануть дыхание. Непривычный и загадочный, похожий на завывание дикого зверя, он вызывает какое-то неизъяснимое беспокойство.

Точно так же было и в прошлое мое путешествие по Заполярью. Вначале меня постоянно преследовало непонятное и сильное чувство тревоги. И сейчас, несмотря на приподнятое настроение и твердое намерение держать себя в руках, я чувствую, как смутное волнение вновь овладевает мною. Стараюсь подавить его и объяснить себе причину этого явления...

Однако необходимо разведать путь.

Поверхность льда метрах в ста от мыса Колумбия неожиданно изменяется. Вдоль береговой линии широким поясом тянется беспорядочное нагромождение торосов. Оно образовалось здесь на границе между припайным и дрейфующим льдом. Безусловно, этот пояс торосов — главное препятствие для путешественника, решившего достигнуть Северного полюса на собаках. Этот огромный барьер уже в самом начале преграждает ему путь.

\* Парка — верхняя зимняя одежда жителей Севера (прим. пер.).



Чтобы осмотреть местность, я забрался на глыбу десятиметровой высоты. То, что я увидел на севере, потрясло меня. Сколько раз мне приходилось разглядывать эти места с самолета! Мне казалось, что я хорошо представлял себе все, с чем предстояло здесь встретиться. Но я ошибался. Подобного трудно было ожидать. Я стоял пораженный и ошеломленно смотрел на этот ледяной хаос.

Всюду, насколько хватает глаз, сплошное месиво ледяных глыб. Большие и мелкие, самых различных форм и очертаний, они выглядят очень впечатляюще в сумеречной игре света и тени. Это нечто фантастическое. Я не знал, что делать, размышляя о том, как среди этого ледяного хаоса мне удастся провести собачью упряжку.

Оглядывая простирающуюся передо мной ледяную бесконечность метр за метром в надежде отыскать хоть какой-нибудь проход, через который можно было бы провести собак. Все тщетно. Забыв про холод, я простоял так несколько часов.

Прохода нет. Прихожу к выводу, что единственное возможное решение — это попытаться самому прорубать путь в торосах. Подавленный, я возвращаюсь к тому месту, куда меня доставил самолет.

Необходимо осмотреть снаряжение. Придется заночевать здесь. Другого выхода нет.

Поставил палатку и забрался в нее. Зажег портативную печку, вскипятил чай и стал грызть мороженое мясо карибу\*. Пока оно не казалось мне уж очень вкусным. Это организм еще не привык к жизни в Арктике. Есть не хотелось. Но есть надо. Для путешествия, которое начнется завтра, потребуется много сил. И я ел, машинально набивая желудок оттаивающим во рту мясом.

Потом влез в спальный мешок. Он у меня двойной. А палатка даже четырехслойная. И все же мороз подступает ко всему телу. Холодно. Шумит печка, иногда слышны завывания несущегося по ледяной пустыне ветра... От холода и возбуждения перед предстоящей дорогой я никак не могу уснуть.

Я уехал из Японии 30 января. Многие из тех, кто помогал в организации моей экспедиции, провожали

\* Карибу — североамериканский северный олень (прим. авт.).

меня до Ханэды\*. На Хоккайдо была зарегистрирована самая низкая для этой зимы температура — минус 20 градусов. Даже в Токио все покрылось снегом. Такое морозное утро как нельзя лучше подходило для моего отъезда на Север.

Наконец, я распрощался с провожающими и устроился в самолете, который вылетел в Ванкувер рейсом № 012 в 20 часов 40 минут. Расслабился и разом вдруг ощутил, насколько устал. В самолете полумрак. Я прикрыл веки и впервые за долгое время почувствовал, что вновь принадлежу самому себе.

Весь этот месяц я был занят по горло подготовкой к отъезду. Спал очень мало — не более пяти часов в сутки. Когда чувствовал, что от усталости начинаю плохо соображать, подставлял голову под воду. К вечеру буквально валился с ног, но крепился и все время уговаривал себя, что все идет хорошо, что я в состоянии самостоятельно разрешить все свои проблемы. А это было трудно.

Я задумал дойти до Северного полюса довольно давно — еще два года назад, когда возвратился из длительного путешествия по Заполярью. Тогда за полтора года на собачьей упряжке мною было пройдено 12 тысяч километров. Сразу же по возвращении я приступил к разработке планов новых арктических путешествий. Мне хотелось дойти одному до Северного полюса, а потом пройти по Гренландии от самой северной оконечности до самой южной.

Одному провести собачью упряжку к полюсу! Я знаю, многие назовут это безрассудством, но у меня уже был некоторый опыт, приобретенный в прошлом путешествии по Заполярью. Уже тогда я смог изучить все возможности подобного предприятия и обрести уверенность в себе. А еще меня притягивала идея пересечь вдоль покрытый льдом самый большой в мире остров, где местами еще никогда не ступала нога человека. Ведь кто-то это должен был сделать!

Я начал готовиться к путешествию. Каждый день оборачивался для меня сущим кошмаром. Я встречался с людьми, что-то им объяснял, доказывал, просил их помочь. С самого начала на меня неумолимо давил график бесконечных встреч и бесед по поводу самых различных вопросов.

\* Ханэда — один из аэропортов Токио (прим. пер.).



Со временем я заметил, что стал говорить вполне гладко и убедительно. Раньше для меня беседы с людьми и переписка с ними были настоящим испытанием. А тут незаметно для себя я овладел искусством писать и говорить так, что сам себе порой удивлялся.

...Сейчас все изменилось. Сейчас мне не нужны больше ни бойкие слова, ни красивые выражения. В единоборстве с суровой природой полагаться приходится лишь на собственные силы. Здесь нет людей, и никого ни в чем не придется убеждать.

Конечно, я не хочу сказать, что люди мне были нужны только для осуществления моей мечты, что я не искал в них дружеского участия и поддержки. Ведь столь грандиозный план можно было осуществить только совместными усилиями многих людей, имея с их стороны не только материальную и техническую помощь, но и — что очень важно — моральную.

По-видимому, я выглядел в их глазах столь уверенным в себе, что они мне верили. Только из-за одного этого я должен был осуществить свой план. Я не мог обмануть их надежд. Дойти до Северного полюса и благополучно вернуться назад — вот моя задача.

Но дело не только в этом. На мне лежала большая ответственность перед самим собой. Мне представлялось, что, не достигнув поставленной цели, я не состоюсь как человек.

Так я размышлял, лежа в тесной и холодной палатке, и вновь чувствовал себя воскресшим.

Да, страшно, но я не могу отступить перед этой подавляющей ледяной стихией. Решив завтра же во что бы то ни стало попытаться выбраться отсюда, я наконец засыпаю. Это первая ночь моего путешествия.

6 марта

Утром встал в семь часов, зажег печку и вскипятил чай. Съел оставшееся от ужина мясо и кусок икусы\*, намазанный джемом. Больше ничего есть не стал. Не мог. Выставил наружу деревянный ящик с радиоаппаратурой, печкой и котелком. Свернул и вынес два толстых спальника. Выбросил из палатки застилавшие все внутри шкуры карибу. Моя палатка, шириной 2 метра и длиной 2,2 метра, сконструирована по типу

\* Икуса — один из сортов датских сухарей (прим. авт.).

зонттика с четырьмя спицами. Это очень удобно. Что бы поставить или сложить ее, мне нужно меньше минут. Правда, в ней тесновато, зато тепло. Сделанная из четырех слоев ткани, она быстро согревается, когда горит печка.

По привычке тщательно завертываю в брезент уложенное на нарты снаряжение и крепко обвязываю его веревкой. Место сверху, устланное шкурами, превращается в удобное сиденье. Когда собаки идут хорошо и держатся верного направления, управлять ими с помощью хлыста, сидя здесь, легко. Но сейчас, прокладывая путь через торосы, на это надеяться не приходится.

Мои нарты — гренландский кайнак — построил эскимос Иккянгва, настоящий мастер своего дела. Вместе с деревянной они обошлись мне в две тысячи кроп (около восьмидесяти тысяч иен). Я сам их сконструировал — все до мельчайших деталей. Это массивные, прочные нарты метровой ширины при длине 4,5 метра. Несколько тяжелые — их вес около 100 килограммов, они, однако, как нельзя лучше подходят для езды по торосам. Чтобы полозья и задняя, выступающая вверх часть были прочнее, для их изготовления использовалась твердая древесина дуба. Лишь настил нарт был покрыт досками из американской сосны. Нижняя часть полозьев, соприкасающаяся со льдом, оклеена пластиком.

Уже перед самым отправлением не遠далеке, в зоне торосов, я вдруг обнаружил полосу открытой воды, которая стремительно увеличивалась в размерах. А ведь еще вчера ее не было! Совершенно черная, она была уже не меньше 15 метров шириной.

Оставив собак с нагруженными нартами, я отправился искать место, где бы можно было перейти эту полынью. Проблуждал среди ледяных глыб полдня, но безрезультатно. Наконец, пройдя 4 километра к западу, обнаружил, что полынья тянется в сторону открытого моря. Вероятно, мне пришлось бы направиться вдоль нее, но, к счастью, километрах в двух удалось найти еще сохранившийся твердый лед. С огромным трудом прорубая дорогу, преодолел я нагромождения торосов и только к вечеру перебрался на другую сторону. Решаю завтра по этому пути провести собачью упряжку и возвращаюсь к нартам.



Вот и сегодня я не смог хоть немного продвинуться вперед.

7 марта

41 градус ниже нуля, ветер южный. Отправляюсь в путь в восемь утра. О том, чтобы сесть на нарты, не приходится и думать. Такое впечатление, будто находишься в ледяных джунглях. Приходится идти впереди упряжки и ломом долбить лед, чтобы проложить дорогу. Этот лом, или, как его называет местное население, тоу, я достал у одного эскимоса в гренландском поселке Каннак. Без него такое путешествие, как мое, было бы просто невыносимым. Эскимос никогда не отправится на охоту без тоу. Он представляет собой железную палку длиной 3 метра, заостренную с обоих концов, а посередине обернутую суровьем, образующим рукоятку наподобие той, которая делается у самодельных ножей.

Во второй половине дня мороз усиливается. Думаю, что уже намного ниже 40 градусов. Поднимается пурга. Работу не прекращаю. От взмахов тяжелым орудием мне становится жарко, поэтому ни мороза, ни пурги я не замечаю. Чувствую, как вся одежда на спине постепенно промокает от пота. Но стоит остановиться, чтобы передохнуть, как она тотчас примерзает к спине и неописуемый холод охватывает меня с головы до ног. Стоять нельзя, и я продолжаю работать, не давая отдыха рукам. Через некоторое время втягиваюсь в свой тяжелый и монотонный труд и уподобляюсь механизму, специально приспособленному для раскалывания льда. В три часа пополудни ветер прекращается. Я вновь отправляюсь на разведку и трачу на это не менее двух часов. По возвращении застаю собак за дракой. У одной откушено ухо. Кровь ледяной коркой покрывает ей голову.

В одной упряжке мои собаки оказались, собственно говоря, случайно, поэтому они не ладили друг с другом с самого начала. Драки случались очень часто. На этот раз они передрались особенно жестоко из-за сучки, у которой, очевидно, началась течка.

Вечером я прикрепил антенну к стойке, на которой держится палатка, и по радию вызвал базу в Алерте. Двадцатиминутный сеанс радиопередачи прошел ус-

пешно, и я несколько приободрился. «По крайней мере хоть связь налажена», — думал я.

Здесь, пожалуй, уместно сказать несколько слов о той системе связи, которой я пользовался. У меня было три радиопередатчика, на которых я работал позывным «Аврора». Один из них мне был нужен для связи с моей базой Аврора, расположенной примерно в 90 километрах к западу от меня, совсем недалеко от самой северной канадской базы Алерт, координаты которой  $82^{\circ}30'$  северной широты и  $62^{\circ}30'$  западной долготы. Этот канал связи я использовал в тех случаях, когда мне надо было пополнить запасы продовольствия или доставить что-либо из оборудования.

На базе Аврора в крошечном домике, построенном некогда Министерством горной промышленности Канады для своих нужд, обосновались на время моего путешествия два моих коллеги, оба японцы. Вот они-то и поддерживали со мной непосредственную связь, и на них лежала ответственность за обеспечение моей экспедиции всем необходимым. Один из них — Тадо Юко — яхтсмен, страстно увлеченный этим видом спорта, другой — Судзуки Кикудзи — был еще студентом. Оба они являлись членами исполнительного комитета Общества содействия, организованного при поддержке моих друзей специально для осуществления задуманной мной экспедиции. Эти ребята не только держали связь со мной. В их обязанности входило систематически держать в курсе событий аэродром Кэмбрэк, который находился примерно в тысяче километров от базы Аврора в населенном пункте Ризольют.

Если от меня поступала просьба прислать самолет, то, прежде чем направиться ко мне, он должен был приземлиться в Алерте, где получал все, о чем я просил.

Другой мой радиопередатчик представляет собой специальный прибор для приема и передачи информации; его разработали специально для меня в Национальном управлении по авиации и исследованию космического пространства США (НАСА). Принцип его действия заключался в следующем. Посылаемые им радиоволны принимаются американским метеоспутником «Нимбус-6», который делает один оборот вокруг Земли за 1 час 55 минут. Как только я включаю установку, на спутник поступают данные о моем



местоположении, температуре воздуха, силе ветра и другие сведения о погоде. Затем все это со спутника передается в один из научно-исследовательских центров Вашингтона. Далее, через Смитсоновский научно-исследовательский институт мои координаты — с отставанием на одни сутки — поступают на базу Аврора. О существовании подобного устройства я знал еще задолго до того, как начал снаряжать экспедицию, но появилось оно у меня лишь недавно благодаря неугомонным стараниям организатора Общества содействия Есиды Хироси и помощи профессора Смитсоновского института Хаутинза.

Третий радиопередатчик представляет собой портативный прибор, специально приспособленный для постоянного ношения при себе. Это маленький радиомаяк. Достаточно было нажать кнопку, и он начинал посылать в эфир троекратный сигнал «Мэй дэй», известный по международным правилам авиационной радиосвязи как сигнал бедствия. Любой находящийся в Арктике самолет мог услышать и принять его.

Взяв с собой так много радиоаппаратуры, я надеялся с ее помощью обеспечить максимум безопасности своей экспедиции. Однако все это оборудование было эффективным лишь при нормальных условиях прохождения радиоволн. В период же, например, магнитных бурь, несмотря на мою «вооруженность» радиоаппаратурой, я был совершенно отрезан от всего мира. Нередко случалось и так, что во время сеансов радиосвязи на Солнце появлялись какие-нибудь пятна или случалось еще что-нибудь. И связь безнадежно нарушалась. Приходилось ждать следующего радиосеанса.

И кроме того, как ни совершенны системы радиосвязи, возможности любой из них не безграничны. Чем, например, она сможет помочь мне, если со мной случится что-либо непредвиденное — ну, скажем, нападёт медведь или я упаду в полынью? Даже после моего экстренного сообщения об опасности спасательный самолет прилетит самое меньшее через 12 часов и, конечно, опоздает. Моя вечная зависимость от состояния связи прямо сидела у меня в печенках. То, что я мог надеяться на помощь лишь извне, и то не наверняка, еще более усугубляло рискованность моего путешествия.

...В три часа дня я уже был в полном изнеможении

и решил устроить стоянку. Неудача угнетала меня. Я старался не смотреть в ту сторону, откуда, полный надежд, начал свой путь. Это было совсем рядом — не далее чем в двух километрах по прямой.

Поставил палатку, но тратить время на отдых не мог и вскоре вновь отправился на разведку. Возбравшись на высокую ледяную глыбу, я не увидел ничего нового. Опять долго смотрел на льды и чувствовал, как на плечи мне наваливается усталость, прижимает к земле, валит с ног.

8 марта

Пурга. Температура минус 31 градус. Ветер западный, 15 метров в секунду. Из-за сильного ветра продвигаться вперед нельзя, и я задерживаюсь на месте на целый день. Со времени моего отправления парты были в деле фактически не более одного дня. Весь тот путь, который был на них проделан, можно пройти часа за два. Берег все еще был у меня под носом.

Я много читал и слышал от очевидцев о льдах Северного Ледовитого океана. Кроме того, и сам проводил разведку на самолете в этих местах в январе прошлого года и поэтому был уверен, что обстановка, с которой я здесь встречаюсь, мне в общих чертах известна. Однако уверенность моя тут же исчезла, как только я столкнулся лицом к лицу с этой ледяной стихией. Оказывается, я не до конца представлял себе всей меры трудностей, с которыми придется столкнуться. Ни такого снега, ни таких льдов я не видел во время своего прошлого путешествия.

Среди ледяных глыб, надвинувшихся на берег, возвышались громадины весом в две-три тонны, своим видом напоминавшие моренные валуны. У берега льдины налетали друг на друга, дробились, вздыбливались и тут же смерзались, образуя горы.

Повсюду торчали взъерошенные пики столкнувшихся и вставших на дыбы льдин. И сейчас льды не прекращали своего движения ни на минуту. Они продолжали жить своей жизнью, постоянно перемещаясь и меняя свое положение. Вечером в своей палатке я вслушивался в дыхание этой жизни: льды непрерывно трещали.

А наутро я увидел результаты их неугомонной деятельности: весь проход, проделанный мной накануне и



доставшийся мне такой дорогой ценой, исчез — он был сплошь завален глыбами льда. Труды мои пропали даром. Провести здесь упряжку опять стало невозможным.

Однако, взирая на результаты ночной деятельности ледяной стихии, я невольно был захвачен невероятной красотой увиденного. Поминутно меняя свой облик, предо мной предстала необычная картина фантастических нагромождений неправдоподобно голубых льдин. Я любовался этой красотой и не переставал досадовать. Вновь досадовал и не мог отвести от нее взора.

9 марта

Погода ясная. Температура воздуха минус 39 градусов. Ветер северо-восточный. Скорость его — один метр в секунду.

...Не верится, что я жив.

Час назад я думал, что все уже кончено.

Было уже за полночь. Вдруг сквозь сон слышу собачий лай. «Опять дерутся из-за сучки. Паршивцы, поспать не дадут», — думаю я и продолжаю спать. Под утро, когда сон уже был некрепкий, я обратил внимание, что лай прекратился. «Как странно они лают!» — запаздывает моя мысль. «Совсем не так, когда дерутся», — сознание лениво плывет в моем мозгу сквозь сон.

Лая не слышно совсем, а до слуха доносятся какие-то непривычные звуки. Я весь напрягся и даже не заметил, когда проснулся. В то самое мгновение, как я открыл глаза, послышалось чье-то непривычное сопение.

«Медведь!»

Это был, конечно, белый медведь. Его шаги слышны не более чем в 10 метрах от моего изголовья. Чувствую, что от ужаса у меня замирает сердце. «Черт побери, как же я мог поступить так опрометчиво!» Ружье, лежащее у меня под спальником, не заряжено. Расстегнуть спальник, вылезти из него и зарядить ружье уже невозможно. Этим можно только привлечь внимание медведя. Да и ружье я не осмотрел как следует. Прицел не установлен, смазка наверняка замерзла. Так что даже если бы я смог вставить патрон, то вряд ли оно выстрелило бы.

Что там с собаками? Их лай совершенно не слыш-

но, зато сопение медведя уже совсем рядом. Теперь он уже с другой стороны, там, где стоят нарты. Пожалуй, вот-вот доберется до палатки. Уже ничего не поделаешь. Я весь сжимаюсь в своем спальнике и уверяю свою судьбу провидению. Весь дрожа от страха, соображаю, что теперь единственная моя возможность уцелеть заключается в том, чтобы лежать не шевелясь. Слышу, как медведь разрывает лежавшую на нартах картонную коробку с провизией для собак. Ее содержимое падает с таким грохотом, словно из нее сыплются камни.

«Съешь ты это», — заклинаю я медведя, но похоже, что он есть не собирается. Только слышно его громкое сопение. Что-то переворачивает. Кажется, полиэтиленовое ведро с китовым жиром, который я держу вместо приправы. Хрустит в медвежьих лапах раздираемое ведро. Потом слышится чавканье. «Лижет китовый жир», — догадываюсь я. «Прошу тебя, не ходи ты сюда!» Но звуки его неторопливо приближающихся шагов говорят, что он идет прямо на меня. С треском рвется палаточная ткань. Меня обдает вонючим дыханием, и огромная лапа наступает мне на висок.

«Ну, всё, крышка мне, — мелькает в голове. — Настал мой конец. Съест он меня сейчас». В моем сознании промелькнул образ жены. «Кимитян, я умираю». Получаю резкий пинок, переворачиваюсь вместе со спальником и теперь лежу вниз лицом. Стоявшая на ящике печка падает на меня. Теперь двинуться невозможно. Ртом и носом я уперся в пол. Пытаюсь дышать — не могу. А шевельнуться нельзя. Вдруг палатка перестала сотрясаться. Но не успел я даже обрадоваться, как с громким сопением медведь вновь набросился на нее. Мало-помалу мною овладевает какое-то безразличие к собственной судьбе. «В конце концов будь что будет», — думаю я.

Наконец, медведь оставил палатку в покое. Теперь слышу, он с хрустом грызет что-то около нарт. Наверно, мороженое тюленьё мясо. Мой мозг ведет лихорадочный подсчет: на нартах у меня половина тюленя, 170 банок собачьего корма (десятидневный запас), полное ведро китового жира... «Может, набьет брюхо всем этим и успокоится? Нет, все-таки свежая человечина для него соблазнительнее собачьего корма», — прихожу я к выводу.



Теперь терпение. Нельзя даже пальцем пошевелить. Дышу еле-еле, боюсь привлечь внимание своего врага. Но чем более отчаянно я подавляю вздох, тем громче он в конце концов получается. Мне казалось, что спальный мешок вздымался от моего дыхания. Я весь покрылся испариной. Поджатые ноги ныли.

А медведь тем временем принялся за собачий корм. Громко шуршат разгрызаемые полиэтиленовые пакеты. Этот звук меня несколько успокаивает.

«Что же все-таки с собаками? Если убежали, их уже не найдешь. А без собак какое путешествие? Придется возвращаться».

Время идет. Да нет, оно еле тащится. Как оно тянется, когда приходится ждать!

Звук медвежьей трапезы прекратился. Теперь слышно, как он ходит по снегу вокруг моей стоянки... Все еще ходит... Опять идет ко мне! В голову лезут мысли одна страшнее другой. Волосы на моей голове шевелятся от ужаса. Липкий пот покрывает все тело. Я не могу унять дрожь. «Заметил! Неужели заметил? Теперь я пропал. Сомнений нет — пропал. Господи, помоги мне, помоги!»

Я уже не сдерживаю эти свои последние предсмертные стоны. Медведь бушует совсем рядом. Палатка сотрясается.

Совсем неожиданно звуки медвежьих шагов начинают удаляться. Медленно, очень медленно. Все тише, тише. «Спасен? Спасен! Неужели действительно спасен?» Я не переставал благодарить судьбу.

На душе сделалось сразу легко. Наконец-то можно было свободно вздохнуть. «Пронесло! Ей-богу, пронесло!» Но двигаться еще рано. Он еще очень близко, может заметить и вернуться. Вспотевшее тело чесалось, ноги ныли от долгого пребывания в одном положении. Постепенно, по мере того как стихали медвежьих шаги, мое тело принимало нормальное положение. Так прошло минут двадцать. Послышалось слабое потягивание собак. Значит, они не убежали и находятся рядом. Ну, тогда поймаю, и можно продолжать путь.

На душе становится легко и радостно.

В прошлые мои путешествия и по Канаде, и по Аляске мне не раз приходилось встречаться с медведем. Но такое внезапное нападение на стоянку для меня было внове. Уж очень агрессивен был этот мед-

ведь! Да и собаки оказались нерадивыми. Прежние мои собаки, увидев медведя, начинали дружно и грозно лаять. Этот лай звучал совершенно особенно; он был настолько характерен, что я всегда заранее знал о приближении медведя. На этот же раз собаки сорвались с привязи и убежали. Не лежало у меня к ним сердце. Впрочем, может быть, я был несправедлив к этим собакам: в гренландском поселке Каннак, где я их набрал, они никогда не пробовали медвежьего мяса и не знали его вкуса. Но прежние мои собаки были все-таки лучше. А какой в той упряжке был вожак! Было бы куда лучше, если бы я и в путешествие к Северному полюсу взял с собой эту собаку — мою Анну. Уж она-то смогла бы возглавить всю теперешнюю свору и заставить ее делать то, что хочу я. Сейчас же среди моих собак ни одна не выделялась, поэтому управлять упряжкой было очень трудно.

Ну, теперь, наверное, уже все в порядке. Осторожно, стараясь не произвести шума, я расстегнул застежку спального мешка, сбросил с себя вкладыш, встал и выглянул из разоренной палатки. Медведя не видно. Подпорка, на которой держалась палатка, упала и лежала совершенно невероятно изогнутая. Ну и сила у этого медведя! Нарты перевернуты набок, на них валяется то, что когда-то было ведром из-под китового жира. Побывав в зубах зверя, оно превратилось в клочки полиэтилена. Коробка с собачьим провиантом перевернута, повсюду разбросаны куски ее содержимого.

Все мои запасы были или уничтожены, или разорены.

Чуть в стороне от палатки хорошо видна цепочка медвежьих следов. Огромные, величиной с кандзики\*, они были широкими у когтей и сужались к пятке.

Надеваю самую теплую свою одежду, заряжаю ружье и выбираюсь из палатки. По следам видно: медведь пришел из торосов на западе, что в 100 метрах от моей стоянки. Туда же он и ушел.

«Погоди, приятель, увижу тебя еще раз — застрелю. Как пить дать — застрелю. Будешь знать!» — бурчу я себе под нос, идя по следам. Не пройдя и 50 мет-

\* Специальные, применяемые в северных районах Японии приспособления для ходьбы по снегу, прикрепляемые к подошвам обуви, главным образом в виде деревянного кольца (прим. пер.).



ров, вдруг замечаю, что среди торосов кто-то движется. Мой медведь!

Он уходил, а я даже не знал, стреляет мое ружье или нет. И оптический прицел я тоже еще не отрегулировал. Медведь уже в 100 метрах от меня, и я нажал на спусковой крючок. Подумал, что пуля даже не вылетела, но через 10—15 секунд услышал звук выстрела. Промахнулся. Прицелился в медвежью грудь и выстрелил еще раз. Медведь услышал выстрелы и быстро побежал в глубь торосов. Если бы мое ружье было в порядке, я бы последовал за ним.

Вернувшись, я позвал собак, а затем, как смог, поправил палатку. К счастью, не все четыре ее слоя были порваны. Но в двух верхних я насчитал не менее десяти внушительных дыр. Глядя на них, я не переставал радоваться, что чудом избежал медвежьих когтей.

В десятом часу я связался с Авророй и попросил прислать новое снаряжение, прежде всего палатку и провиант. Завтра прилетит спасательный самолет.

#### 10 марта

Прекрасная погода. Температура — минус 35 градусов.

В своей поврежденной палатке я провел всю ночь без сна, пытаюсь согреться у печки.

Вдруг собаки подняли необычный лай. Я схватил приготовленное ружье и выглянул из своего покосившегося убежища. Все собаки стояли с настороженным видом, прижавшись друг к другу, и глухо рычали. Я посмотрел в ту сторону, куда был направлен их взгляд. Как и следовало ожидать, в 100 метрах от меня среди торосов пробирался наш вчерашний знакомец. Я быстро выскочил из палатки с ружьем, едва успев надеть варежки и шапку. Уж сегодня-то я должен его убить. Не может быть и речи о каком-то относительно спокойном путешествии, пока меня постоянно подстерегает опасность в образе этого зверя.

Я предвкушал победу.

Тем временем медведь шел прямым ходом к моей стоянке. Очевидно, он оценил качество моих припасов и теперь возвращался сюда, как к себе домой.

Я стоял не двигаясь, держа палец на спусковом крючке.

Расстояние между нами неумолимо сокращалось.

Я невольно попятился. «А что, если ружье замерзло и не выстрелит?» — пришло мне в голову. Вчера вечером я накапал на спусковой крючок бензина, чтобы он не замерз, и попробовал проверить. Вроде бы все было в порядке.

Медведь уже был в 80 метрах. Я прицелился, нажал на курок. Легкий удар в плечо. Смотрю вдаль уже не через прицел. Никого. Потом начинаю различать среди торосов очертания распластавшейся медвежьей туши. Через несколько секунд стало различимым красное пятно крови, разливавшейся вокруг его головы. Он был убит. Ни чувства жалости, ни радости я не испытал в тот миг. Была только одна мысль — «иначе я поступить не мог».





11 марта

Ясно, временами метет поземка, температура — минус 33 градуса.

Встал в 6.30, с 9.40 в пути.

Жилье у меня сейчас более удобное — просторная, двухслойная палатка. Но к сожалению, в ней холодно, даже когда зажигаю сразу обе конфорки.

Продвигаться вперед по-прежнему ужасно трудно. Непрерывно орудуя ломом, но дело идет очень медленно. В полдень подул холодный восточный ветер — метров 10 в секунду. Лицо тут же обморозилось. Оять единственный способ продвижения вперед — прорубание льда.

До 17.30 прокладывал дорогу собачьей упряжке. Пешком это расстояние можно пройти за час. К тому же на нарты нельзя положить весь груз. Он весит, наверное, около 500 килограммов, а для моих семнадцати собак это тяжело. Приходится преодолевать расстояние дважды. Так прохожу два километра.

Собаки меня все еще не слушаются. Сколько я ни кричу «яя, яя», они меня не понимают. Это еще больше ухудшает мое настроение. К тому же у сучки течка. Два пса уже не могут тянуть упряжку из-за ран, они хромают; пришлось их отстегнуть.

Ветер сильный, от него болят руки и лицо. Даю собакам корм, ставлю палатку, заползаю внутрь и облегченно вздыхаю. Зажигаю две конфорки, ем мясо, сушу промокшие вещи, ремонтирую порванные медведь-брюки.

Глубокая ночь. Меня охватывают мрачные мысли. С начала пути я прошел только четыре километра. Гляжу на огонь в печке и думаю о том, что же будет дальше. Мне уже пришлось столкнуться со многими трудностями. Доводящие до безумия торосы! Медведи! Непослушные собаки, которые, вместо того чтобы тащить нарты, только и знают, что дерутся за сучку! Затрудняющий движение неподъемный груз! Кругом одни заботы и проблемы.

Я всерьез испугался своих мыслей. Неужели ищу оправдания для возвращения домой? Надо взять себя в руки! Надо вернуть присутствие духа! Пусть мне сейчас и тяжело, но надо правильно оценить создавшееся положение! Необходимо хорошенько продумать свои действия. А потом восстановить свое мужество.

Не является ли создавшееся положение следствием какого-либо упущения при подготовке? Прихожу к выводу, что в случае с медведем и в непослушании собак виноват я сам.

Мой путь начался в Токио. Пролетев через Ванкувер — Иель — Найф, я попал в Резольют. Оттуда направился в поселок эскимосов Каннак в Гренландии.



Каннак расположен рядом с Сиорапалуком, где я был во время первой поездки в Заполярье. У меня там осталось много друзей и знакомых среди эскимосов. В Каннаке я приобрел нарты и собак, необходимых для путешествия к Северному полюсу, и опять вернулся в Резольют. Потом отправился на базу Алерт и занялся последними приготовлениями.

Когда я сейчас вспоминаю об этом, то понимаю, что у меня совершенно не было времени спокойно все продумать, не спеша проконтролировать всю подготовку к путешествию:

Взять, например, хотя бы нападение медведя прошлой ночью. Если бы мои собаки были хорошо обучены и сплочены, то, несомненно, они намного раньше почувствовали бы его появление. И тогда я с ружьем наизготове наверняка смог бы отразить нападение медведя.

А ружье? Если бы я тут же, в Алерте, проверил его, то все бы обошлось без того жуткого страха, который буквально раздавил меня. И почему я не почувствовал приближения медведя до тех пор, пока он не подошел ко мне совсем близко! Не является ли все это доказательством того, что я не способен вынести тяжелую жизнь в полярном крае? Вероятно, я должен был значительно раньше начать подготовку к жизни в Арктике.

С собаками своя история. Незадолго до моего приезда в Каннак английские исследователи Уолли Херберт и Аллан Джилл, намеревавшиеся обойти Гренландию, купили в эскимосском поселке более 30 собак. Кроме того, сотню собак из Каннака и окрестных селений взяли с собой охотники-эскимосы, отправившиеся с группой ученых японских университетов, решивших, как и я, достичь Северного полюса.

Население района Туле в северной части Гренландии, где находится поселок Каннак, составляет всего 600 человек, а упряжных собак имеют самое большое сто эскимосов. И при таких обстоятельствах почти 150 собак было продано буквально перед моим приездом! Какие же надежды я мог возлагать на оставшихся собак! Лучшие охотники этих мест, имеющие самых хороших собак, участвуют в экспедиции японских ученых и ведут собачьи упряжки. Среди этих охотников братья Тариангоа — Кари и Каукка (внуки аме-

риканца Роберта Пири, ступившего первым на Северный полюс) <sup>1</sup>.

В Каннаке я мог пробыть не более семи дней. За этот короткий срок мне нужно было переделать массу дел: купить 20 собак, организовать постройку нарт, заказать поясные ремни и всю упряжь для собак и прочее. В результате я безумно устал.

Сначала я обошел поселок и осмотрел всех оставшихся в нем собак. Выделил заслуживающих какого-либо внимания и начал переговоры с их хозяевами-эскимосами. Вести переговоры оказалось очень трудно. О любой собаке хозяева говорили: «Продать не могу». И действительно, эскимосу нелегко расстаться с хорошей собакой: ему без нее не прожить. К тому же у меня совершенно не было времени, чтобы выбирать и торговаться.

Когда я объявил, что покупаю собак, то предложение поступило только от двух человек. Хозяева собак без всякого стеснения твердили одно: «Хорошие собаки! Работники!» А на них только глянешь, и сразу становится понятно, что они не годятся для работы.

Но у меня не было времени. Пришлось покупать собак подряд, без выбора. Я отказывался только от самых плохих.

За три дня пребывания в Каннаке я набрал лишь 16 собак. И тут на мое имя пришла телеграмма от Тома Гроха, менеджера авиационной компании «Кэмбрэк»: «140 собак из группы японских ученых погибли во время авиационной катастрофы. Группа намерена немедленно прибыть в Каннак для укомплектования, поэтому целесообразно опередить их в покупке собак...» Погибло сразу 140 собак! Я не мог в это поверить! Но ошибки быть не может, ведь мне об этом специально сообщает Том.

Обеспокоенный, я в тот же вечер опять обошел все дома в поселке эскимосов и купил еще трех собак. Мой приемный отец Инутосоа добавил еще одну собаку — Микисё, присланную из соседней деревни Опаруху. Я считал, что Микисё сможет быть вожаком. С превеликим трудом я набрал наконец 20 собак.

Но этим дело не кончилось. На следующий день на местную почту пришла телеграмма от группы японских ученых: «Купим собак по 850 крон за голову». Во время моего позапрошлого путешествия по Запо-



лярю собака стоила 100 крон \*. В этом году из-за покупки собак группами Херберта и японских ученых цена на них поднялась до 500 крон.

Я рассчитывал купить собак по 500 крон. Однако, когда пришла такая телеграмма от японцев и вся деревня узнала ее содержание, ко мне тут же пришли бывшие хозяева собак с требованием вернуть их обратно. Я наотрез отказывался, но эскимосы не уходили. Они повторяли одно и то же: «Мы просим отдать собак. Наши дети плачут, они просят вернуть любимых собак».

В результате изматывающего торга я вынужден был заплатить еще по 100 с лишним крон за каждую собаку.

После катастрофы группа японских ученых приняла мудрое решение: эскимосы, участвующие в экспедиции, возвращаются в Каннак и покупают собак по 850 крон за голову. Эскимос с эскимосом договорится быстрее. Это и помогло им купить снова хороших, опытных собак.

Но теперь не стоит плакаться. Я же получил телеграфное предупреждение о покупке собак. Надо было заключать сделки без промедления, тогда, может быть, я смог бы собрать более управляемую упряжку.

Пока же Нуссоа \*\*, которого я пытаюсь использовать как вожака, силен только в драке и совсем не слышит моих команд. Еще более осложняют путешествие бесконечные торосы.

Но довольно оправданий! Во что бы то ни стало надо идти вперед! Если я не буду продвигаться, моя жалость к себе станет еще больше и мне в конце концов может прийти в голову мысль вернуться обратно.

Если все, что поставило меня в такие тяжелые условия, является следствием моих серьезных упущений при подготовке экспедиции, то самому и надо найти выход из создавшегося положения.

Стрелки часов уже показывают два часа ночи. Слышно, как ветер трещит палатку. Мне невыносимо хочется спать, но я думаю о предстоящей завтра тяжелой работе. Смогу ли хоть на сколько-нибудь продвинуться вперед?

\* Крона — около 40 коп (прим. авт.).

\*\* Нуссоа — на языке эскимосов — «большой полуостров» (прим. авт.).

12 марта

Ясно. Температура — минус 38 градусов. Ветер западный. Три дня назад начало появляться полярное солнце, но я заметил его только сегодня, когда вышел из палатки. Странно, что я раньше не обратил на это внимания. Солнце, кажется, уже значительно выше поднялось над горизонтом, чем в день нападения медведя. Белое солнце, отражающееся в белом льду, повышает мое настроение. Сегодня я буду видеть солнце уже несколько часов. С каждым днем оно будет светить все дольше и дольше, и наконец наступит полярный день.

Отправился в 10.30 по ровному льду, повел нарты точно на север, но скоро попал в торосы. Поднялся на ледяную глыбу, осмотрелся и увидел, что вдали расстилается довольно-таки ровная ледяная поверхность. Долблю ломом глыбы, делаю дорогу. Задыхаюсь, обливаюсь потом, работаю минут тридцать. Дорогу, сделанную с такими нечеловеческими усилиями, собаки проходят в мгновение ока. Надо опять взбираться на торос и высматривать ровную поверхность. Но на этот раз ничего подобного не видно. Настроение тут же падает. Я опять без передышки бью ломом, прокладывая небольшой кусочек пути. Приходится бесконечно проделывать одну и ту же работу. Я трачу значительно больше времени на поиск наилучшего пути и прорубание дороги, чем на проведение по ней упряжки. Убеждаю себя, повторяя: «Если я хоть немного продвинусь вперед, то на столько же приближусь к Северному полюсу». И молча продолжаю бить ломом.

Усложняет продвижение и то, что нарты слишком тяжелы. Надо от чего-то избавиться. Разбиваю массивный деревянный ящик для радиопередатчика и выбрасываю его. Радиопередатчик кладу в чемодан. Хотя на три-четыре килограмма нарты станут легче, даже и это сейчас неплохо.

Думаю, что сегодня прошел несколько километров. Устал ужасно. Падаю камнем и тут же засыпаю.

13 марта

Ясно. Температура минус 33 градуса. Ветер западный. Сила ветра — один метр в секунду.



Отправляюсь в путь в восемь утра. По-прежнему прорубаюсь сквозь торосы. Иногда думаю, не быстрее ли добраться до Северного полюса пешком?

Я и раньше представлял себе, что Северный Ледовитый океан — страшное место, но увиденное превосходит все, что мне довелось слышать о нем. Основная трудность в том, что здесь совсем нет ровного льда, по которому можно провести нарты. А в торосах собачья упряжка совсем не нужна, она только мешает.

Встречаются самые разнообразные глыбы льда — и большие (до двух-трех метров), и маленькие. Иногда попадаются огромные ледяные блоки весом до 20 тонн. Беспорядочное нагромождение льдин тянется то на 5, а то и на 10 километров.

Среди ледяного хаоса пытаюсь как-то найти дорогу и зигзагами иду вперед. Но найти ровное место трудно, в основном колю лед и прорубаю дорогу.

Паковый лед еще называют голубым. Кое-где он напоминает матовое стекло. Встречается и совсем прозрачный лед. Бесполезно бить ломом по этому льду где попало; надо найти границу между слоями. Различие во времени замерзания морской воды ясно проявляется в слоях льда; каждый из них имеет свой оттенок. Заметив границу между слоями, упорно бью по одному и тому же месту несколько раз. Бью неотступно, настойчиво, и наконец с шумом появляется трещина, откалывается большой кусок льда.

Когда я вижу нагромождения торосов, то вспоминаю кальки\*, сложенные вокруг домов шерпов в Гималаях. Но кальки не преграждают дорогу, а торосам нет конца, они тянутся далеко, мешая моему продвижению.

Я продолжаю бить ломом, делаю проход шириной полтора метра, что только немного шире саней. Мои сил хватает на дорогу длиной 500—1000 метров. Вырубив такой отрезок, провожу нарты. Потом пью налитый утром в термос чай, немного отдыхаю и снова вгрызаюсь в лед. Моя работа на Северном Ледовитом океане похожа на труд рабочего-землекопа: «А ну, взяли». Орудия ломом, думаю: «Смогу ли добраться до Северного полюса?» И в голове опять теснятся предательские мысли о том, что невозможно двигаться

\* Калька — каменный забор (прим. авт.).

вперед, что путешествие необходимо прекратить. Тут же сам себя ловлю на них, и мне становится стыдно. Беру себя в руки и снова работаю ломом. И опять все повторяется сначала.

Целый день занят однообразной тяжелой работой. Сегодня на пути ужасные торосы, поэтому приходится прокладывать дорогу сначала «вчерне». Потом, сбросив весь груз, проезжаю туда и обратно на пустых нартах. Получается след, по которому ехать уже немного легче. Накладываю груз и снова еду до конца. Не думаю, что значительно повышается эффективность, но уверен, что легче выдержать и психологически, и физически все нагрузки, меняя как-то вид работы.

Колю лед и буквально обливаюсь потом. Пот замерзает между свитером и рубашкой, примерзает к коритте\*. Я двигаюсь, и льдинки с шумом падают со спины. И на шапке тоже льдинки пота. Я совершенно белый от покрывшего меня инея.

Сегодня снова работал 11 часов (с восьми утра до семи вечера); большую часть времени бил ломом, но продвинулся всего на пять километров. Северный полюс далеко. Слишком далеко.

Собаки с сегодняшнего дня наконец-то начали понимать «вперед» и «стой». Но вожак Нуссоа совсем не понимает еще «направо» и «налево»\*\*. Братья Нуссоа, отморожившие поврежденные в драке задние лапы, отстегнуты от упряжки. Они пытаются влезть в нее и бежать рядом с Нуссоа, но, хромя, только сбивают строй. А если спутать упряжку, то собаки не будут бежать дружно. Хлыстом прогоняю отстегнутых. Через какое-то время они опять влезают. Теперь я еще должен следить за тем, чтобы братья были порознь, а это очень хлопотно.

Сначала я собирался сделать вожак Микисё, как советовал Инутосоа, но Микисё оказался в одиночестве в новой для него упряжке, к тому же он потерпел поражение в драке за Куро. На какое-то время он притих, а сейчас, кажется, уже восстановил свои силы.

Супруги Инутосоа, подарившие мне эту хорошую

\* Коритта — теплая одежда из меха северного оленя (прим. авт.).

\*\* Вначале собаки, не привыкшие к произношению Уэмуруй на японский лад эскимосских команд «ая» (вперед), «ай» (стой) и др., не понимали их и потому не слушались (прим. пер.).



собаку, очень сердечно отнеслись ко мне, когда я приехал в 1972 году в Сифапарк для обучения езде на собачьей упряжке. Я тоже привязался к этим простым людям и, как мог, отвечал на их любовь. Вскоре пожилые супруги сказали, что берут меня в приемные сыновья, что они оформили какие-то бумаги и получили свидетельство. Приемные дети — весьма обычное явление у эскимосов. Когда свои дети вырастают и отделяются, то берут детей из других семей и усыновляют.

Было очень приятно, что приемные родители меня не забыли и, узнав о моем путешествии к Северному полюсу, приготовили мне много полезных вещей и дали хорошую собаку.

Однако Микисё я не смог сделать вожакон, он не оправдал моих надежд. А виновата во всем была Куро. Течка у нее усиливается. Собаки взволнованы уже двое суток, драки не прекращаются. И пока я был леном, между кобелями возникает ужасная грызня. Меня это очень мучает. Сейчас из 17 собак тащить сани могут только 11; если бы все собаки были здоровы, то тянуть их было бы куда легче. Температура понижается, поэтому полозья нарт скользят плохо. Нарты проваливаются глубоко в снег; такое впечатление, что едем по песку. На сердце у меня тяжело.

#### 14 марта

Ясно. Температура — минус 34 градуса. Ветер юго-западный. Сила ветра — два метра в секунду.

Я в нагромождении торосов. Двигаюсь по-прежнему с трудом. С самого утра колю лед и пробиваю дорогу.

Оставляю упряжку и иду посмотреть, нет ли где более «легкого» льда. Всего в километре от меня торчит глыба высотой метров 30. Поднимаюсь на нее и оглядываюсь вокруг. Прямо передо мной ровная поверхность диаметром 50 метров, а за ней опять наводящие тоску торосы. Но, сосредоточенно всматриваясь вдаль, вижу простирающуюся на севере ледяную равнину. «Если я наберусь терпения и прорублю еще несколько километров пути, то смогу туда выйти».

На сердце стало немного легче. До 7 часов вечера упорно бил ломом, боролся со льдом.

Сегодня впервые со дня отъезда попытался измерить высоту солнца, достал секстант, но винт примерз и никак не двигался. Повернул его с силой и сорвал резьбу. По радио мне передали мое вчерашнее местоположение —  $83^{\circ}13'$  северной широты и  $71^{\circ}10'$  западной долготы. С начала пути я прошел только 20—30 километров.

Закончив работу, собрался поставить палатку, но намокшие перчатки примерзли к рукам. Я их пытаюсь снять, но не могу. Ташу силой — такая боль, что, кажется, срываю кожу с рук. Наконец снял. Поспешно надеваю митоны\* из нерпы. Будет ужасно, если я отморожу кончики пальцев.

Сегодня было очень тяжело ставить палатку. Мне целый день негде согреться. Утром я сворачиваю палатку и иду до вечера вперед. Согреваюсь только ночью. Правда, иногда днем я пью чай из термоса. Теплый чай из горла опускается в желудок, и холод на время отступает.

Влезаю в палатку, ремонтирую снаряжение, занимаюсь другими делами, и силы мои иссякают. Уже ни тело, ни сердце не двигается. Сейчас влезу в спальный мешок и усну. Тогда можно ни о чем не думать — ни о движении вперед, ни о том, почему продвижение стало невозможно. Сон — единственное спасение.

#### 15 марта

Высокая облачность. Температура — минус 26 градусов. Ветер западный.

Встаю в половине девятого и в палатке обдумываю дальнейший путь. Простая ли работа без конца орудовать трехкилограммовым ломом? Она поглощает всю энергию. Лед не расколется, если бить ломом не в полную силу.

Уже за полдень. Даже сейчас, хотя я очень устал, продолжаю монотонно, как автомат, поднимать и опускать лом. Как бы я ни уставал, замены у меня нет. Пока не прорублю дорогу, не смогу сделать ни шага вперед. Идти ли вперед, стоять ли на месте — зависит только от меня, от моего труда.

Сильно востороженный лед. Скидываю с саней половину груза и делаю две ездки по одной и той же

\* Митон — рукавицы с выделенными двумя пальцами (прим. авт.).



дороге. Около четырех наконец-то выбираюсь из торосов.

Минут 40 веду нарты по сравнительно ровной поверхности. В 5.30 ставлю палатку. Может быть, я проехал четыре-пять километров. Неужели выбрался из этого опостылевшего мне плена торосов? На душе светлеет от таких радужных мыслей. Считаю, что до сих пор меня спасал мой характер: как бы ни было тяжело, я всегда верил в лучшее.

Сегодня могу раньше, чем обычно, залезть в палатку. Ем не только оленину, но еще и рисовую кашу. Вечером стараюсь наесться досыта, потому что весь день во рту у меня ничего нет, а утром пью только чай с сухарями. Понемногу начинаю чувствовать вкус оленины. Еда для меня сейчас единственное и неповторимое наслаждение.

#### 16 марта

Облачно. Снег. Температура — минус 24 градуса.

Отправляюсь в путь в девять часов утра. Минут 30 спокойно веду упряжку, но затем опять натыкаюсь на ледяные глыбы. Только перебрался через них и немного проехал по ровному льду, как снова они преграждают мне путь. Избегая торосов, еду направо, затем налево, повторяю путь зигзагом. В час дня приближаюсь к трещине, ширина которой превышает 50 метров. Ледок толщиной четыре-пять сантиметров только по краям, а в середине зияет, как открытая пасть, черная-пречерная лента воды. С первого взгляда ясно, что на нартах переехать на другую сторону невозможно. Еду вдоль края: все смотрю, можно ли как-нибудь перебраться? В конце концов понимаю, что надо ждать: или трещина замерзнет, или ее края сомкнутся. Ставлю палатку.

Только подумал, что наконец-то выбрался из востороженного льда, так теперь полынья. Ужасно! Сегодня я прошел больше 10 километров, и это меня немного успокаивает.

Если ночью температура понизится, то полынья замерзнет, и я смогу провести нарты по молодому льду. Готов молиться, но, к сожалению, именно сегодня температура не понижается.

Грызния у собак по-прежнему ужасная. Дерутся за

Куро, рычат, устраивают кровопролитные бои. Хотя собаки голодные, их все равно интересует Куро. Сегодня они съели хлыст из кожи нерпы. Осталось только два хлыста. Впредь надо быть более предусмотрительным!

#### 17 марта

Облачно. Снег. Температура — минус 28 градусов.

Полынья за ночь местами сомкнулась, и я смог перебраться на другую сторону. Все еще тянутся торосы, но уже часто встречаются места с ровным многолетним льдом. Веду нарты так, чтобы, насколько это возможно, обходить востороженный лед. Пробираюсь по сравнительно легким местам, стараюсь найти ровные участки.

Снег глубокий, в нем тонут и собаки и нарты. Если бы собаки были здоровы, то смогли бы пройти большее расстояние. Но состояние их совсем плохое: у одной оторвано ухо, у другой прокушена нога. Нет ни одной, у которой бы морда не была изодрана. Мне пришлось увидеть собственными глазами жестокость собачьих драк в период течки.

Утром, когда я вышел из палатки, несколько сорвавшихся с привязи собак уже бегали вокруг Куро. А ею безраздельно завладел Нуссоа, пока самый сильный в драке. Но и он уже весь в крови. Сегодня опять пришлось отстегнуть от упряжки четырех собак.

Вечером, когда я переправлялся через полынья, Нуссоа, а за ним еще пять псов упали в воду. Я их тут же вытащил, но шерсть у собак намокла и сразу так замерзла, что ломалась, как стеклянная. Но потом все пришло в норму, и я вновь поразились выносливости ездовых собак.

#### 18 марта

Температура — минус 32 градуса. Ветер западный. Сила ветра — два метра в секунду.

Проснулся в половине восьмого. Проспал на полтора часа больше, чем обычно. Меня совершенно измотал тяжелый труд. Вчера после ужина я лег и тут же уснул. Отправился в путь в 11 часов.

Лед постепенно меняется: молодой сменяется многолетним, чаще встречаются ровные места. При пере-



ходе от одного ровного участка к другому попадают зоны торосов. Преодолеваю их с трудом.

Перед выходом в путь топором сдираю треть досок настила нарт. Это немного их облегчает. Сделанные большим мастером Иккянговой, они необыкновенно прочны и надежны, но тяжелы. Я сделал их несколько легче, но теперь весь настил в щелях.

Собаки ведут себя все так же. Нуссоа, завладевший Куро, все время лезет к ней. Стоит мне отойти от нарт на разведку, он тут же около нее. Пытается заигрывать с ней даже во время бега.

Еды для меня и собак осталось дня на три. Вечером связываюсь с базой Аврора, прошу 20 марта прислать продовольствие. На базу пришла телеграмма от Нисихори Эйдзабуро из Токио. Слышимость была отвратительной, но кое-что я все же смог услышать: «Сейчас, наверное, Вам очень тяжело, но держитесь до конца. После темной ночи приходит утро. Чтобы ни случилось, к Вам придет удача. Если приходит зима, то и до весны недалеко». Эти слова телеграммы меня очень воодушевили, захотелось, чтобы скорее пришла весна. Но не хочется прихода «собачьей весны».

### Глава III

### Солнце Арктики



19 марта

Ясно. Температура — минус 40 градусов.

Завтра я буду получать снаряжение, поэтому сегодня обязательно должен найти площадку для посадки самолета. Надо, чтобы снег не был глубок и чтобы ровный лед тянулся метров на 300.



Отправился в путь в девять часов утра. Восторошенного льда мало, но зато снег становится все глубже и глубже.

Толкаю нарты и тут же проваливаюсь по колено. Теперь приходится не только колоть лед, но специальным очистителем еще и сгребать снег.

Погоняя уставших собак, продвигаюсь вперед. Около девяти часов вечера нахожу широкое ледяное поле, где, по-видимому, может сесть самолет. Совершенно измученный, тащусь к этому месту и ставлю палатку. Завтра после получения снаряжения обязательно устрою день отдыха. Сегодня же держусь на одном энтузиазме.

Ставлю антенну, вызываю базу Аврора. Слышимость хорошая. Перед отъездом из Токио мне обещали обязательно давать связь два раза в неделю по 10 минут. Ежедневные же сеансы связи возможны только в том случае, если эксплуатационные качества привезенных из Японии батареек окажутся безукоризненными и эфир не будет загружен.

Новости, переданные сегодня по радио, повергли меня в отчаяние: сломался самолет компании «Кэмбрэк» из Резольюта, поэтому завтра прилететь ко мне не могут.

Меня это очень расстроило, ведь я так ждал этого! И где гарантия, что завтра мне на пути попадется новая посадочная полоса. Мне ничего не остается, как ждать здесь. «Интересно, группа ученых японских университетов на той же широте, что и я? Что же делать?»

20 марта

Вчера кончилась вся еда. Осталось немного мяса нерпы и сахара. Хуже всего то, что не могу накормить собак. Если я сегодня не дам им еды, то завтра они не смогут тянуть нарты. Но обиднее всего потерять целых два дня пути.

Моя палатка очень хороша для жилья, но слишком велика. Двухконфорочная печка плохо ее обогревает. Боюсь, что, как бы я ни экономил, горючего хватит завтра только до двух часов дня. А ведь стоит сорокаградусный мороз! Гляжу на сине-белый огонь гудящей печки, и мне становится все спокойнее. Тяжелое чувство теснит грудь.

Когда весной 1909 года Роберт Пири шел к Северному полюсу, с ним было 250 эскимосских собак и свыше 20 нарт. К тому же в экспедиции участвовало 50 эскимосов. Пири увлек их своим планом покорения Северного полюса. Он большое внимание уделял тренировке упряжек, составленных из эскимосских собак. До полюса с ним дошли негр и четыре эскимоса.

В 1968—1969 годах группа Уолли Херберта из Англии впервые в истории пересекла Северный Ледовитый океан от Аляски до Шпицбергена через Северный полюс. В группе участвовало кроме руководителя 4 человека, у них было четверо нарт и 40 собак. Тогда же, в 1971 году, побывала на Северном полюсе группа Мондзино из Италии; с ними было много собак, и их тоже сопровождали эскимосы.

Осенью 1977 года я был в Италии по приглашению Итальянского общества альпинистов. Там я встречался с самим Мондзино, и он дал мне много ценных советов.

В апреле 1968 года Северный полюс был покорен группой путешественников во главе с Ральфом Плейстедом, но они были не на собачьих упряжках, а на мотонартах. Если я и группа ученых японских университетов сможем достичь полюса, то мы станем пятыми в истории его покорения. «Но...—думал я, слушая звук горящей печки,—до сих пор не было никого, кто бы в одиночку добрался до Северного полюса. Группа ученых японских университетов, идущая одновременно со мной, организовала экспедицию с большим количеством участников. И упряжки ведут эскимосы... Может быть, я действую слишком рискованно и выгляжу сумасшедшим?»

Пири, одержимый полюсом в течение двух десятилетий, только в 53 года, после более десятка неудачных попыток, осуществил свою мечту. За это он заплатил ампутацией восьми пальцев ног.

Вот как описывает Пири тот момент, когда полюс оказался перед его глазами: «Полюс передо мной. Но нет сил сделать шаг вперед. Усталость долгих лет, наполненных страхом, усталость многих бессонных ночей вдруг сразу сразила меня. Усталость поразила во мне все чувства, поэтому я совершенно не сознавал, что до достижения цели всей моей жизни подать рукой».



Вдалеке за палаткой слышен скрип льда. «Может быть, когда-то и первопроходцы, стремящиеся к Северному полюсу через море льда, слышали этот звук? Может быть, и они разбивали лагерь в этих местах? Может быть, здесь слышался дружеский разговор за вечерней трапезой? Но это была все-таки группа людей, поддерживающих друг друга и помогающих друг другу. Я же сейчас совершенно один. Смогу ли я в одиночку достичь Северного полюса на собачьей упряжке?»

Нехватка продовольствия и горючего все больше и больше приводит меня в уныние. Однако совершенно бесполезно терзаться по этому поводу. Надо ждать завтрашнего дня! Надеюсь, завтра прилетит самолет со снаряжением. Ободренный этой мыслью, влетаю в холодный спальник. Двойной спальный мешок насквозь промерз и совершенно ледяной.

#### 21 марта

Где-то во втором часу дня на юге показалась тень долгожданного самолета со снаряжением. Я уже не надеялся увидеть его. Тут же взял рацию и начал вести самолет. Много раз самолет пролетал прямо у меня над головой, и тем не менее летчик меня не замечал. А я-то всегда думал, что в белом ледяном пространстве совсем нетрудно обнаружить человека и собачью упряжку! Наконец с самолета заметили мою размахивающую руками фигуру.

На ровном ледяном поле длиной метров 300 я расстелил для ориентира красный мешок. Это место я выбрал как взлетно-посадочную полосу для самолета.

Температура — 41 градус ниже нуля. Кажется, что даже тонкий слой снега примерз ко льду.

Вскоре кружившийся над моей головой самолет совершает посадку, поднимая клубы снежной пыли. Корпус его весь дрожит, как от холода. Подрулив к палатке, он останавливается в поднятой им снежной буре. Летчик Франк, приветствуя меня, спускается по трапу. Он в солнцезащитных очках. На его смуглом бородатом лице сияет приветливая улыбка.

На самолете прилетел канадский инспектор по охоте. Он задал мне несколько вопросов о случае нападения белого медведя. Я передал этому чиновнику чело-  
век зверя, которую я отрубил по просьбе властей

Севера. Видимо, будут исследовать пол медведя, его возраст и прочее.

Самолет не может долго находиться на таком ужасном холоде: замерзнет двигатель и машина не поднимется в воздух. Лихорадочно сбрасываем снаряжение, и вот опять самолет сотрясается. Не успел я подумать: «Как легко взлетает!», а он уже превратился в черную точку и исчез в голубом небе.

Распаковывать снаряжение всегда приятно. В посылке обнаруживаю немного яблок, винограда и других фруктов, я это очень люблю. Среди присланного снаряжения есть также небольшая палатка, поэтому с сегодняшнего вечера я буду жить при одной зажженной конфорке.

Мне привезли еще 14 литров бензина, секстант (прежний замерз, и у него сломался винт), 10 килограммов оленины, немного жвачки, шоколада, сушеного риса. Кроме того, я получил новый спальник — не синтетический, а пуховый, теплый.

Сразу же накормил до отвала собак. Дал им часть туши нерпы, на мясе которой еще видна свежая кровь.

Ставлю новую палатку, зажигаю печь, наедаюсь оленины, беру фрукты и сушеный рис и снова чувствую себя сильным и бодрым. Думаю о своем вчерашнем отчаянии и удивляюсь своей слабости.

Собаки, наверное, тоже насытились: съели почти всю нерпу, оставив только жир и кожу. Сегодня с самолетом отправил трех псов с обмороженными ранами. Вместо них мне доставили трех собак с базы Алерт.

#### 22 марта

Облачно. Температура — минус 35 градусов. Ветер западный.

В девять часов утра отправился в путь. Погода очень плохая, но мешкать нельзя. Скорость ветра — около 12 метров в секунду. Из-за сильного ветра кажется, что мороз не меньше 50 градусов. Леденеет не прикрытое ничем лицо, даже обмороженные места чувствуют холод.

Большую часть своего пути я по-прежнему вынужден заниматься прокладыванием дороги через торосы. Нарты, нагруженные полученным снаряжением, глубоко оседают в снег. Чтобы они не заваливались, я



время от времени то сдвигаю груз вперед, то отодвигаю его назад.

Ледяные горы становятся все выше и выше. Но все-таки теплится надежда: может быть, появится желанный мне пейзаж — ровное ледяное поле и на нем не более двух-трех глыб! Так, подбадривая себя, я шел навстречу пронизывающему холодному ветру. Собаки сегодня довольно бодро везут нарты, не обращая внимания на плохую погоду. Наверное, потому, что вчера съели много мяса.

В половине шестого я наткнулся на пояс торосов, через которые, казалось, невозможно перебраться. Пришлось остановиться.

Вечером во время связи с базой Алерт мне сообщили, что Уолли Херберт и Аллан Джилл, отправившиеся с западного побережья Туле с намерением объехать Гренландию, попали в сильно востороженный лед и не в состоянии двигаться дальше. В ближайшие два-три дня предполагают вывезти их самолетом и переправить в Алерт.

С Уолли Хербертом я встречался шесть лет назад в Каннаке. Это бородатый, небольшого роста, разговорчивый человек. Типичный английский полярный исследователь.

23 марта

Поземка. Минус 24 градуса. Ветер западный.

Я совершенно не замечал, как, прорубаясь в торосах, двигался вперед. Однако вот уже исчезли из виду горы мыса Колумбия, откуда я начал движение. Последний раз я видел их позавчера, в тот день, когда получил снаряжение. Думаю о том, что я все дальше и дальше проникаю в самый центр Северного Ледовитого океана, и мне становится страшно.

При движении к Северному полюсу трудно найти ориентир для определения направления пути. Для этого я, во-первых, использую компас, но стрелка его показывает направление на магнитный полюс, поэтому я должен учитывать магнитное склонение. Вначале истинное направление на Северный полюс отклонялось на  $90^\circ$  от показаний стрелки. По мере движения вперед угол отклонения постоянно меняется. Вблизи Северного полюса он составит  $120^\circ$  к западу. Точка, на

которую указывает стрелка, а именно магнитный полюс, находится в окрестностях Ризольюта.

Во-вторых, устанавливая направление движения, я использую солнце и часы. Определяю точное время по Гринвичу и исхожу из того, что солнце за час сдвигается на  $15^\circ$ . Но для этого мне необходимо знать свое точное местоположение. Его я определяю измерением высоты солнца с помощью секстанта и по данным, переданным накануне по радиопередатчику.

В-третьих, определению приблизительного направления помогают и заструги снега, созданные преобладающими ветрами. На определенном отрезке пути снег имеет в основном одинаковый узор.

Сегодня я снова попал в торосы. Совсем нет ровной поверхности, а до вчерашнего дня равнина иногда встречалась.

Выпало много снега. Мои нарты, на которые нагружено свыше 400 килограммов, целиком проваливаются в снег. Двигаюсь с большим трудом. Вышел я в половине десятого, а остановился в шесть часов вечера. Большую половину времени потратил на прорубание дороги.

Возбуждение у собак такое же, как и раньше, и сегодня я опять видел случку.

Вечером мне передали послание от жены:

«Прости меня, что я осталась в теплом Токио. Береги себя, мужайся. Желаю всего хорошего...»

Мое предположительное местонахождение —  $83^\circ 35'$  северной широты,  $71^\circ 20'$  западной долготы.

24 марта

Облачно. Температура — минус 24 градуса.

Как и вчера, на моем пути торчат ледяные глыбы. Десяти-, пятнадцатиметровые ледяные скалы тянутся, как горные гряды. Старые льдины сталкиваются, грохочутся одна на другую, нависают друг над другом, повсюду создаются ледяные громады. Но как бы мне ни было тяжело, надо двигаться вперед, прорубать дорогу. У меня нет другого пути, как только идти вперед. Дороги назад нет. Я не могу вернуться. И сегодня опять я выбираю глыбу высотой метров пять и молча бью ломом. Со стороны удивительно видеть такую картину: человек, издали идущий к Северному полюсу, с утра до вечера колет лед.



Я продолжаю бить тяжелым ломом твердый лед: «Гац!», «Гац!» Руки, все тело смертельно устали. И вот я пробил дорогу, по которой нарты едва могут протиснуться. Теперь мне хочется отдохнуть, но я не могу себе этого позволить. Сразу же поднимаю упряжку и иду за нартами. Подталкиваю их длинной палкой, подгоняю собак командой «ая». Собаки за один час легко пробегают по открывшейся им дороге.

Сегодня я преодолел две гряды торосов. Перешел вторую, и тут передо мной открылась широкая ледяная равнина. Снег на льду был глубокий, но собаки бежали хорошо, и я смог до 19 часов продвинуться вперед километров на 10—15, наставив неудачу первой половины дня. Наконец-то у меня появляется надежда.

Меня волнует только сбой в ритме бега упряжки. Нарты все еще тяжелые, так как на них положен восьмидневный запас еды. Но проблема, кроме того, в работе самой упряжки. Может быть, сука Куро будет хорошим вожакom? Бежит она живо и управляет псами умело. Вроде бы сильный Нуссоа и завоевал ее, но вместе с тем вчера и Микисё добился случки. А Нуссоа ничего не оставалось, как рычать со стороны. Куро никак не признает власть Нуссоа.

25 марта

Ясно. Минус 34 градуса.

Может быть, из-за того, что нет ветра, я не замечаю понижения температуры и могу продолжать путь. Идем по ровному льду. Собаки бегут хорошо, рассыпавшись идеальным веером.

Способ бега упряжки веером чисто гренландский. На Аляске ведут упряжку цугом — колонной по двое. Это удобно для езды по узким дорогам. Но в моей упряжке 17 собак. Если выстроить их в колонну по двое, то получится строй метров 30 с лишним. В этом случае хлыст не достает до передних собак и трудно быстро поворачивать. Невозможно сделать крутой поворот. Способ же ведения моей упряжки совсем иной: построжки по длине разделяются на длинные, средние и короткие. На равнине упряжка раскрывается веером; в узких местах, где можно пройти, только сбившись в кучу, упряжка, естественно, делится на три группы. Трудно только распутывать ремни.

Итак, лед ровный, и настроение хорошее. Помому, и собаки тоже повеселели. Понемногу снег становится все глубже, но собаки бегут, не снижая скорости, как будто плывут, перебирая лапами и вытянув вверх шею. С момента выхода в путь впервые вижу линию горизонта, не загороженную грядями торосов. Там село солнце.

Хочется подольше поспать. В среднем пяти-шести часов сна все время было достаточно, но сегодня нет. И дневник не дописан. Но нет, не могу открыть глаза. Так и засыпаю.

26 марта

Ясно. Температура — минус 32 градуса.

Вышел в половине девятого. Торосов нет, быстро продвигаюсь вперед по ровной ледяной поверхности. Проехал 20 километров, но неожиданно снег стал глубоким, полозья нарт вязнут, местами они проваливаются прямо до настила. К счастью, скоро такая дорога заканчивается, и начинаются совершенно ровные, совсем как каток, ледяные площадки. На только что образовавшемся молодом льду лежит тонкий слой снега. Для нарт это прекрасно. В таких местах собаки только и ждут знака двигаться.

«Ой, веселее! Яя!» — вырывается у меня. И нарты скользят со скоростью километров 10 в час. Вспоминаю предыдущие дни, когда я сражался с ужасным льдом и проходил в день всего лишь два километра, и мне хочется петь. И собаки, прислушиваясь к моему мурлыканью, бегут быстрее. Если будет все так хорошо, то я благополучно доберусь до цели.

Я заменил Нуссоа, совершенно не понимавшего слов, другой собакой. Вожакom поставил самку Куро. Она бежит впереди всех. Правда, и Куро не очень сообразительная, с трудом понимает команды «налево», «направо». Как только появляется легкопроходимая дорога, так она, не слушая команду, сразу же устремляется по ней. Наверное, это от ее несерьезности или от сознания того, что она одна самка среди самцов. Вот она и резвится.

Идет одиннадцатый день пути. Течка у Куро, кажется, уже кончилась. Из-за нее псы совершенно обезумели и передрались. К тому же собакам целый день приходится бежать, и они сильно исхудали, несмотря



на то что я каждый день даю им по 600 граммов еды. Они явно устали. Я кричу: «Ай!», и все собаки разом останавливаются.

28 марта

Ясно, затем облачно. Температура — минус 27 градусов.

Все сильнее заметна усталость собак. Характер льда постоянно меняется. Встретившиеся сегодня торосы — это нагромождение только что образовавшегося и старого льда. Посмотришь на голубые глыбы, и кажется, что кругом цветут цветы. Но безусловно, это паковый лед и это реальность. Я вхожу в зону пакового льда и тут же останавливаю собак. Надо подняться на ледяную глыбу и осмотреться, чтобы выбрать путь. Собаки ждут меня у начала торосов. Потом я беру лом и бью, вырубая глыбу. Сегодня только дважды использовал лом.

Всегда, когда я вижу впереди торосы, я собираю всю свою волю и смело иду по самым трудным местам. И наоборот, совсем расслабляюсь, когда погоняю собак на ровном льду. Тогда мне грезится, будто я уже достиг полюса.

Сегодня скорость три километра в час. Всего прошел 15 километров. Скорость маленькая из-за того, что снег глубокий и собаки устали. Все равно приятно, что прошел еще 15 километров, что постоянно иду вперед. Хочу дать собакам отдохнуть, поэтому сегодняшний переход заканчиваю в половине четвертого.

Для меня же это слишком рано, мне еще некогда отдыхать. Ставлю палатку и сразу же начинаю заниматься делами: просматриваю упряжь, чиню обувь и меховые стельки, меняю палку хлыста. Упряжь не разъехалась и не порвалась бы, если бы собаки тянули одинаково, но, когда сильные собаки бегут не спеша, упряжь ослабевает и цепляется за различные неровности льда. Но сейчас собаки, не ведая ни о каких трудностях, наелись досыта и безмятежно спят. Я один не сплю. Думаю, что, сколько бы ни было времени, его все равно не хватит. Одно за другим заканчиваю свои дела.

29 марта

Переменная облачность.

Выхожу в половине девятого. Идем по ровному льду. В лицо дует холодный ветер, и собаки расслабились. Они очень устали и бегут медленно даже по твердому снежному насту. Кричу «ай», и они тут же замирают на месте.

Я тоже смертельно устал. Нет сил думать, и ноги подкашиваются. Вчера разбил термометр, поэтому не знаю температуру, но когда устаешь, то холод чувствуешь еще больше. К тому же северный ветер, дующий прямо в лицо, обжигает обмороженный подбородок. Еще обморозил кожу под носом. Я это место постоянно отбиваю концом хлыста. То ли от злости, то ли от усталости, но когда бью со всей силы хлыстом, конец его отскакивает мне прямо в лицо в одно и то же место. Пропала сноровка увертываться от него. Может быть, шестичасового сна в день уже недостаточно?

В 16 часов остановился. Хочу набраться сил. Съел около килограмма оленины. Очень хочется сладкого. Наливаю зеленого чаю, кладу кучу сахара, но все равно сладости не чувствую.

Волноваться нельзя. Самое важное — сохранить спокойствие духа. Заканчиваю все самые необходимые дела и скорее спать. Завтра должен быть бодрым. По данным спутника НАСА, мое местоположение 28-го числа в 13 часов — 84°8' северной широты, 70°53' западной долготы.

30 марта

Облачно с прояснением.

По-прежнему прямо в лицо дует северо-западный ветер. Холод пронизывает тело. Но утром я проснулся свежим и отдохнувшим. Вчера лег в 11 часов, сегодня встал в половине седьмого. С начала путешествия ни разу не лег раньше 12 часов, но сегодня проспал на полтора часа больше обычного. Что бы там ни было, но недосыпать нельзя. Прошел только 100 километров. Безусловно, надо сохранить силы на будущее.

Вышел в 8 часов. Вокруг расстилается ледяная равнина Северного Ледовитого океана. У побережья были бесконечные торосы, сейчас же встречаются



лишь отдельные гряды, переход через них не представляет особой трудности, только надо умело выбрать путь. Я думаю, в таких местах можно проходить в день по 10 с лишним километров.

Однако работы у меня не уменьшается. Безусловно, если бы я шел по прибрежной зоне торосов, мне бы опять пришлось непрерывно орудовать ломом. Из-за тех торосов у меня и наступило такое страшное истощение физических сил. Казалось бы, сейчас, при переходе по старому, сглаженному льду, я могу спокойно сидеть на нартах, отдавать приказы собакам и помахивать хлыстом. Именно так все должно было бы и быть. Но это нереально. Я ведь иду к недоступному Северному полюсу.

Сразу же попасть на Северный полюс, сидя на нартах и ничего не делая?! Это же смертельно скучно! Если будешь сидеть, не двигаясь, так сразу же обморозишь лицо. Ведь даже сейчас, несмотря на то что все мое тело «запаковано» в два слоя меха белого медведя и нерпы, я все равно ужасно мерзну. У меня обморожены щеки и кончик носа, который покрылся струпьями.

Но это слишком большая роскошь — сдаться из-за обморожения. Мне некогда на это обращать внимание. Я должен постоянно следить за состоянием льда, чтобы не потерять направление. К тому же стоит мне отвернуться от собак, как они тут же останавливаются и не хотят бежать дальше. У меня-то есть цель — Северный полюс, а собаки не знают, куда надо бежать. И естественно, останавливаются, если не слышат голоса.

Каждый день по солнцу я определяю свои координаты. В полдень, в момент кульминации солнца, я определил широту —  $84^{\circ}28'54''$ . В 4 часа дня я вторично определился по солнцу и вычислил долготу —  $71^{\circ}50'$ , западная. Для наблюдения я поднимаюсь на невысокую ледяную гору, с которой открывается хорошая перспектива, и определяю секстантом высоту солнца над горизонтом. Однако в нерпичьих митонах я не могу держать инструмент, поэтому быстро провожу съемку голыми руками, которые тут же коченеют так, что я перестаю их чувствовать.

При наблюдениях не обойтись без определенной ошибки, так как мешают видные на горизонте зазуб-

рины торосов, похожие на острия клинков. В этом случае невозможно надеяться на точность измерения, однако при температуре до  $30^{\circ}$  градусов я еще могу использовать искусственный (ртутный) горизонт и более точно определить свое местонахождение<sup>2</sup>.

### 31 марта

Ясно. Отправился в путь в 8.20 и за два часа прошел пять километров.

Ясно, но от искрящегося снега рябит в глазах. Яркое светит оранжевое солнце. По виду оно похоже на луну. Так как термометр разбился, я не могу измерить температуру, но чувствую, что как-то необычно тепло. И не болит обмороженный нос. Скажи я, что наступила весна, мне бы, наверное, никто не поверил.

Сегодня я был в пути два часа. Нашел посадочную площадку для самолета — завтра буду получать очередную партию снаряжения. Решено прислать мне снова собак и продовольствие, а также новые нарты. Найти посадочную площадку для самолета — большая проблема. Сегодня с утра уже ломал над этим голову. Сразу же после выхода в путь заметил в районе старого льда ровную, как гладь озера, площадку длиной около 400 метров и шириной около 100. Я тут же остановил собак и пошел по предполагаемой полосе. Но когда я ее внимательно осмотрел, то оказалось, что на ровной поверхности лежит глубокий снег. К тому же есть обледенелые места, значит, самолету садиться опасно. Я расстроился, на душе стало беспокойно.

Еду по молодому льду, но посадка самолета на него невозможна. На его поверхности образовалась неровная корка льда, похожая на сэмоз<sup>\*</sup>. Но все же ко мне приходит удача! Вскоре вижу совершенно ровный белый лед.

«Хоть бы это был молодой гладкий лед...» — прошептал я и начал подниматься на пятиметровую ледяную глыбу. Мешали торосы, было не очень хорошо видно, но впереди, за двумя грядами, просматривалось поле молодого льда длиной более 100 метров. Я и не представлял, что существуют площадки моло-

<sup>\*</sup> Сэмоз — топкое сухое печенье (прим. пер.).



дого льда такой длины, мне никогда не приходилось видеть подобное. Я очень спешил и шел впереди собак. Перешел две ледяные гряды, и передо мной оказалось совершенно ровное поле молодого льда. Не было ни одной преграды. Если нет трещин, то лучшего и быть не может. Веду собак на молодой лед, пробуем пройти от края до края. Нет никаких препятствий!

На душе стало легко. Ставлю на краю поля палатку. Буду ждать прилета самолета. «Весна ранняя», — опять у меня вырываются какие-то бессмысленные слова. Я часто разговариваю с собой, но всегда про себя, вслух редко. Может быть, сегодня разволновался? Очень уж приятно в этой суровой ледяной равнине произнести слово «ждать».

1 апреля

Задержка на месте.

Самолет со снаряжением прилетел в половине второго, благополучно «приземлился» и остановился прямо у палатки. Одну за другой выгрузили все вещи: семь ящиков с едой для собак и одну тушу нерпы, что хватит на две недели, 10 литров бензина, пилу, напильник, 10 листов наждачной бумаги, топор, рукавицы, термометр, 10 кассет пленки, фотоаппарат, новые нарты. Кроме того, доставлена была еда для меня — бисквит, сахар, китовый жир, соль, сушеный рис, кофе, джем, мед и другие вкусные вещи.

Привезли мне также пять собак, правда, одну из них, слишком маленькую, я отправил обратно. Но и оставшиеся четыре были очень истощены и мне не понравились. Во время выгрузки две собаки отвязались и бросились бежать. Да куда здесь убежишь? Вместо четырех присланных собак я отправил обратно двух, которые до сих пор бежали в упряжке. Они были слабы, работали плохо, запутывались в постромках, тянули в сторону и поэтому всегда создавали трудности, особенно при преодолении торосов. Избавившись от них, я решил создать новую упряжку из девятнадцати собак. Очень надеюсь на завтрашний день!

Приятно, что привезли новые нарты. Прежние были длиной 4,5 метра, шириной 96 сантиметров с полозьями из пластика. Деревянные части были дубовые. Новые нарты имели длину 4,1 метра, ширину та-

кую же, что и прежние, — 96 сантиметров, но трясет на них немного меньше. Полозья у этих нарт металлические, шириной 17 сантиметров. Пластиковые полозья скользят лучше металлических, но их ширина — пять — шесть сантиметров, и мне казалось, что они плохо выдерживают груз в 400 килограммов. Корпус нарт сделан не из дуба, а из американской сосны. В общем по сравнению с прежними нартами новые могут везти груза на 50 килограммов меньше, но сами они легче на 100 килограммов. Форма новых нарт более устойчивая, они сделаны специально для Арктики. Несомненно, что и собакам с завтрашнего дня будет легче.

Приблизительно за час сгрузили вещи, погрузили трех собак и старые нарты, и самолет полетел в Алерт. По словам пилота, в различных местах предстоящего мне пути есть ровные площадки молодого льда. Потом я это увижу своими глазами.

Вернулся в палатку и вдруг мне захотелось поест в свое удовольствие. Из Каннака мне прислали 10 штук моих любимых кибякку\*. Маленькую птичку апарнасу набивают внутренностями нерпы, и это все тухнет. Кибякку — одно из самых изысканных угощений эскимосов. Перед самым отправлением в путешествие мой приемный отец Инутосоа прислал мне таких кибякку и сушеную рыбу — икарутэ. Я решил, что буду ими лакомиться в дороге, и тщательно запаковал все в полиэтилен, но перед самым отправлением потерял. Я до сих пор жалею об этом.

Я очень благодарен всем за заботу: теперь я смогу здесь съесть кибякку. Наелся я до отвала.

Работы у меня полно: обновляю подвязные ремни у собак, меняю порванную упряжь, подгоняю снаряжение для новых нарт, беру пробы выпавшего вчера снега и пробы воздуха и делаю многое-многое другое.

Уже 2 часа ночи. Пора лезть в спальник.

2 апреля

Ясно. Температура — минус 33 градуса. Ветер юго-западный.

Гружу на новые сани запас продовольствия на 14 дней. Общий вес саней и снаряжения — более 500 ки-

\* Кибякку — эскимосское национальное блюдо (прим. пер.).



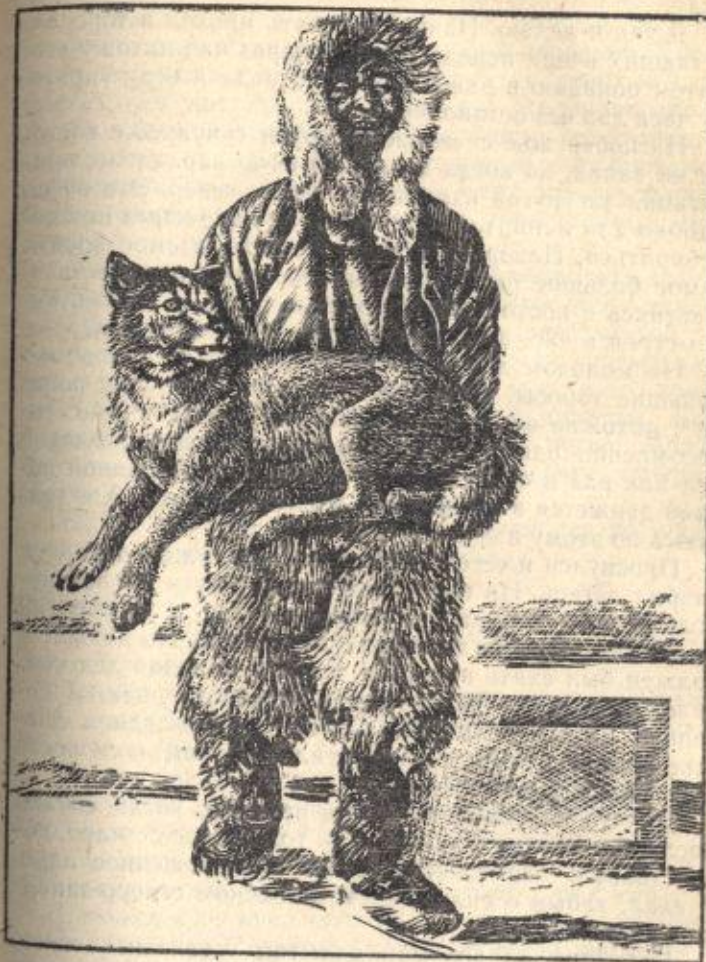
лограммов. Отправляюсь в путь в девять часов утра. Подвязываю ремни каждой из 19 собак, тянут они дружно. Собаки вчера досыта наелись мясом нерпы, хорошо выспались; надеюсь, что сил у них прибавилось. Упряжка составлена по-новому, драк нет. Для первого дня это прекрасно.

В 10.44 остановил собак и сделал измерения, так как солнце было точно на юге. Северная широта  $84^{\circ}32'24''$ . Прошел километров 15. Во второй половине дня наткнулся на ледяные глыбы, похожие на горные хребты.

Вот несчастье! В 5 часов я остановился.

## Глава IV

## Роды у лайки



3 апреля

Ясно. Минус 35 градусов. Ветер северо-западный.

Вышел из палатки. Перед глазами вчерашние гряды ледовых гор, и настроение сразу ухудшилось. Что-то я стал падать духом в трудных ситуациях. А ведь ничем не поможешь — хоть плачь, хоть вой. Наобо-



рот, сейчас надо собраться с силами и противостоять льду.

Я так и делаю. Начинаю искать проход в торосах, вставших вчера передо мной, и через час нахожу его. Затем попадаю в район молодого льда и веду упряжку часа два без остановки.

На побережье снежные заструги тянулись с востока на запад, но когда я прошел 84-ю параллель, ориентация застрогов изменилась на юг-север. Это очень удобно для меня, так как теперь не надо через них перебираться. Наверно, поэтому сегодня я смог пройти самое большое расстояние за все время путешествия. Двигаясь с постоянной скоростью шесть — восемь километров в час, преодолел около 20 километров.

На молодом льду кое-где виднеются трещины, небольшие торосы, иногда встречаются торчащие ропашки<sup>3</sup>, похожие на покосившиеся могильные камни. Но несомненно одно: подо мной воды океана. Молодой лед как раз и свидетельствует о том, что ледяной покров движется в океане, как живое существо. А я двигаюсь по этому льду.

Проснулся я сегодня рано, поэтому уже в три часа разбил лагерь. На последнем отрезке пути полоса молодого льда тянулась к северо-западу, и я проехал по ней, не встречая никаких препятствий. Но дальше я должен был ехать на запад, а здесь молодой лед кончился, и я опять попал в зону пакового льда. Я повернул на северо-восток. Собаки на последнем участке устали, к тому же снег стал глубоким, и скорость нарт упала. Я остановился.

Но что ни говорите, очень приятно, когда собаки послушны твоему голосу... Как только слез с нарт, почувствовал, что ужасно болят обмороженное лицо. Я ехал, забыв о сильнейшем встречном северо-западном ветре.

Несмотря на все мои попытки установить связь, она не налаживалась. Результаты астрономических наблюдений показали, что до обеда я находился в пункте, имеющем координаты 84°48'30" северной широты и 70°8' западной долготы. Следовательно, местоположение моего лагеря должно быть уже на 84°50' северной широты. Если я пойду такими же темпами и дальше, то завтра смогу пересечь 85-ю параллель.

Я очень обрадовался, что за день прошел 20 кило-

метров, но, поразмыслив, пришел к выводу, что, будь у меня более крепкие собаки, можно было бы пройти 30 километров. 19 собак вполне достаточно для того, чтобы быстро везти нарты. Но ведь по сути дела половина собак их не тянут. Это очень печально. Когда я угрожаю хлыстом — собаки тянут, но, стоит мне перестать им крутить, построжки тут же провисают и нарты еле тащатся. И четыре собаки, которых мне прислали из Каннака, тоже ленивые. Может быть, они не очень быстрые? Тем не менее едят больше других. Такое чувство, что мне навязали прожорливых, отощавших дармоедов.

Мое настроение зависит от самочувствия собак. Они не в форме, и у меня на душе плохо. Меня мучает навязчивая мысль о том, что одному невозможно добраться до Северного полюса. К счастью, новые нарты издают при езде очень приятный звук, и это повышает настроение. Еда для собак с каждым днем уменьшается, и поклада становится легче. Может быть, и двигаться будем быстрее? Наверное, теперь я должен больше заботиться о собаках.

Но нечего впадать в уныние! Когда лед хороший, то я, забыв про холод, мурлычу песни.

#### 4 апреля

Ясно. Температура — минус 34 градуса. Юго-западный ветер.

Вышел в путь в 8.30. Хорошо, что ветер попутный, а то, когда он дует в лицо, обмороженные места сразу же начинают болеть.

Состояние льда опять несколько изменилось. Ледяные утесы совершенно исчезли, много ровных мест. От 83 до 84° северной широты снежные заструги тянутся с востока на запад, а с 84 до 85° — на север или на северо-восток. Ветер дует то с севера, то с юга.

Сегодня я прошел около 15 километров. Поэтому, несомненно, пересек 85-й градус северной широты.

Вчера молодой лед был союзником, а сегодня на нем глубокий снег и собакам трудно бежать. Опять разговор о собаках! Но я обязательно должен о них писать.

Собаки явно измотались. Утром, когда мы трогаемся в путь, они даже не шевелятся, услыша мое первое «ая». Стоят, испуганно съежившись, и смотрят ис-



подлобья. И нет на них никакой управы. Совсем ослабевших я привязываю к саням. Перед отъездом на базе Алерт я провел с собаками самые основные занятия, но в то время характер животных еще нигде и никак не проявлялся. Сейчас они оживляются, только когда я их кормлю и во время драки. Они совершенно истощены.

Но меня нельзя, наверное, упрекнуть в нерадивости. Каждодневный рацион собаки составляет 600 граммов специальной еды (это около 4000 калорий). И несмотря на это, они очень истощены. Наверное, даже для собак, родившихся на Севере, путешествие по Арктике необычно?

Хочу дать им небольшой отдых. Одного дня за 12 суток пути им явно недостаточно. Уже известно, что собакам для нормальной работы необходимо отдыхать раз в пять-шесть дней или даже два дня в неделю. И я тоже так считаю.

Но к такому выводу я пришел только сейчас. Во время прошлого путешествия по Заполярью, когда я преодолел 12 тысяч километров, у меня в упряжке бежало всего 12—13 собак. Если бы мои теперешние собаки были здоровы и работоспособны, то этого и сейчас было бы вполне достаточно. Но они измотались в длительном путешествии, и появилась необходимость в пополнении упряжки.

Еще отправляясь в это путешествие, я решил взять упряжку побольше — в 17—18 собак. Думал, так будет легче собакам. Но разве я мог предусмотреть, что у одной из собак на пути к Северному полюсу начнутся родовые схватки? Да, в моей упряжке оказалась беременная собака. Я только сегодня это обнаружил. А я-то думал, что у меня одна сучка — вожак Куротечка, начавшаяся у нее чуть ли не в первый день путешествия, была слишком явной. На самом же деле была еще одна самка, по кличке Сиро. Когда я заметил, с каким трудом она передвигается, оказалось, что у нее вот-вот роды: живот толстый, и соски большие. Первое, что мне пришло на ум: «Уже не может тянуть сани!» В обычной обстановке, наверное, все бы радовались прибавлению собачьего семейства, но я засомневался, сможет ли Сиро благополучно ощениться на Северном полюсе? Как же мне продали такую собаку? Я очень разозлился.

И дело не только в Сиро. Из 19 собак действительно тянули сани только семь-восемь. Остальные 11 существовали лишь для того, чтобы съедать положенную им порцию еды. Тащить нарты они предоставляли другим собакам. Я сам виноват, что не потратил достаточно времени на составление упряжки. Это ужасно, что больше половины собак оказались непригодными для путешествия!

И еще неприятность — одна собака ремнями натерла шею. Ремни хлопчатобумажные, но, пропитанные влагой и замерзшие, они становятся острыми, как лезвие бритвы, и режут шею. Если бы я заметил это раньше, то принял бы какие-то меры. А теперь и эту собаку невозможно использовать.

5 апреля

Ясно. Ветер северо-восточный.

Уже несколько дней, как погода на Северном Ледовитом океане действительно устойчивая.

Отправляюсь в путь в восемь часов утра, а в половине четвертого разбиваю лагерь. Довольно-таки рано, но в пути был семь часов. За это время я ломом прокладывал путь, слезал с нарт, садился в них опять — в общем надвигался достаточно. Собаки же бежали четыре с половиной часа. Прошел я сегодня около восемнадцати километров.

К холоду, наверное, невозможно привыкнуть. Северо-восточный ветер сегодня несильный — всего один балл, но очень холодно, и несколько раз я совершенно неожиданно для себя начинал буквально дрожать. Хотя я надел двухслойные варежки, но руки коченеют, и ими невозможно свободно двигать. Во время измерений в 10 часов 45 минут я даже не смог держать в руках секстант.

В те дни, когда дует северный ветер, болит обмороженное лицо. Так и хочется скорчиться от этой боли. А если я скорчусь, то тогда ничего не смогу делать. Потихоньку снимаю варежки и голый ладонью согреваю кончик носа. Конечно, рука тут же коченеет. Надо быстрее отогреть теряющую ощущение руку, и я сую ее произвольно в брюки, сделанные из меха белого медведя. Касаюсь тела, и только тогда к руке возвращается чувствительность. Однако я весь начинаю дрожать, и какое-то время рука и тело словно



сравниваются в терпении. Но вскоре от тела к руке переходит немного тепла. И я опять тру разогретой таким образом рукой кончик носа, который нестерпимо болит. От ощущения слабого тепла руки эта боль немного утихает, и я начинаю чувствовать свой нос.

6 апреля

Ясно, затем облачно. Температура — минус 40 градусов. Ветер северный.

Выезжаю в 8 часов. Но не проехал я и одного километра, как застрял в торосах. Отыскивая дорогу поровнее, мне приходится постоянно сворачивать с пути, и я, кажется, сбился с нужного направления. Запутался среди снежных застругов, тянувшихся то на северо-северо-восток, то на восток-северо-восток. Мои утренние координаты были  $69^{\circ}30'$  западной долготы, а когда позже я провел измерения по солнцу, которое в это время было точно на востоке, то обнаружил, что нахожусь на  $69^{\circ}$ -м градусе западной долготы. Но заниматься корректировкой направления буду завтра.

Собаки были сегодня в пути восемь с половиной часов, но из-за плохой дороги прошли только 10—15 километров. Может быть, за последние дни иссякли все их силы? Правда, состояние льда сегодня было самое плохое за все время путешествия. Мы были окружены нагромождениями ледяных глыб высотой до 10 метров. Только я обрадовался, что наконец-то выбрался благополучно, как опять передо мной появились нагромождения торосов. Наверное, это и есть истинное лицо пакового льда на Северном Ледовитом океане?

Ломом выбиваю в ледяной стене подъем в  $45^{\circ}$ . Собакам трудно преодолеть такую крутизну. Я подхожу к ним сзади и бью хлыстом по постромкам. Когда собаки обессилены, надо идти за нартами и погонять их длинным хлыстом. Правда, в такой ситуации тут же появляются собаки-саботажники, которые ни в какую не хотят тянуть нарты. И тогда уже не знаешь, с кем воюешь — со льдом или с собаками.

Если бы было две упряжки, то они бы соревновались и собаки старались бы бежать. А когда одни нарты, то у собак нет цели, они тащат их только под мою ругань и удары хлыста. Конечно, бедные животные бесконечно устали. Я даю команду двигаться, а они

совершенно не реагируют. Возможно, они и хотят идти вперед, но у них просто не двигаются ноги. Когда собаки чувствуют себя бодро, то они все время следят за мной. Увидев, что я беру хлыст, они тут же готовы бежать и прямо-таки срываются с места. Сейчас же все совсем не так.

Если бы нашелся защитник собак, то он, наверное, оправдал бы и защитил их, выдвинув такой аргумент: навстречу дует северный ветер, причем ветер очень сильный — четыре балла.

Но я не должен показывать им свое сочувствие. В путешествиях по Заполярью запрещено испытывать жалость. Если я нарушу этот закон, то у меня не будет права на такое путешествие.

В то же время существует предел, до какого можно не жалеть собак. Да, они мне нужны лишь для того, чтобы облегчить путешествие по Арктике. Только для этого. Это все так. И тем не менее я не собираюсь становиться извергом. Я ни разу не говорил о том, что отстегнул от упряжки и привязал к нартам собаку, которая натерла ремнями шею. Невозможно остаться спокойным и глядя на беременную Сиро, которая еле-еле бежит, трясая большим животом. Завтра отстегну ее от упряжки. Самое большее, что еще в ее силах, — бежать самой.

Девятнадцати собак обычно достаточно даже для двух упряжек, но у меня на самом-то деле тянут только семеро из них. Каждый день какая-нибудь из собак кашляет. И сейчас они устало переступают заплетаясь ногами. Мне остается только бить хлыстом. Ударю — тогда какое-то время бегут. Мы же должны во что бы то ни стало двигаться вперед! И я из последних сил кричу: «Направо!», «Налево!», и собаки, высунув языки, тянут сани. У меня к собакам в душе нет ничего, кроме чувства соучастия в общей работе. Трясаясь от холода, я обливаюсь потом.

7 апреля

Облачно. Поземка. Сила ветра — 10 метров в секунду.

Проснулся в четыре часа из-за шума, издаваемого сотрясающейся от ветра палаткой. Мне стало как-то не по себе от того, что за палаткой светло, а я еще до сих пор лежу в спальнике. Поднялся на час раньше



обычного, в пять часов. Пары дыхания превратились на моем лице в кристаллики снега, и оно замерзло, став совершенно белым. Вылез из спальника, зажег вторую конфорку, и в палатке сразу же потеплело.

За палаткой бушует сильный западно-северо-западный ветер. И хотя мое жилище двухслойное, кажется, что ветер проникает внутрь. Холод пронизывает до костей. Я решил не отправляться в путь при таком ветре. Но у меня же намечено проходить в день не менее 10 километров! Досадно бездействовать. Чувствую, что не буду спокоен, приняв такое решение. Может, все же попробовать выйти? А если ветер будет очень сильный, то остановиться? И я тут же заспешил, отправившись в путь необычно рано — в 7.30.

Моим противником была не только плохая погода, но и восторженный лед. Ничего, если бы обычные торосы, а то нескончаемые нагромождения. Пространство между ледяными глыбами было забито снегом. Кажется, уж снег-то легко преодолеть, но на самом деле он оказался серьезным препятствием. Ступишь и тут же проваливаешься по колено, а в продуваемых местах снег превратился в звенящий наст.

Идущая впереди Куро попыталась сделать шаг и сразу провалилась по шею. Выбралась и снова провалилась. К тому же ни Куро, ни остальные собаки не повинуются моим командам. Сколько я ни кричу, они стоят как вкопанные.

К полудню я безнадежно застрял в торосах. Дороги дальше нет. Кажется, стена льда идет на северо-восток и нельзя ее обойти. Я то и дело взбираюсь на торосы, ищу дорогу. Лед очень массивный; нечего и думать о том, чтобы пробить дорогу ломом. Поднимаюсь на высокую глыбу и вижу метрах в 50 ровный лед. Но на руках нас туда никто не перенесет. Сегодня невозможно двигаться вперед, но и здесь не хочется ставить палатку. Ничего не остается, как идти вдоль ледяной стены на восток, сознавая, что отклоняешься от курса.

Пошел прямо на восток и вскоре обнаружил проход. Далее виднелся молодой лед. Ни минуты не колеблясь, повел туда собак. И собаки помчались, послушные моей команде. Неожиданно нарты резко накренились, и длинный лом, который я держал в руке, ударился прямо в ледяную стену. Я похолодел от

страха. Показалось, что на нас сейчас рухнет глыба льда, отколовшаяся от ледяной стены. Но в тот же миг я свернул в сторону. Впереди открывалось совершенно ровное поле. Как будто я попал в другой мир, как в сказке. Я почувствовал, что спасен. Посмотрел на часы: было 13 часов 30 минут. Тяжелый бой шел полтора часа.

Я вояю погнав упряжку. Когда остановил нарты, собаки упали навзничь. Они в последнее время понимают меня и слушаются. Ледяные утесы, глубокий снег — все это очень измотало собак. Но не было ничего страшнее, чем видеть их соперничество во время езды по узкой расщелине в торосах: собаки рвались вперед, расталкивая друг друга, причем задние насккивали на бежавших впереди. Это было ужасно!

И снова я отправляюсь в путь. Сегодня я прошел очень мало. Метет ужасная поземка, в такие дни совершенно все равно, что двигаться, что лежать в палатке. Даю команду «яя!», бью замешкавшихся собак рукояткой хлыста, кричу «давай» — и все собаки начинают изо всех сил тянуть сани.

Выхожу на ровный лед, и у собак откуда-то появляются силы, они бегут не быстро, но довольно-таки ритмично. Хорошо, что мы выбрались из торосов! Там тратишь в десять раз больше сил, чем на ровном льду. Кого же мне благодарить за то, что, несмотря на все невзгоды и трудности, энергия бьет во мне ключом? Сегодня в общей сложности я прошел километров 15—18.

При сильном ветре очень трудно ставить палатку. На нартах она у меня всегда лежит поверх груза, накрытая оленьим мехом и крепко привязанная. Сегодня, когда я развязывал веревки, развевающаяся на ветру оленья шкура чуть было не улетела. Для того чтобы поставить палатку, ее сначала надо разложить, но при ветре это сделать одному очень тяжело. Я просунул голову в палатку и придавил ее дно палкой и туюком с едой. Потом поставил по углам шесты и наконец, выйдя из палатки, натянул растяжные веревки. Работа, которая в обычную погоду занимает пять минут, отняла полчаса. Руки заоченели и двигаются еле-еле, как в замедленном кино.

Во время последнего перехода нарты так трясло,



что у лежащего в моем чемодане радиопередатчика оборвался провод, ведущий к антенне.

Собаки из-за многодневного быстрого марша поухдели. Видимо, 600 граммов еды для них недостаточно. Я даю им понемногу каждый день нерпичьего жира. Но сегодня для восстановления сил им кроме еды нужен отдых. Одна из собак, чувствовавшая себя все время бодрой, сегодня еле передвигала ноги. А до получения снаряжения еще шесть дней, поэтому здесь отдыхать рано.

Сиро, кажется, вот-вот оценится, пропустить этот момент нельзя. Сегодня она бежала за саними.

8 апреля

Ясно. Температура — минус 25 градусов. Ветер западо-юго-западный. Сила ветра — шесть баллов.

Проснулся и услышал звук бушующего ветра. Мне отдыхать нельзя, но не пора ли устроить собакам день отдыха? Уже шесть часов, а я еще в спальнике. Зажег конфорку и чувствую себя прекрасно.

Уже больше семи часов. За палаткой светло. Ветер по-прежнему сильный, но сегодня выглянуло солнце. Все также метет поземка, но ветер такой сильный, что сдувает все с поверхности льда. Ясно, поэтому видимость хорошая. Если будет пасмурно и пойдет снег, то можно не заметить трещины или ямы. Хотя я и доверяю глазам собак, но все же опасно.

Торопливо собираюсь в путь, пока на небе сияет солнце.

Отправился в девять часов. Очень доволен: ветер попутный, лед ровный. Я называю этот многолетний лед ровным, но это весьма условно, поскольку местами попадаются неровности, местами глубокий снег. А после трех часов вышли на полосу голубого молодого льда, тянущегося в северо-северо-восточном направлении. Ехали часа полтора. Промчались на одном дыхании.

До 16.30, когда я остановился, проехали 20—25 километров. Надеюсь, что преодолел 86-й градус северной широты.

9 апреля

Ясно. Ветер западо-юго-западный.

Проснулся в 5 часов и снова задремал — думал, на

часок, а проснулся уже в 7 часов. Сам себе в спальнике крикнул «ая» и рассмеялся. Отправился в путь в 8 часов.

Я в отличной форме, но состояние собак все ухудшается: они очень устали. Кричу «ая», собаки не слышат, как будто я не к ним обращаюсь. Приходится делать вид, что я их собираюсь кормить, тогда они мгновенно поднимаются и летят ко мне. Нарты на всех парах мчатся вперед. Сегодня ветра почти нет. Яркое солнце, во льду отражаются собаки. В Арктике не бывает подряд двух дней с одинаковой погодой. Хотя светит солнце и почти нет ветра, но сегодня значительно холоднее. Поэтому одной парой перчаток не обойдешься, на мне опять двойные шерстяные варежки на нерпичьем меху.

Состояние льда, как и погода, не постоянно. Ровное пространство обязательно сменяется скоплением ледяных глыб. Объяснение этому, видимо, не такое уж и сложное. Во время их столкновения в одном месте возникают торосы, в другом — полыньи, где впоследствии и образуется молодой ровный лед. Но может быть, все это и не так?

За день встречаешься с грядями торосов раза четыре, а то и пять. Быстро едем только по молодому льду.

Сегодня преодолели расстояние приблизительно километров в 20. В пути были 10 часов. Остановились в 18.30, и я тут же начал осматривать собак.

Каких только ран у них не было. У одних были порезаны льдом лапы, и из ран сочилась кровь, у других обломаны когти. Собаки бегут уже восемь дней подряд в среднем по восемь часов в день. Мне их жаль.

Почти все собаки были поранены. У потерпевших поражение в драках за Куро покусаны носы и уши. Братья сильного в драке Нуссоа тоже пострадали, они еле волочат раненые ноги. Но собак не научил их горький опыт, они опять ищут драк. Казалось бы, ссоры и усталость несовместимы, но поведение собак говорит о совершенно обратном.

У каждой собаки свой характер. Некоторые, подобно Нуссоа, не могут бежать в упряжке справа, другие, наоборот, бегут только с этой стороны, третьи лишь в середине. Одни собаки не лают, сколько их не бей. Другие только услышат звук хлыста, как тут же



гавкают. Есть собаки, отлынивающие от работы, а есть такие, которые моментально включаются в нее и быстро тянут сани.

Нуссоа все же самая сильная из всех собак. Вес его — 45 килограммов, он удивительно большой, поэтому и в драке самый сильный. До сих пор он ел наравне со всеми, но явно скоро начнет отнимать еду у других собак. Теперь я буду привязывать отдельно вожака Куро и Нуссоа и давать им больше еды. Увеличу еду и другим собакам, которые хорошо тянут. У вожака Куро маленький шаг. Она бежит с провисшими ремнями. Я все это знаю, но, к сожалению, только одна она хорошо понимает команды. Пока нет другой собаки, которую я бы смог сделать вожакom.

Остается неразрешимым вопрос, как повысить скорость движения. До сих пор самым лучшим результатом было 20—25 километров в день. Сейчас собаки в состоянии только еле-еле плестись, значит, приходится быть в пути больше времени. При нормальном самочувствии собак и хорошем состоянии льда в день вполне можно проходить по 50—100 километров. Во время предыдущего путешествия на собачьей упряжке по Гренландии — Канаде — Аляске я проехал 12 тысяч километров. Было это в мае. На перегоне между заливами Ризольют и Кэмбридж я проходил больше 100 километров в день.

До получения снаряжения я хочу перейти 87-й градус северной широты. Если на пути будет такой лед, как вчера и сегодня, то можно увеличить скорость движения на 10 километров. Хочу во что бы то ни стало достичь Северного полюса в середине апреля. Иостоять на «вершине» планеты — это лишь половина программы моего путешествия. Целиком она будет осуществлена только в том случае, если на обратном пути мне удастся проехать по Гренландии из одного конца в другой.

Однако до Северного полюса еще 400 километров! Медленно, но верно я приближаюсь к цели, о которой так давно мечтал. И я сделаю все, что от меня зависит, чтобы ее достичь.

10 апреля

Ясно. Ветер западо-северо-западный.

В моей собачьей команде появились новые члены.

Вчера поздно вечером Сиро ощенилась. Я еще не спал и услышал за палаткой какие-то необычные звуки. Вышел посмотреть и увидел только останки двух щенят. Это самцы сожрали их. Никак не думал, что Сиро будет щениться сегодня вечером, ну а то, что щенят могут съесть, мне и вовсе в голову не приходило. Я не предусмотрел жестокий закон природы. Тут же забрал Сиро в палатку и обслуживал ее по высшему классу. В палатке родилось еще четыре щенка. Один появился на свет мертвым, трое испустили первый крик новорожденных, слабо, но бодро твякнув: «Гав, гав!»

Я напряженно ждал в углу палатки и вздохнул с облегчением, увидев трех здоровых щенят. Они очень милы, эти забавно передвигающиеся живые существа. Но щенки родились во время тяжелого путешествия к Северному полюсу. Что с ними будет? Досадую, что на меня обрушились такие заботы, но вместе с тем неожиданно в душе пробуждается нежность к этим малышам, и я весело смеюсь.

С энергией берусь за дело. Достаю один из кусков оленьего меха, которым обычно покрываю пол палатки, и расстилаю его в углу. Переношу туда щенят и заворачиваю их в мех. Кроме того, я стараюсь, чтобы в палатке было тепло, поэтому до утра горит конфорка. Утром все щенки хорошо себя чувствуют, копошатся под животом матери. Безусловно, они доставят хлопот в трудной дороге, но очень хочется, чтобы малыши выжили. Удивительно, но у меня появляются какие-то отцовские чувства.

Ночью почти не ложился, может быть, поэтому руки и ноги не чувствуют холода. Итак, роды Сиро закончились сверх ожидания благополучно. И не надо менять моих планов. Завернул щенят в шкуру оленя, положил их в пустой ящик из-под собачьей еды и вместе с мамой Сиро поместил на нарты. Немножко позднее, чем всегда, — в 9.10 отправился в путь.

Состояние льда совершенно изменилось: тянутся бесконечные торосы, покрытые снегом, в котором собаки проваливаются по грудь. Непредвиденно в довершение всего перед нами выросли пятиметровые торосы. Сугробы снега изменили свое направление на северо-восток. А чтобы двигаться на север, надо то взбираться на их крутые гребни, то спускаться с них. Еду, как по волнам, то вверх, то вниз, правда, по твер-



дому насту, поэтому кажется, что нарты катятся с крутого обрыва, как оборвавшаяся вагонетка.

Сколько раз нарты переворачивались! Придя в себя, я тут же смотрел, как щенки. Ящик с ними был цел. Щенки еще и не прозрели, а переживают такие тяжкие испытания. Но и мои силы на исходе, поэтому я могу только молить судьбу, чтобы щенки остались живы. Прошел приблизительно километров 10—15.

11 апреля

Ясно. Ветер западо-северо-западный.

Очень устал из-за родов Сиро. Поэтому вчера лег раньше, чем обычно, — в 23.30. Но, несмотря на это, разоспался и утром проснулся в половине восьмого. Вскочил растерянный: число щенков увеличилось вдвое, их стало шесть, правда, один из них был мертв. Такое и во сне не приснится! Ночью родились еще трое щенков.

Итак, Сиро оценилась девятью щенками: девятого числа — шесть (двух съели самцы, один родился мертвым) и десятого — тремя (один был мертвым). Меня снова поразили могучие жизненные силы эскимосских собак. Ложась вчера спать, я завернул щенят в шкуру оленя, положил их в ящик из гофрированного картона и уложил между нартами и палаткой. Пять щенков, все в черно-белых пятнах, уже тявкают: «Гав, гав». Озабоченная Сиро старается прикрыть малышей в ящике, но, когда заглядываю я, не пугается.

Прибавление собачьего семейства, с одной стороны, затруднило путешествие, а с другой — сделало его более радостным.

И сегодня двигался вперед, устроив мать с малышами на нартах. У меня чувство огромной усталости после вчерашнего перехода через торосы и оттого, что не выспался. Но тем не менее настроение хорошее. Может быть, из-за того, что со мной щенята? Мне удалось заснять их на восьмимиллиметровую пленку. Когда я перебирался через нагромождения льда, в какой-то момент показалось, что сани вот-вот опрокинутся. Я посмотрел на Сиро: она в этот момент свернулась вокруг щенят и совершенно не шевелилась.

Вышел в путь в 9.30, остановился в 16.30. Двигался пять с половиной часов, прошел 20 километров.

## Глава V

## Спасение



12 апреля

Ясно. Временами облачно. Температура воздуха — минус 18—20 градусов. Ветер северо-восточный. Сила ветра — восемь баллов.

В путь отправился в половине девятого. Через час наткнулся на трещину. Это уже третья трещина за



время моего путешествия. На этот раз она достигала не менее пяти метров ширины. Черная гладь воды была примерно на полтора метра ниже поверхности льда. Конца ее не было видно: она убегала куда-то вдаль в северо-северо-восточном направлении. Две первые трещины мне попались еще в самом начале — на десятый день пути. Они не были очень широкими — всего каких-нибудь полтора метра, и собаки без труда переправились через них, только передняя пятерка слегка замочила лапы.

Теперь по ширине трещина была больше длины нарт на целый метр. Ее можно было разве что перелететь по воздуху, но у меня крыльев не было... Среди торосов я чувствовал себя хозяином положения, поскольку в моих силах было прорубить себе дорогу. Столкнувшись же с трещиной, которую, как казалось, невозможно было преодолеть, я пришел в смятение. Меня охватил страх...

Однако рано предаваться отчаянию. Я беру себя в руки, и, по мере того как овладеваю собой, в голову приходят здравые мысли: «Трещина есть трещина, она не может быть все время одинаковой по ширине. Надо поискать более узкое место».

Так я и делаю. Постояв некоторое время в раздумье над этой злобещей гладью, окутанной паром, я отправляюсь на разведку. Иду вдоль трещины. И через некоторое время мое предположение оправдывается. Трещина зигзагообразно изгибается и становится уже. Вот уже ее ширина не более двух метров. Вот здесь и можно будет переправиться.

Да, не часто случается такая удача, не всегда так быстро сбываются надежды. Но на будущее решаю при встрече с таким препятствием не падать духом: из любого положения должен быть выход.

Возвращаюсь к собакам. Прорубаю проход прямо к месту переправы через скопления огромных торосов. При виде некоторых из них у меня захватывает дух. Порой это трехметровые сооружения в форме четырехгранников. Когда проход готов, направляю по нему собак, а сам, выбрав наиболее эффектный ракурс, снимаю всю упряжку на пленку.

И вот мы подходим к намеченному месту переправы, но — о ужас! — ее больше не существует. Трещина разошлась на ширину более трех метров. Если бы

собаки были без груза, возможно, им и удалось бы перепрыгнуть на другую сторону. Но не могло быть и речи о переправе с нартами: для этого трещина была слишком большой. При ширине в два метра переправа еще возможна. Для этого мне нужно было бы сначала переправить собак, а затем самому подтолкнуть сзади нарту таким образом, чтобы их передняя часть поднялась и перевалила на другую сторону. После этого достаточно дружного и сильного рывка собак, чтобы нарту, на секунду поднявшись в воздух, оказались целиком на противоположной стороне.

Теперь же, когда разлом увеличился до трех с лишним метров, можно было рассчитывать лишь на то, чтобы перетащить только переднюю часть нарт. Та часть полозьев, которая опирается на обе стороны трещины, слишком мала — не более полуметра, а этого не хватит, чтобы собаки могли взять разгон и перетащить противоположный конец нарт. Он непременно окажется в воде.

Все случилось за какие-нибудь 20 минут, пока я возвращался к упряжке. Меня еще раз поразила скорость перемещения льдов.

С обоих краев трещины поверхность воды буквально на глазах начинает затягиваться тонкой пленкой льда. Самая середина скрыта в клубках пара, чем-то напоминающих испарения искусственного льда.

Бывает же так! Досада охватывает меня. Не займись я фотографированием, давно был бы уже на другой стороне. Стоило только немного зазеваться, как тут же поплатился за это.

Ну да делать нечего. Опять надо начинать все с самого начала. Вновь отправляюсь на разведку. Трещина все расширяется: вот ширина ее уже достигла шести-семи метров. На поверхности появляются отдельные льдины. Может быть, перебраться по ним, как по камням переходят через ручей? Или соединить их между собой и сделать нечто вроде моста до другого берега? Но как именно это сделать, я себе не представлял. Первое, что пришло в голову, — это попытаться чем-нибудь передвигать льдины. Но чем? Даже длинный шест вряд ли помог бы здесь. Но и его у меня не было. Была подпорка от палатки длиной всего два метра, да к тому же она слишком тонкая и непрочная для этой цели. Отправляясь в путь, я при-



хватил с собой длинный шест из стекловолокна — вот он, пожалуй, подошел бы, но и тут я поступил непредусмотрительно — выбросил его где-то по дороге. Впрочем, не уверен, что, пользуясь таким способом перехода, я очень скоро не оказался бы в воде...

Решения не было. Между тем такая задержка в моем продвижении означала, что я вряд ли успею добраться до 87-й параллели к 14 апреля, когда намечено прибытие самолета с очередной партией снаряжения. Впадаю в уныние.

Трещина между тем как будто назло все увеличивается. Но не ждать же, пока она сама замерзнет! Для того чтобы новый лед смог выдержать вес нарт, надо ждать целые сутки, а если не будет сильного мороза, то и больше. Температура воздуха, до сих пор довольно низкая, начинает повышаться, и теперь, думаю, уже около минус 20 градусов. Так что куда там сутки! Это было бы еще хорошо.

Между тем мое отставание от намеченного плана вот-вот достигнет 50 километров. Итак, ждать, пока замерзнет трещина, я не могу. Отправляюсь в путь, изменив курс немного к востоку и решая до поры до времени двигаться вдоль трещины. Это не совсем нужное направление, но все-таки я иду на север.

Через полчаса пути на поверхности воды появилось скопление довольно крупных — площадью не менее чем полтора квадратных метра — и мощных по толщине льдин. Это был участок трещины, где ее ширина достигала пяти метров. Расстояния между льдинами были небольшие, и, скалывая лед с ближнего края трещины, я заполняю им эти пространства. Понадобился какой-нибудь час такой работы, чтобы я смог благополучно переправить упряжку с нартами на другую сторону.

Вновь забрезжила надежда успеть дойти до 87-й параллели к 14 апреля. Но радость моя была преждевременной. Не пройдя и километра, вновь натыкаюсь на трещину — на этот раз шириной около 10 метров.

Новый удар. На этот раз я встретил его во всеоружии и, не колеблясь, свернул к востоку. Злость поднималась у меня в груди, когда я изредка бросал взгляды в сторону трещины.

Тут я попал в зону торосов и, петляя среди них, стал то приближаться к ней, то вновь отходить в сто-

рону. Взобравшись на ближайшую ледяную пятиметровую глыбу, я решил посмотреть, что ждет меня впереди. На противоположной стороне трещины простиралось ровное ледяное поле. А сама трещина начала быстро покрываться льдом, пар больше не поднимался из ее недр. Видно было, как с обоих краев на середину постепенно наступает лед, от этого середина топорщится и вздыбливается. Природа Арктики, лишенная всего живого, между тем не мертва. Она то вздыхает украдкой, то вдруг начинает бурную деятельность. Эта деятельность грандиозна. Гляжу на проплывающие мимо льдины, и меня охватывает необъяснимое волнение.

Похоже, что за оставшиеся полдня трещина замерзнет и закроется совсем; казалось, что она сама, прилагая все усилия, стремится к этому. Но мне жаль и этих полдня, и я иду дальше вдоль трещины. Вдруг снова попадаете такое же место, как и раньше, — скопление на воде ледяных блоков. Ширина трещины здесь восемь метров, что почти в два раза больше, чем тогда. Но я хочу еще раз попробовать построить понтон из льда. Крошу лед у края и заполняю им пространства между льдинами. Попадая в воду, куски льда быстро группируются, смерзаются друг с другом и с плавающими льдинами. Через два часа «понтон» готов. Делаю пошире въезд на него с моего края и вот уже скалываю лед с противоположной стены трещины. Ширина моста — один метр, как раз столько, сколько нужно, чтобы могли пройти нарты.

Осматриваю свое сооружение и решаю подровнять его сверху. И все же на поверхности остается множество неровностей: лед есть лед. Нарты могут соскользнуть вниз, если дать собакам тянуть их самим, без моего руководства. Но если встать впереди и направлять собак, тогда нельзя будет придерживать нарты сзади. Как жаль, что я не могу раздвоиться! В конце концов я все-таки решаю встать сзади, чтобы придерживать нарты за рукоятку.

Еще было важно перескочить через трещину единым духом, не останавливаясь. Если нарты хоть немного задержатся при переправе, то собаки могут отказать идти дальше. Всякое насилие над ними перед лицом опасности может лишь усугубить положение: толку от них не добьешься, а лишь вызовешь беспо-



койство. Нарты под весом собственной тяжести могут соскользнуть с покатоности моего импровизированного моста и поехать вниз. Тогда все пропало: они окажутся в воде. Я вдруг представил себе все это настолько живо, что дрожь прошла по всему телу.

Я убрал лом, которым крошил лед, поднял собак, расставил их, придал нужное направление нартам и взялся за рукоятку. Глубоко вздохнув несколько раз, решительно ударяю хлыстом по поводкам:

— Яя! Пошли!

Перед самым въездом на понтон я понял, что собаки занервничали. Руководимые инстинктом самосохранения, животные всегда осторожнее человека и остро чувствуют опасность. Однако под мои резкие крики они быстро побежали вперед, словно спасаясь от невидимого врага. В едином порыве они перетаскивали нарты через наведенную мною переправу. Но в самом конце, когда все практически было позади и полозья уже наехали на противоположную твердь трещины, задняя часть нарт вдруг неожиданно соскользнула с понтона и они, накренившись, нависли над водой. Собаки остановились, отчаянно сопротивляясь обратному движению нарт. Лапы их напряглись. Не помню, как я оказался на противоположной стороне. До сих пор у меня в ушах мой истошный крик:

— Яя! Давай!

Собаки не выдержали веса сползающих нарт и начали сдавать. Нарты медленно тянули назад, и вскоре полозья коснулись воды. Если бы хоть одна из «опорных» льдин не выдержала и разрушилась, мы бы все оказались в воде. Я продолжал бить рукояткой хлыста по поводкам. Уже совершенно изнемогшие и выбившиеся из сил собаки с огромным трудом преодолели тяжесть сползавших нарт и медленно вывели их на лед.

Перешли! Спаслись!

Раньше со мной уже был случай, когда нарты оказались в воде и сам я чуть не погиб. Это произошло у западного берега Гренландии, близ бухты Мелвилл, во время моего путешествия по Арктике в 1974—1976 годах. Была вторая декада февраля.

Тогда я поступил весьма легкомысленно, перейдя из зоны старого льда на неокрепший молодой. Со странным звуком этот лед треснул, и передняя четвер-

ка собак оказалась в воде. Не успел я соскочить с нарт, как и под ними побежала трещина. Под тяжестью нарт лед стал прогибаться, и передняя их часть начала погружаться в воду. На четвереньках я еле-еле добрался до старого льда, а через некоторое время на него выбрались и собаки.

Я сообразил, что если вылезли из воды собаки, то мне тем более под силу это сделать. Это придало мне уверенности. Нарты, частично погрузившиеся в воду, стали понемногу всплывать. Снова на четвереньках я подобрался к ним и отвязал намотанную на задке веревку. Совместными усилиями мы вытащили нарты с грузом из воды. Был опять очень опасный момент, когда мне вновь пришлось ползти на четвереньках по молодому льду. Я мог бы погибнуть тогда, если бы лед треснул подо мной и я оказался в воде: здешний холод чрезвычайно опасен. Упавшая в воду собака выбирается из воды уже с обледеневшей шерстью. Вытащенные из воды нарты мгновенно покрываются льдом и становятся похожими на гигантскую сосульку. Поэтому попавший в воду человек вряд ли спасется, даже если и выберется из нее. Мне едва удалось тогда избежать гибели, отойти от той черты, за которой стояло небытие. И я сразу же почувствовал себя на равных в схватке со смертью, и в моей душе поднялся протест против нее. Чтобы я умер? Да ни за что!

В тех случаях, когда человек находится на волосок от смерти, разнообразие его ощущений мгновенно исчезает, чтобы дать место единственно важной в данный момент мысли, сконцентрированной в коротких словах: «Жизнь или смерть?»

И вот сегодня, в тот момент, когда нарты соскользнули и я, пытаясь вытащить их, понукал собак, достаточно было одного неверного шага, чтобы меня не было в живых. Обернувшись, я посмотрел туда, где мы только что были. И вот, когда опасность уже миновала, ужас вдруг охватил меня и сжал сердце. Волосы зашевелились на голове.

Не познавший страха человек может совершать чудеса героизма, но стоит ему хоть раз напугаться, как он тут же начинает осторожничать. Такое со мной было еще в горах. Помню, однажды мне пришлось взойти на вершину Крэбас, считавшуюся не такой уж опасной для восхождения. Но, испытав страх при пер-



вом восхождении, я никак не мог заставить себя подняться на нее во второй раз.

Такое же чувство владело мною и после путешествия по Амазонке, по которой я спустился на плоту вниз по течению, преодолев 6 тысяч километров. Это было после того, как я поднялся на самую высокую вершину Южной Америки — гору Аконкагуа (высота 6960 м). Тогда мне казалось, что раз я совершил такое сложное восхождение, то и спуск по Амазонке мне будет вполне по плечу. Я сравнивал несравнимое и не знал, что делаю, но был уверен в себе и не ведал страха. Очевидно, именно поэтому все закончилось благополучно. Но если бы мне предложили повторить это, я, наверное, отказался бы.

А вот теперь я решил во что бы то ни стало дойти до Северного полюса, вооружившись прежде всего осторожностью и предусмотрительностью.

Переход через вторую трещину занял два с половиной часа. Зато я был вознагражден: передо мной предстала абсолютно ровная поверхность. Но это был молодой лед, и я решил остановиться. Завтра, 14 апреля, я хочу принять здесь самолет с очередной партией снаряжения.

В последние дни состояние льда резко ухудшилось, и я не знаю, смогу ли найти более подходящее место для посадки самолета. Впрочем, у меня еще в запасе весь завтрашний день. Сегодня прошел всего 20 километров. Семь часов потрачено на непредвиденные происшествия и всего лишь пять часов — на езду.

Сиро и пять ее щенков целы и невредимы, несмотря на то что им пришлось пережить такую опасность, при воспоминании о которой я до сих пор покрываюсь липкой испариной. Сиро свернулась вокруг щенят, и те как ни в чем не бывало уткнулись носами в ее теплый живот. Вот кому я позавидовал: никаких забот, лишь бы было рядом тепло матери.

По положению солнца я смог рассчитать свои координаты —  $86^{\circ}44'07''$  северной широты и  $71^{\circ}$  западной долготы. Надежда достигнуть 87-й параллели к 14 апреля не сбылась.

14 апреля.

Ясно. Температура воздуха — минус 24 градуса. Ветер северо-северо-восточный. В ожидании прибытия

очередной партии груза я задерживаюсь на месте со вчерашнего дня. Усиливается северный ветер.

Самолет прибыл сегодня в 13 часов дня. Среди доставленного груза был запас обычного корма для собак на 13 суток и тюленья мясо, а также продукты для меня — мороженое мясо карибу, сахарный песок, кофе, бисквиты и кое-что другое. Были доставлены также несколько новых оленьих шкур и два шеста. С этим же самолетом прибыли девять собак. Вместо них я отправил на базу 12 собак, в числе которых была и Сиро с пятью щенятами. Надеюсь, они все будут живы-здоровы и когда-нибудь я их встречу вновь. Прибывшие собаки были приобретены сотрудниками с Авроры у Каунны из поселка Сиорапалук в обмен на мотосани. Все они были крупными и упитанными, даже более мощные, чем Нуссоа, самая здоровая из моих собак. На первый взгляд они внушали доверие и казались довольно сильным подкреплением.

Самолет после выгрузки снаряжения сразу улетел, унося моих собак. На душе стало почему-то тоскливо и пусто, мне взгрустнулось.

Как следует осмотрев вновь прибывших псов, я убедился в том, что они действительно здоровее отсланных. Те были истощены и весили явно меньше. Это не удивительно: нелегко было пройти за месяц более 300 километров практически без отдыха. Да, пришлось им поработать на меня! Я чувствую, как в груди у меня поднимается волна благодарности и жалости к ним. Чтобы не расчувствоваться, я с преувеличенной строгостью начинаю махать хлыстом... А вот меня пожалеть некому, хотя положение мое тоже не из легких. Взять хотя бы всю эту историю с Сиро. Ну не свинство ли это с ее стороны? Уж к чему я не был готов, так это к тому, что ко мне попадет беременная собака. Но когда я увидел, как она волочила свой большой живот, я, вовсе не относящий себя к феминистам, не смог вынести этого зрелища и освободил ее от работы. А после появления потомства ей была предоставлена привилегия ехать на нартах — все-таки как-никак послеродовой отпуск!

Была еще одна собака — так я и не дал ей имени — с израненной упряжным ремнем шеей. И ее я не мог бросить. Освободив от упряжки, разрешил бежать рядом.



Отправил я с самолетом и одну астматическую собаку, при покупке которой в Туле я был введен в заблуждение ее драчливым характером. «Вот это то, что надо. Будет на кого положиться», — подумал я тогда. Но скоро понял, как в ней ошибся. Из-за кашля она не могла тянуть нарты. Нет, она не была симулянткой: она и по ночам, вытянув морду, тяжело и долго кашляла. Но зато во время кормежки ей не было равных. Драчунья, она отнимала у других собак их долю и ухитрялась наедаться за троих.

Вернул я на базу и одного из братьев Нуссоа, красивого пса с рыжей, как у лисницы, шерстью. Он, повредив себе лапу в драке за Куро, всю вторую половину пути передвигался на трех конечностях.

И тетка Куро доставила мне массу хлопот. С ней, как и с Сиро, я попался на удочку хитрого и жадного эскимоса. «Верн, что там думать! Не видишь, какая здоровая — как раз для упряжки!» — убеждал он меня, клянясь, что у Куро ни за что не будет течки. А течка началась, как только мы отправились в путь. Это перебесило всех кобелей, их покой был надолго нарушен. До сих пор удивляюсь, как это ни один из них не погиб в этих жестоких драках; все они были искушены — у кого изодраны уши, у кого — нос, у кого — вся морда. В большинстве своем отосланные кобели были жертвами драк из-за Куро.

Назад была отправлена и самая слабая собака — симпатичное животное в черных и белых пятнах, очень привязавшееся ко мне. Но она была трусливой и в драках не участвовала, так как была слишком слаба. Все ее кусали, отнимали у нее корм, и она совсем захирела. Нарты со всеми вместе не тянула, а бежала как-то боком, цепляясь ремнями за выступы на поверхности льда, и постоянно доставляла мне одни хлопоты.

Да, собирал я собак, собирал, а в результате набрал одних никудышных. Эскимосы говорят: «Какова собака, таков и хозяин, сразу ясно, охотник или лежебока». Если верить этой поговорке, то я как охотник никуда не годюсь.

Эскимосу собака служит и как средство передвижения, и как неизменный спутник на охоте. Если в каких-либо чрезвычайных обстоятельствах, например в лютый мороз, собака откажется работать, это непре-

менно повлечет за собой гибель ее хозяина. Не будет преувеличением сказать, что собака — главная опора эскимоса в его единоборстве с суровой природой Арктики, без нее существование его здесь невозможно. Вот почему он никогда не продаст действительно хорошую собаку.

Лишь Инутосоа, мой приемный отец, подарил мне действительно пригодную для моего путешествия собаку. «На, пользуйся, хорошая собака», — сказал он тогда с чувством.

Посвященный в мои планы, он отобрал из своих собак такую, которая могла бы стать вожакom. Это была Микисё. Хотя она и не стала вожакom, но отличалась очень хорошими качествами: ладила с другими собаками, была трудолюбива и сильна, и я ее всегда ставил в середину упряжки. Пятнадцати таких собак, как она, было бы достаточно, чтобы получилась упряжка не хуже, чем у любого эскимоса. Присланные на этот раз собаки были куплены у Каунны и представляли собой нечто особенное.

Отличный охотник, Каунна должен был стать проводником в экспедиции, организованной японскими университетами. Он явился к ученым вместе со своими собаками, которых отбирал самым тщательным образом. Не знаю почему, но принимать участие в этой экспедиции ему не пришлось: он вернулся вместе с собаками с полпути. Из Алерта он добрался до Сиорапалука на самолете.

Сотрудникам с базы повезло: мало того, что у него были собаки, он готов был отдать их нам за мотосани. Обмен состоялся, и в результате у нас появились эти девять отличных собак. Даже не у всякого эскимоса есть такие собаки. И сотрудники с Авроры прекрасно понимали, что им повезло. Чем только они не откармливали их до отправления ко мне, разве что только не птичьим молоком! В поисках тюленьины для них они буквально обшарили весь Алерт.

Каунна — типичный представитель эскимосских охотников района Туле. Ему уже за пятьдесят, и он много чему может научить. Я познакомился с ним в 1972 году, когда впервые посетил Сиорапалук. С тех пор я многое перенял у него. Это у Каунны я научился охотничьему делу, это он показал мне различные методы управления упряжкой.



Был он необычайно проницательным человеком. Один случай особенно врезался мне в память. В то время я жил вместе с эскимосами, тщательно изучая их образ жизни. Ел и спал с ними вместе, и мне казалось, что я ничем не отличаюсь от них, что жизнь моя слилась с их жизнью, я свой среди своих. Но у меня была тайна, пусть одна-единственная, но была: я имел при себе деньги. Но каждый раз, когда меня спрашивали, есть ли у меня деньги, я твердо отвечал: «Нет».

В обществе эскимосов нет такого понятия, как деньги, и, если они оказываются в руках этих охотников, их тут же спускают. Все это относилось в равной степени и к Каунне. И вот этот простой эскимосский охотник сумел разглядеть во мне цивилизованного человека, чужака, упорно старавшегося казаться истинным эскимосом.

Однажды, изрядно напившись, он все это высказал. Тыча пальцем мне в грудь, он все время повторял: «Ты лжец, ты неправдашный».

Вспоминаю я все это теперь с улыбкой, испытывая теплоту и нежность к этому человеку.

...До Северного полюса осталось еще около 300 километров. Если на каждые 100 километров положить по три дня, то через девять дней я буду уже там. Последние 50 километров от 89-й параллели до полюса я наметил пройти за один день. Одолев это расстояние, я наконец достигну цели моего путешествия — вершины земного шара, Северного полюса. И впервые в истории его покорения человек дойдет туда в одиночку.

Тогда мне останется только сердечно поблагодарить всех, кто помогал мне. Но если придется вернуться обратно, не дойдя до полюса, я умру от стыда. У меня нет выбора: либо — либо. Только дойти. Дойти во что бы то ни стало! Работая изо всех сил, как вол, как лошадь. Не обращая внимания ни на обмороживания, ни на что! Мой каторжный труд кажется легче, когда я думаю о том, что невидимыми узами связан с теми, кто мне помогал, передавал свои знания и опыт, воодушевлял и поддерживал меня, помогая материально.

И те, кто сейчас находятся на базе в Алерте, — от коменданта базы до врача — ежедневно, ежеминутно думают обо мне, помогают в трудном пути. Они обес-

печивают меня всем необходимым, и я постоянно чувствую их незримое присутствие. За все это я испытываю к ним огромное чувство благодарности.

Только что мне передали по радио полное заботы послание из Токио от уважаемого Нисихори: «Торопись, не спеша. Придется возвращаться — не сомневайся и вернись. Но пусть тебе сопутствует удача! У Наоми своя дорога, и да не свернет он с нее!»

Ну, остался последний бросок. Все силы надо положить на то, чтобы завершить мое путешествие успешно.

16 апреля

Поземка. Температура воздуха — минус 22 градуса. Ветер северный.

С тех пор как 14 апреля я получил снаряжение, не имею возможности отправиться в путь из-за пурги. Сила ветра достигает 10 баллов. Это уже четвертый день стоянки: палатку я поставил 12 апреля. И это именно сейчас, когда мне остается сделать последний переход. Задержка стала так удручать меня, что заболело даже сердце. Бездельничать — это непозволительная роскошь для меня. И плохая погода не оправдание. Желая хоть чем-то восполнить свое бездействие, под звуки ветра, рвущего снаружи палатку, я мастерю из тюленьей кожи новый хлыст, потом рукавицы из меха карибу. Закончив что-нибудь одно, тут же нахожу себе новое занятие. Обстрогал рукоятку хлыста. Из-за мороза руки действуют с трудом, лежать на боку неудобно. Но я креплюсь и продолжаю что-то делать. День проходит быстро.

Вечером накормил собак. На стоянке они отдыхают, как всегда, свернувшись калачиком и укладываясь головой в подветренную сторону. Постепенно их заносит снегом, и они так спят, бережно храня тепло собственного тела. При шуршании обертки, в которую упакован их корм, они разом просыпаются, встают и с нетерпением ждут моего приближения. Видно, что в это время их ничто, кроме еды, не волнует.

17 апреля

Пасмурно. Пурга. Температура воздуха — минус 18 градусов. Ветер северный.

Всю ночь дул северный ветер силой восемь баллов



и с остервенением трепал палатку. Я проснулся в пять часов утра и, лежа в спальнике, в отчаянии слушал его завывание.

Самое страшное то, что ветер будет дуть в лицо, и, кроме того, пурга существенно ухудшает видимость. В таких условиях отправляться в путь совершенно невозможно.

В десятом часу ветер стал ослабевать, и я решил, что примерно через час можно будет двигаться в путь. Надел брюки из шкуры белого медведя и унты из тюленьего меха.

Из палатки вылез в половине одиннадцатого. В течение долгой стоянки на нарты и упряжь намело много снега, и поэтому пришлось долго их откапывать. Потом оказалось, что куда-то делся один из двух привезенных в последний раз шестов. Поискал его наобум там и сям, но вскоре понял, что найти его невозможно.

По прихоти пурги лед местами покрылся сугробами высотой до метра, местами же гладко поблескивал, словно зеркало, нисколько не припорошенный снегом.

Подготовка к отправлению затянулась до половины первого. Выправил нарты на север, и тут мне в лицо с неистовой силой ударил колючий, как песок, ветер. Невозможно было открыть глаза. От такого ветра и снега начинает болеть голова.

Взял курс на северо-восток: от пилота я узнал, что в этом направлении тянется ровный, невсторошенный лед. Еще он сказал, что этот лед молодой. И точно, не прошел я и полчаса, как обнаружил именно такой лед. Но — увы! — весь он, словно ранами, был покрыт трещинами.

И тут вдруг бежавшая впереди собака совершенно неожиданно провалилась в воду. Что делать? Бросить собаку? Это невозможно. Но остановиться — утонут и собака и нарты. Интуиция подсказывает мне, что останавливаться нельзя. Не своим голосом я закричал: «Яя! Яя!»

Времени нет даже оглянуться: боковым зрением вижу собаку, которая выкарабкивается из трещины, а сам в это время выбираю места, прикрытые снегом, интуитивно чувствуя, что под ними находится лед. Нарты постепенно погружаются в воду. Вне себя от

ужаса я заорал на собак. Но они и без того бегут дружно и легко: нарты хорошо скользят по мокрому льду.

Трижды попадая в такие места, где нарты начинали погружаться в воду, мы все-таки каким-то чудом добрались до старого льда. Я обернулся назад, и ужас охватил меня: за нами тянулся след, посередине которого лед был разломан и начинал расходиться в разные стороны. Представить страшно, что бы произошло, если бы я тогда остановился выручить собаку. Нечто еще не совсем осознанное заставило меня тогда крикнуть собакам «яя!». Я назвал бы это «нечто» инстинктом самосохранения, животным страхом за жизнь.

Я был уже готов вновь отправиться в путь, как неподалеку раздался незнакомый и неприятный шум. Прислушался. Это впереди, метрах в пятидесяти от меня, двигается торос, и я застываю на месте. Давно уже мне хотелось увидеть «сцену» движения торосов, и вот теперь я смотрел как завороченный, не сводя глаз.

Торосы двигались довольно быстро: примерно со скоростью 20—30 метров в час. Мне казалось, что льдина, на которой находился я, была неподвижна, но она, конечно, перемещалась, вращаясь, как поворотная сцена, в направлении с северо-востока на юго-восток. Каждый раз, когда она при этом сталкивалась с другими льдинами, раздавались громкие звуки, похожие на выстрелы. При каждом таком столкновении из воды поднимался кусок льдины высотой метра в два. Картина величественная, но вдруг появляется ощущение нереальности происходящего, словно ты перенесся в глубокую древность, когда по земле разгуливали горделивые чудовища. И холодок пробегает по спине.

Вдруг перед упряжкой змейкой пробежала трещина. Сейчас и здесь образуется разлом! В растерянности я бросился на нарты и поспешно повернул на юг. Повсюду были видны гряды торосов, и я знал, что многие из них движутся, но угадать, какие именно, конечно, не мог. Каждая из них могла в любой момент прийти в движение, словно от какого-то толчка извне. При этом возникает такое впечатление, что вся масса льда Северного Ледовитого океана начинает разлом



перемещаться. Так вагоны передают друг другу толчок локомотива, и весь состав вдруг оживает.

Я же представлялся сам себе ничтожным семечком, потерянным в этой ледяной стихии, и, что будет со мной, предугадать не мог.

Торосы постоянно преграждают мне путь, и я вновь и вновь меняю направление. Издалека кажущиеся вполне безобидными, вблизи они предстают передо мной непреодолимыми исполинами, которые к тому же довольно быстро куда-то движутся. Увлеченный этим соревнованием с торосами, я уже перестал понимать, куда еду. Наконец мне показалось, что движение льдов прекратилось. Я остановил нарты на ровной льдине размером около ста квадратных метров. Было половина десятого вечера. Поставил палатку. Но ощущения, что нахожусь в безопасности, не приходило.

И действительно, через некоторое время к северу от меня трогается с места и плывет льдина размером около пятидесяти квадратных метров. Может быть, и моя вот-вот тронется? Настроение тревожное.

Ощущение нестабильности положения усиливается и в связи с тем, что вновь прибывшие собаки еще не освоились, не понимают моих приказаний и не слушаются Куро. Сегодня мне пришлось бы совсем худо, если бы не мой вожак. Надо отдать должное Куро в том, что, несмотря на сопротивление новых собак, она не уступала своего лидерства и настойчиво заставляла остальных подчиняться себе.

Пожалуй, я и сам растерялся больше, чем всегда. Во мне появилось нечто похожее на боязнь льда. Сначала по неопытности я отнесся к торошению — явлению, свидетелем которого я стал сегодня, — несколько легкомысленно. Я видел в этом привлекательное зрелище и никакой опасности не почувствовал. Взялся было даже снимать все это на киноплёнку (специально для этой цели я захватил с собой два киноаппарата) и совсем не подумал о том, что лед подо мною тоже движется. Когда же очнулся, то растерялся настолько, что полностью потерял над собой контроль.

Очевидно, сегодняшнее торошение было вызвано теми северными и северо-северо-восточными ветрами, которые дуют вот уже третьи сутки подряд. Вне всякого сомнения, причина заключается именно в этом.

18 апреля

Переменная облачность. Температура воздуха — минус 20 градусов. Ветер северный, затем западный.

На рассвете еще в полудреме я уловил неприятные звуки трескающегося льда. Некоторое время я никак не мог поднять веки... Наконец встал и вылез из палатки. И совсем рядом с ней обнаружил трещину шириной около 30 сантиметров. Живо складываю палатку и в десятом часу спешно отправляюсь в путь. Но в дебрях окружающих меня торосов никак не могу понять, куда же мне двигаться. Осмотрелся — ничего похожего на проход нигде не было. Начинаю орудовать ломом. Торосы, очевидно возникшие этой ночью, еще не успели смерзнуться, и мне довольно просто удается проложить дорогу, преодолев на расстоянии в 200 метров три внушительных гряды.

Вскоре я добрался до края льдины, и передо мною открылась широкая гладь воды, за которой на север до самого горизонта простиралась ровная поверхность льда. Но перебраться туда было нельзя.

Дрейф льда едва заметен, но звуки сталкивающихся льдин весьма впечатляющи. Я их не только слышу, но и чувствую: они вылетают у меня прямо из-под ног. Треск ломающегося льда напоминает звук лопающегося стекла.

Мимо плывет большая льдина — целый ледяной остров размером более 300 метров в поперечнике. Вот бы попасть на него, а оттуда — на противоположную сторону, на ровный лед! Я подошел к краю, чтобы лучше его рассмотреть. Льдина проплывает очень близко от меня. С одной лишь мыслью — перебраться на нее — я бегу к собакам и хватаюсь за хлыст. Собаки резво взяли разбег, и мы стремительно подъехали к краю, где нас как будто ждала медленно проплывающая льдина. Она совсем близко подошла к нам, и мы без труда перебрались на нее.

Быстро помчались мы напрямик к противоположному ее краю. Но, оказавшись на этом ледяном острове, я понял, что скорость его перемещения не так уж мала. Льдина подошла близко к противоположному берегу, «с разбегу» ударилась об него и быстро отошла на довольно значительное расстояние. Я решил не суетиться и выяснить обстановку не спеша. Поста-



вил палатку, но, как только я сделал это, метрах в двадцати от меня появилась трещина, а еще через несколько минут раздался новый треск, и в том месте, где я высадился, тоже разошлась большая трещина. Но деваться было некуда. С двух сторон путь был отрезан! Я оказался в плену у плывущего ледяного острова, который среди таких же льдин неся неизвестно куда.

Мне не потребовалось много времени, чтобы понять, насколько это было опасно. Как раз в это время одна из близко проплывавших ледяных глыб высотой семь-восемь метров над поверхностью воды столкнулась с чем-то и, потеряв равновесие, с ужасным грохотом упала в воду, а спустя секунду вновь из нее вынырнула. Через минуту другая глыба столкнулась с моей льдиной. При ударе от нее откололись здоровые куски в четыре-пять метров, и между ними черно блеснула вода. Зрелище было страшным и нереальным. И тем ужаснее оно мне казалось, что, сам почти участвуя во всем этом процессе, я ощущал себя как бы сторонним наблюдателем, словно видел все это в кино.

Я растерялся. Что делать? Что же делать? Мой остров, только что такой большой, сокращался у меня на глазах, как шагреновая кожа! Трещины покрыли его вдоль и поперек. В панике вытащил передатчик, с отчаянием решив, что мне ничего не остается делать, как сообщить на базу о том, в какое я попал положение, и попросить о помощи.

Я настраивал передатчик, когда под палаткой молнией пробежала трещина. Только сейчас, увидев ее, я словно пришел в себя и начал соображать. Отчетливо осознал, что передатчик в такой ситуации не поможет. К тому времени, как прилетит вызванный сюда сигналом бедствия самолет, со мной будет уже все кончено. В такой ситуации надо рассчитывать только на собственные силы. Другой возможности остаться в живых у меня нет. «Спокойно! Только спокойно!» — уговаривал я себя.

Быстро свернул палатку и что-то замешкался у нарт. Вдруг случайно поднял глаза и застыл от удивления и радости: между моим островом и местом, откуда я недавно сюда переправился, заклинило ледяной блоком, образовавший своеобразный переешеек, по

которому можно было бы возвратиться назад. Я сразу погнался туда собак, но те, чуя опасность, перед самым входом на него уперлись лапами, решительно показывая свое нежелание повиноваться мне. Нельзя терять ни минуты. Я бью по поводкам ломом, который был у меня в руке, и кричу что есть мочи: «Яя! Давай!»

Здесь решался вопрос о жизни и смерти. Куро наконец подчинилась и ступила на этот кусок льда, ненадежно застрявший между льдинами. Это увлекло и остальных собак, и вскоре мы оказались по ту сторону спасительной переправы, оставив опасное место позади.

Некоторое время я не мог шевельнуться и, кажется, не дышал. Меня колотило от страха. Плыть бы мне под обломками ледяного острова, сделай я хоть один неверный шаг!

Итак, я возвратился со льдины на свое прежнее место — старый лед — и разбил палатку. Было половина пятого. Я понимал, что старый лед не дает сам по себе гарантии полной безопасности. Но обнадеживало то, что кругом расстилалась равнина. Это почти исключает опасность быть отрезанным и отнесенным течением. Оставив собак привязанными к нартам, чтобы они были готовы к отправлению, я воткнул лом в снег и, не раздеваясь, прилег.

Перебирая в памяти события последних дней, прихожу к выводу, что я часто пренебрегал опасностью. К тому же стал забывчив и рассеян и потерял несколько нужных вещей, в том числе привезенный недавно шест. В прошлом я не замечал этого за собой. И всю эту историю с переходом на остров, как, впрочем, и ту, когда я ехал по ломающемуся льду, можно объяснить только моим легкомыслием и несерьезным отношением к опасности. Я стал излишне суетлив и знаю почему: несколько дней назад из очередного сеанса радиосвязи я узнал, что экспедиция японских университетов достигла примерно той же широты, что и я. Меня это обеспокоило, я стал нервничать, спешить, а в результате и появилась эта цепь ошибок. Я перестал заботиться об обеспечении полной безопасности своих действий, которым должна предшествовать абсолютная уверенность в правильности избранного пути. А ведь в Арктике любая ошибка может стать роковой. Сейчас не экспедиция японских универ-



ситетов должна занимать мои мысли. Мне необходимо хладнокровие, без которого немислимы спокойные и последовательные поступки, ведущие к достижению цели.

Вечером во время сеанса радиосвязи с Авророй я разговаривал с оказавшимися там Алланом Джиллом и его коллегой — англичанином Уолли Хербертом, которые задумали совершить путешествие вокруг Гренландии. Джилл несколько лет провел в Арктике и считается знатоком ее природы. Он сообщил, что завтра они вылетают из Алерта к северо-западной части Гренландии. Оттуда они направятся в сторону мыса Моррис-Джесеп, обогнут его и выйдут к восточному гренландскому побережью. Еще он сказал, что из-за торосов совершенно невозможно пройти на нартах от Канады до Гренландии. «Поэтому...» — тут связь прервалась, и следующее, что я услышал после того, как она наладилась, было: «Наоми, после сильного ветра льды приходят в движение. Останавливаются они спустя полдня-день. Ни в коем случае не отправляйся в путь, пока они не остановятся».

Теперь-то я знал, что такое движущиеся льды, только что они сыграли злую шутку со мной. Наверное, и он видел все это собственными глазами, когда был на полюсе. «Не торопись, не нервничай. Максимум осторожности», — говорил он. Я узнавал Джилла.

Они будут двигаться на собачьих упряжках. На тот случай, если они встретятся с открытой водой, у них есть лодка, специально сделанная для этого из тюленьей кожи. Тогда они будут спускаться к югу по воде.

Через огромное расстояние я горячо пожелал им, чтобы у них достало мужества в этом трудном испытании.

20 апреля

Переменная облачность. Температура воздуха — минус 20 градусов. Ветер северный.

Вчера весь день пропетлял на нартах в тщетных поисках места переправы. Смертельно уставший, я даже не смог взять в руки дневник. На уме у меня только одно — когда же замерзнет вода? Только этого я хочу, только этого жду. Собственно говоря, она уже начала замерзать: вчера толщина льда составляла

три сантиметра, сегодня же — пять. Вчера я не мог еще наступить на него, а сегодня уже стоял. Но лед все-таки еще недостаточно прочный. Ехать по нему нельзя: скоро окажешься в воде.

Желанный берег находится примерно на расстоянии километра. Меня отделяет от него водная преграда, по самой середине которой плывут большие и маленькие льдины самой различной конфигурации.

В семь часов вечера, после сеанса радиосвязи с Авророй, беру лом и вновь иду смотреть новый лед. Отхожу от места стоянки примерно на 100 метров. С помощью лома пытаюсь определить толщину льда и вдруг вижу, что к выступающему с моей стороны краю берега, образованному новым, только что замерзшим льдом, вплотную приблизилась плывущая мимо льдина. Не долго думая, я на четвереньках подползаю к краю и благополучно перебираюсь на нее. Продвигаясь дальше по льдине в северо-восточном направлении, я достигаю места, где ширина полосы воды, очевидно, наиболее узкая — 30—50 метров, но и это слишком много. Приходится вернуться обратно.

Однако находиться в палатке весь день нет мочи: от безделья можно рехнуться. В надежде отыскать хоть сколько-нибудь подходящее место, откуда можно было бы завтра начать продвижение вперед, я свертываю палатку и после дополнительного сеанса связи с Авророй в девять часов отправляюсь в путь в северо-восточном направлении. Но через час мне приходится ни с чем вернуться обратно. Единственной добытой мною информацией было то, что повсюду мой путь преграждали торосы. Впрочем, я не ждал чего-то невероятного от своей разведки, куда отправился, просто чтобы чувствовать себя «при деле». В 50 метрах от полосы открытой воды я вновь расставил палатку.

Когда утром я проснулся, то увидел страшную картину: место, где я раньше ставил палатку, было перерезано трещиной, пролежавшей в 10 метрах от теперешней стоянки. Если бы трещина чуть-чуть изменила свое направление, то этого было бы достаточно, чтобы я вместе с палаткой оказался под водой. Меня вновь охватил страх. Что же мне сделать, чтобы вытравить его из сердца? Мне столько раз приходилось испытывать это чувство, но каждый раз, когда оно появля-



лось, я не знал, как с ним бороться, у меня не было средства против него.

Я вновь взбираюсь на глыбу и вглядываюсь в даль, которая расстилается за водной гладью прямо на север. Там не видно ни трещин, ни торосов, этих главных препятствий моему продвижению вперед. По этой равнине остается пройти 100 километров пути, и, очевидно, они не будут трудными. Ну когда же замерзнет эта проклятая вода!

Чтобы несколько успокоиться, залезаю в палатку. Но к вечеру не выдерживаю и вновь выхожу на разведку. Лед уже стал более прочным, чем утром: одного удара ломом мало, чтобы появилась вода. На свежем льду появились морозные узоры в виде игл молочного цвета. Шаг за шагом продвигаюсь вперед, пробуя дорогу ломом. Попадались еще места, где стоило ступить на лед ногой, как из небольших трещин появлялась вода. Тогда я быстро отскакивал в сторону. Но таких мест становилось все меньше.

На обратном пути убеждаюсь в том, что лед стал совсем крепким, и уже уверенно шагаю вперед, не пользуясь ломом. Я понял, что, как только на поверхности льда образуется характерный морозный узор из игл, это свидетельствует о том, что он стал совсем прочным.

Завтра, наверное, все будет в порядке и я наконец-то смогу отправиться в путь. Повторяя про себя «все в порядке», я спокойно засыпаю.

21 апреля

Переменная облачность. Температура воздуха — минус 18—20 градусов.

Ровно в семь утра связался с базой Аврора и предупредил, чтобы в течение последующих 24 часов они были готовы к любым неожиданностям и в случае необходимости приняли экстренные меры. Если установка приема информации прекратит свое действие и в течение нескольких часов от меня не будет поступать никаких сообщений, это будет означать, что со мной что-то случилось.

После этого я пошел вновь проверить лед до противоположного берега, по которому шел вчера вечером. Местами толщина льда была не более пяти сантиметров, и он еще прогибался подо мной. Очевидно,

температура воздуха не была достаточно низкой, и за ночь лед не окреп. Положение даже стало хуже. В тех местах, где вчера я проходил совершенно спокойно, сегодня лед гнулся подо мной, и достаточно было одного удара ломом, чтобы показалась вода.

«Ну что же это? Опять пустые надежды?» — вопрошаю я, с упреком глядя в бесстрастное небо.

Нет, очевидно, не стоит рисковать: такой лед не выдержит веса нарт. Да и морозных игл маловато. Вряд ли, впрочем, что-нибудь изменится, если я подожду еще один день. Вот уже несколько дней, как температура воздуха держится около минус 20 градусов.

Вновь и вновь я обдумывал создавшееся положение. Лед поскрипывает при ходьбе под тяжестью моего тела. Я попробовал даже попрыгать — лед прогибался, но не трескался. Выдержит ли он вес нарт? Может, попробовать?

Я вновь перехожу на другой берег и продолжаю размышлять там. Надо подумать о том, как вытащить нарт с этого берега, если они все-таки станут тонуть. Составив определенный план действий, я вытащил запасенные мною стометровый нейлоновый шнур и пятидесятиметровую веревку для собачьей упряжки.

Все эти колебания и приготовления затянулись до второй половины дня. Но вот упряжка готова, я встаю вперед, и собаки тащат нарт по столько раз изученному и пройденному мною пути. Когда мы были на поддороге, я побежал вперед и на противоположном берегу обвязал один конец веревки вокруг глыбы льда, показавшейся мне достаточно прочной. Другой конец был прикреплен к нартам. Упершись что было сил ногами в выступы льда, я медленно стал подтягивать нарт к себе, перебирая веревку руками. Я знал, что самыми опасными будут последние 50 метров, но, несмотря на мои страхи, и это расстояние собаки прошли благополучно. Вот и конец всем сомнениям. Теперь они вызвали у меня только усмешку.

Наконец-то этот сложный переход завершился, и я поспешил известить об этом базу. Потом в приподнятом настроении я отмахал еще 40 километров по абсолютно ровной ледяной равнине. День закончился благополучно.





22 апреля

Ясно. Температура воздуха — минус 20 градусов. Ветер северный.

Вчера прошли 40 километров, сегодня — 60. Это было здорово — мчаться только вперед. «Ну, скоро

конец! Веселей!» — радостно кричал я собакам. И они, словно чувствуя мое настроение, бежали легко и дружно. Попадались кое-где и торосы, но в основном путь шел по равнинной местности. Трещины встречались пять-шесть раз, однако они уже были покрыты льдом толщиной около десяти сантиметров и не представляли собой сложных препятствий.

Даже по самым оптимистическим предположениям, я никак не мог ожидать, что за день смогу преодолеть 60 километров. На сегодня это самое большое расстояние, пройденное за дневной переход. Да и по времени это был самый длительный пробег: мы находились в пути одиннадцать с половиной часов — с половины девятого утра до десяти вечера. Собаки словно летели по воздуху, будто зная, какие надежды я на них возлагал. Под конец перегона, когда я представил себе, как тяжело им сегодня пришлось, у меня даже защемило сердце. Но было радостно наблюдать за их дружным и ритмичным бегом.

Я наметил дойти до Северного полюса 25 апреля. Но за долгое время сегодня по существу был первый день, когда я смог пройти запланированное расстояние. По дороге я зафиксировал момент нахождения солнца точно на севере и определил свои координаты. Оказалось, что я нахожусь на  $87^{\circ}54'$  северной широты. Завтра мне надо дойти до  $88^{\circ}30'$ . При такой погоде, как теперь, я могу пройти за день более 50 километров. Однако в районе полюса погодные условия очень сложны. Для этой территории характерна сильная облачность, когда солнце совершенно скрыто и видимость очень плохая, не говоря уже о том, что возможны встречи с зонами торошения. Ну и что из того! Большая часть пути уже позади. Осталась самая малость. Надо только идти вперед и вперед. И не останавливаться.

Сегодня впервые рядом с Куро я поставил Куму. Это черный, невидный из себя пес довольно хилого телосложения, но бежит он бодро и заражает своим энтузиазмом других собак. Еще недавно он был слаб в беге, и задние собаки все время подгоняли его. Но постепенно он набрался сил и стал даже как будто более здоровым. Кума добросовестно тянет упряжь и для первого раза довольно хорошо справился с ролью вожака. Еще не все команды ему понятны, но к кон-



цу дня он стал разбираться в том, что такое «направо» и «налево», и моментально реагировал на них. И в драках он не уступает другим, проявляя такое ценное для собаки качество, как стойкость. Передо мной не лебезит, ласкаться не любит и, когда я его глажу, лишь снисходительно опускает голову, никак не отвечая на мои ласки. Именно такая собака может стать хорошим вожакom, если ею как следует заняться.

23 апреля

Пасмурно. Температура воздуха — минус 20 градусов. Ветер северный.

Сегодня трудно различать неровности льда: облачно и темно. Весь день одни торосы; в таких условиях продвигаться вперед крайне тяжело. В пути находились 11 часов — с восьми утра, но прошли всего 20—30 километров. Пожалуй, я поставил перед собой слишком трудную задачу — ежедневно проходить по 50 километров. Сегодня мы сделали все, что было в наших силах. На собак тяжело смотреть. Они работали полсуток, и к концу у меня рука на них не поднималась. Я бы еще двигался, но собаки выдохлись. А это означает, что 25 апреля я не смогу быть на Северном полюсе. Не сегодня-завтра мы дойдем до 89-й параллели, но за один оставшийся день 100 километров пройти невозможно, хоть тресни.

Запаздываю я довольно значительно, и поэтому необходимо, чтобы самолет с продовольствием прилетел еще раз. Оставшихся запасов не хватит. Это значит, что потребуются еще одна длительная остановка и, следовательно, день завершения моей экспедиции еще более отдалится. Но тут уж ничего не поделаешь...

Лучше запишу то, что мне надо прислать: «Керосина — пять литров; топор; 10 метров ремней из тюленьей кожи для хлыста; унты, шапку.

Из продовольствия: для собак — пять ящиков специального корма, свежую тюленину; для меня — соль, мясо карибу, рис, бисквит».

24 апреля

Пасмурно. Температура воздуха — минус 12—16 градусов.

Сегодня опять нет солнца. Темно и мрачно. Насторожение у меня падает, возвращается вчерашняя вялость.

В путь отправился в половине девятого. Условия для езды сегодня еще хуже, чем вчера. Все время одни торосы. Конца-края им не видно. Но вот наконец я выбираюсь из их плена — и стоп! Передо мной трещина. Нет ничего хуже, когда на человека, уже расслабившегося от наступившей передышки, вдруг сваливается новая трудность, наступает новая забота. Нервы не выдерживают. Состояние — хоть плачь.

Господи, сколько же еще придется преодолеть этих трещин! Были бы они небольшими, тогда полбеды. А вот широкие — более двух метров — перейти проблема. Трещина всегда выглядит зловеще. На белой поверхности снега и льда она даже вблизи кажется нарисованной черной тушью на сверкающей белизны бумаге.

Та трещина, которую мне пришлось преодолеть сегодня, была широкой — метра три — и потому опасной. Каждый раз, когда судьба посылает такое испытание, меня охватывает нерешительность — что делать? Будто существует много решений и у меня есть выбор. Каждый раз это одни и те же мысли: длина нарт слишком мала для преодоления трещины такой ширины, их не перетащить, даже если удастся перетянуть конец на другую сторону. Остановиться же и ждать, пока трещина замерзнет, слишком долго.

И все-таки не зря я размышлял. Выход был найден — совсем неожиданно. Мне пришло в голову усовершенствовать способ, которым уже пользовался раньше. Он был очень прост. Я отвязал собак и убрал груз с передней части нарт. Потом стал потихоньку подталкивать их сзади, одновременно немного надавливая на задний конец. Тогда передок приподнимается, и, как только он нависает над поверхностью льда на противоположной стороне, я плавно опускаю его вниз. Вот полوزья коснулись опоры, и по нартam, как по мосту, я перевожу на другую сторону упряжку и переношу груз. Привязываю собак, и наступает самый ответственный момент. Теперь все зависит от них: если они потянут недостаточно дружно и быстро, задняя часть нарт окажется в воде, и тогда их вытянуть окажется под силу разве что лошади.



Простой по замыслу, этот способ труден в исполнении. Никогда не можешь быть уверен в его исходе. Игра идет ва-банк. Проиграю — скажут: «Какой ужас!», выиграю — «Ловко это у него вышло!» Только и всего. И никто не сможет оценить, чего мне все это стоило.

На моем трудном и долгом пути к Северному полюсу этот переход всего лишь частный случай, небольшой эпизод, который теряется в массе других происшествий, куда более значительных и опасных. Но на меня он почему-то произвел впечатление, и я не могу отделаться от него в своих мыслях. Он преследует меня в течение всего дня и не оставляет ночью, когда трудности все позади и я спокойно лежу в палатке.

У одного из братьев Нуссоа после перехода так разболелась давно пораненная нога, что он уже не может передвигаться.

Из разговора с базой узнал, что экспедиция японских университетов достигла широты  $88^{\circ} 40'$ . Очевидно, они продвигаются без особых происшествий. Я не смог сегодня произвести астрономические наблюдения и определить свои координаты, потому что было пасмурно и солнце не показывалось, но думаю, что этой широты я не достиг. Начинаю отставать.

#### 25 апреля

Переменная облачность. Температура воздуха — минус 24 градуса. Ветер северо-восточный.

Итак, сегодня уже 25 апреля. В этот день я наметил себе быть на полюсе. И не дошел до него.

Планы мои сорваны. Слишком уж они были нереальными. Я переоценил собственные силы и недооценил условий Арктики. Сейчас рвать на себе волосы поздно: это не поможет увеличить пройденное расстояние. Да, я не рассчитал свои возможности. Но нельзя сказать, чтобы я не сделал всего, что было в моих силах. Впрочем, что это я ищу оправдания себе? Разве в этом теперь дело!

И сегодня находились в пути 11 часов, а прошли не более 20—25 километров. Достиг широты  $88^{\circ} 50'$ . До полюса остается один градус и десять минут, а это целых 128 километров.

Теперь вместо Куро вожакom поставил Куму; он такой же черный и похож на нее, как родной брат. Даже на животах у них по одинаковому белому пятну. Но теперь Кума стал сильнее, чем Куро, и я чувствую, что он еще не полностью проявил себя. Он все время держится как бы в тени, особенно после прибытия братьев Каунна, которым в драках он добровольно уступил честь быть первыми. Но вместе с тем он ведет себя очень уверенно, как бы желая показать, что из здешней компании никто не достоин с ним сразиться по-настоящему. Кума был куплен еще в Каннаке, но после прибытия в Алерт заболел и был оставлен мною на месте. Потом, после выздоровления, был прислан мне с первой партией замены. Здесь он окончательно восстановил свои силы и постепенно стал выделяться среди других собак.

Было бы неверно думать, что только та собака годится на роль вожака, которая побеждает в драках. На место лидера подходят главным образом такие собаки, которые способны руководить другими, повести за собой остальных. Важно, чтобы она, умея ладить с собаками, могла настаивать на своем и была хозяином положения. Необходимо и такое качество, как общительность, которая помогает вожаку в его общении с хозяином. Мне кажется, что Кума вполне отвечает всем этим требованиям, да к тому же пора было сменить Куро: она устала и, может быть, даже заболела.

Не сразу Кума стал понимать все мои команды, но так и должно было быть, это естественно. Сначала и Куро не понимала и бежала как ей бог на душу положит: нарты часто попадали в колдобины, а ремни цеплялись за выступы, и потом требовалось много времени, чтобы их распутать.

В 10 часов 53 минуты, когда солнце точно находилось на юге, я определил свое местоположение. В это время я подошел к очередной трещине и собирался уже ее переходить, как вдруг у поверхности воды заметил что-то черное. Тюлень? В таких широтах? Не может быть! Это ошибка. Но собаки тоже не оставили без внимания этот предмет — все разом повернули к нему головы.

Теперь я уже не сомневался — тюлень! «Ну, будет вам угощение», — мысленно обратился я к собакам и



осторожно взялся за ружье. Крадучись, приблизился к тюленю на расстояние примерно в 100 метров. Он меня не почувствовал. Я прополз еще 50 метров... Больше нельзя — заметит. Прицелился... Какой он маленький по сравнению с медведем: весь уместается в прицеле! Ну, была не была. Задержав дыхание, я нажал на спусковой крючок. Грянул выстрел, и я спешу взглянуть на мою жертву. Но жертвы нет и в помине. Жива и здорова, она скрылась в морской глубине, даже не подняв брызг. Промажнулся! Слишком ли большое расстояние тому виной, или сбился прицел ружья, которое давно не употреблялось, не знаю. Но так или иначе я промахнулся.

Чтобы скрыть свое смущение от собак, я начал насвистывать какую-то мелодию и старался сделать вид, что ничего не случилось. Но еще долго я не решался посмотреть им в глаза...

Да, это был тюлень. Значит, эти животные добираются до таких широт. Очевидно, они проникают сюда на дрейфующих льдинах, и трещины служат им местом охоты. Но если сюда попадают тюлени, значит, бывают здесь и медведи, которые питаются тюленьим мясом. Теперь мне стало понятно, почему в последние дни собаки, подходя к трещине, останавливались, прикипали к воде и что-то вынюхивали. Они чуяли тюленей.

Около семи часов вечера среди торосов вдруг появилась — о нет, не появилась, а возникла, как оазис, — ледяная равнина. Она как нельзя лучше подходила для посадки самолета, который в последний раз доставит мне снаряжение. Здесь я и решил остановиться.

26 апреля

Переменная облачность. Снег. Температура воздуха — минус 15 градусов.

Вчера вечером с базы Аврора я получил сообщение о том, что экспедиция японских университетов достигла Северного полюса.

Я несколько не покривлю душой, если скажу, что не считаю этих ребят своими соперниками. Так уж вышло, что и по сути своей, и по времени осуществления наши предприятия совпали, но вместе с тем как цели, так и способы их реализации были у нас

различными. Мне было досадно, что некоторые газеты, еще когда мы собирались в Арктику, писали о нас как о конкурентах.

Я иду на полюс в одиночку и не соревнуюсь с кем-либо в скорости продвижения. Это, конечно, не означает, что я не проявлял внимания к университетской экспедиции. Еще перед отправлением я интересовался, как она готовится, и, когда время отправления наших экспедиций совпало, я, естественно, постоянно вспоминал эту университетскую команду хотя бы потому, что она находилась в тех же условиях и испытывала то же самое, что и я. Но мне никогда не приходило в голову соперничать с нею. Эта сторона дела меня несколько не волновала.

Но вот сейчас, когда ученые университетов дошли до полюса, а я, срывая все сроки, еще нахожусь в сотне километров от желанной цели, мне стало не по себе. Было досадно. Так досадно, что на глаза навернулись слезы. До сих пор не понимаю почему, но ничего с собой поделать не мог. Досадно!

Очень горько мне стало тогда за своих друзей, которые столько сделали, чтобы я смог сюда попасть. Передо мной возникают их лица. Одни недоумевающие: «Как же это могло произойти?» Другие подбадривающие: «Ну и что же? Все в порядке! Не падай духом».

Сколько они для меня сделали! Я им благодарен от всего сердца. Достоин ли я их? Действительно ли сделал все, что было в моих силах?

Но падать духом я и не собирался. Искренне поздравил ребят с успехом, а себе напомнил, что кроме полюса меня ждет еще и Гренландия.

Мое путешествие продолжается. После того как я дойду до полюса, мне предстоит еще долгий путь по безлюдной ледяной равнине Гренландии, по местам, где еще ни разу не ступала нога человека. Поэтому каждый шаг к полюсу — это уже шаг к Гренландии. Мне нельзя расслабляться, нельзя тратить свои силы попусту. Каждый день этого путешествия неповторим, и его надо прожить с радостью, без сожалений.

Собаки, наверное, спят, ни о чем не тревожась. Расчувствовался я сегодня — хочется и им сказать что-нибудь хорошее, пожалеть, приласкать, поблагодарить их. Нужно впредь с ними быть помягче, а то



они слова доброго от меня не слышат. Только приказания: «Вперед!», «Стой!», «Быстрее!», «Поспеш!» Иногда и хлыстом достается. Конечно, спешить надо — это суровая необходимость, и ничего тут не поделаешь. Но чем бывает труднее, тем больше нужно ласковое слово. Оно скрашивает тяжелые будни, облегчает бремя повседневных тягот.

Самолет, как и было намечено, прибыл после полудня. Выгрузив продовольствие и забрав израненного Нуссоа, он сразу же улетел.

Собакам было позволено наесться до отвала свежей тюлениной: завтра начинается действительно последний этап моего путешествия. Так что держитесь, друзья мои!

27 апреля

Пасмурно, временами ясно. Температура воздуха — минус 11—20 градусов.

В путь отправился в семь утра. Собакам наш вчерашний отдых явно пошел на пользу. Для меня же вчерашний день прошел тяжело. Все время не мог отделаться от чувства неудовлетворенности собой, которое возникло в связи с тем, что я отстал от университетской команды. Целый день я машинально повторял: «Досадно! Господи, как досадно!» Если бы меня кто-нибудь мог видеть со стороны, то, наверное, подумал бы, что я тщетно пытаюсь выучить наизусть какое-то важное заклинание — так часто и упорно произносились мной эти слова. И сегодня настроение не лучше. Хорошо, что никого рядом нет.

...Но надо идти вперед. Что бы ни случилось, необходимо идти вперед!

Чуть мы отъехали от стоянки, как снова начались торосы. Лавируя между ними, мы сворачиваем то вправо, то влево. Кума хорошо понимает меня. Вдруг ни с того ни с сего он неожиданно меняет направление. Я кричу: «Осторожно! Стой!» Но уже поздно. Нарты ударяются о глыбу льда и переворачиваются, я лечу с них кувырком. Поднимаюсь и подхожу к нартам... Вот она, моя небрежность! Ну ведь говорил же я себе, что нельзя думать ни о чем постороннем, когда вокруг подстерегает столько неожиданностей! Вот что теперь делать?

Я стоял над нартами в раздумье. Передний конец одного из полозьев сломан, а рукоятка, которая прикреплена к задку нарт, треснула. Выдвинувшаяся во время падения антенна передатчика воткнулась в снег и раскачивалась, поддерживая в воздухе сам передатчик. Ни вдвинуть обратно, ни вытянуть ее больше было нельзя.

Перевернуть нарты с грузом и поставить их в нормальное положение было невозможно: слишком тяжело для одного человека. Пришлось развязать веревку и заняться разгрузкой. Потом привязываю обломок полоза шпагатом на место — другой ремонт пластмассы в моих условиях невозможен — и переворачиваю нарты. Все это происшествие отняло у меня около часа. Довольно тепло — минус 17 градусов, и я работаю некоторое время без перчаток.

Когда все было закончено, отправились дальше. Через полчаса выходим из торосов и натываемся на полосу открытой воды шириной 50—70 метров. Она идет в северо-восточном направлении и преграждает путь. Видно, что и у этого и у противоположного берега она уже затянута льдом. Кое-где попадаются приподнятые участки, где лед особенно прочен. Но к середине трещины таких мест становится все меньше и меньше.

Я рискнул спуститься на лед — он оказался гораздо прочнее, чем можно было бы предполагать. С одного удара лом не пробивал его толщу. Попрыгал — лед не прогибался. Тогда я направился к середине; шел осторожно, все время боясь провалиться. Вскоре под ногами появилась вода. Толщина льда здесь пять сантиметров, мой вес она выдержит. Дальше вплоть до противоположного берега опять идет довольно прочный лед. Значит, вопрос стоит о центральной части — выдержит ли лед здесь собак и нарты с грузом? Если вес каждой собаки 30—40 килограммов, то все они весят около 600 килограммов. Вместе с нартами это будет больше тонны. Но во-первых, вес собак распределяется на четыре лапы, а, во-вторых, лед толщиной пять сантиметров может выдержать и вес нарт, если скорость их продвижения будет достаточно велика. Поэтому задача в том, чтобы собаки быстро и не снижая скорости смогли пробежать этот опасный участок.



Я возвращался обратно под вопрошающие взгляды собак. «Ну, что, пойдём, что ли?» — словно говорили они. Но я сомневался. Мне уже неоднократно приходилось переправляться через такие места. Однако в большинстве случаев я делал мосты из плавающих льдин. А вот переход по тонкому льду, который может треснуть в любой момент, — совсем другое дело. Это гораздо более опасное мероприятие, и до нынешнего дня мне приходилось решаться на него всего один раз. Внутренний голос подсказывал мне, что все будет в порядке, надо идти. Но было страшно: провалюсь — верная гибель. Я представлял себе это очень хорошо.

Вывожу нарты на этот коварный молодой лёд и ставлю собак в походный порядок, а сам ещё раз прохожу эти длинные-длинные 50 метров. Остановился на противоположном берегу... Постоял немного... Какими маленькими кажутся отсюда собаки! Как они далеко от меня!

«Яя!» — кричу я им вдруг изо всех сил. И собаки рванулись вперед по моим следам. Ближе... ближе... Вот они подходят к центральной, самой опасной зоне. И вдруг Кума снижает скорость и дальше начинает продвигаться медленно, с опаской. Остальные подражают ему: он вожак.

«Дурак! Что же ты делаешь? Вперед! Бегом! Давай, давай!» — в исступлении кричу я. Слов мне уже не хватает, и, не зная, как произвести на собак впечатление, я начинаю свистеть. Но свист лишь отвлекает меня — на какое-то время я утрачиваю способность следить за продвижением собак. Когда ко мне возвращается эта способность, я вижу нарты, которые в целостности и сохранности приближаются ко мне. Сейчас провалятся... Вот сейчас... Но они еще почему-то не провалились. Все еще держатся. Руки у меня вспотели, лицо горело...

И вот наконец вся упряжка стоит передо мной. Перебрались. Я сердито смотрю на прибежавших собак. Перебрались?... Наконец до моего сознания уже отчетливо доходит, что они перебрались. Я расхохотался.

Постепенно начинаю понимать осторожность собак при переправе. Ну конечно же, они инстинктивно чувствуют состояние льда. Если я, прежде чем принять

решение, рассчитываю и вычисляю, то собакам не под силу такие сложные действия, они чувствуют опасные места буквально своими лапами.

Мы вновь продолжаем свой путь. С юга дует попутный ветер. Но он поднимает снег, и спина мерзнет так, что, кажется, встает колом.

В пути были до пяти часов вечера и прошли 50 километров. Перед самым окончанием пути опять попали в торосы. По-видимому, в районе полюса лёд перемещается со значительной скоростью<sup>4</sup>. Это и является причиной процесса непрерывного торошения в этой области.

Сейчас я нахожусь на широте 89°20' — совсем близко от «вершины» Земли. Если бы сегодняшняя скорость продвижения была возможна три дня назад! Всего три дня. От этого темпа я страшно устал, но чувство неудовлетворенности не покидает меня. В мозгу все время стучит: «Досадно! Досадно!»

Но ведь уже все в порядке. Так в чем же дело? Ведь через два, самое большее — три, дня я буду стоять на Северном полюсе. Вот этими ногами! Я — тот, кто в одиночку раскалывал лёд и пробирался сюда одному мне известными путями.

28 апреля

Ясно. Температура воздуха — минус 18—20 градусов. Ветер северо-восточный.

В путь отправился в восемь утра. С того дня, как нам доставили продовольствие, собаки получают только свежую тюленину. Теперь у них шерсть блестит, и они совсем по-другому выглядят. И бегут хорошо.

По мере того как мы приближаемся к полюсу, льды становятся все разнообразнее. Скорость перемещения их увеличивается до двух с половиной — трех километров в день. Но наряду с дрейфующими есть и неподвижные участки, и в местах их соприкосновения друг с другом образуются торосы.

Нередки здесь и трещины. Сегодня встретилось несколько широких трещин — от пяти до десяти метров. Некоторое время пришлось идти вдоль них, но вскоре нам попались более узкие места, даже перемычки, по которым мы и перебирались на другую сторону.



Когда встречались торосы, я принимался прорубать их, каждый раз в надежде, что мне больше не придется этого делать. Температура воздуха — минус 18 градусов, на полюсе стоит летняя жара, и я чувствую, что потею.

Вспоминаю первые дни своего путешествия, когда в отчаянии, весь в поту, я с остервенением крушил ломом попадавшие на пути торосы. Вспомнил, как поразился изумительной голубизне льда, но в душе моей тогда почти не было места для ощущения этой красоты. Заботы целиком поглощали меня.

Теперь же, когда полюс у меня совсем рядом, я иногда откладываю лом в сторону и позволяю себе постоять, замороженно вглядываясь в бездонную голубизну льда и наблюдая тончайшую игру его сверкающих переливов, его постоянно меняющийся, как у облаков, узор. Это были минуты бездумного счастья.

Солнце уже в течение целых суток находится на небе, и потеряло всякий смысл то разделение времени на день и ночь, к которому привык человек.

Палатку установил в 21 час 30 минут. Как и вчера, пройдено за день 50 километров. Переход был большой, но он прошел спокойно, без особых происшествий. Собаки бежали легко и быстро.

В 23 часа произвел астрономические наблюдения и определил, что нахожусь на широте  $89^{\circ}44'54''$ . До полюса осталось около 30 километров.

Забрался в палатку, но спать не хотелось. На душе было хорошо. Я присел. Хотелось кое-что обдумать.

Мое путешествие затягивалось по сравнению с первоначальным планом на 15 дней. По плану я должен был достигнуть полюса через 40 дней со дня отправления, где-то в середине апреля. Затем сразу же намеревался направиться в Гренландию. В начале июня намечалась высадка на ледник у северной оконечности Гренландии и начало путешествия по ней. Но теперь этот план надо скорректировать в связи с моим запаздыванием на полмесяца.

Хотя на этой неделе главным для меня было достижение полюса, я должен был уже подумать и о предстоящем путешествии по Гренландии.

Очевидно, мне будет трудно добраться до нее отсюда на собаках, как это планировалось раньше. До

второй декады апреля это еще могло быть возможным, но в последней декаде увеличивается опасность, что течением я буду отнесен далеко на восток от Гренландии.

Итак, надо уже сейчас принимать решение по поводу гренландского периода моего путешествия.

Необходимо принять во внимание и состояние льда в этом году. Вчера вечером во время сеанса связи с базой Аллан Джилл сообщил мне, что этот год особенно теплый и поэтому состояние льда в Арктике гораздо хуже, чем обычно. По этой же причине намного больше хлопот доставляют и торосы, и особенно трещины.

Мне совершенно ясно, что от полюса до Гренландии можно добраться лишь самолетом. Это единственная возможность поскорее попасть в исходный пункт моего путешествия по нехоженным районам гигантского острова. Обидно, конечно, что возвращаться придется на самолете, но надо суметь превозмочь в себе это чувство. Платой за него станет достижение желанной цели и выполнение всего намеченного мною ранее плана.

Все сотрудники базы, с которыми мне удалось переговорить по радио, согласились со мной. Со вчерашнего дня связь стала очень плохой: начались магнитные бури. Связь с Авророй постоянно прерывается, и мне никак толком не удастся переговорить о своих планах на ближайшее будущее, после того как будет достигнут Северный полюс. Они там, наверное, беспокоятся. Ну, ничего, это как раз мы успеем обсудить.

В два часа ночи я вышел из палатки. В небе ярко светило ночное солнце, обещая на завтра хорошую погоду. Не было никакого желания залезать в спальник. Я чувствовал, что от возбуждения не засну.

Так и не сомкнув глаз, я встречаю утро следующего дня.

29—30 апреля

Ясно, затем пасмурно. Температура воздуха — минус 20 градусов.

Накануне я так и не смог заснуть. Утро застало меня растапливающим печку. Было как-то странно, что сегодня, когда мне предстоит стоять на Северном полюсе, я не испытываю никакого волнения.



Сколько раз в тяжелой борьбе с торосами и трещинами я лишь ценой невероятных усилий заставлял себя идти вперед! Мною овладевали порой отчаяние и непреодолимое желание бросить все и вернуться обратно. Когда же удавалось преодолеть все трудности пути, преодолеть себя и продвинуться хоть еще немного вперед, я чувствовал радость и гордость за то, что все это мне пришлось совершить в одиночку, без чьей-либо помощи.

Возможно, именно это и составляет суть всего моего рискованного предприятия, а достижение полюса играет лишь роль некой призрачной условной цели. Мне были вновь эти мысли, и странно, что приходили они в голову, когда я находился в состоянии полного спокойствия и душевного равновесия.

Сегодня мне снова предстоит дорога, и ничего неприятного я в этом не вижу. Свою последнюю стоянку мне хочется заснять на пленку, и, установив перед палаткой камеру, я сфотографировал себя на ее фоне сидящим на нартах. Потом бужу собак и шелкаю завором перед их заспанными мордами.

Теперь — в путь! Было ровно восемь, когда я тронул собак со словами: «Ну-ка, покажите себя напоследок!»

Большое счастье — дойти до Северного полюса, но велика радость и самого пути. Красиво бегут собаки! Мои верные помощники, совсем измотанные в этом многотрудном путешествии, вы и сейчас изо всех сил стараетесь для меня, тянете эти нарты. Если бы вы смогли понять те слова благодарности, которые я обращаю к вам! Если бы я мог выразить те чувства, которые к вам испытываю!

...Через два часа пути начали появляться трещины. Два раза мы преодолевали трещины шириной три метра, как обычно, по мостикам, сделанным из льдин. И каждый раз собаки, перейдя на другую сторону, замедляли свой бег, отчего нартам угрожала опасность оказаться в воде. Была в этом, очевидно, и моя вина: полюс близко и я позволяю себе расслабиться, теряю бдительность.

Вторая половина дня прошла более или менее благополучно. Торосы чередовались с полями ровного льда, их сменяли зоны трещин, но все это нам удалось успешно преодолеть. По пути я видел следы уни-

верситетской экспедиции. Вновь ожило уснувшее было чувство досады. Но мне уже нетрудно взять себя в руки: полюс рядом. Вперед, вперед, только вперед! Там, в конце пути, меня ждет финишная ленточка.

В половине седьмого останавливаю нарты. Ничто не говорит о том, что полюс рядом, пейзаж лишь едва изменился. Вокруг простирается широкая равнина, кое-где покрытая торосами.

Высота солнца, не заходящего теперь за горизонт, —  $14^{\circ}$ . Ветра почти нет. Тихо. Изредка поскрипывает лед. Эти звуки напоминают о том, что подо мной море. Дважды — в половине двенадцатого и в пять часов вечера — я провожу астрономические наблюдения. Полюс совсем рядом. Ставлю палатку и освобождаю из упряжи собак, а сам взбираюсь на ближайший торос высотой около пяти метров.

Астрономические наблюдения, проведенные мной в половине восьмого, подтвердили, что Северный полюс находится на расстоянии одной-двух миль. Используя установку для приема и обработки данных, связанную с искусственным спутником «Нимбус-6», я узнал, что Национальное управление по авиации и исследованию космического пространства подтверждает правильность моего местоположения на вчерашний день.

Непосредственная связь с базой теперь нарушена из-за магнитных бурь, и определить теперешние мои координаты я могу, только опираясь на собственные астрономические наблюдения.

Поскольку в районе Северного полюса льды перемещаются со скоростью два с половиной — три километра в сутки, за это время я могу удалиться от полюса или приблизиться к нему максимально на три километра. Принципиально нет никакой разницы, какую точку в этом районе принять за полюс. И я решил для себя, что, взобравшись на пятиметровый торос, я ступил на Северный полюс, который в нашем воображении является вершиной Земли. Здесь я проведу астрономические наблюдения еще несколько раз.

Из холщовой сумки я вынул государственные флаги четырех стран: Японии, Канады, Дании и США. Прикрепив шест к лому, привязал к нему флаги: японский — выше всех. Потом, установив перед собой



камеру, я сфотографировался с этим шестом в руках. «Время прибытия на Северный полюс — 29 апреля, 18 часов 30 минут. По Гринвичу — 13 часов 30 минут!» — кричу я и смотрю на собак, единственных свидетелей этого события. Но они спят, свернувшись на льду калачиками. Устали. Я еще раз прокричал эти так много значившие для меня слова. Они даже не пошевелились.

Я провел еще пять контрольных наблюдений — два 29 апреля (в 19 часов 30 минут и в 21 час 30 минут) и три 30 апреля (в 1 час 30 минут, в 6 часов 00 минут и в 9 часов 00 минут). Были некоторые отклонения — то к западу, то к востоку. Это перемещались подо мной льды то в одну, то в другую сторону. В промежутках между наблюдениями я залезал в палатку, пил чай и думал, позволяя мыслям свободно перескакивать с одного предмета на другой. И в эту ночь я не смог заснуть ни на минуту. Вот уже не первую ночь я не сплю, и, наверное, причина не только в том, что на небе круглые сутки сияет солнце.

Передо мной встает все пережитое...

Из Алерта до мыса Колумбия, откуда мне предстояло начать свое путешествие к полюсу, я добрался на самолете пятого марта. Один-единешенек стоял я среди торосов. Морозы были тогда выше 40 градусов. Не привыкший к таким холодам, я поначалу жестоко страдал от них. Потом потянулись однообразные, безрадостные дни борьбы с торосами. Бесконечно орудуя ломом, прошивавшим лед, я доходил до полного изнеможения, но едва преодолевал пять километров в день. Бывали моменты, когда я сомневался, что смогу дойти до полюса. Порой было так тяжело, что мне казалось — лучше бы меня съел медведь. К вечеру я валился с ног, а сердце мое разрывалось от отчаяния.

Потом эта встреча с медведем, о которой я даже сейчас не могу вспоминать без внутреннего содрогания. Один на один с диким зверем... Тогда мне казалось, что пришел мой конец. Но и на этот раз providение было ко мне благосклонным.

Собаки... Вечная моя забота. Они ленились. Бежать как следует не хотели. Да, впрочем, и не могли. А слышал ли кто-нибудь, чтобы в арктической экспедиции собака оценилась? Я, во всяком случае, таких случаев не знал.

Ну, вот и все. Неужели все? Неужели это все, на что я был способен?

Нет, не все еще позади. Путешествие мое не окончено: впереди меня ждут три тысячи километров никем еще не пройденного пути через льды Гренландии!

Расположившись у печки, я пью чай... А может быть, это мне снится, что я на Северном полюсе?..

Как хорош сладкий чай! От него разливается по телу ощущение безмятежного покоя. Передо мной возникают радостные лица друзей, соратников, знакомых и, конечно же, лицо жены. Я им низко кланяюсь и говорю: «Моя мечта сбылась. От всей души спасибо вам за все!» Они мне молча кивают...

Но у меня нет времени, чтобы наслаждаться победой: мысли мои заполняет Гренландия. Я приложу все силы, чтобы путешествие по Гренландии удалось.

Как много еще надо сделать, чтобы как следует подготовиться к нему! Проверить снаряжение, изучить маршрут, снова укомплектовать упряжку...

30 апреля в 13 часов с юга донеслись звуки приближающегося самолета. Связи с базой у меня не было, но там точно рассчитали, когда я буду на полюсе.

Я выхожу из палатки...



Часть По Гренландии  
вторая

Глава I. Мираж  
164

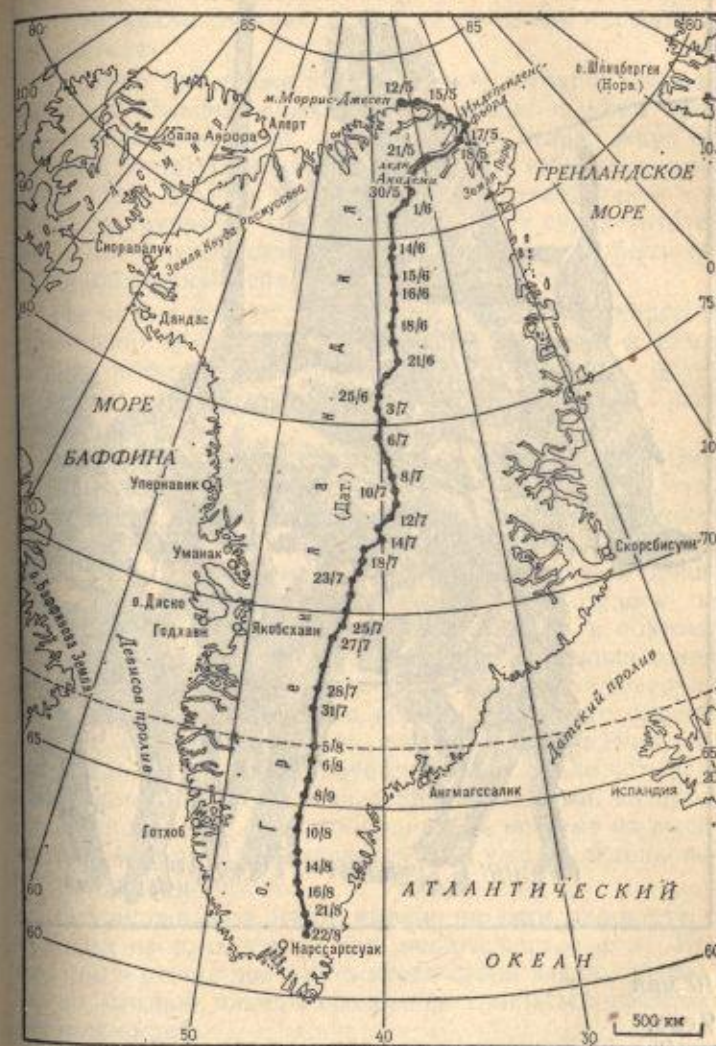
Глава II. Восхождение  
на ледник  
Академи  
185

Глава III. В нартах  
под парусом  
206

Глава IV. Следы на снегу  
223

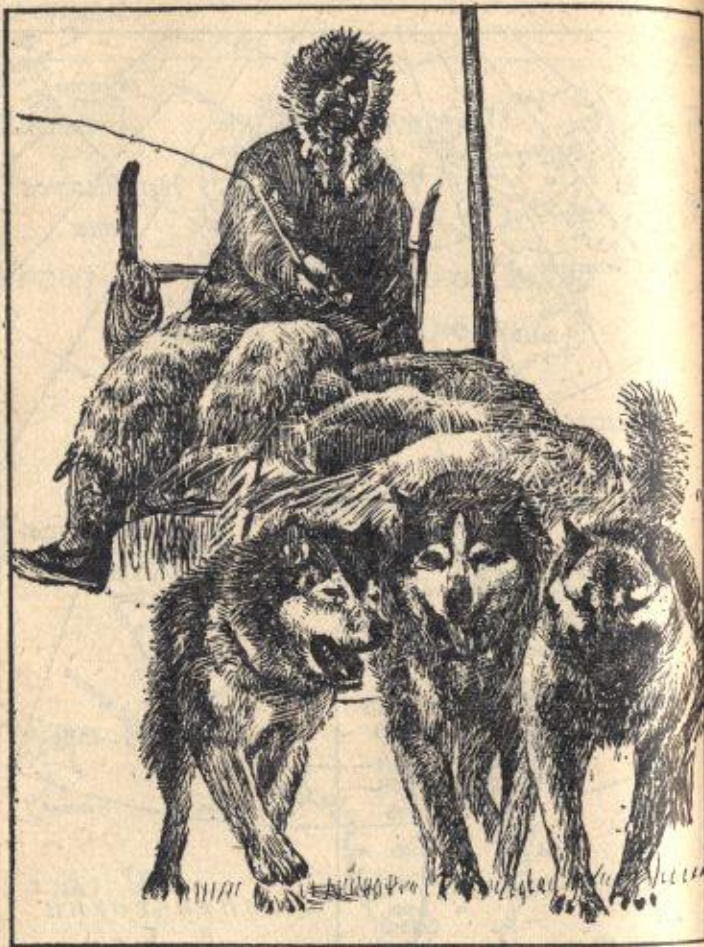
Глава V. В снежной буре  
239

Глава VI. Утренняя заря  
над нунатаками  
249



Маршрут путешествия  
Наоми Уэмуры  
через Гренландию





10 мая

Ясно.

Завтра начинается мое путешествие по Гренландии. Закончились беспокойные дни подготовки. Снова в путь по льду на нартах.

В Алерте, на базе Аврора, все тепло со мной попрощались, пожелали успеха и доброго пути. Я был от души благодарен им. К этим добрым пожеланиям присоединились также Тадаюко и Судзуки Какудзо, которые разговаривали со мной по радио от имени комитета содействия.

Хочется мне также поблагодарить и группу журналистов, с большим вниманием следящих за моим продвижением. Это Андо Микихита и Ситара Ацуо от «Бунгэй сюдзю», Матумото Тэруо от «Майнити симбун», Носэ Дзюн и Хагивара Сатоси от «Майнити хосо». Эта группа не только информирует своих читателей о моем путешествии, но и помогает мне в обеспечении необходимым снаряжением.

На базе я провел десять дней, ремонтируя нарты и тщательно осматривая снаряжение. Добавил к нему парус, который при попутном ветре может сослужить мне хорошую службу на материковом льду Гренландии.

Все эти дни собак кормили только тюленийной. Они оправились и выглядели внушительно. Все готово. Остается только ждать завтрашнего отправления. Первоначальный план, по которому я должен был с Северного полюса до Гренландии добираться на собаках, пришлось изменить. И это было досадно. Мне хотелось по возможности не отступать от своего плана, и поэтому в качестве пункта отправления, как и намечалось раньше, был избран мыс Моррис-Джесеп — самая северная оконечность Гренландии, а вернее, льды в его окрестностях. Затем, обогнув его, я войду в фьорд Индепенденс, для чего мне потребуется пройти около четырехсот километров. Дойдя до ледника Академи, который спускается в этот фьорд, я поднимусь по нему на высоту 1500 метров. Здесь начнется путь уже по ледниковому щиту Гренландии.

Остановив свой выбор именно на этом маршруте, я исходил из того, что не мне искать легкие пути. Напротив, я решил поставить перед собой задачу, выполнение которой находилось бы на грани человеческих возможностей.

В этом маршруте предстояло преодолеть много трудностей. Прежде всего сложен будет подъем на ледник Академи. Какие трудности будут ждать меня дальше, при следовании по материковому льду на высоте полу-



тора тысяч метров, я точно не знал. Сейчас можно было сделать только какие-то предположения. Многие еще остается неизвестным об этом самом большом в мире острове, максимальная высота которого над уровнем моря достигает 3200 метров. Эта неизвестность и составляет одну из главных трудностей моего предприятия. Но меня привлекают именно эти неизведанные трудности.

Итак, северная оконечность Гренландии, с которой мне предстояло начать свой путь, лежит на широте 83°38', южная — мыс Фарвель — на широте 59°45' в зоне тундры, куда на нартах добраться невозможно. Конечный пункт своего путешествия я собираюсь определить несколько позже. Предварительно же намечен поселек Нарсак, расположенный неподалеку от самой южной точки Гренландии. Весь путь с севера на юг составит около 2600 километров. Если прибавить к этому расстоянию те 400 километров, которые мне предстоит пройти от места начала путешествия до фьорда Индепенденс, то мой маршрут составит около трех тысяч километров. Весь путь протекает по абсолютно незаселенной территории.

Гренландия занимает площадь в 2176 тысяч квадратных километров, что в шесть раз больше территории Японии. Как известно, это самый большой остров в мире. Основная его часть — что по площади составляет 1800 тысяч квадратных километров, покрыта ледником. На юго-западном побережье острова произрастают некоторые породы деревьев — в основном береза и ива. Но в целом о Гренландии с полным основанием можно говорить как об острове льда и снега. Из представителей животного мира ближе к побережью можно встретить карибу, зайца, лису, волка, белого медведя. Но в центральной части, по которой протекает мой путь, животные не обитают. Это мир безмолвия и смерти.

Гренландия была открыта в 982 году норманном по прозвищу Эрик Рыжий, который был изгнан из Исландии и случайно попал сюда. Это он назвал остров Гренландией, что в переводе с английского означает «Зеленая земля». Предполагают, будто он хотел, чтобы здесь поселились люди, и, желая привлечь их, умышленно вводил в заблуждение этим названием, которое дал острову, сплошь покрытому льдом.

В XIII веке Гренландия стала владением Норвегии, но страшные холода прогнали европейцев, и около трех столетий о ней никто не вспоминал. Наконец во второй половине XV века остров был вновь открыт первопроходцами северо-западного морского пути. В XIX веке Гренландия становится владением Дании.

Но еще до прибытия сюда норманнов здесь обитали эскимосы. Благодаря своему умению приспособиться к окружающей суровой природе и сохранению самобытного образа жизни они остались на острове и после того, как там перестала существовать колония норманнов<sup>5</sup>.

Впервые Гренландию с востока на запад пересек Фритьоф Нансен в 1888 году. Он, а затем и другие путешественники — Пири, Расмуссен, Кох, Вегенер — вписали свои страницы в книгу наших знаний об этом острове. После второй мировой войны здесь были дважды проведены крупные экспедиции: французская (в 1949—1951 годах) под руководством Виктора и английская (в 1952—1953 годах) под руководством Симпсона. Кроме того, несколько раз остров пересекали с запада на восток.

Мое путешествие отличается от всех предыдущих тем, что представляет собой первую попытку пересечь Гренландию с севера на юг, то есть по ее длинной оси. До меня уже несколько человек собирались предпринять такое путешествие, но, хорошенько все взвесив и оценив, неизменно отказывались от своих намерений, становясь предметом насмешек и презрения.

Правительство Дании с большим трудом дает разрешение на проведение экспедиций в Гренландии, мотивируя свои отказы большой опасностью, которая сопровождает все подобные предприятия. Разрешение на мое путешествие было получено благодаря хлопотам японского посла в Дании господина Патибана Масатада.

Уолли Херберт, узнав о моих намерениях, заявил, что я сошел с ума. С моей же точки зрения, это вовсе не безумный и не авантюристический поступок. Такая экспедиция вполне возможна, если хорошо владеть искусством вождения упряжки, иметь необходимую подготовку и достаточный опыт жизни в Арктике. И главное, что является залогом ее успеха, — сила воли. Она решает все.



11 мая

Ясно. Температура воздуха — минус 8 градусов. Через полтора часа после вылета с базы Аврора самолет приземлился на льду в районе мыса Моррис-Джесеп. С помощью сопровождавшего меня господина Судзуки выгружаю из самолета нарты, 16 собак, продукты и прочее снаряжение.

Вот и начинается мое путешествие с севера на юг Гренландии по покрывающему ее материковому леднику. Остров произвел на меня впечатление мрачного, серого и абсолютно безжизненного.

Доставленные сюда собаки, включая вожака Куму, были те самые, которые дошли со мной до полюса. После этого они целых десять дней отдыхали, отъедались тюлениной и даже не желали смотреть в сторону обычного корма, которым они питались практически все время на пути к полюсу. Куро, бывшую вожакон, пришлось оставить на базе: в этом месяце она должна ощениться. Страшно вспомнить те драки, которые происходили из-за нее.

Собаки уже привыкли ко мне и признают во мне хозяина. Некоторые еще не имеют кличек, но во время этого путешествия они, конечно, приобретут их. Мне хочется поближе узнать собак и подружиться с ними.

Через полчаса самолет возвращается в Канаду, а я остаюсь на голубом прозрачном льду, по которому гуляет ветер. Толщина льда более двух метров. Далеко, далеко в море виднеются гряды торосов. Стоят белые ночи, и я не знаю, длится ли еще день, или уже началась ночь. Поставил палатку и отправился осмотреть подножие мыса. Опасаясь встречи с медведем, прихватил с собой ружье. Тепло — всего 8 градусов мороза, поэтому одеваюсь легко. Тюленьи унты и брюки из медвежьего меха пока подождут. Беру только шерстяные перчатки.

Мыс представляет собой незначительную возвышенность, черные породы которой кое-где прикрыты снегом. Подбираю несколько камешков и кладу в карман. Это на память о самой северной точке Гренландии. Собираю какие-то растения, мох.

Для того чтобы вернее защититься от нападения медведя, я придумал разделить всех собак на две группы и привязал их таким образом, что нарты и

палатка оказались между ними. Продовольствие сложил в некотором отдалении от палатки: если нагрянет этот неожиданный гость, то, конечно, прежде всего он примется за еду, а у меня тем временем будет возможность заняться ружьем, на этот раз четырехзарядным, которое я прячу у себя под подушкой. Первым сигналом его приближения станет изменение в поведении собак. Надо следить за ними. Были случаи, когда собаки в страхе перед медведем сбегали от своего хозяина вместе с нартами. Надо и это иметь в виду. Поэтому теперь я стараюсь далеко не уходить от нарт, а если надо все-таки уйти — прикрепляю к полозьям тормоз.

Это путешествие будет очень длительным: оно займет около двух месяцев даже в том случае, если каждый день я смогу проходить по 50 километров. Первая серьезная проблема возникнет, если все пойдет по плану, через десять дней, когда я начну восхождение на ледник. У фьорда Индепенденс, в 400 километрах отсюда, намечено место первого прибытия самолета с грузом. Я перевел стрелки часов, чтобы они показывали время по Гринвичу (в путешествии к Северному полюсу я пользовался временем Резольюта). На безлюдной территории Гренландии не было места, к которому можно было бы привязаться по времени. Кроме того, по гринвичскому времени было проще определить положение солнца.

Я решил теперь передвигаться в ночное время. Несмотря на то что еще стоит полярный день, все же в ночное время солнце находится несколько ниже над горизонтом, и температура воздуха немного снижается. Дело идет к лету, которое, как ни странно, тоже здесь бывает, и температура воздуха день ото дня становится все выше. Поэтому наилучшим временем для переходов будет середина ночи.

12 мая

Поземка.

Проснулся в половине четвертого. Быстро стряхнул с себя сон. Вылез наружу и огляделся вокруг. Было ясно. Видимость хорошая. Но с севера, со стороны Ледовитого океана, надвигался туман.

Сложил палатку и, так как все было подготовлено еще вчера, сразу отправился в путь.



«Давай!» — закричал я, и собаки припустили по голубому льду, иногда поскользываясь и падая.

Я был все время настороже, памятуя, как мой вожак Кума подрался однажды на базе с собаками Кауны. Как-то они теперь поладят друг с другом? Мои опасения оправдываются: через некоторое время они опять начали кусать друг друга. И вот я уже вижу, как Кума бежит с почти откушенным ухом, которое безжизненно болтается, как какая-то ненужная деталь. Весь его вид говорит о том, что он потерпел поражение. Это очень печально. Постепенно он сдает свои позиции вожака и смешивается с остальной массой собак. А другого вожака нет. Микисё, подаренный мне Инутосоа, — сильный и ловкий пес, но и он пасует перед напористостью Кауны. Как на подбор и новые девять собак — здоровые, мощные, но ни у одной из них нет качеств, совершенно необходимых вожаку, — умения руководить другими, добиваться от них согласованности действий.

В результате упряжка бежит без вожака. Исчезает красота, обычно присущая веерообразному расположению собак; стоит мне только немного ослабить внимание, как они отклоняются то вправо, то влево.

Мыс остается позади, а на низменности, расположенной у берега, замечаю живых существ — каких-то парнокопытных животных, похожих на быков. Удивительно, как только они могут существовать там, где встречается лишь скудный мох да какие-то жалкие растения! Животные находились метрах в четырехстах от меня, и я остановился, чтобы заснять их на киноплёнку<sup>6</sup>.

Внезапно подул сильный северный ветер. Поднялась пурга. Сразу все вокруг скрылось из глаз — в 100 метрах ничего нельзя было различить. Сила ветра была столь велика, что невозможно было открыть глаза. Ремень хлыста, сносимый ветром, не долетал до собак. Я растерялся.

Вот когда видно, чего стоит каждая из собак: какая из них по-настоящему сильна, а у которой только вид такой. Вижу, как старший из братьев Нуссоа отстает постепенно от младшего. Устал, бежит уже не так бодро, как до сих пор. Его поведение отражается на других: те, кто потерпел от него в драке, сторонятся его, забирая влево, наступают на других собак, отчего

вся упряжка постепенно отклоняется влево. Я только и занят тем, что восстанавливаю прежнее направление движения нарт.

Потом мы идем вдоль берега, где много гальки и песка. Полозья скрежещут, скорость уменьшается. Я останавливаюсь, чтобы посмотреть, не повреждены ли нарты. Все днище исцарапано, но больших повреждений нет. Затем снова выходим на лед, покрытый слежавшимся ровным снегом, и, несмотря на ветер, снова набираем скорость.

В пути мы были 10 часов — с половины пятого ночи до половины третьего дня. За это время прошли 60 километров.

Ветер не дает мне управиться с палаткой. Обычно я не пользуюсь отяжками для того, чтобы установить ее: достаточно поставить лишь подпорку. Но при сильном ветре палатка уподобляется воздушному змею. В таких случаях необходимо растянуть ее веревками. Чтобы как-то справиться с раздуваемой тканью, я положил внутри по четырем углам вещи потяжелее — что-то из продовольствия, печку и, кажется, деревянный ящик со снаряжением. И лишь тогда принялся натягивать снаружи веревку.

Мне уже не раз приходилось из-за ветра попадать в различные переделки, так что все было не внове. Тем не менее каждый раз это производит на меня сильное впечатление. Я так и не смог привыкнуть к ветрам Арктики настолько, чтобы относиться к ним хладнокровно.

Ветер стих так же внезапно, как и начался. Когда, отдохнув, я вновь вылез из палатки, вокруг все дышало таким спокойствием, что бушевавший минуту назад ветер казался просто сном. А в голубом небе, которое только что было скрыто за пеленой пурги, плыла... цепочка гор. Настоящих гор высотой около тысячи метров! Это был мираж. Дивное зрелище!

...Надо покормить собак и поесть самому. Вчера у меня был пир — вареная куропатка. Ее мне преподнес на прощанье Безор Ясдасен, один из моих помощников, которые организовали это путешествие. Сегодня у меня своеобразный ужин — сырое мясо с китовым жиром.

Собаки получают двойную порцию обычного корма, но не обращают на него никакого внимания, избало-



вавшись на тюленине, которой питались до вчерашнего дня. Ничего, скоро привыкнут.

13 мая

Пурга. Температура — минус 9 градусов. Задерживаюсь на месте: с востока дует сильный встречный ветер. Небо ясное, видна цепь гор, которая тянется вдоль берега. Но низина, в которой я нахожусь, полностью скрыта в сером вихре пурги. Видимость не более пяти метров.

Собаки спят, укрытые с головой снегом, и почти не шевелятся. Еда их не интересует. Иногда то одна, то другая вдруг поднимется, отряхнет с себя снег, немного походит кругами в поисках безветренного места и, свернувшись калачиком, вновь засыпает. Им не холодно. Температура минус 9 градусов для северных собак не страшна.

Я сижу в палатке и рассматриваю карту, которую перед началом путешествия прислали на базу датчане. Ими была произведена разведка моего маршрута с воздуха и составлен о ней подробный отчет. Они тщательно осмотрели фьорд Индепенденс и ледники Академи и Мария-София.

Из отчета следовало, что наибольшую опасность при путешествии на нартах представляет собой ледник Мария-София. Рассматривая карту (масштаб 1 : 100 000), я старался запомнить ее в деталях, чтобы весь маршрут был у меня в голове. Постоянно иметь ее «при себе» — так вернее.

...В палатке уютно. Это помещение площадью четыре с половиной квадратных метра я заполняю вещами каждый раз в одном и том же строго установленном порядке, к которому привык. Посредине раскладываю спальник ногами к выходу. Под голову непременно кладу ружье. Справа от входа — обувь и принадлежности для астрономических наблюдений: пластмассовая бутылка с ртутью, тарелка, лист стекла и екстант. Здесь же рация и холщовая сумка с бумагами и приемником. Слева — небольшой запас снега для продуктов, печка, пластмассовые коробочки для сахара, порошкового молока, масла, котелок, сумка для продуктов и хлыст. Этот порядок постоянно поддерживается, и я всегда знаю, где у меня что лежит.

14 мая

Пурга. Температура воздуха — минус 6 градусов. Ветер юго-восточный, переходящий в северо-восточный. Сила ветра — 8 баллов.

Пурга не прекращается. Однако я не в состоянии больше находиться на одном месте и в 4 часа дня отправляюсь в путь.

Я лег спать в обуви, не желая тратить ни одной лишней минуты на сборы, когда стихнет ветер и можно будет тронуться в путь. Но он не стихал, а лишь переменялся с юго-восточного на северо-восточный. Ветер по-прежнему оставался встречным, а при этом легко было сбиться с пути.

Но снег плотный, и собаки идут хорошо. За шесть с половиной часов одолели 60 километров. Но дальше идти не рискую и, когда прошли фьорд Фредерика, спешу выбрать место стоянки. Температура достаточно высокая, снег начинает подтаивать, образуется корка наста, и я боюсь, что собаки поранят себе лапы. Остановившись, я сразу же осмотрел их. Пока все в порядке. Когда появятся раны, надо будет сразу обуть их в специальные налпники, или носки.

В первой половине путешествия я смогу пользоваться для переговоров двумя базами — прежней, что сейчас в Алерте, и новой, расположенной в Гренландии в Дандасе, неподалеку от Туле. Когда связь с Дандасом станет хорошей, можно будет отказаться от связи с базой в Алерте. Во второй половине путешествия, по мере того как я буду продвигаться к югу, связь со мной будет поддерживаться из района, расположенного близ фьорда Сёндрё-Стрём на юге Гренландии. Тогда связь с Дандасом также прекратится. В настоящее время Алерт и Дандас находятся от меня на одинаковом расстоянии, но из-за особенностей рельефа вызывать легче Алерт. Связь с базами ведется на разных частотах: с Дандасом — на частотах Дании, а с Алертом — на частотах Канады, и в этом заключается большое неудобство, так как приходится работать с двумя рациями.

Первый самолет с грузом прибудет, как и раньше, с аэродрома Кэмбрэк. Я его должен ждать в районе фьорда Индепенденс. Затем меня будет обслуживать датский аэродром в Гренландии.



16 мая

Переменная облачность. Снег. Температура воздуха — минус 6 градусов. Ветер северо-западный. Погода неустойчивая. Видимость очень плохая — едва различаю береговую линию.

Вышли в путь в 10 часов вечера, когда на Японию уже спускается ночь. Сегодня сделали одну остановку. До нее и после собаки бежали без отдыха по три часа. Каждый раз, когда выглядывало солнце, спешил скорректировать направление своего движения.

Мы шли по льду вдоль береговой линии. Рельеф местности был каким-то невыразительным, и я долго не мог понять, где же нахожусь. Думая, что уже достиг мыса Эйлер-Расмуссен, выбрал место для стоянки. Но уже совсем перед тем, как я собрался ложиться, небо прояснилось, и это помогло мне определить, что до мыса еще довольно далеко. Выходит, что мы шли гораздо медленнее, чем мне показалось: мешала плохая видимость.

Впрочем, может быть, все обстояло лучше, чем я думал. Сверяясь с аэронавигационной картой, выпущенной в Канаде, я не без удивления обнаружил, что для мыса Эйлер-Расмуссена указываются различные координаты. На полях значилось —  $82^{\circ}32'58''$  северной широты и  $19^{\circ}51'11''$  западной долготы, а на самой карте —  $82^{\circ}57'21''$  северной широты и  $21^{\circ}20'$  западной долготы. Разница и по широте и по долготе составляла ни много ни мало около тридцати минут. Хотел бы я, чтобы она обернулась в мою пользу. Тогда бы я оказался на целых 50 километров ближе к цели.

Следующим местом привязки будет служить горная цепь Земли Пири.

17 мая

Ясно. Температура воздуха — минус 9—11 градусов. В путь отправился в половине шестого вечера. Пройдено 50 километров. Миновал мысы Моррис-Джесеп и Эйлер-Расмуссен. Подошел к мысу Бабрадо. Вдоль побережья тянется слегка всхолмленная местность, почти сплошь покрытая снегом.

По радио мне сообщили, что вчера за час до стоянки мои координаты были  $82^{\circ}39'36''$  северной широты и  $20^{\circ}13'48''$  западной долготы. Выходит, что правиль-

ные данные на полях карты. Очевидно, это была поправка, которую вынесли на поля.

За мысом Эйлер-Расмуссен поверхность льда, по которой мы продвигались, стала совершенно ровной. В открытом море на западе кое-где виднелись айсберги. Немного погодя айсберг показался... на юге. На суше айсберг? Я глазам своим не поверил и в растерянности остановил нарты. Потом сообразил — передо мной был мираж.

Здесь очень пустынно. Нет почти никакой живности. В первый день путешествия я, правда, видел каких-то животных, да вот сегодня над палаткой пролетели две небольшие птицы. Весной в этих местах наверняка можно встретить тюленей. В Алерте попадались и зайцы, и лисы, и волки, на мысе Колумбия — карибу. Говорят, что и здесь обитают зайцы, лисы и волки, но мне так и не довелось их встретить. Но, несмотря на всю скудость жизни в этой серебристой пустыне, я и в ней ощущал дыхание Великой Природы.

Снег становился глубоким, и собакам все труднее было бежать. На мысе Барбадо я разбил палатку. Неподалеку виднелись огромные айсберги — их длина достигала метров сорока. Препятствуя пути северным ветрам, они служили мне защитой от них, и я решил, что выбрал удачное место для стоянки.

Трудовой день закончился, и я мог залезть в спальник. Снаружи все было тихо. Этот мир безмолвия сильно отличался от района Северного полюса. Там мне приходилось устраивать стоянки среди постоянно стелющихся друг с другом льдин. Эти звуки постоянно ломающегося и трескающегося льда окружали меня всечасно, не давая отдыха ни на минуту. Здесь же, на льду у фьордов, сколько я ни вслушивался в тишину, не мог уловить в ней ни звука. Поистине мир безмолвия. Но это и не вакуум. Такое ощущение, что эта тишина несет в себе нечто мистическое. В памяти вдруг всплыл недавно виденный мираж... Природа не была немой, просто она умела молчать.

18 мая

Переменная облачность. Температура — минус 3—5 градусов. Ветер северо-восточный.

Светит солнце, и стало совсем тепло. Я снял верхнюю одежду и остался в шерстяном спортивном кое-



томе. Совсем не холодно. Но снег очень глубокий, и собаки все время проваливаются по самое брюхо, да и нарты буквально тонут в нем. Фактически собаки не могут бежать — они просто барахтаются в снегу. Поначалу хорошее настроение постепенно исчезло при виде их мучений. Да, радоваться было нечему.

День выдался необыкновенно трудным. То мы пытались найти твердый снежный наст и шли по морскому льду, то вновь возвращались к берегу, но, не найдя там того, что искали, снова возвращались на лед. Наконец, убедившись в том, что снег везде одинаково глубокий и рыхлый, я решил, что на сегодня хватит, и остановился. В итоге было пройдено всего 20 километров. Измученные до предела собаки тут же, как только остановились нарты, повалились в снег. У одной видел пораненную лапу, у других вроде бы все в порядке.

«Ну, ребята, наваливайся», — сам еле живой приговариваю я, раздавая им корм.

На берегу видны горы, означающие, что мы уже дошли до фьорда Индепенденс. Мои координаты —  $82^{\circ}16'$  северной широты и  $24^{\circ}$  западной долготы. Еще немного к западу, и я подойду к леднику Академи. Осталось каких-нибудь 150 километров. Это будет первым настоящим препятствием в путешествии по Гренландии. Снег и усталость собак уже вторая проблема.

Недалеко от стоянки виднеются пятна почвы, не прикрытые снегом. Подошел поближе — грязь не грязь и не глина, не такая липкая, но и не твердая, вся в трещинах. В ней видны включения из ракушек и гальки, растительности же нет никакой. Кое-где лежат камни, очевидно сильно выветренные — вся их поверхность растрескалась и расслоилась. Местность имеет возвышенный рельеф, но, очевидно, давным-давно это было дно моря... Когда мне приходится бывать в таких дремлющих веками местах, появляется странное ощущение, что сам я перенесся в те давние, седые времена.

19 мая

Снег. Пасмурно. Температура воздуха — от нуля до минус трех градусов. Поземка.

Впервые за долгие дни моего путешествия по Арктике стоит такая теплая погода. Идем вдоль берега по ледяной террасе. По карте это довольно-таки прямой участок пути, но на деле он приобретает вид извили-

той кривой, и по сравнению с картой все расстояние увеличивается для нас на добрую треть. После двух с половиной часов мы вынуждены сделать двухчасовой привал. Быстро готовлю себе суп из концентрата. После отдыха решил идти поближе к берегу. Здесь был старый лед, покрытый плотным снежным настом, и мы, восполняя задержку в пути, полетели вперед со скоростью шесть-семь километров в час. Всего за день было пройдено около 40 километров.

Место, где я поставил палатку, было расположено у входа во фьорд Индепенденс, у его отвесного крутого берега, имеющего вид каменной стены с будто отполированной поверхностью.

Собаки бежали сегодня хорошо, быстро и ровно, несмотря на то что мы находимся в пути без отдыха вот уже несколько дней. Надо пойти и погладить каждую из них, даже если я кем-то из них был только что недоволен.

Собаки тяжело дышали, раскрыв пасти и свесив языки. Угрюмо глядя на меня, они не выражали никакой радости, но, когда я стал их гладить, приговаривая: «Молодцы, хорошо бежали, молодцы», ни одна из них не смогла не ответить мне помахиванием хвоста.

Да, я могу грозно размахивать хлыстом и кричать на них со страшным выражением лица, но сейчас трудовой день закончен, и все мы вновь единая семья, сплоченная чувством одиночества и затерянности в этом ледяном мире. Собаки всегда ходят за мной, пока я подыскиваю место стоянки, — нет, чтобы отдохнуть. Это мои единственные собеседники. Гляжу на их умильные, простодушные мордахи, и на сердце становится сразу легче.

Выросшая передо мной каменная стена настолько высока, что мне приходится заирать голову, чтобы увидеть, где она кончается. Я пригляделся — не такая уж она гладкая, напротив, вся испещрена трещинами, как лицо дряхлого старика — морщинами. Я слышал, что с геологической точки зрения это очень древний район. Такие же обрывистые берега и в районе Туле, и в других местах острова. Кажется, что они сторожат его со времени образования нашей Земли. Эта стена тянулась вдаль километров на десять. Снег кончился, небо прояснилось, и я увидел противоположный берег фьорда. А до ледника еще оставалась добрая сотня



километров. Сейчас мне предстояло войти во фьорд. Но вдоль какого его берега лучше было идти — северного или южного? Как угадать, где больше будет участков, покрытых твердым настом?

20 мая

Ясно. Временами облачно. Температура воздуха — от минус 3 до плюс 2 градусов.

Наконец я решаю идти до ледника Академи вдоль южного берега фьорда. У северного, где я сейчас нахожусь, снег очень глубокий и рыхлый. Он прилипает к полозьям и мешает нашему продвижению. Надо было бы для верности пойти и посмотреть, как обстоят дела у южного побережья, но я отказываюсь от этого намерения; даже если снег там такой же плохой, то по крайней мере я выиграю в расстоянии: до ледника оттуда ближе.

Итак, на двенадцатый день пути мы оставляем позади мыс Моррис-Джесеп. Пока что все идет по намеченному плану. Кроме тех дней, когда мы задерживаемся на месте из-за плохой погоды, скорость нашего продвижения достаточно велика. Вот уже второй день подряд мы проходим за день по 40 километров.

Отправившись в дорогу в половине восьмого вечера. Расстояние от северного берега фьорда до южного составляет 18 километров. Сначала наш путь пролегал по не покрытой снегом, ровной, как стол, поверхности льда, и бежать собакам было легко. Но когда мы достигли середины фьорда, вдруг началась полоса бугристого льда с волнообразной поверхностью, в складках которой скопился рыхлый снег. Собаки снизили скорость. Бежать им стало труднее, но я не останавливался. Сегодня нужно было не только дойти до южного берега фьорда Индепенденс, но и, двигаясь вдоль него, достигнуть устья впадающего в него фьорда Аструп: ведь сюда 22 мая прибудет самолет с партией снаряжения для меня.

У южного побережья снег такой же рыхлый, как и у северного. Особенно трудно достались нам последние 10 километров пути перед фьордом Аструп. На их преодоление мы потратили целых четыре часа. Берег возвышался над нами семисотметровой отвесной стеной. Его верх был покрыт шапкой льда, которая в некоторых местах сползала с крутизны длинным языком.

Такие ледники я встречал на Эвересте. Здесь, на Севере, они, обрываясь с высоты, падают на морской лед, образуя нагромождения льда и постепенно вырастая до огромной горы, имеющей форму круглого, не завершенного доселе строения.

Я еще никогда не видел собственными глазами, как образуется ледник на Севере, но много слышал и читал об этом. Наблюдая этот процесс сам, я удивился простоте этого механизма; в то же время грандиозность и величие увиденного потрясли меня. Впечатление было настолько велико, что я чувствовал себя не вправе перед лицом происходящего заниматься чем-то незначительным и пустяковым. Я должен был совершить нечто достойное этого чуда. Меня охватывает вдохновение, я принимаю вызов природы и готов идти вперед и вперед, не жалея сил.

Но все это напомнило мне и о том, что вскоре предстоит подняться на ледник Академи. Смутное беспокойство овладевает мной. Особенно страшны в ледниках трещины. Нечего и надеяться на то, что из них можно будет выбраться. Если уж попадешь в такую трещину, то пиши пропало. И опасность в первую очередь представляют те из них, что скрыты под снегом. Их коварства я и боялся.

Моя задача состоит в том, чтобы уберечь от них собак и нарт, да и самому уцелеть. У меня есть некоторый опыт восхождения на такие ледники, приобретенный в Туле. Там я поднимался по леднику на высоту более 700 метров. Был еще случай, когда мне пришлось по пути из Гренландии в Канаду взойти на ледник высотой в 1000 метров. Но все это не то: те пути, по которым я прошел, взбираясь на ледники, были уже хорошо освоены эскимосами, и все опасные места на них помечены. Что ждет меня по дороге на ледник сейчас, совершенно неизвестно. Думаю, вряд ли я ошибаюсь, утверждая, что маршрут этого путешествия пролегает по абсолютно безлюдной местности.

От представителя датской авиакомпании Таиса Соренсена я получил отчет о специально произведенном для меня инспекторском полете над ледником Академи. Из него, однако, трудно понять, имеются ли там скрытые трещины. Далеко не всякая расщелина может быть обнаружена с самолета. Самое большее, что



можно было сделать в результате этого полета, — установить при сравнении данных отчета и аэрофотосъемки районы возможного местонахождения самых крупных трещин.

Во фьорд Индепенденс спускаются два ледника — Академи и Мария-София. До сих пор я не знаю, который из них выберу, а, выбрав, по какой стороне ледника буду подниматься: по западной или по восточной. Наконец, тщательно изучив отчет Соренсена, я принимаю решение совершить восхождение по восточному краю ледника Академи, где, как мне кажется, трещин не так много.

Но как бы ни был благоприятен предварительный прогноз, надо быть готовым к любым неожиданностям и самым сложным препятствиям. Успех восхождения на ледник зависит прежде всего от состояния погоды. В пасмурную погоду подъем крайне опасен, так как скрытые трещины обнаружить трудно. Кроме того, в это время затрудняется и без того сложный процесс ориентации на местности. По рельефу здесь уже не сориентируешься, остается только солнце. Я должен быть готов к любым чрезвычайным обстоятельствам. Еще до отправления я все время ломал себе голову, как сделать продвижение по леднику по возможности безопасным. Теперь пришло время практических действий. Совсем разные вещи — размышлять над чем-либо в принципе или приступать к фактическому решению проблемы. Что же тут можно предпринять?

Прежде всего необходимо увеличить число собак, идущих впереди, и сделать разрыв между ними и остальной группой до 40—50 метров. Затем надо будет получить распределить собак, которые хорошо тянут нарты. Все построики следует прочнее закрепить, тогда, если собака упадет в трещину, можно будет ее оттуда вытащить. Самому тоже надо привязаться веревками к нартам. Если упаду в расщелину, а нарты останутся на поверхности, то по веревке можно вылезти обратно.

И еще целая куча планов роилась у меня в голове относительно безопасности перехода по леднику. Но ни один из них не мог гарантировать ее на сто процентов. В конце концов я полагаюсь на свой опыт и еще на то, что в процессе самого восхождения жизнь мне подскажет, что надо делать в данный момент.

Та самая собака, которая поранила себе лапу, бежит рядом с нартами без упряжи. Вожак Кума по-прежнему трусит и не уверен в себе. Это, конечно, беспокоит меня. Думаю, что перед восхождением на ледник собакам надо дать отдохнуть примерно дня три.

Беспокойство вызывает также и погода. Сегодня опять очень тепло; такой высокой температуры еще не было за время моего путешествия — плюс три градуса. Снег становится столь мягким, что я проваливаюсь по колено. Температура с высотой, конечно, будет снижаться, но как мы пройдем последние 70 километров?

У фьорда Аструп я заметил тюленя, но, когда мы были от него приблизительно метрах в трехстах, он увидел нас и поспешил скрыться в море. Сегодня я не раз замечал на снегу черные предметы, но при приближении к ним каждый раз оказывалось, что это всего-навсего камни, упавшие сверху.

23 мая

Ясно. Температура воздуха — минус 3 градуса. Ветер юго-западный.

22 мая я оставался на месте — ждал прибытия груза. Самолет прилетел ко мне через Алерт из далекого Ризольюта. Он забрал заболевшую собаку, которая не могла больше тянуть нарты. Со мной осталось 15 собак. Они тут же получили долгожданное сырое тюленьё мясо, которое было доставлено этим самолетом. Я предполагал отдохнуть здесь еще день-другой, но стоит ясная безветренная погода. Грешно терять время. Быстро поднимаю собак и отправляюсь в путь.

Было половина десятого вечера. В пути находились 12 часов. В половине десятого утра достигли края ледника Академи, который находится в центральной части фьорда Индепенденс. Вот наконец мы сюда и добрались. Со времени начала путешествия прошло 13 дней, но в пути мы находились 11. За это время пройдено 400 километров. Теперь нам предстоит уйти от моря и взобраться на ледник до самых его истоков.

За сегодняшние 12 часов пути мы, разом преодолев 50 километров и достигнув конца ледника Академи, преодолели расстояние, которое было намечено пройти за два-три дня. Все благоприятствовало нам в этот день: и погода, и прекрасное самочувствие собак, и



вполне сносное состояние льда, по которому нам пришлось идти. Сегодня я попробовал снять брюки из медвежьей шкуры и остаться в спортивном костюме, но, как только отправились в путь, понял, что скоро замерзну, и переделся в пуховые брюки.

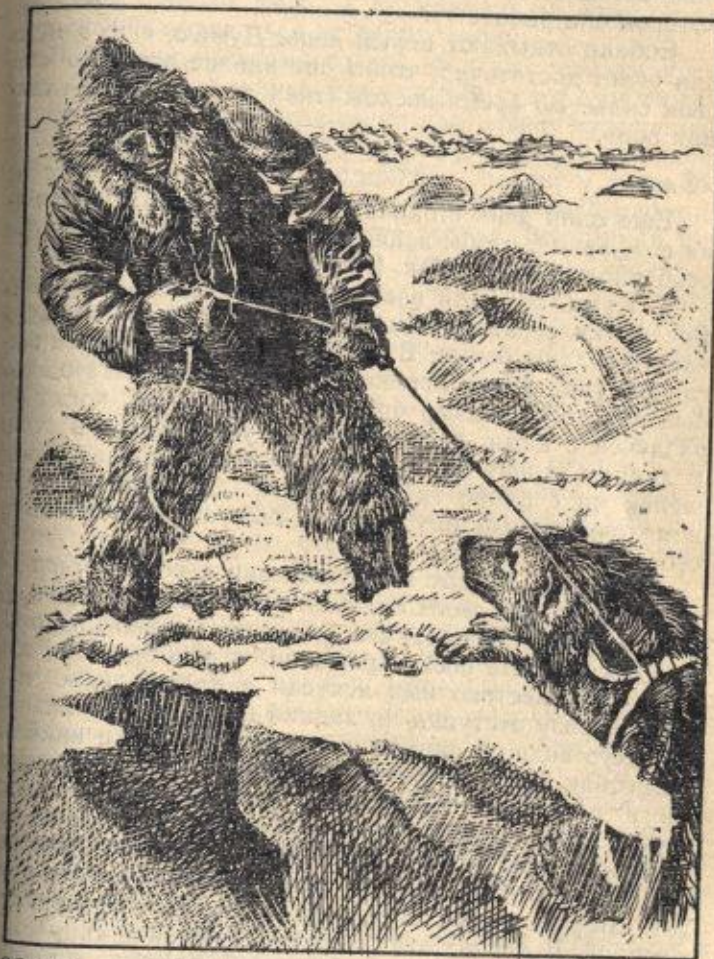
На этот раз место стоянки я выбрал среди льдов, которые вытолкнул впереди себя язык ледника Академи; ровного места нигде не было видно. Эти куски льда были внушительных размеров — метров по 300—400 в поперечнике — и очень красивы в перебивах всех оттенков синего цвета, от голубого до темно-синего. Ширина языка ледника достигает, очевидно, километров десяти. Кое-где в его теле видны огромные блоки льда, как-то нелепо торчащие из него, но вместе с тем красиво выделяющиеся на его фоне своим цветом и формой.

Уклон ледника небольшой — не более пяти градусов. Местами на его поверхности видны черные трещины. Они одновременно притягивают мое воображение и отталкивают от себя грозящей опасностью. Я стою замороженный перед этой зовущей меня неизвестностью. И все же это не полюс, который глубоко запечатлелся в моей памяти, оставил неизгладимый след в душе.

Сегодня я провел репетицию перед решительным днем восхождения. Вместе с Кумой поставил еще трех собак, а оставшихся разделил на три группы в зависимости от длины упряжи — длинной, средней и короткой. Все это делалось как мера предосторожности против скрытых трещин. Завтра еще целый день отдыха перед восхождением. Да отпустит мне завтра всевышний силы духа и мужества полной мерой своей!

## Глава II

### Восхождение на ледник Академи



25 мая

Переменная облачность.

Стоянка. Наконец-то мне удалось нормально связаться с Дандасом и поговорить с дежурившим там



Масудой. С тех пор как я вошел в фьорд Индепенденс, мне уже не раз удавалось поймать Дандас, но я их прекрасно слышу, а они меня нет. А вот сегодня и они меня услышали, но слышимость у них, видимо, плохая. Интересно, чем это объясняется — недостаточной мощностью моей рации или выбором той частоты, на которой они работают?

Собаки отдыхают целый день. Думаю, еще одного дня будет достаточно, чтобы они вполне восстановили свои силы. Во время восхождения им отводится главная роль.

26 мая

Еще один день стоянки. Я тоже отдыхаю, и у меня есть время, чтобы записать некоторые характерные особенности моих собак. Вот они:

1. Кума. Это мой вожак. Возраст шесть-семь лет. Вес 42 килограмма. Он весь черный, только часть хвоста и лапы белые. В путешествии на полюс он выглядел куда более крепким, может быть, оттого, что был вместе со своими братьями. Теперь же, когда он разлучен с ними, как-то потерял уверенность в себе: в драках терпит поражения, не поддерживает отношений ни с одной группой собак. Он очень силен, и я хочу помочь ему вернуть былую уверенность в себе.

2. Нуссоа. И этот в путешествии к полюсу был в окружении трех своих братьев. Был забиякой и драчуном, бойцом в расцвете сил, монополизировавшим право на Куро. Но после прибытия к нам братьев Каунна был жестоко ими искусан в драке, после чего как-то сразу отступил на задний план. Теперь его чаще всего видно в окружении самых слабых и никчемных собак. Ему шесть-семь лет. Весит он 43 килограмма и по этому показателю занимает среди собак третье место. Шерсть черная, кое-где в белых пятнах.

3. Старший Каунна. Это самая крупная из всех собак. Его вес превышает 45 килограммов. Возраст пять лет. Шерсть белая. Вся морда покрыта серебристой щетиной. В драках эта собака чрезвычайно свирепа и вместе со своим младшим братом способна успешно противостоять всем остальным собакам. Сначала же он мне показался ручным и тихим. На стоянках, когда я его отвязывал, он занимал свое место у входа в па-

латку, которую, пока я спал, охранял, как настоящий сторож.

4. Младший Каунна. Ему тоже пять лет, и он почти ни в чем не уступает своему брату. И весом, и телосложением, и выражением морды, и своей драчливостью точная его копия. Но в отличие от брата немного труслив: когда я прикрикну на него, он тут же спешит спрятаться за других собак.

Наверное, небезынтересно, почему собаки носят имя эскимоса Каунны. Эта история ведет свое начало с 1972 года, когда я совершил длительное путешествие по Гренландии протяженностью около 3 тысяч километров. Тогда в Туле я приобрел собаку у эскимоса, которого звали Каунна. Собака была ленивой, работать не любила и нарты совсем не тянула. Вспоминая того продавца, который сплавил мне негодную собаку, я восклицал в сердцах: «Ах, Каунна! Ох уж этот Каунна! Чтоб я еще раз купил у него собаку! Ну и Каунна!» Собака, слушая обращенные к ее бывшему хозяину слова, видимо, относилась к себе, привыкла к этому имени, и вскоре я так ее и называл. Теперь же мне вновь пришлось купить собак у того же эскимоса, и я, не раздумывая долго, назвал их именем Каунны. Но на этот раз это были прекрасные собаки, и мое настроение отнюдь не портится, когда мне приходится произносить это имя. Собаки Каунны — самые лучшие во всей моей теперешней упряжке.

5. Нукаппиага. Собаке три года, и в ней еще многое от щенка. Она щупловатая, весит совсем мало — всего 30 килограммов. Это не позволяет ей участвовать в драках. Она дружит с братьями Каунна и находится под их покровительством. Однако во время трапезы она держится особняком и к ним не лезет. Нарты она тянет плохо, но зато прекрасно перегрызает свои постромки, и за время этого путешествия, уже после полюса, она ухитрялась перегрызать их добрый десяток раз. И теперь я уже не знаю, заготовить ли ей цепь в качестве постромок или вообще не привязывать.

6. Микисё. Эту собаку мне уступил Инутосоа в поселке Сиорапалук. Шерсть у нее пепельного цвета и свисает с нее прядями, что придает ей некоторое сходство с гориллой. Небольшая по размеру — ее вес всего 35 килограммов, она проворна и умна. Хорошо



работает, но обладает неуживчивым характером, поэтому всегда искусана. Особому гонению подвергается со стороны братьев Каунна.

7. Горо. Совсем черная собака. Она напоминает этим вожака Куму. Возраст шесть-семь лет. Весит 42 килограмма. Она драчлива и если начинает отстаивать, то стремится сзади укусить идущего впереди соперника. Характером обладает своенравным и пытается себя противопоставить даже братьям Каунна. Тянет нарты хорошо, и при всех ее недостатках я считаю ее отличной собакой. Что ни говори, но основным достоинством собаки следует признать ее работоспособность. Горо вместе с Тинем бегут сразу же за вожаком, являясь как бы его помощниками.

8. Тин. Белошерстный изящный кобель. Весит 30 килограммов. Особую привлекательность ему придают большие уши, которые не стоят торчком, как у всех собак, а свисают по обе стороны головы и во время бега смешно болтаются. Тин неразлучен с Горо — где один, там и другой, но с остальными собаками не дружит. Холоден он и ко мне.

9. Таро. Это тоже белошерстный пес, но несколько более крупный, чем Тин, — он весит 35 килограммов. Драчлив. По силе не уступает Горо. В драках обычно объединяется с двумя другими собаками — Томи и Рису. В своем тройственном союзе они способны отразить нападения братьев Каунна. Принимают при этом угрожающие позы: клыки оскалены, морды пригнуты к земле. Первыми в драку с Каунна не лезут, но, если она начинается, умеют постоять за себя. С другими собаками ведут себя более смело и даже нагло. Во время кормежки отнимают еду у более слабых.

10. Томи. Цвет пепельный. Вес 35 килограммов. Похож на Таро, но сильнее его и хорошо тянет нарты.

11. Нукки. Весь темно-коричневый, живот и лапы белые. Это уже вполне взрослая собака, ей семь-восемь лет. В поединках она превосходит всех остальных, поэтому те стараются выступать против нее сообща. Единный фронт ее пугает, и она проворно ретируется. Аппетит у нее всегда отменный, а вот в работе таких лентяев поискать: нарты тянет плохо и шагу не прибавит, хоть надорвись от крика. Эту манеру она усвоила давно, и теперь уж с ней ничего не поделаешь.

12. Безыменная. Она была доставлена мне, когда

я уже был почти на полюсе. Она проворна и ловка, несколько слабовата, но если укоротить ремни, то прекрасно тянет нарты. Очень серьезна, неприветлива. Держит меня на расстоянии, и поэтому мне трудно придумать ей кличку: я ее почти не знаю.

13. Рису. Самая маленькая из всех собак — она весит всего 20 килограммов. Шерсть темно-коричневая, над глазами по небольшому белому пятну. Очень проворна, даже суетлива. Не сильна, быстро устает и в длительном пути не вынослива. Обессилив, она начинает запутываться в постромках, злиться, задирает других собак и завязывать с ними драки. Эта собака всегда доставляет мне большие хлопоты.

14. Панда. У нее черно-белая шерсть. Ей два-три года, но она уже очень крупная для своего возраста. Довольно труслива, отчего никогда не может никого победить и вечно плетется в самом хвосте упряжки. В путешествии на полюс ей кто-то откусил ухо, отчего у нее весьма жалкий вид. Но работает она усердно, нарты тянет хорошо. По отношению ко мне ведет себя независимо, никогда не подлизывается и не ластится. Я думаю заняться ею в этом путешествии и надеюсь, что добьюсь хороших результатов в своем воспитании. Мне эта собака кажется перспективной, как и все те, кто умеет и любит работать.

15. Сяпайю. Вся белая, только уши коричневые. Весит 35 килограммов — это средняя упитанность для собаки. Она труслива и очень ленива, чем и оправдывает свою кличку: по-эскимосски сяпайю означает «лентяй». Даже если я ее привяжу на совсем короткие постромки, то и тогда она ухитряется их ослабить, чтобы не работать. При этом старается бежать таким образом, чтобы искоса можно было наблюдать за мной. Стоит мне только взяться за хлыст, чтобы наставить ее на путь истинный, она тут же начинает визжать как резаная. На стоянках старается держаться рядом с такими же трусливыми собаками, как сама. В эту компанию входят Нукки, Панда и Нуссоамладший. Вот уж поистине рыбак рыбака видит издалека. Понурился морду, она слоняется вместе с ними, не зная, как убить время.

Все разные, не похожие друг на друга, плохие и хорошие, эти собаки — моя семья, и ни с одной из них я не хочу расстаться сейчас. Я чувствую, что недоста-



ка с фотоаппаратом, картой и инструментами для определения местоположения. В воде они побыли всего минуту и намочить не успели.

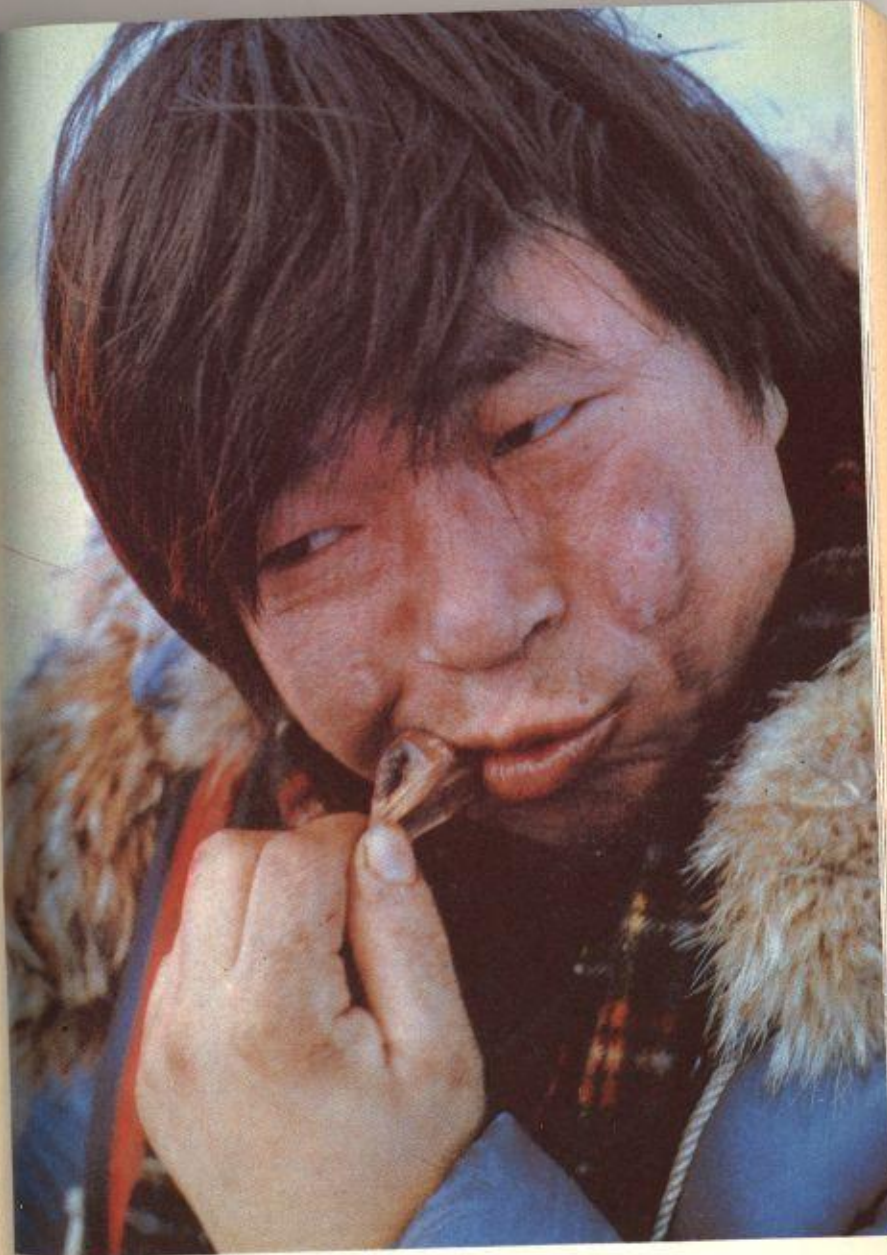
Ледник начинался крутым склоном в 20—30°, с поверхности которого снег был сдут ветром, отполировавшим до блеска искрившийся на солнце голубой лед. Видно, как впереди местами зловеще зияют трещины.

Здесь я остановил собак и перераспределил их в упряжке таким образом, как наметил еще раньше, при разработке плана восхождения на ледник. Для вожака Кумы я удлинил веревку до 50 метров. За ним поставил двух его помощников. В десяти метрах от нарт расположил восьмерых собак, а в шести — всех оставшихся. Себя привязал к нартам тридцатиметровой веревкой, а к левому бедру прикрепил двухметровый шест из стекловолокна. По моим соображениям, этот шест должен был удерживать меня от падения в трещину, зацепившись за ее края. По рассказам, ширина расщелины обычно менее двух метров.

Ну, кажется, все. Теперь в путь! С первых же шагов мы столкнулись с трудностью подъема, поскольку крутизна была явно более 20°. Я слез с нарт и стал помогать собакам, подталкивая нарты сзади, но ноги скользили по гладкой поверхности льда, и мои усилия пропадали даром. Нарты все время кренило набок, и через 70 метров я почувствовал, что выдыхаюсь.

Повсюду были видны небольшие соединяющиеся друг с другом продольные рытвины, которые образовывали на поверхности льда то зигзагообразные, то клиновидные формы. Пришлось их обойти.

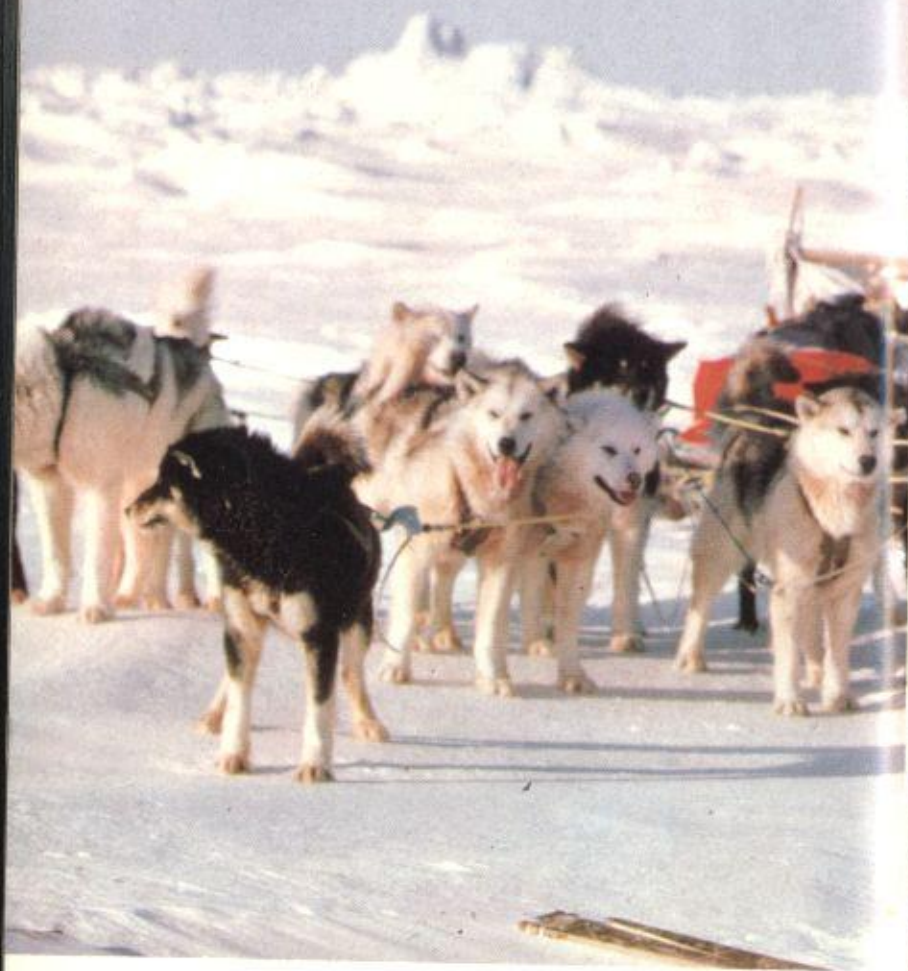
Прошли еще метров сто по леднику и наткнулись на место, испещренное трещинами вдоль и поперек. Дальше продвигаться было нельзя, и я решил пройти по леднику в направлении к его центральной части. Остановил собак, взял лом и отправился разведать путь, привязавшись веревкой к нартам и тщательно проверяя каждый свой шаг. Иногда лом не встречал никакого сопротивления поверхности. Это означало, что здесь находилась скрытая снегом трещина. Как по команде, я застыл на месте, боясь сделать неверный шаг. Обычная обувь или кошки, которыми пользуются альпинисты при восхождении на горы, здесь не подходят. Нужна обувь из кожи тюленя, ка-



Приходилось питаться мороженым мясом или рыбой. Вначале такая еда не казалась особенно

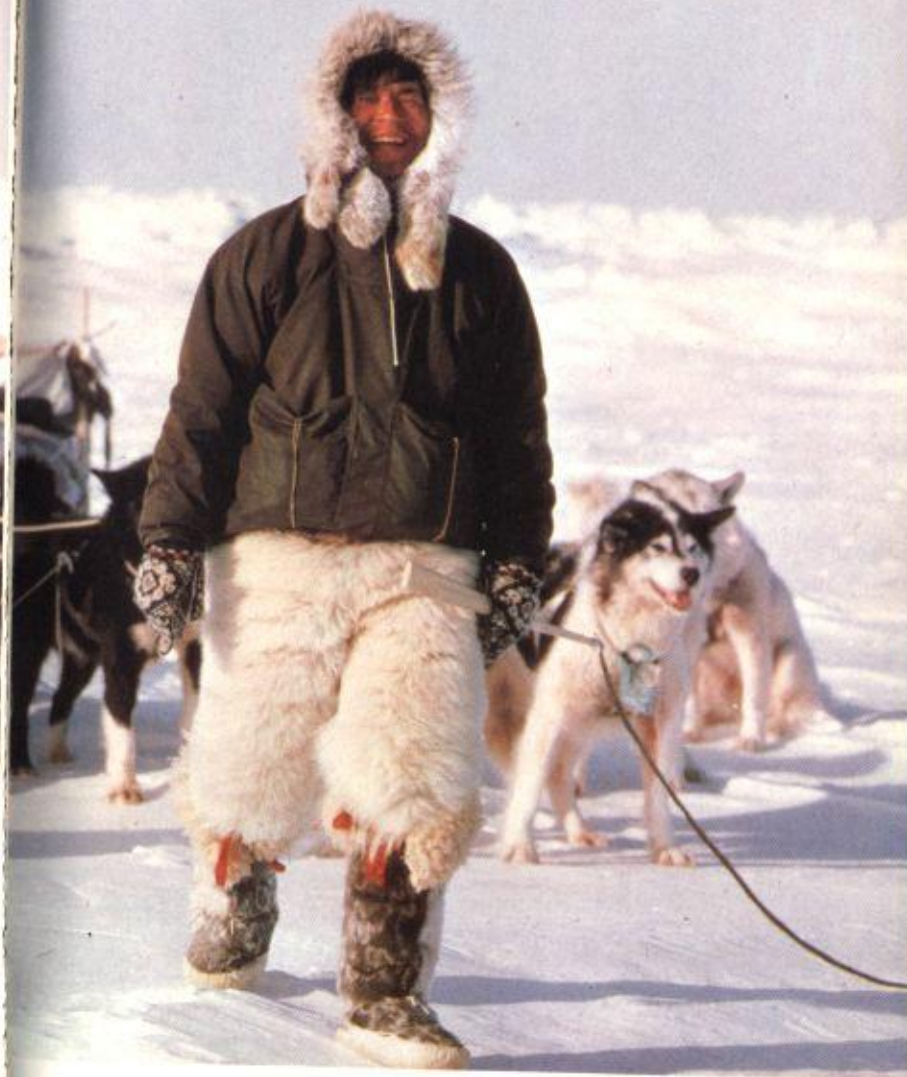
вкусной — это организм еще не привык к жизни в Арктике.



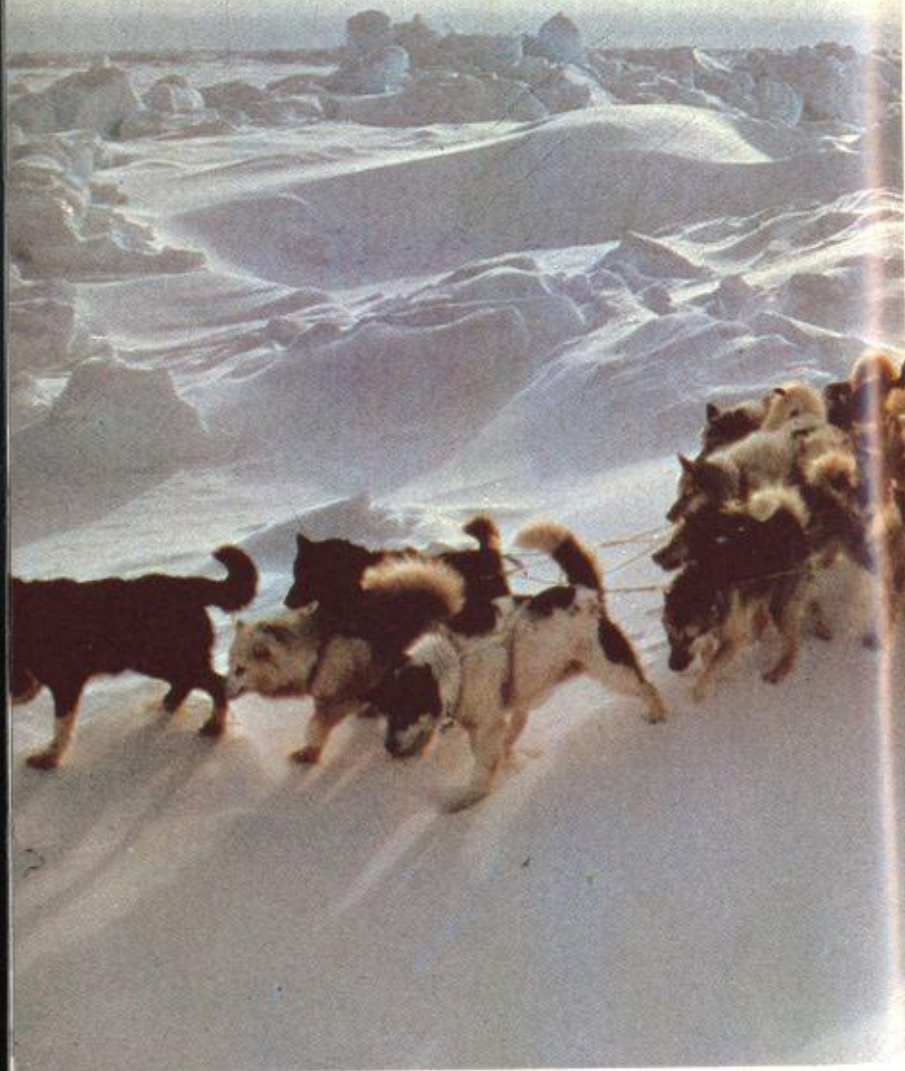


Один, с семнадцатью собаками,  
Уэмура оказался в исходном  
пункте своего путешествия — на

прибрежном льду у мыса Колум-  
бия...

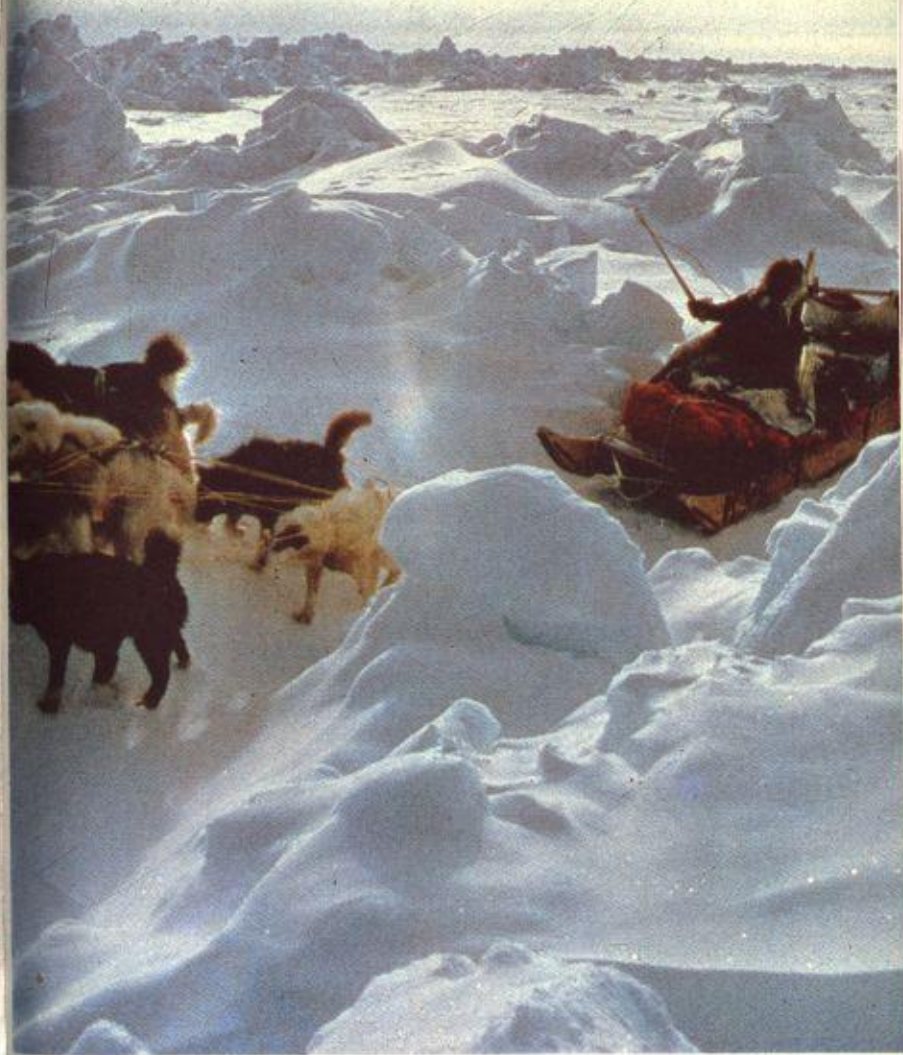






Прибрежные торосы — первое  
серьезное препятствие на пути  
путешественника, решившего до-

стичь Северного полюса на  
собаках





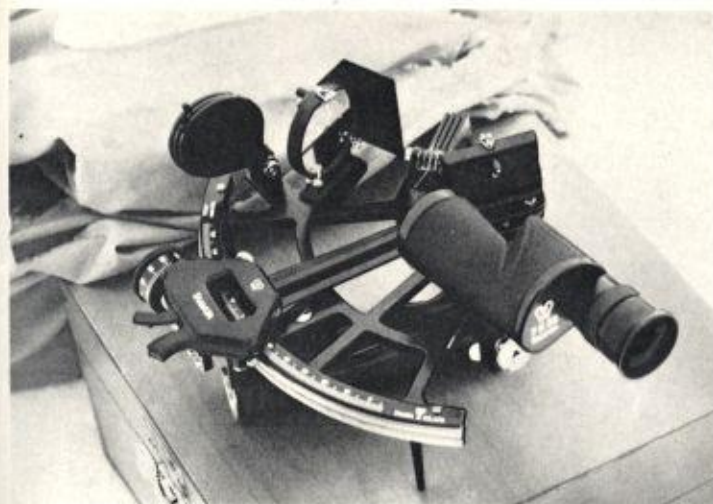


Английские полярные исследователи Уолли Херберт и Аллан Джилл с интересом следили за

путешествием Уэмуры на Северный полюс. Их советы и поддержка оказали ему неоценимую помощь



Нередко приходилось встречаться с трещинами и разводами, которые удавалось преодолевать с величайшим трудом

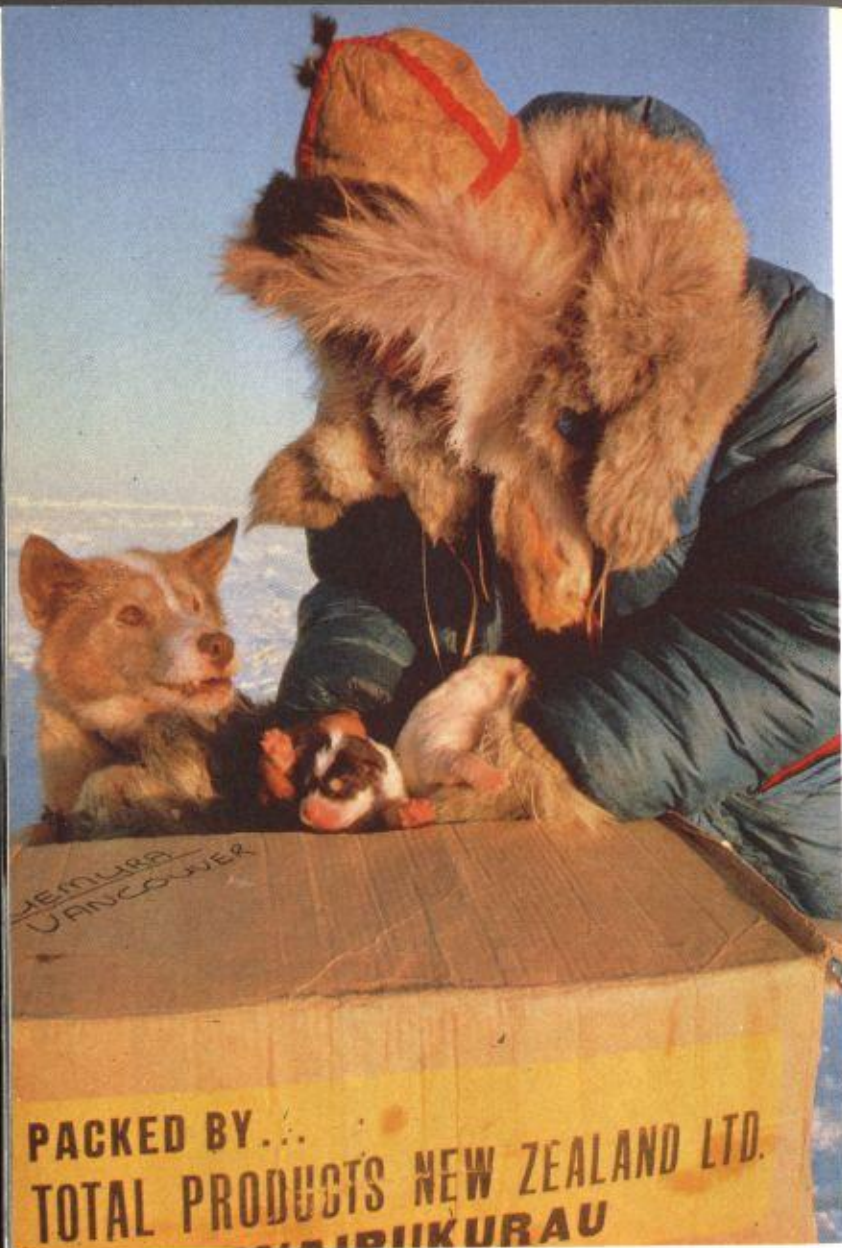


Секстант, которым пользовался Уэмура для определения своего местонахождения



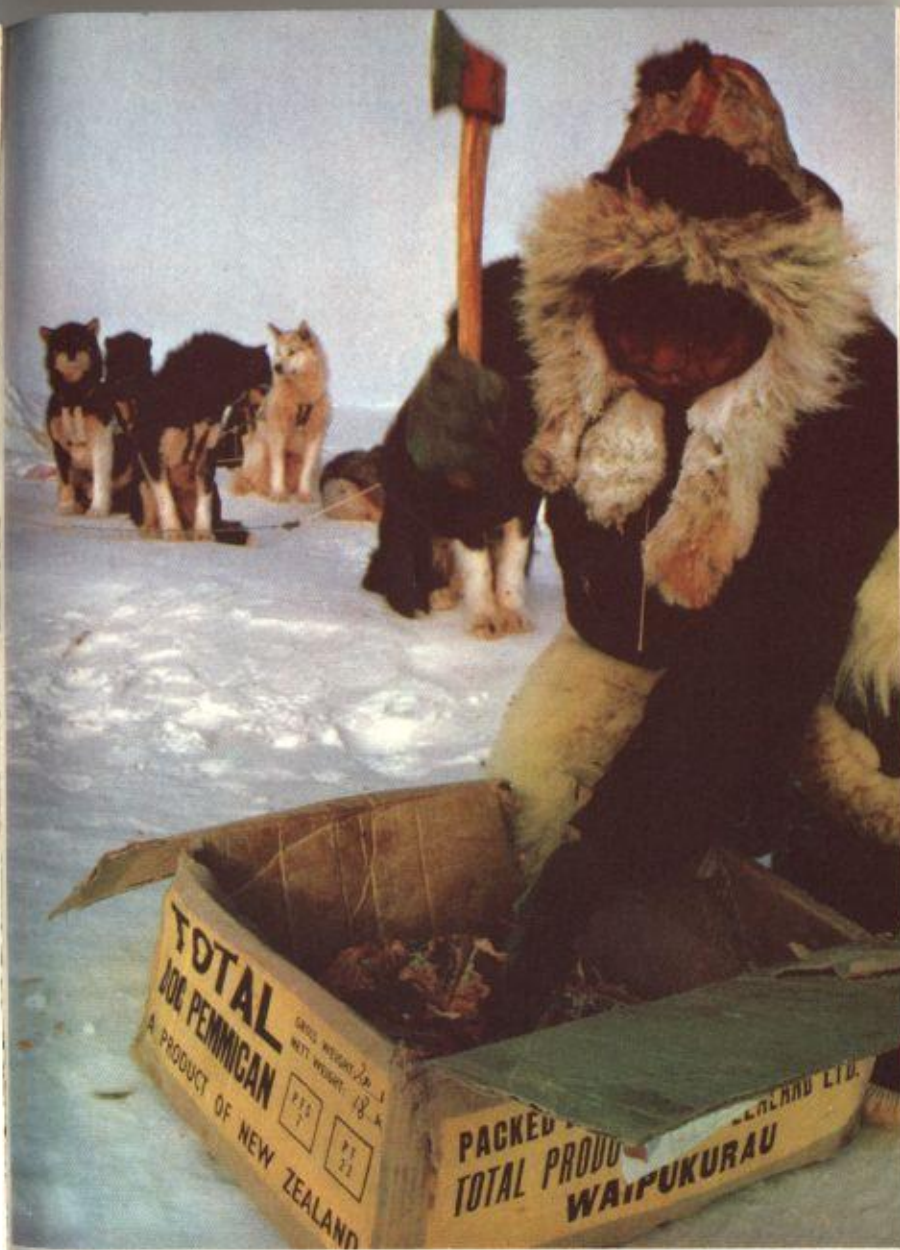
Самолет, доставивший очередную партию груза, покидает путешественника, который вновь остается один на один с Севером





Во время путешествия на Северный полюс у одной из собак, по имени Сиро, появились щенята.

Это происшествие одновременно огорчило и обрадовало ее хозяина



Лучшим лакомством для себя собаки считали мороженую тюленину, но частенько им приходилось довольствоваться обычным

собачьим кормом, который специально доставлялся для них с материка самолетом





Вид на ледник Академи с  
самолета



На нартах под парусом



Чтобы поднять опрокинутые на-  
рты, придется снова снять с них  
весь груз

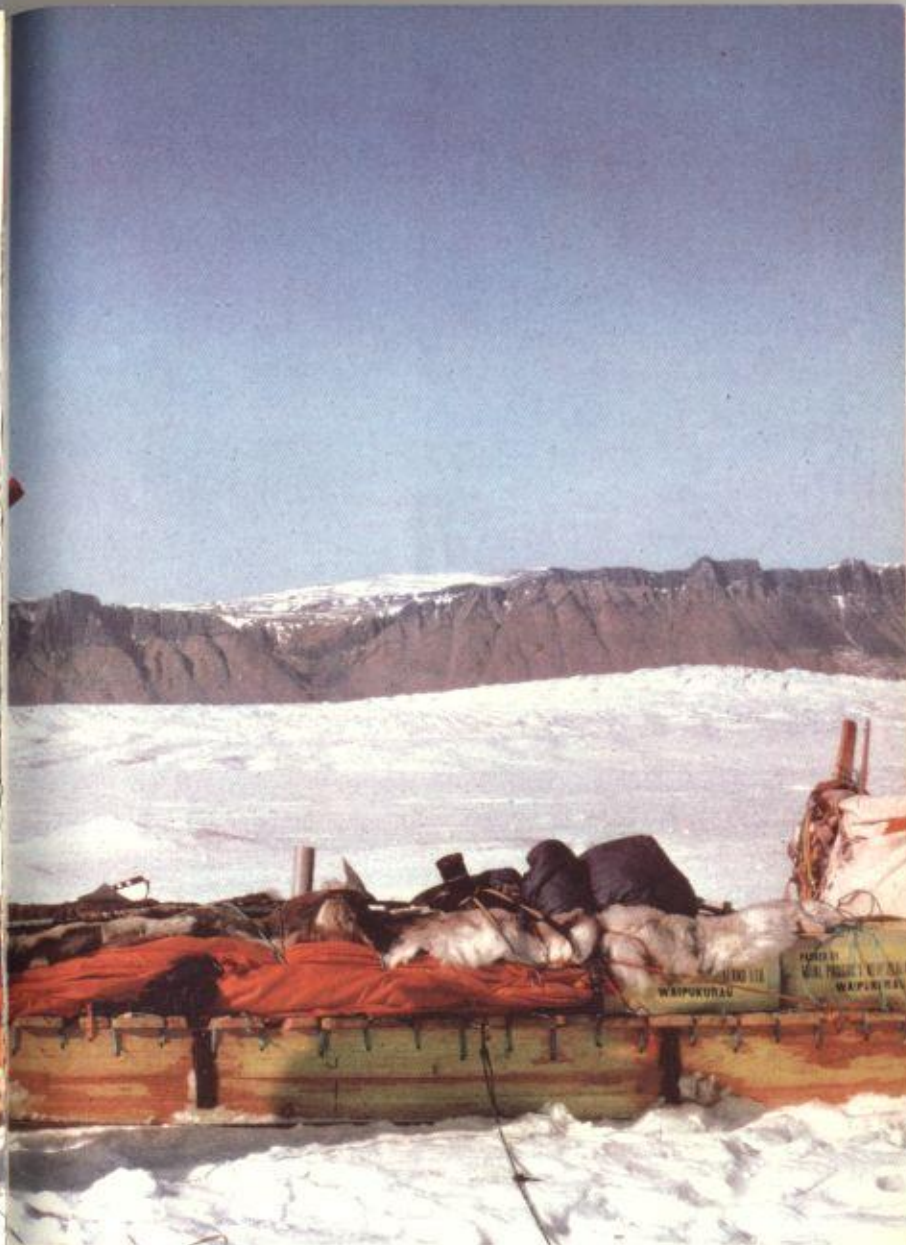


В метель палатка нередко оказы-  
валась целиком под снегом

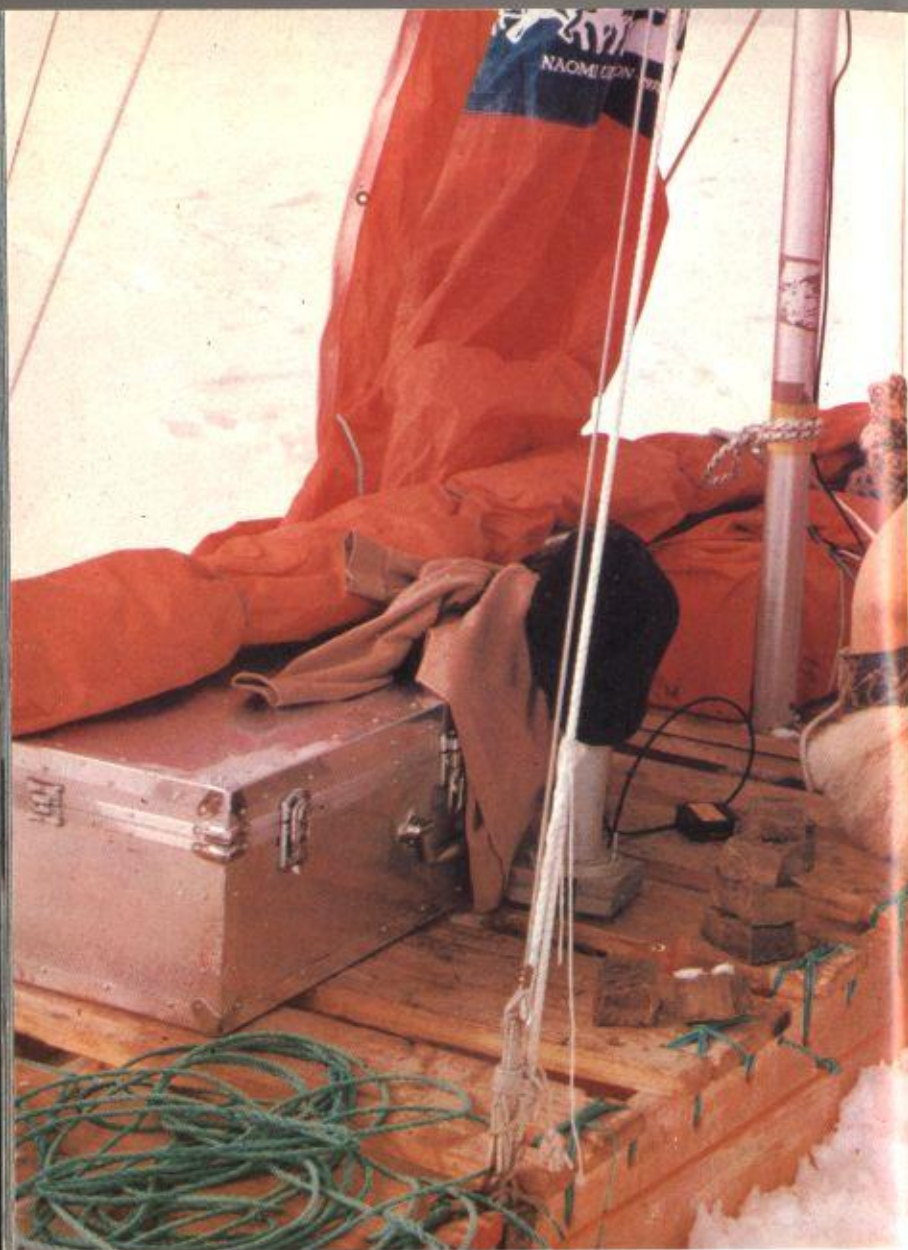




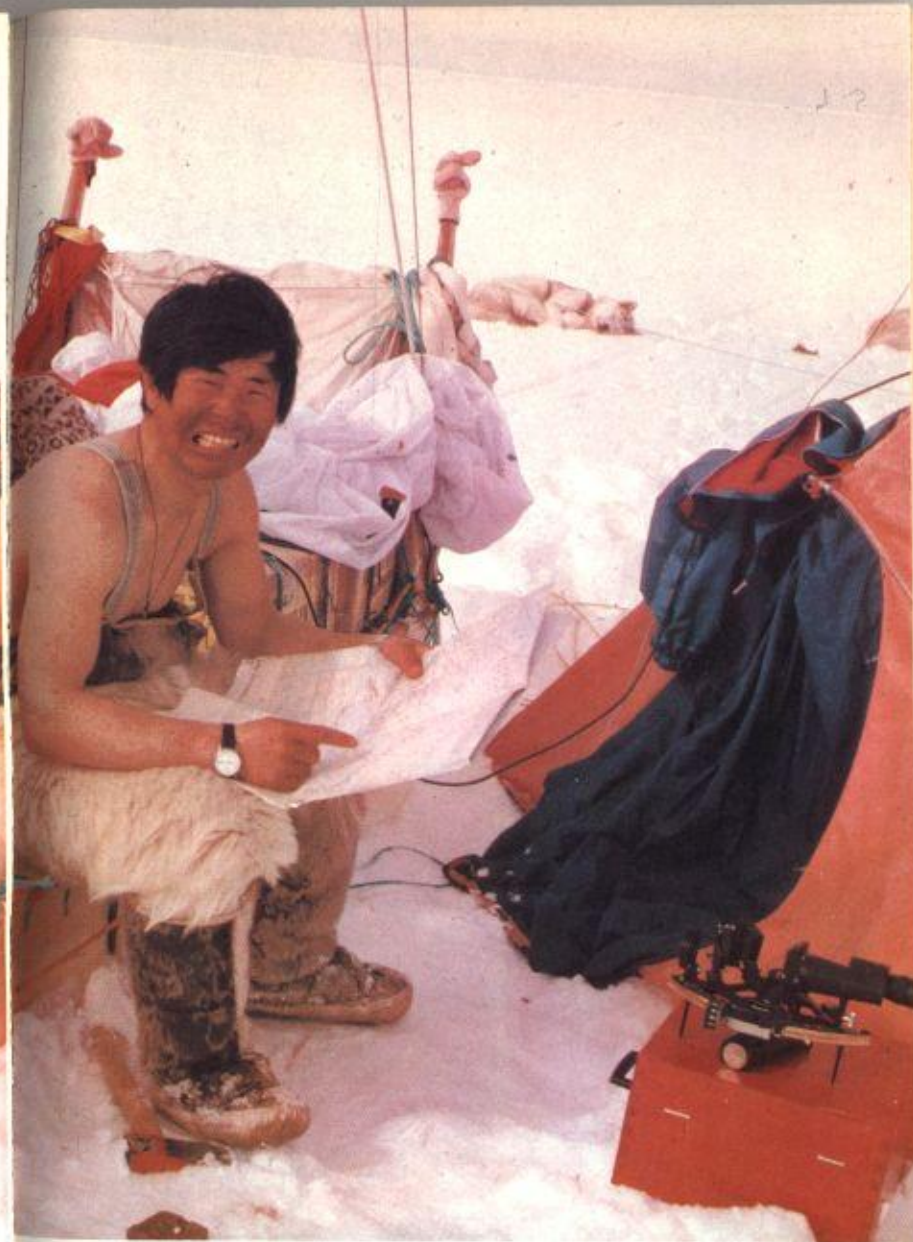
Установить парус на нартах оказалось не таким уж простым делом



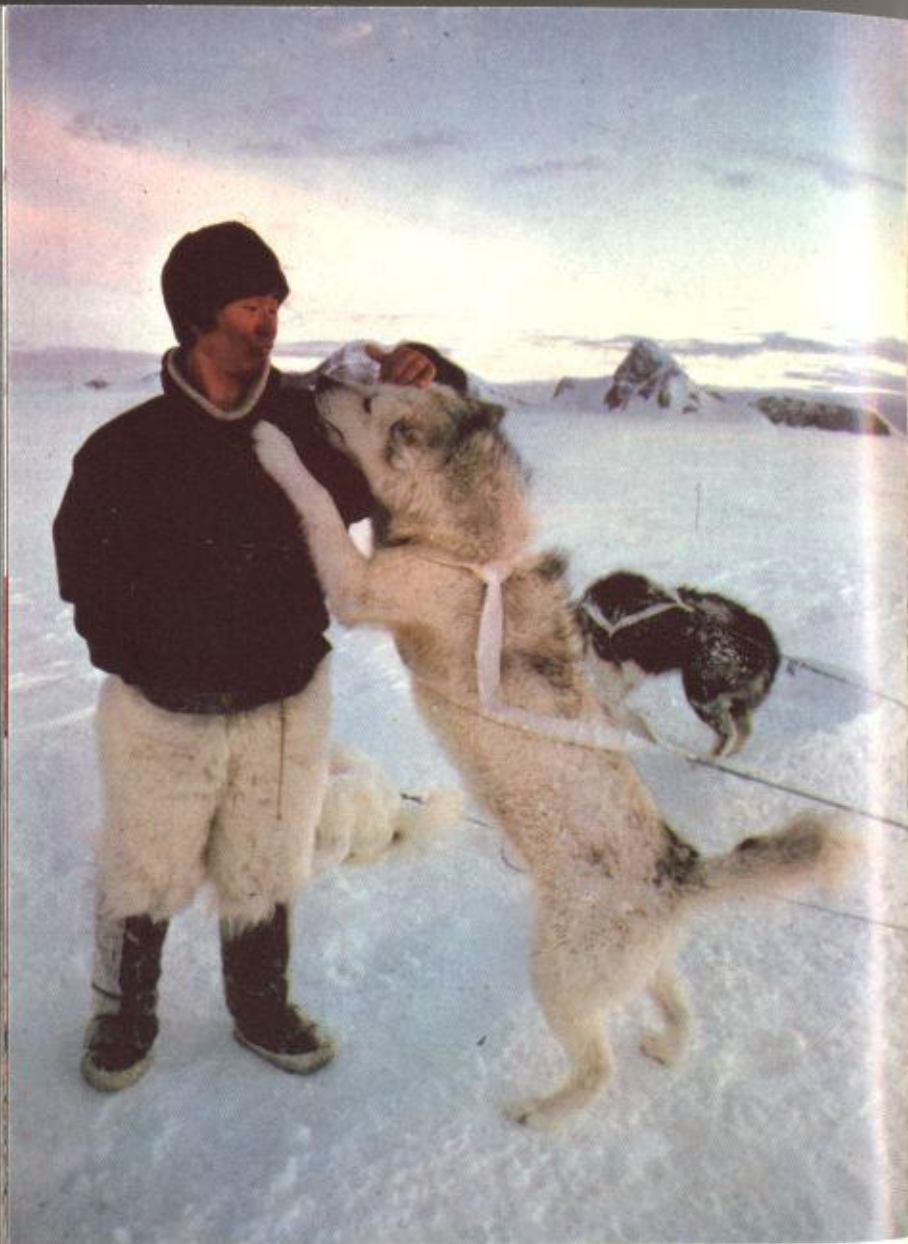




Чем дальше Уэмура продвигался к югу Гренландии, тем чаще на небе он видел солнце. Приятно иногда погреться на солнышке







Путешествие окончено. Трудно передать словами чувства, охватившие его участников

кую носят эскимосы. В ней гораздо удобнее передвигаться по леднику.

Но и в центральной части ледника я не мог найти подходящей дороги. Возвращаюсь обратно и устанавливаю антенну для связи с базой Аврора. Она не отвечает. Что же делать? Чтобы погасить внезапно нахлынувшее чувство безысходности, я вновь отправился на разведку. Кладу в карман приемник экстренной радиосвязи. На всякий случай... Иду, сверяясь с аэрофотоснимками, но скоро натыкаюсь на трещину и опять сворачиваю в сторону.

В конце концов мне удалось обнаружить участок пути, где трещина было как будто поменьше. Я возвращаюсь к собакам и кричу им: «Давай!» Они побежали вперед и удачно обошли одну из расщелин. Когда я возрадовался, что опасность уже миновала, нарты вдруг сильно накренились набок и перевернулись. Это собаки, сделав крутой поворот, перескочили через не замеченную мной полуметровую трещину. Не обращая внимания на то, что нарты перевернулись, они продолжали тянуть их вперед до тех пор, пока мой окрик не остановил их. К счастью, веревки, которыми была увязана поклажа, не порвались, а то бы весь груз, наверное, был бы уже в расщелине. Но сверху с нарт все же упали туда ледоруб, топор и нож. Подхожу к трещине, смотрю вниз — дна не видно.

И всему виной моя небрежность. Стоило мне только отыскать маленький отрезок дороги, как я тут же потерял бдительность. Я уже считал, что дело сделано и нелепые трещины, которые здесь были, нам уже не опасны. Не удосужился даже на поворотах провести за собой собак — только погонял их. Я совсем упустил из виду, что при этом нарты несколько накрениются в сторону внутренней части дуги поворота. На большой скорости нарты занесло, и они опрокинулись. Небрежность состояла и в том, что упавшие в расщелину вещи оказались непривязанными.

Укрепив заново груз на нартах и привязав к себе покрепче разболтавшийся шест, я вновь отправился вперед, ругая себя за полтора часа потерянного времени.

Довольно удачно вышли к центральной части ледника. Только было я обрадовался быстроте нашего



продвижения, которая позволяла компенсировать время, ушедшее на происшествие, как вдруг две из четверки собак, бежавших в третьем ряду, как сквозь землю провалились. И они действительно провалились в трещину. В растерянности я приказываю остальным остановиться. Эта расщелина шириной 40—50 сантиметров была скрыта под снегом. Бежавшие впереди собаки проскочили ее, не подозревая о том, что прошли над бездной. Провалившиеся в трещину собаки были из тех, кто не особенно утруждал себя работой, они бежали всегда, не натягивая веревок, чтобы те не доставляли им никакого неудобства. Очевидно, эта их манера избегать лишних усилий и привела каким-то образом к тому, что именно они провалились в расщелину. Теперь они болтались внизу на той глубине, на которую им позволяли упасть веревки, что были прикреплены к опоясывающим их ремням. Надо бы им там повисеть в наказание за лень, но руки мои уже протянулись к этим веревкам, действуя совершенно независимо от меня самого, злившись на бездельниц.

Каждая из них весила около 40 килограммов — это вес изящной женщины, — и поднять их было не так просто. Веревка тонкая и при неосторожном движении может легко оборваться. Ноги мои скользили. Стоило только потянуть за веревку, как собаки опрокидывались вниз головой (в соответствии с тем способом, которым на них были закреплены ремни) и начинали дрыгать ногами, пытаясь воспротивиться непривычному положению своего тела. Это мешало поднимать их. Измучившись совершенно, я наконец догадался захватить альпинистским карабином боковые веревки, которыми был привязан груз на нартах. Пропустив веревку, на которой была привязана собака, через кольцо карабина, я благополучно вытаскиваю из трещины пострадавших от собственного безделья и от моей халатности.

Этот случай показал, что профилактические меры, которые были приняты мной для избежания гибели в трещинах, были правильны. Они оправдали себя. Очевидна стала и целесообразность того, в чем я несколько сомневался, — привязывать к нартам самого себя. Конечно, лучше не падать в расщелины совсем, но такая страховка помогает по крайней мере вы-

браться оттуда, уж если такое несчастье произошло.

После этого происшествия я продолжал продвигаться к средней части ледника. Из аэрофотоснимков я понял, что летние потоки талой воды идут главным образом по этой части. Если воспользоваться для продвижения следами потоков, то, по-видимому, будет легче избежать попадания в трещины. Мы прошли еще метров 150 и достигли самой глубокой части одного из русел летних потоков, покрытой ровным слоем снега. Отсюда была видна прямая дорога к вершине.

Только теперь мы по-настоящему и начали восхождение. Но бежали собаки с трудом, снег был рыхлым, и они глубоко проваливались в него. Мы продвигались вперед со скоростью черепахи.

Вскоре собакам это надоедает, и, инстинктивно чувствуя, что по льду бежать им будет легче, они уходят с этой снежной дороги в сторону — на лед. Там нам угрожают трещины, но пока мы продолжаем успешно идти вперед. Я не перестаю размахивать хлыстом, и вот мы уже преодолели добрую треть расстояния до вершины. Здесь я останавливаюсь.

Сегодня в пути мы были одиннадцать с половиной часов. По дороге я снял с себя все вплоть до свитера, но все равно было жарко. Пот лил с меня градом. Трудный был день, и солнце палит нещадно.

Сегодня я прошел по такому пути, где не ступала еще нога человека. Это вовсе не значит, что на земле нет людей, которые бы в своих снах не мечтали побывать здесь. Совсем недавно мне вспомнилась история исследователя, не раз бывавшего в Гренландии, — Роберта Пири.

Военно-морской топограф, он открыл в себе призвание полярного исследователя. Ему впоследствии первым посчастливилось достигнуть Северного полюса. Пири путешествовал и по льдам Гренландии. Именно он дал название тому фьорду, по которому я вчера шел. Теперь фьорд Индепенденс нанесен на все карты мира. Пири обнаружил его в 1912 году, когда, двигаясь по ледяному куполу Гренландии из района Туле, он достиг 82-й параллели. Это было 4 июля, в день празднования независимости Соединенных Штатов. Так и появилось на карте новое название: фьорд Индепенденс — фьорд Независимости. Кстати,



мыс Моррис-Джесеп, исходный пункт моего путешествия, был назван также Пири в честь председателя комитета содействия покорителю Северного полюса.

Очень может быть, что, глядя издали на фьорд Индепенденс, Пири мечтал о том времени, когда он сможет пройти его пешком. Арктика увлекла Пири, когда ему был уже 31 год. Он предпринимал много попыток, чтобы добраться до Северного полюса. На исследование Гренландии он потратил ни много ни мало 20 лет своей жизни. Эта настойчивость в достижении своей цели, конечно, не идет ни в какое сравнение с моими усилиями. На путешествие к Северному полюсу я потратил 56 дней.

С Пири были эскимосы и упряжки собак. Но он не использовал ни самолетов, ни рации, да и приборы для астрономических наблюдений были в те времена куда более примитивны, чем сейчас. Ведь все это было почти 70 лет назад.

Да, я шел в одиночку. Но у меня было 16 собак, и каждые две недели — а в первый раз на одиннадцатый день пути — ко мне прилетал самолет, доставлявший очередную партию снаряжения и продовольствия.

Наши путешествия не сравнимы ни по тем трудностям, которые пришлось нам перенести, ни по результатам, которые были достигнуты.

Я счастлив был бы проявить хоть толику того упорства и той силы воли, что находил в себе такой великий человек, как Роберт Пири.

28 мая

Облачно, потом ясно. Температура воздуха — минус 2—3 градуса.

Из-за тумана не мог выйти в путь до 6 часов вечера. Солнце начинает снижаться. Если будет облачно, придется остановиться. Собаки, выбирая путь, бегут зигзагами. Поверхность ледника совсем не такая ровная, как вчера. По его восточной и западной сторонам тянутся горы высотой до 2 тысяч метров над уровнем моря. Ледник довольно широк, и далеко на западе видны только их вершины.

При восхождениях на ледники у меня сложились два неукоснительных правила — в пути держаться понижений и ни в коем случае не суетиться.

Вновь принялся изучать аэрофотоснимки. Начиная

примерно с того района, откуда я сегодня отправился в путь, опять тянется зона с большим количеством трещин. А в самой центральной части ледника видно как бы загрязненное, мутное пятно. Если приглядеться получше через лупу, то там можно обнаружить следы водных потоков. Несомненно, это низина. Эти аэрофотоснимки были сделаны в конце июля 1960 года с высоты 9,5 тысячи футов. Они довольно четки — видны даже трещины шириной до метра. Хорошо прослеживаются очертания гор у стенки ледника, что дает возможность ориентироваться.

Итак, я решаю вновь пересечь ледник по направлению к его центру. Поверхность его неровная: промоины от летних потоков глубоко врезаются в лед, и собаки бегут, как по волнам. Нарты переваливаются с боку на бок, и я еле удерживаюсь в них.

В самом центре ледник раздваивается. Устраиваю стоянку. За шесть часов пути прошли около 20 километров. Как и подсказывала нам карта, крупных трещин сегодня не встретилось. Это обнадеживало. Если завтра погода не изменится и будет так же ясно, восхождение надеюсь завершить.

29 мая

Пасмурно. Температура воздуха — минус 5 градусов. Мои координаты — 81° северной широты и 24° западной долготы.

И сегодня в путь отправился в 6 часов вечера. Поднимаемся по склону крутизной 10°. Приходится самому подталкивать сзади нарт. Лед неровный, волнистый, но нарт легко скользят по нему.

Вдруг шедшие впереди собаки исчезли. «Трещина!» — молниеносно догадываюсь я. Тут же остановив остальных, я осторожно подхожу к тому месту, где исчезли несчастные животные. Передо мной зияет отверстие, из которого торчат две веревки. Ширина трещины около метра. Ломом расширяю отверстие. Темно. Собак не видно, но веревки дрожат — значит, они там барахтаются. Проверив, крепко ли привязан я сам, пропускаю вновь карабин через боковые шнуры обвязки нарт и начинаю вытаскивать собак. Очень темно. От страха несчастные дрыгаются и визжат что есть силы. Все собаки сбились в кучу вокруг отверстия: «Как бы не провалились!» — подумал я, и тут



же одна из них, стоявшая на другой стороне трещины, исчезает с моих глаз. Остальные в испуге отскакивают.

Жертва болталась метрах в шести от поверхности. Я совсем было поднял ее из бездны, и она уже цеплялась лапами за край, как вдруг — надо же такому случиться! — ошейник ее отстегнулся, и в руке у меня осталась пустая веревка. Из темной расщелины не доносилось ни звука. Через секунду те собаки, которые первыми свалились в трещину, подняли такой страшный вой, что все внутри у меня заledenело.

На всякий случай кладу в карман свой специальный передатчик для экстренной радиосвязи и еще крепче обвязываюсь веревкой. Вырубаю ломом опору для ног понадежнее, набираю воздуху в легкие и принимаюсь за первых пострадавших собак. Боясь перевести дыхание, из последних сил я подтягиваю одну из них к поверхности и рывком вытаскиваю наружу. Я знаю, что отдыхать некогда — там ждет спасения еще одна живая душа. Позволяю себе потратить лишь несколько секунд, чтобы отдышаться, и два-три раза щелкаю затвором камеры. Затем таким же образом вытаскиваю и вторую собаку.

Некоторое время размышляю о том, как спасти сорвавшегося пса, но, кажется, ему помочь ничем нельзя. Метрах в шести от поверхности трещина изгибается, и дальше ничего уже не видно. До ее дна, очевидно, не менее 30 метров. У меня же не было никакого альпинистского снаряжения: ни ледоруба, ни специальной обуви, ни веревочной лестницы.

— Эй, где ты там? — кричу я вниз и прикладываю ухо к трещине. В ответ ни звука, ни даже колебания воздуха.

Эту собаку доставили мне, когда я шел на полюс. У нее не было клички. Она была проворной и хорошо тянула нарты. Мне собака нравилась, но она сторонилась меня, сама никогда не подходила. Когда я ее гладил, она не проявляла ни радости, ни испуга. Я бы, конечно, со временем дал ей кличку. Сейчас мне кажется, что была какая-то связь между ее несчастной судьбой и отсутствием у нее имени. Может быть, с ней ничего бы и не случилось, не будь она безымянной. Малоаметную, с очень серьезными глазами, те-

перь ее уже никто не назовет по имени. Теперь ее уже нет...

Мне стоило труда взять себя в руки. Через полчаса я вновь отправился в путь. Теперь я шел впереди, все время проверяя дорогу с помощью лома. С рацией в кармане, с шестом у бедра, с ломом и хлыстом в руках... Но через некоторое время собаки обогнали меня. На них вовсе не действует моя осторожность. Эскимосские собаки очень боятся плавающих льдин и трещин, встречающихся на морском льду, и совсем не чувствуют страха на ледниках. Поэтому еще более увеличивается риск провалиться в расщелины.

На мне слишком много вещей, и двигаться тяжело, я иду медленно. И в конце концов сажусь на нарты. А через сто метров опять одна из собак исчезает в снегу.

На этот раз в трещину провалился Микисё, одна из самых сильных моих собак. Такую собаку потерять грех! Стараясь не суетиться, я расширяю ломом отверстие и вижу висящего и исходящего лаем Микисё.

— Не бойся, подожди, — кричу я и перетаскиваю передок нарт через расщелину. Когда они прочно установлены над нею, я опять с помощью карабина вытаскиваю Микисё. Он помогает мне, цепляясь когтями за стенку. Пожалуй, он полегче тех, первых. Микисё шатается из стороны в сторону, он совсем обессил.

Два таких случая за один день говорят о том, что я сделал сразу две ошибки. Во-первых, я слишком понадеялся на данные аэрофотосъемки, а вчерашний удачный день и вовсе усыпил мою бдительность, и я совсем забыл о своем намерении идти по низинам, там, где трещин гораздо меньше. И во-вторых, как известно, тише едешь — дальше будешь, а я тороплюсь. Все мне не терпится идти дальше. Хорошо еще, что все закончилось относительно благополучно. Это потому, что мы на восхождении. Но если бы я спешил при спуске с ледяного купола Гренландии, не знаю, что было бы. Такая торопливость могла бы обернуться для нас гибелью: быть бы всем нам в трещине.

Некоторое время мы еще продолжаем восхождение, но вскоре окружающий пейзаж заметно меняется: не видно уже ни фьорда сзади, ни отдельных горных вершин, выделявшихся на фоне неба. Поверхность,



по которой мы едем, постепенно выглаживается, исчезает привычный уклон, волнообразный лед сменяется ровным, просторным и однообразным полем. Кругом белым-бело. Белая равнина говорит нам о том, что ледник Академи позади и мы вступили на многовековой материковый лед Гренландии. Ну что же, первое препятствие преодолели. Словно груз спадает с моих плеч. Я останавливаюсь и разбиваю палатку. Был полдень, когда с помощью секстанта я определил по солнцу свои координаты —  $81^{\circ}15'14''$  северной широты.

Уже лежа в палатке, слышу собачий вой. Это Нукки оплакивает своего погибшего безыменного друга, воеет, подняв морду к небу. В этом вое я слышу укор себе и долго не могу заснуть.

30 мая

Ясно. Температура воздуха — минус 10 градусов. Ветер западный, переходящий в юго-западный. Высота над уровнем моря — 1700 метров.

Сегодня первый день мы идем по ледяной равнине, которая еле заметно повышается к югу. Собаки бегут ровно, со скоростью 6—7 километров в час. От соприкосновения с их лапами снег подтаивает, но тут же схватывается морозцем и ранит подошвы. То и дело собаки прихрамывают.

Как только мы вышли на материковый лед, температура воздуха снизилась. Приходится одеться потеплее. Обувь на мне из тюленьей шкуры, брюки — из медвежьей. Ну прямо как на полюсе! Куда ни посмотришь в этой безжизненной пустыне, всюду ослепительный, сверкающий на солнце лед. Всего 10 градусов ниже нуля, но ветер очень холодный.

Временами попадают трещины, и часто весьма широкие — до десяти метров. Но теперь, когда склон позади, они не очень опасны, поскольку почти сплошь заполнены снегом.

Этот унылый пейзаж будет окружать меня все время, пока я буду здесь находиться, то есть около двух месяцев. И завтра, и послезавтра, и еще много дней я буду видеть кругом одно и то же. Этот мир, где существует лишь снег да лед, непостижим для нас, людей, живущих в XX веке и привыкших к быстрой смене впечатлений. Его трудно, просто невозможно себе представить, не побывав здесь.

Сегодня прошли 30 километров. Теперь у меня осталось 14 собак. Они получают по 900 граммов корма (полтора суточного рациона, который им был определен на пути к Северному полюсу), но этого им явно мало. Кто-то из них добрался до ремня хлыста, сделанного из тюленьей кожи. Был поврежден и термометр, который я храню в чехле из кожи оленя. Им хочется свежего мяса. Но сырое мясо из неприкосновенного запаса было выдано только вожаку Кума и братьям Каунна: им сегодня выпало на долю охранять нас от возможного нападения белого медведя. Другие в это время будут спать в яме, которую я вырыл для них перед своей палаткой, зная, что безветренных мест здесь нет. Иногда и другим будет выдаваться мясо, чтобы они не выражали, как сегодня, свой протест нападением на мои вещи.

2 июня

Ясно.

В 12 часов дня прилетал гренландский самолет, который должен был доставить продовольствие, но не смог отыскать нас и вернулся обратно. Сегодня кончается корм для собак. Придется им немного потерпеть. Самолеты прилетали ко мне уже семь раз, и не было случая, чтобы меня не нашли. Это впервые. До сих пор меня обслуживала канадская авиация.

Сначала все шло как при предыдущих визитах самолетов. Прежде всего я сообщил свои координаты. Потом, когда по поведению собак, быстро распознающих звук самолета, я понял, что он приближается, стал по радио вести его к месту посадки. Видимость была 10 километров. Связь с самолетом установилась. «Видишь меня?» — спросил летчик. Через десять минут я заметил на горизонте черную точку. «Все в порядке», — сообщил я. Но тут приемник у меня заглох, летчика стало плохо слышно. Я с трудом разбирал звуки его голоса: «Тебя не слышно... Говори отчетливее... Подальше от микрофона... Тебя не слышно...» Самолет, очевидно, отклонился от курса и удалился от меня на 15—20 километров. «Где ты? Где ты?» — все время спрашивал летчик. Через некоторое время он настолько отдалился от меня, что вести его я уже не мог. Видно было, что и собаки не слышат звука самолета. Последний раз из эфира до меня до-



неслось: «Горючее кончается, я возвращаюсь». И самолет улетел, унося обратно вместе с необходимым мне грузом и мои лопнувшие надежды.

Я вызвал базу Аврора, расположенную в поселке Каннак, что немного севернее Дандаса, но ответа не последовало. Молчал и Дандас. Еще во время моего восхождения на ледник мне удалось как-то наладить связь с Дандасом, но через некоторое время то ли из-за рельефа, то ли еще по какой-то причине она прервалась.

Делать во время этой вынужденной стоянки было нечего, и я решил проверить, в порядке ли снаряжение.

Прежде всего провожу инвентаризацию содержимого ящика, находящегося на нартах. Там все в порядке: рация, унты из тюленьего меха, кинокамера и принадлежности к ней, инструменты для астрономических наблюдений, пленка, пластмассовые бутылки и банки, вакуумный насос, нижнее белье, носки, сухари, флаги (датский и наш флажок с базы Аврора), еще один передатчик для связи с Гренландией, антенны.

В холщовой сумке находится рация для связи с Канадой, которая все еще у меня в ходу, поскольку в Дандасе меня не слышат. Там же хранятся астрономический календарь, блокноты, калькулятор, линейка, кассетный магнитофон, транзисторный приемник, дневник, несколько книг, посвященных исследованиям Арктики, карты, документы, полиэтиленовые мешки, отснятые пленки, записи научных данных, полученных при наблюдениях, полотенце, спортивный костюм, рулон оберточной бумаги, бечевка, магнит, высотомер, швейные принадлежности и некоторые инструменты. Много всякого добра, но все это совершенно необходимо для моей бродячей жизни.

Те мешки и ящики, которые служат у меня для хранения продуктов, сейчас почти пусты, но и в них кое-что есть: немного медвежатины, чай, кофе, соль, сухари. В деревянном ящике кухонные принадлежности, две печки, сковородки, сахарный песок, сухое молоко, овсянка, пластмассовая банка с китовым жиром. Отдельно размещаются две пятилитровые пластмассовые канистры для керосина и пластмассовые ведра для отбросов. Еще есть нейлоновый мешок,

спальник, шерстяные вкладыши для унтов из тюленьего меха.

Каждый раз перед отправлением я складываю все эти вещи вместе с кормом для собак на нарты и закрываю все шкурами карибу.

3 июня

Ясно.

Стою на месте, а погода прекрасная, только бы ехать. Так жаль терять время, но я жду самолета. Слышу из Дандаса голос Масуды, но до него мои сообщения не доходят. Из его слов мне становится ясно: он уверен, что вчера я получил продовольствие. Удалось связаться с Авророй, но сообщение оттуда меня не обрадовало: из-за погодных условий самолеты не вылетают. Очевидно, они ко мне придут не раньше чем послезавтра.

Собаки не кормлены уже третий день, и на базе об этом известно. Мне сообщили, что послали телеграмму Масуде с просьбой о помощи.

Что оставалось делать? Я ходил около собак и приговаривал: «Ничего, придется подождать. Вот привезут вам тюленьего мяса — наедитесь до отвала». Собаки, как и люди, ведут себя в тяжелые времена по-разному. Одни свирепеют и никого к себе не подпускают, другие стараются не двигаться — свернутся калачиком и спят, третьи пытаются перегрызть ремни и начинают лезть в драку даже с Кумой и братьями Каунна. Да, в тяжелые времена узнаются характеры и людей и собак.

На стоянке каждый занят своим делом: я перебираю вещи, собаки спят либо слоняются вокруг палатки... Вдруг собаки наострили уши: в небе послышался шум мотора реактивного самолета. Вместе с собаками я смотрю в небо — над Арктикой летит самолет международной линии...

4 июня

Ясно.

Наша стоянка продолжается. Жду самолета. Собаки ведут себя более нетерпеливо, чем я. Они все время затевают драки, при этом более всего достается слабым. И мне уже не один раз приходилось выскакивать из палатки, чтобы навести порядок.



Мои друзья обеспокоены создавшимся положением. Масуда развил бурную деятельность в Дандасе. Тада прилетел из Каннака в Алерт и передал мне по радиации ободряющие слова: «Наберись терпения, самолет скоро вылетит».

А я в свою очередь уговариваю собак: «Потерпите. Уже немного осталось ждать. Скоро будет ваше любимое лакомство». Но их глаза говорят о том, что ждать у них нет никаких сил.

«Ну, успокойтесь. Не так уж трудно подождать четыре-пять дней. Не умрете же вы», — продолжаю я, но и сам чувствую, что голос мой звучит неубедительно. Кормить собак нечем. Многие грызут свои ремни. Каунна, свободно бегаящие без привязи, пожирают мои экскременты. Кума, видимо, тоже не прочь присоединиться к ним, но ни в чем никому не уступающие Каунна не разрешают ему и этого. Следуя их примеру, остальные собаки начинают подчищать все за собой.

С трудом я дождался 12 часов, когда был назначен сеанс радиосвязи с Каннаком. Судзуки сказал, что, кажется, самолет вылетел. Я подготовил дымовую шашку, а на шею повесил зеркало, чтобы сигнализировать летчику солнечным зайчиком. Но тут пришло сообщение: полет откладывался из-за плохой погоды.

Через некоторое время в эфир вышел Тада, который находился в самолете и ждал его вылета: «Ничего не понимаю. Он почему-то не хочет лететь на этом самолете. Говорит, что полетит на другом».

Я начинаю терять самообладание. Ведь если придется готовить к полету другой самолет, то вряд ли вылет состоится сегодня. Дело осложняется тем, что связь односторонняя: сообщения поступают только ко мне, а меня не слышат. Точного представления о том, что там случилось, я не могу составить, но, кажется, одна причина наложилась на другую: какие-то свои соображения администрации аэродрома и непонятное поведение летчика.

После длительного, томительного ожидания я в конце концов понял: самолета сегодня не будет. Кажется, Масуде здорово досталось за это время. В Алерте он три дня не позволил себе заснуть — все вертелся с моим грузом, а в результате самолет ко мне не вылетел. Из-за погоды ли? Не стоит ли запросить

канадскую авиацию о помощи? Поведение гренландской переходит все границы. Но расходы по фрахтованию самолета другой компании для перетранспортировки всего груза огромны. Кто возьмет их на себя?

Мои запасы подходят к концу. После того как сегодня поступило сообщение о том, что самолет вылетел, я преспокойно съел последний кусок мяса, который оставил как неприкосновенный запас. Остался небольшой мешок сухарей, а дальше — голод...





7 июня

Ясно. Температура воздуха — минус 13 градусов. Ветер западный. Пятого числа наконец-то получил продовольствие. Вот уже несколько дней, как собаки накормлены как следует. Задержка в доставке груза

объяснялась тем, что гренландский летчик неожиданно запросил замены у канадской авиационной компании, так как срочно должен был вернуться во фьорд Сёндре-Стрём.

Во второй половине дня 5 июня его заменил пилот канадской авиационной компании «Брадрей» Пат Дорир. Этот высокий, с густой бородой летчик лет тридцати пяти выглядел внушительно и вселял доверие.

Выбранное место посадки имело довольно неровную поверхность, но Пат преодолел это препятствие с легкостью и посадил свой самолет без малейших осложнений.

— Выгрузив вещи, Пат сказал на прощание:

— Случится что, зови меня. Прилечу, куда требуется.

Я был от всей души благодарен этому полярному летчику-великану, настоящему профессионалу.

Самолет доставил новые нарты, паруса и продовольствие для меня и собак. Чтобы быстрее продвигаться по ледниковому щиту Гренландии, мне нужны были новые нарты, на которые можно было бы установить парус. Прежние были слишком тяжелы, да и порядком износились, ведь они верой и правдой служили мне в течение почти всего пути к полюсу.

Привезли два вида парусов — трех- и четырехугольные. Они алого, радующего глаз цвета.

Собаки с жадностью набросились на еду. Умяли зараз половину тюленя и двухдневную норму специального собачьего корма. Целую неделю не двигался вперед из-за собак, которым надо было восстановить силы. Среди привезенных вещей я нашел крепкую веревку и с ее помощью стянул сеть, брошенную на собак, чтобы не убежали.

Прошло добрых полдня. Уже три часа пополудни. В остальные полдня делать было нечего. Я влез в спальный мешок, взял приемник и нашел на коротких волнах зарубежную программу «Нихон хосо кайся» (Японская радиовещательная корпорация). Слушая ее, я незаметно для себя заснул. Было 6 часов вечера, когда я открыл глаза, разбуженный собаками.

— У-у-у... Гав-гав... У-у-у... Гав-гав... — слышалось снаружи.

Высунул голову из палатки и увидел на некотором расстоянии от моей стоянки, не более чем в 100 мет-



рах, движущийся предмет. Он-то и привлек внимание моих собак, которые на разные голоса реагировали на увиденное. Одновременно они выражали свой протест против неволи, в которую я их заточил. Две из них грызли сетку, а несколько других, скатавшись в клубок, пытались вырваться наружу и все более запутывались.

А вокруг простиралась сонная ледяная пустыня, на всем протяжении которой не было ничего, что бы нарушало гармонию однообразия. Ни одного лишнего предмета.

И только это!

«Лисица? Не может быть. Для волка странно, что окраска сливается со снегом», — подумал я.

Но в следующую секунду я узнал уже не раз виденную мной грузную фигуру белого медведя. И тут же меня стала бить нервная дрожь.

Неужели белый медведь мог забраться сюда из фьорда, подняться на высоту в 1700 метров? Я продолжал сомневаться.

Но не сон же это, не галлюцинация!

Я выскочил из спальника, схватил ружье. Целиться можно было только из палатки. Я понимал, что между мной и медведем нет и не будет никакого заслона. Обнадёживало лишь то, что я находился по отношению к медведю с подветренной стороны.

80 метров, 70... Расстояние между нами сократилось уже вдвое. Зверь подошел совсем близко.

Пытаясь сдерживать срывающиеся с губ проклятия, лихорадочно заряжаю ружье. Не забываю проверить, нет ли в стволе грязи.

А медведь уже не далее чем в 50 метрах от меня. Куда лучше стрелять — в сердце или в голову? Голова — слишком маленькая цель.

Ну, решил! Я чувствую прилив смелости. В сердце, только в сердце. Где оно у него?

Как трудно быть твердым!

«Сделаю пять выстрелов подряд... Промахнуться нельзя...» — рассуждаю я сам с собой и не свожу взгляда со своего врага. А он продолжает идти вперед. Вдруг он замечает меня, останавливается и задирает морду вверх. Как будто что-то сообразив, он повертывает резко в сторону, подставив мне таким об-

разом свой бок. Я вскидываю ружье, целюсь и стреляю в этот движущийся бок.

Зверь взревел и упал. Готово! Дело сделано. Жду несколько секунд. Медведь поднимает морду и смотрит на меня. Как замороженный, не смея шелохнуться, стою я в дверях палатки.

Второй выстрел. Третий. Больше голова не шевелится.

«Прости, миша!»

Это был крупный зверь весом 250 килограммов и длиной 2,2 метра. На шести собаках я приволок его к палатке и стал разделывать тушу, пока она не замерзла. Шкуру зашил. Когда вскрыл желудок, в нем не оказалось ничего, кроме коричневой жидкости. Бедняга давно ничего не ел. Очевидно, он испустил дух сразу после моего первого выстрела, когда мне показалось, что он поднял голову. Мне его стало жалко.

В задней части тоже не было жира, очевидно, медведь был болен.

На туше я не нашел ни металлической бирки, ни кольца, ни клейма, которые ставят в целях научного исследования фауны.

В Гренландии охота на всех животных запрещена, в том числе и эскимосам.

Мне было об этом известно, и я немедленно передал сообщение в полицию о том, что мной убит медведь в чрезвычайных обстоятельствах. Из полиции пришло предписание следующего содержания: «Поскольку на Вас со стороны медведя последовало нападение, признаем, что у Вас не было другого выхода. Шкуру не снимайте, труп медведя оставьте на месте».

Так как Канада была далеко, от меня не потребовали вернуться назад, для того чтобы дать показания.

Этот медведь зашел от побережья в глубь острова на сотню километров. Возможно, он брел по моему следу.

10 июня

Переменная облачность. Температура воздуха — минус 8—16 градусов.

Закончился десятидневный период бездействия. Двигаюсь с севера на юг по ледяному щиту Гренландии.

Сегодня выехал в 20 часов 30 минут. Мой прямой,



как стрела, путь пролегает по слегка повышающейся, но идеально ровной поверхности.

Собаки, отъездившие на тюленине и медвежатине и пребывающие в отличной форме, прошли тем не менее с 5 июня всего 53,8 километра. Сейчас я нахожусь в точке с координатами  $80^{\circ}36'12''$  северной широты и  $36^{\circ}08'$  западной долготы. Сегодня дважды произвел астрономические измерения: первый раз — сразу, как только остановился и разбил лагерь, а второй — спустя три часа. Сверка с данными, которые давала моя установка по приему и обработке информации, показала, что ошибка была не более одного километра.

В перерыве между астрономическими измерениями я занимался приготовлением медвежатины. Чувствовалось, что она жесткая. Тушил примерно с час, и все-таки она осталась жесткой и специфически пахла. Но ничего, несколько напоминает баранину и даже вкусна.

#### 12 июня

Переменная облачность. Снег. Температура — минус 14 градусов.

И вчера и сегодня ехал по однообразной ледяной пустыне. За два дня отмахал 100 километров. Все еще иду вверх, поднялся еще на 700 метров.

Сегодня отправился в путь в 21 час. Через два часа попал в зону перистых облаков, а еще через час — под снежную тучу.

Как и раньше, еду молча. Каждый раз утром перед самым отправлением в путь все собаки разом, как по команде, начинают мочиться. Я даю им время, а потом «яя», и мои собаки, как одна, пускаются бежать. Чувствуется, что им нравится бежать, и до самого конца перехода скорость упряжки не снижается.

С позавчерашнего дня собаки теряют аппетит. Думаю, у них нечто вроде высокогорной болезни. А впрочем, мы находимся на ледяном куполе уже более десяти дней, и, если они заболели, признаки болезни должны были появиться значительно раньше. Как бы хотелось, чтобы это были напрасные опасения!

По карте абсолютная высота ледника составляет 2400 метров над уровнем моря. Сегодня мне не удалось сделать астрономических измерений, но думаю, что прошел уже почти половину всего своего маршрута.

#### 13 июня

Переменная облачность. Поземка. Температура воздуха — минус 13—19 градусов. Ветер западный.

Ледяной щит постепенно выполаживается. Здесь самолет может приземлиться в любом месте. Удастся ли мне держать правильно курс, не знаю.

Начал дуть попутный ветер, и я стал готовиться к «плаванию». Еще когда я строил планы о том, как буду пересекать Гренландию по ее длинной оси, мне пришла в голову мысль установить на нартах парус, когда я выйду на срединную часть ледяного щита.

Сперва я был дилетантом в яхтенном деле, но потом меня научили управлять парусом по-настоящему. Этому я обязан спортсменам с мировыми именами Кобаяси Норико и Тада Юко. Они же помогли мне соорудить мачту для нарт и изготовить паруса. С большой теплотой вспоминаю и Дзаймону Я, который помог мне установить мачту и парус на нарты и испытать всю конструкцию.

Чтобы поставить при сильном ветре шестиметровую мачту, мне понадобилось более часа. Для прочности прикрепил ее к нартам веревкой в восьми местах.

Поднять парус при сильном ветре оказалось тоже делом нелегким: он вздувался и бешено рвался на мачте.

Наконец все готово. Я боком сел на нарты, бодро крикнул: «Яя!», и упряжка полетела, как на крыльях. Собаки с места взяли в опор. Парус был повернут к ветру под прямым углом, и мы неслись точно на юг. Шестисоткилограммовые нарты легко летели за собаками; казалось, они даже их подгоняли. Я и не думал, что груженные нарты под парусом могут развить такую скорость. За шесть часов мы преодолели 50—60 километров, тем не менее собаки не выказывали признаков усталости. Чего еще можно желать? Это был успех сверх всех ожиданий.

#### 15 июня

Ясно. Температура воздуха — минус 7—19 градусов. Ветер западный. Чистое, безоблачно-голубое небо.

За шесть часов езды я преодолел 50 километров. Мое «плавание» проходит успешно. Расстояние в 50 километров за день становится величиной постоянной.



Вот только ледяная равнина наскучила, да тюлени-на стала жесткой, как деревяшка, и еще я сломал три кнута. Вчера случилась неприятность — у Нуссоа начался понос. Другие собаки тоже выглядели вялыми и больными. Сегодня кроме собачьего корма я им дал медвежатины. Мясо замерзло, и пришлось его рубить топором.

Здоровые собаки проглатывают мясо быстро, целыми кусками, слабые долго возятся, едят медленно.

Что касается меня, то сегодня я несколько подзамерз, но вполне здоров и полон сил. Стараюсь вести ежедневные записи о том, как идут дела.

Свой курс я определяю по солнцу. Когда мне нужно изменить направление, я использую солнце и часы. Это делается таким образом. Я держу курс на юг. Известно, что в полдень солнце у меня должно находиться строго на юге. Но по гринландскому времени полдень отстает на два с половиной часа, следовательно, точно на юге солнце находится не в 12 часов, а в 14 часов 30 минут. Поскольку за один час положение солнца меняется на  $15^\circ$ , то, глядя на него и на часы, очень легко корректировать курс.

Имеется, конечно, и компас, но я им не пользуюсь, потому что, во-первых, к его показаниям необходимо вводить поправку, а кроме того, каждый раз надо останавливать нарты для того, чтобы с ним оперировать. В качестве ориентира можно использовать и такое явление, как перенос снега с северо-запада на юго-восток под влиянием преобладающих здесь ветров. Приспосабливая бег нарт к рисунку застрогов, можно точно направлять их на юг.

#### 16 июня

Ясно. Температура воздуха —  $16-18$  градусов. Ветер западный.

Постоянно еду со скоростью 50 километров в день. Со времени последних астрономических измерений прошло два дня. Сегодня провожу их опять. Делаю их тщательно, три раза в день — в 7, 9 и 11 часов.

Оказывается, я не продвинулся южнее  $78^\circ 05'$  северной широты. Позавчера был на широте  $78^\circ 22'$ . Выходит, что за эти два дня я прошел всего 30 километров. Целые шесть десятков километров куда-то испарилось. А я-то думал, что уже нахожусь на широте  $77^\circ 30'$ .

Спеша все время вперед, я определял направление по солнцу и не делал астрономических наблюдений, поэтому и вышло недоразумение. Я проверил записи данных астрономических наблюдений за 15 июня. Никакой ошибки быть не могло.

Делать астрономические измерения по солнцу по так называемой английской системе Арманак меня научил уважаемый Нисихори Эйдзабуро.

В прошлом году в течение трех месяцев, начиная с февраля, я регулярно навещался к нему домой в жажду приобретения необходимых знаний. Усваивал я плохо, а он каждый раз старался преподать мне что-нибудь новенькое. Казалось, ему хотелось посильнее ошарашить меня трудностью задачи. Теперь же это для меня просто одно из ежедневных удовольствий.

#### 17 июня

Облачно с прояснением. Температура воздуха —  $10-13$  градусов. Ветер северо-западный.

Вдруг пришла мысль о том, что можно было бы сплутовать и немного отдохнуть. Но, слыша за стенами палатки, как сильно завывает ветер — мой помощник, я устыдился этих мыслей и решил им не поддаваться. Постепенно они как-то сами собой бесследно исчезли.

Еду под парусом. Дует слабый ветер. Нарты словно летят, подталкиваемые неведомой силой.

После вчерашних вычислений координат мне до самого утра не давала покоя мысль об утрате этих 60 километров.

Потом, пустив упряжку во всю прыть, я приободрился, и мое меланхолическое настроение мало-помалу рассеялось, как туман. Собаки бежали, не останавливаясь ни на минуту, мне даже не приходилось брать кнут. Я ехал, развалившись в нартах. Парус, полный ветра, ни разу не опустился. За шесть с половиной часов, в течение которых я сделал всего две остановки, было пройдено 55 километров.

#### 18 июня

Ясно. Температура воздуха — минус  $15-18$  градусов. Ветер западный.

Мое однообразное движение продолжается. Сегодня опять сильный ветер, и я вновь иду под парусом.



Высота местности над уровнем моря более 2,5 тысячи метров.

Довольно тоскливо.

Снег превращается в твердую корку, но она не выдерживает тяжести нарт, и те проваливаются на глубину 10 сантиметров. Меня это неприятно поразило. Такой снег никуда не годится. Собаки в кровь стали резать об него лапы. Навалились новые заботы.

Во второй половине пути собаки бежали с трудом, и за шесть часов езды я прошел всего 46,3 километра. Когда остановились, я осмотрел по одной все 14 собак. У всех на подошвах лап была стерта шерсть, а у половины были и раны, из которых сочилась кровь. Собаки устали, бегут, открыв рты и тяжело дыша.

Твердая снежная корка напоминает наждачную бумагу. Положение очень серьезное. У шести собак, в том числе у Микисё, Таро, Нуссоа и Кума, лапы кровоточат очень сильно. Замерзающие капли крови, как рубины, падают в снег, обозначая наш путь. Впереди еще 2 тысячи километров. Если дело так пойдет дальше, мне их не пройти.

Надо срочно оказать собакам помощь — надеть им на лапы носки.

Но и в них они смогут работать от силы в течение нескольких дней, ведь носки придется привязывать к щиколоткам и в этих местах дня через два-три шерсть сотрется, облезет и появятся новые ссадины и раны.

Еще в прошлом своем путешествии по арктическим районам Канады и Аляски мне приходилось использовать для собак носки, но их хватало ненадолго. Поэтому, даже если удастся дотянуть до следующего пункта моего снабжения, что будет потом — неизвестно. Смогу ли я обойтись без значительной замены многих собак? Если же придется собирать новую упряжку, я окажусь в ужасном положении. Об этом и думать страшно. Попытаться собрать за короткий срок стоящих собак — дело, никому не посильное. Ни один эскимос не отдаст хорошую собаку даже сейчас, когда зима заканчивается и начинается лето. Все это я хорошо знал из опыта своего прошлого путешествия.

Связавшись с базой Аврора, я попросил выслать новую партию снаряжения.

Создавшееся положение меня беспокоило, и я нервничал.

А собаки спали, мирно развалились и ничего не ведая. Они храпели во сне, как люди. Очевидно, исполняя свою трудную работу, они предельно устали. Так, как сегодня, они уже не смогут тащить нарты. Замучились, еле волочат ноги, головы трясутся. Пусть отдохнут. Завтра не буду их погонять, как бы они ни бежали. Так продолжаться больше не может. Хорошо еще, что я обнаружил их болячки достаточно рано.

Но что же предпринять? Оттого, что я не могу ничего придумать, сердце у меня разрывалось на части.

19 июня

Идет снег. Температура воздуха — минус 8 градусов. Ветра нет, из-за сильного снега видимость почти нулевая. Остаюсь на месте. С 10 по 18 июня я прошел около 450 километров — с 81 до 77-й параллели, и это без единого дня отдыха. Поэтому, даже если бы не шел снег, я все равно должен был бы отдохнуть.

Надеюсь, что за сегодняшний день лапы у собак подживут. Горячо молю об этом всевышнего.

Зажег в палатке печку, проверяю снаряжение.

На нартах лежит брезентовый мешок, где хранятся всякие мелочи и кое-что из бакалейных продуктов. В нем антенна, ружейные патроны, треножник, дымовые шашки, два радиоприемника, применяемые в экстренных случаях, термометр, рашпиль, ремни для собак, шпагат, рыболовная сеть, альпинистская веревка, карабины, термос, рубанок, кусачки, пила, компас, иглы, наждачная бумага, кнут, плащ-дождевик, нейлоновая куртка и нейлоновые брюки, меховое кашне, рукавицы из нерпы, восьмимиллиметровая камера, дрель. В другом мешке были еще два фотоаппарата, кино- и фотопленка, фотоэкспонетр, бисквиты, шоколад.

Был еще один мешок с мелкими вещами. В нем лежали маленькие щипцы, ножницы, другие портновские принадлежности, инструменты для починки керосиновой печки и запасные детали к ней, два мотка тесьмы, пинцет, принадлежности для определения местоположения (транспортир, календарь солнца, географическая карта), спички, часы, авторучка, чернила для нее, карандаш, мыло, зубная щетка, зубная паста, расческа, бритвенный прибор.



Когда читаешь такой список, то кажется, что человек собирал это барахло безо всякой системы и закидывал его как попало, а между тем каждая вещь была тщательно отобрана и взята мной после долгих раздумий. Думая о том, какие могут возникнуть в путешествии ситуации, я самым аккуратным образом и, с моей точки зрения, рационально раскладывал все эти вещи по разным емкостям: то-то туда, а это сюда.

...В течение всего этого долгожданного отдыха собаки, за исключением времени кормежек, большей частью спали и не издавали ни звука. Накануне в урочное время кормежки мне показалось, что у собак не было аппетита. Я забеспокоился, уж не горная ли это болезнь? Однако сегодня они благополучно съели полуторадневную норму — по 900 граммов собачьего корма — и, похоже, еще недовольны. Да они и не едят даже, а просто глотают. Но к счастью, кажется, собачьи желудки это выдерживают.

Покончив с едой, собаки валяются на бок, смешно вытянув лапы. Некоторое время спустя снег покрывает их с головой. Так под снегом они и лежат, не двигаясь.

И мне в такой день делать нечего. Я занимаюсь тем, что не спеша делаю замеры снега и наблюдаю за атмосферой.

20 июня

Облачно. Потом ясно. Температура воздуха — минус 15—16 градусов. Высота над уровнем моря — 2800 метров. Количество выпавшего снега — 10 сантиметров.

Небо хмурится, но я спешу вперед. Отправляюсь в путь в 10 часов вечера. Сегодня день летнего солнцестояния, когда солнце поднимается на небосклоне на самую большую высоту<sup>8</sup>. С этого дня оно в Арктике будет мало-помалу снижаться и вскоре совсем скроется из виду за линией горизонта. И наступит непроглядная тьма. Солнце уже больше не покажется вновь до будущего года. Поэтому надо торопиться. Останавливаться нельзя. Да к тому же я видел, что и собакам надоел этот отдых в мягком снегу. Правда, у Микисё, Панды и Нуссоа из лап еще сочится кровь. «Ладно, там посмотрим», — махнул я рукой.

Однако, по-видимому, в беге с каждым шагом раны на подошвах у собак углубляются. Они страдают от

забывающегося в них снега и бегут, открыв пасти. Выше подошв шерсть стирается тесемками от носков и тоже кровоточит. Когда я даю собакам отдохнуть, они все разом начинают старательно зализывать раны. Их израненные кусочками ледяной корки, окровавленные лапы как будто утыканы шипами. Что бы они сказали, если бы могли говорить? Если бы они были людьми, между нами, наверное, выросла бы стена отчуждения и недоброжелательства. Но они собаки, и ни одна из них ни в чем меня не подозревает. Им кажется, что все так и должно быть, все идет как положено и их беды вызваны неблагоприятными обстоятельствами. Но я чувствую свою ответственность перед ними.

21 июня

Ясно, потом облачно. Температура воздуха — минус 13—22 градуса.

Отправляюсь в путь в 10 часов вечера. Температура постепенно понижается. К полуночи она достигает уже 22 градусов ниже нуля. В одних шерстяных перчатках я не мог держать в руках кнут, пришлось сверху надеть еще рукавицы из меха нерпы. Мерзли ноги, и, сидя на нартах, я попробовал раз 100 сжать и разжать кончики пальцев. Наконец они стали отходить, и я ими мог двигать.

Тем временем мне вспомнился один случай, который произошел в 1970 году под Новый год. Я совершал восхождение на северный склон гор Большая Юра в Швейцарии. Был страшный холод, мороз доходил до минус 40 градусов. Руки и ноги мои начинали терять чувствительность. Тогда я стал двигать ими, сжимая и разжимая пальцы по несколько сот раз, и мне удалось избежать обморожения. А вот у товарищей моих были страшные обморожения. Они произвели на меня ужасное впечатление.

...Мой высотомер показывает 2600 метров над уровнем моря.

Продолжая размышлять, я вспомнил, что три месяца назад, когда я отправлялся к полюсу с мыса Колумбия, температура была минус 51 градус. Да и в последующие дни она все время держалась ниже 40 градусов. И в таких условиях мне еще приходилось орудовать ломом. Так что можно ли сокрушаться по



поводу такого холода, как сегодня? Беспредельна избалованность человека!

Снег опять стал твердым, и по его ровной поверхности собаки спокойно проходят около 55 километров. В благодарность я их кормлю до отвала. Сам ем бисквиты и медвежатину, которую приходится долго варить, чтобы она стала съедобной. Во время очередного сеанса радиосвязи прошу прислать побольше свежего мяса.

22 июня

Переменная облачность. Температура воздуха — минус 26 градусов. Сегодня стало еще холоднее, чем вчера. К четырем часам утра температура понизилась до 24 градусов. После дня летнего солнцестояния положение солнца на небосклоне уже заметно изменилось. Время от времени оно скрывается за облаками, и тогда становится еще холоднее. У меня даже замерзает нос.

Состояние лап у собак не ухудшается, но внезапно наступивший холод явно их беспокоит. После похолодания пластиковые полозья моих нарт стали скользить лучше, чем при морозе до 20 градусов. И это легко объяснимо: при движении нарт по твердой поверхности создается сильное трение, в результате которого верхний слой снега подтаивает. Образующаяся вода, смазывая полозья, действует вроде смазки.

Несмотря на то что сегодня собакам, видимо, приходится тяжело, они бегут, не теряя чувства ритма.

Нуссоа, весь израненный, подвергается гонениям со стороны своих братьев. Пытаясь ускользнуть от их зубов, он несколько раз чуть не попадает под нарты: в Заполярье больные и искалеченные собаки всегда идут сзади. К сожалению, я не могу останавливаться из-за Нуссоа и тем самым на целый день увеличивать срок своего путешествия. Я, как цыган, сегодня провожу ночь на одном месте, а завтра, каким бы милым и насиженным оно ни показалось, переезжаю на другое. Впереди еще две тысячи километров — задерживаться нельзя.

По эскимосским понятиям, ездовых собак следует воспитывать по особым правилам. Баловать их означает делать непригодными к здешней жизни. Эскимосы считают, что хозяин, слишком оберегающий свою со-

баку от различных невзгод, в условиях сурового Заполярья укорачивает ей жизнь. Если после окончания сезона не заставлять собаку служить хозяину до следующей зимы, то она теряет работоспособность. Когда собака не чувствует постоянной власти хозяина, она теряет рабочую форму и обессиливает.

Среди эскимосов распространено также мнение, что щенки должны воспитываться группой, все вместе. Тогда среди них не бывает любимчиков, и они с самого раннего детства включаются в трудовую жизнь, восполняя недостающую рабочую силу в собачьей упряжке.

И в экспедиции японских университетов, и у меня среди эскимосских собак встречались такие, которые не желали работать, единственное, что они делали, — это линяли. Но нам, к счастью, достались и такие собаки, которые обеспечили успех всему делу. Мы собирались по возвращении снизить цену на собак, оказавшихся негодными. У эскимосов же на уме всегда одно: как бы подороже сплавить пришельцам хотя бы и плохих собак.

Все это мне представлялось естественным и потому было вполне понятным. А чем в сущности воззрения людей цивилизованного общества, людей, зависимых от материального благополучия, лучше понятий эскимосов? Мы, цивилизованные люди, в своем якобы благородном стремлении защитить животных спешим нацепить на них бантики, приютить у себя дома, даже одеть их в платица. Между тем делаем мы все это из собственного эгоизма. Так нам ли упрекать в эгоизме эскимосов? Они не просто используют собак — вся их жизнь зависит от них.

24 июня

Ясно. Временами облачно. Температура воздуха — минус 21 градус.

С базы Аврора меня предупредили, чтобы я был готов к получению новой партии снаряжения. Но сегодня ни в два, ни в четыре часа сеанс радиосвязи не состоялся из-за сильных помех в эфире. Самолет так и не прилетел.

Еды для собак хватит только на сегодня. В последнюю кормежку я предусмотрительно приберег полови-



ну их нормы на потом. Собак надо кормить хорошо, иначе у них быстро истощаются силы.

Канадская авиация всегда регулярно, в намеченные сроки снабжала меня продовольствием. Однако с тех пор, как я начал свое путешествие по Гренландии, местная авиация постоянно испытывает мои нервы. Если бы я попал в такой переплет на пути к Северному полюсу, вполне вероятно, что мне не удалось бы его достигнуть.

Когда я был на подступах к Северному полюсу, мне также не удавалось связаться с базой из-за сильных помех в эфире. Но, к моей радости, самолет был выслан без всякого предварительного извещения с моей стороны. Пилот Гарри, который с огромным трудом сел среди торосов, был мастером своего дела. В нем чувствовался надежный мужчина. Такой к себе в самолет мог взять помощником даже женщину.

Гренландская авиация в прошлый раз заставила меня ждать целых четыре дня. Эта неразбериха приводила ко всякого рода недоразумениям и даже к материальным потерям. В тот раз, например, мне прислали вместо шестнадцати двенадцать ящиков собачьего корма. Кроме того, в такой ситуации трудно было рассчитывать на замену раненых собак.

Я не думал о том, что у гренландских летчиков могут быть какие-то обстоятельства, которые не позволяют им выполнять свои обязанности. На уме у меня было одно: если дело так пойдет и дальше, то это путешествие мне не завершить.

«Спокойствие. Терпение. Все образуется», — уговаривал я сам себя...

Ну, уж коли представляется случай, опишу-ка я лучше, как проходит обычный день моего гренландского путешествия.

21.00. Подъем. Разжигаю печку, топлю снег. Пока готовится кофе или чай, быстро сворачиваю спальник.

21.30. Завтракаю. Обычно это овсянка, которую готовлю не отдельно, а засыпаю прямо в кофе, и два куса бисквита. Это вкусно. Наливаю кофе в термос.

21.50. Сворачиваю палатку, грузу вещи на нарты. Это занимает у меня минут тридцать.

22.20. Пристегиваю упряжку собак к нартам.

22.30. Отправление.

0.50. Сеанс связи с Авророй (или Дандасом).

2.00—05.00. Нахожусь в пути.

5.00—06.00. Останавливаюсь на отдых.

8.30. Конец пути. В благодарность собакам обязательно их поглажу, потом начинаю разгружать нарты. Разворачиваю их в направлении точно на юг. Ставлю палатку выходом к востоку. Затаскиваю в нее и расстилаю на полу две шкуры карибу. Вношу необходимые вещи.

8.50. Делаю астрономические измерения.

9.30. Отстегиваю упряжку от нарты, привязываю собак к передку, кормлю.

9.50. Залезаю в палатку, зажигаю печку. Кипячу воду и примерно с час варю медвежатину. В это время делаю расчеты по произведенным астрономическим измерениям.

11.00. Обед. Он состоит из 700—800 граммов подсолненной медвежатины. На десерт чай с двумя кусочками сухого бисквита.

12.10. Слушаю коротковолновую японскую программу «Нихон хосо кайся». Узнаю, что в Токио стоит тридцатиградусная жара и что к Японии приближается тайфун.

12.30. Делаю астрономические измерения вторично.

13.00. Пишу дневник. Чиню порвавшиеся ремни и обувь.

14.00. Ложусь спать.

## 27 июня

Обещанный на 24 июня самолет до сих пор еще не прилетел. В тот день связи не было. 25 июня было воскресенье и аэродром не работал. 26 июня он тоже бездействовал. Как мне сообщили, из-за плохих погодных условий самолет не прилетит и сегодня. Мне стало казаться, что в Гренландии всегда найдется причина, чтобы можно было отложить полет.

Вчера доел остатки медвежатины. Больше продуктов не было. Хочется сладкого чая, маринованных овощей, мечтаю о рисе, политом сладким чаем. Собаки ничего не ели с 25 июня. Отощали и не могут идти.

Погода все ухудшается. Мне сообщили, что завтра прилетит самолет. А если завтра опять будет плохая погода, что тогда?

Пью соленый чай. Сладкого нет. Собаки тоже страдают от голода.



За две недели пройдено 600 километров, хотелось бы хорошенько отдохнуть, но передышка получилась очень тяжелой.

В ожидании погоды провожу время в бездействии, стараясь стойко переносить голод. Если такое положение будет продолжаться, у меня, пожалуй, пропадет пыл идти дальше. Впрочем, без регулярного снабжения путешествие и без того прекратится. Что я тогда скажу людям? Ведь сытый голодного не разумеет. Что будет, если я не выкручусь из этого положения? Я испуганно жду сеанса связи.

## Глава IV

## Следы на снегу



30 июня

Ясно. Температура воздуха — минус 22—26 градусов.

Снова в путь! Отправляюсь в семь часов утра. Держу курс прямо на юг.

Получив снаряжение, я три дня усиленно откармливал собак, но для того, чтобы они полностью восста-



новили свои силы, требуется еще не менее недели. Итого набирается десять дней. А температура с каждым днем все повышается, и снег становится все более рыхлым. Нельзя задерживаться ни на минуту.

28 июня с самолетом, доставившим продовольствие, мне прислали двух собак. Теперь их в упряжке 16. Собаки хорошо отдохнули и преодолели за шесть с половиной часов более 50 километров, несмотря на то что бежать им пришлось уже по рыхлому снегу.

На этот раз я не смог, как намечал, отправить обратно Нуссоа и Рису, поскольку летчик боялся, что на той высоте, на которой находилась взлетная площадка, он не сможет поднять самолет со слишком тяжелым грузом. Поэтому этим собакам пришлось тащиться вместе с остальными. На них жалко было смотреть. Тянуть они не могли. Самое большее, на что они были способны, — это кое-как переставлять собственные ноги.

Вновь прибывшие собаки в течение двух-трех часов выглядели здоровыми и бодрыми, но потом только делали вид, что работают. Очевидно, они еще не освоились в условиях высокогорья, куда так внезапно попали. Чувствуется, что к концу пути и остальным собакам уже приходится нелегко. Дыхание их становится частым, прерывистым. Вновь на ум приходит мысль о горной болезни. Не только собаки, но и я начинаю чувствовать высоту. После десятиминутной пробежки уже задыхаюсь. Поэтому бегу за нартами лишь минуты три-четыре, а потом стараюсь сесть. Когда я немного отстаю, чтобы сделать очередной снимок, догоняю упряжку с трудом. Приходится останавливать собак, крича им: «Ай! Стой!»

Во время одной из таких остановок откуда-то прилетели две чайки, посидели неподалеку и, когда мы тронулись в путь, исчезли.

Придумываю имена новым собакам. Одну называю Нута, что по-эскимосски означает «новая душа». Такое имя вполне подходит для вновь прибывшей. У этой грациозной собаки лисья голова, ловко посаженная на туловище, покрытом пепельной шерстью. Ей около трех лет.

Вторая собака была названа мною Ариина. Она участвовала в моем путешествии на Северный полюс и до прибытия сюда находилась на базе Аврора, до-

жидаясь своего часа. Это было существо пяти лет от роду, с рыжей шерстью и с жалко свисавшим набок полукнушенным левым ухом. Она была настолько грязной, что я ее не сразу признал. Так я и назвал ее Ариина, что на эскимосском языке означает «грязная».

4 июля

Ясно. Минус 11—14 градусов.

Отправляюсь в путь в семь часов утра, когда еще довольно холодно. Постепенно температура повышается, и к полудню жара начинает изрядно мучить моих собак. Вносит свою лепту и рыхлый снег.

Время нашего девятичасового трудового дня распределяется следующим образом: два с половиной часа езды, затем час отдыха, вновь два часа езды, час отдыха и под конец еще два с половиной часа езды. Поскольку во второй половине дня скорость нашего продвижения резко снижается, за весь день проходим всего около 40 километров.

На месте нашей стоянки собаки в течение 20—30 минут никак не могут отдышаться: открыв пасти, они жадно глотают воздух. Немного погодя ложатся и засыпают как мертвые.

До получения последней партии продовольствия я совершал свой путь в ночное время. Теперь белые ночи кончились, и со вчерашнего дня я перешел на дневной образ жизни. Следует сказать, что, когда сутки перестают делиться на ночь и день, это делает вашу жизнь в известной мере неупорядоченной. Но наступившее четкое разделение дня и ночи неожиданно внесло в мое существование оттенок суety и нервозности: они по очереди подгоняли меня.

Уставшие собаки спали. Сегодня Ариина так и не включилась по-настоящему в работу. Нуссоа еле тащился, и его пришлось отстегнуть. Что-то снится ему, так намучившемуся за сегодняшний день? Мне кажется, что собакам снятся сны: может быть, им слышится мой приказ «яя!», или они видят, как дерутся за свою долю в кормежке. Только во сне они все время вздрагивают и повизгивают.

5 июля

Облачно и снег, затем ясно. Температура воздуха — минус 14—13 градусов.



Проснувшись, я выпил кружку кофе и отправился в путь в восемь часов. Из-за густого тумана я почти не вижу бегущую в 15 метрах впереди меня Рису. Сегодня впервые я пользуюсь компасом. Большой морской компас, сделанный в виде глобуса, я прикрепил к передней части нарт и с его помощью веду упряжку. Я не пользовался до сих пор компасом, потому что мой путь идет по району, находящемуся близко к магнитному полюсу. На мысе Колумбия необходимо было вносить в показания компаса поправку почти в  $90^\circ$ , здесь она составляет около  $45^\circ$ . Внося эти поправки, я каждый раз рискую ошибиться.

Но солнца не было, снежных застрогов тоже не видно, и мое путешествие напоминает путь морского судна в открытом море ночью. В таких условиях ничего другого не оставалось, как идти по компасу. Когда восемь часов спустя в конце пути я сверил показания компаса с данными своих астрономических наблюдений, то обнаружил, что отклонился всего на 1,6 минуты, или на три-четыре километра, к западу.

Кроме того, сегодня я впервые опробовал еще одну вещь — четырехугольный прямой парус, изготовленный для меня Тадой. При сильном ветре он был весьма эффективен, но при слабом только мешал движению нарт. Это происходило оттого, что его сбивал набегающий при движении нарт встречный небольшой ветерок.

Нуссоа, которому было трудно идти, я привязал к мачте. Двое новичков бежали кое-как и нарт не тянули. Мало того, что эти собаки не работали, они стали еще и обузой для других. Они крали у меня километры. Сегодня прошли всего 47,6 километра.

6 июля

Облачно. Снег. Температура воздуха — минус 5 — 3 градуса.

И сегодня видимость плохая. Почему это погода все время противится моему путешествию? Каждый день мне приходится ехать в густом тумане, ограничивающем видимость десятью метрами. Такое ощущение, что он поглотил меня. Настроение становится мрачным, мало-помалу впадаю в уныние. Безразличным голосом погоняю собак. Они, кажется, чувствуют мое настроение. Даже хорошо бежавшие собаки на-

чинают замедлять свой ход. Боковые оглядываются назад и, мне кажется, всматриваются в мое лицо. Несмотря на то, пытаюсь заставить их занять свое место. В довершение всего запутываются постромки, и в беге собаки продолжают спутывать их еще больше.

Со времени отправления я нахожусь в пути более семи часов.

Вдруг мне показалось, что я теряю равновесие и падаю с нарт. Впопыхах хватаюсь за привязанную к ним веревку и удерживаюсь от падения. И тут вдруг перестаю понимать, куда наклонена поверхность, по которой пролегает мой путь, — вверх или вниз. По всей вероятности, вверх. По моим соображениям, я еще не достиг наивысшей точки гренландского ледяного купола. Впрочем, может статься, что именно сейчас я и перевалил на его другую сторону. Значит, еду вниз. Если так, то едут ли нарт под уклон в нужном мне направлении — на юг? И не кручусь ли я на одном месте уже со времени сегодняшнего отправления в путь?

В душу закрадывается беспокойство, думы мои омрачаются. Остановил нарт, схватил пригоршню снега и приложил к вискам. От холода немеет лицо. Кругом белым-бело. Как вчера... Как позавчера... Бескрайняя белая ледяная равнина.словно в белой трясине. Других красок здесь нет. Собаки, нарт да я не в счет. Впрочем, может быть, это в голове у меня белым-бело — не знаю. Может быть, я стал терять чувство равновесия, направления, расстояния... По мере того как я растираю занемевшие виски, ко мне возвращается спокойствие.

Снова отправляюсь в путь, но туман становится все гуще и гуще, и я правлю упряжкой вслепую. Мрачен и подавлен. «И зачем я сейчас заставляю собак бежать? Куда я еду? Зачем я это делаю?» — вертелось у меня в голове, пока я машинально продолжал двигаться.

Обычная история: как только мной овладевает мрачное настроение, так я непременно начинаю задавать себе вопрос: «А зачем я...» Так было и по пути к Северному полюсу, и в этом гренландском путешествии, и в прошлые мои походы.

Я приехал в город из родного дома в горной деревне, что находится в префектуре Хёга, совершенно необразованным человеком. Я затерялся в людской тол-



чеё и, как любой деревенщина, совершенно был сбит с толку городской суетой. Затем, как самый настоящий провинциал, стал страстно мечтать о том, чтобы городские люди признали меня за своего. Но стать с ними в один ряд мне никак не удавалось. За что бы я ни брался, везде меня опережали. Выросшее из комплекса неполноценности желание сравняться с этими людьми, а затем и выделиться среди них затаилось в самой глубине моей души и постепенно, совсем незаметно для меня самого в один прекрасный день превратилось в движущую пружину всего моего существования.

В университете я записался в альпинистскую секцию, но поначалу оказался в этом деле абсолютной бездарностью и в горы не ходил. Я был предметом насмешек, потому что ни разу не поднялся даже на Фудзияму. Это было унижительно. И в альпинистских лагерях я постоянно испытывал чувство огромного стыда из-за своего невежества. Тогда, не желая выказывать свое неумение, я тайком от своих товарищей по секции стал уходить в горы, постепенно все больше и больше испытывая удовольствие от занятий альпинизмом. Так и начались мои самостоятельные походы в горы.

Когда я окончил университет, то, честно говоря, сомневался, что мне удастся устроиться на работу. Если бы я и нашел место в какой-либо фирме, то все равно не смог бы выдержать конкуренцию с другими претендентами на него. Я был твердо убежден, что не смогу преуспеть ни в одном деле.

Единственная возможность компенсировать свою ущербность, свою неуверенность в собственных силах заключалась в занятиях альпинизмом. Отдаться этому целиком оставалось для меня единственным спасением. Теперь естественным ходом событий моей жизни стало покорение одной вершины за другой — сначала в Японии, а затем и за рубежом. Не знаю, получал ли я при этом то же удовлетворение, что и мои друзья, идущие обычным путем в обществе. Не знаю.

Подгоняемый собственными устремлениями в жизни, я начал бродяжничать по свету и в конце концов снискал себе славу человека, способного лишь на поступки, называемые людьми авантюрой. Но для меня горы и рискованные путешествия были единственной

опорой в жизни. Если бы я лишился их, мое существование стало бы позорным и напрасным. Именно во время своих путешествий я впервые ощутил себя полноценным человеком.

Осуществление одного плана влекло за собой возникновение нового, более трудного и опасного. Это было постоянное движение вперед. Но при каждой неудаче я вновь падал духом, думал, что выхода из создавшегося положения нет. При любых встречах с трудностями терялся и готов был спастись перед ними, пустив прахом все, что мной уже было достигнуто. Не раз меня охватывали сомнения в своих силах, и я с трудом отгонял от себя мысль о том, что остается только с позором вернуться назад.

И все-таки мне больше по душе пробираться сквозь этот вселенский хаос, чем блуждать в потемках человеческого общества. Есть способ выйти живым и из него. Вынести это сводящее с ума однообразие, не распускать нюни, победить самого себя — в этом весь секрет. Идти вперед и только вперед...

Решаю остановиться. Сверяюсь с картой. Высота над уровнем моря — 2900 метров. Самая высшая точка Гренландии — 3200 метров — находится в районе 73-го градуса северной широты. Я подошел к ней почти вплотную.

7 июля

Снег. Облачно, затем ясно. Температура воздуха — минус 13—16 градусов.

Вчера прошел 43,5 километра, сегодня еще меньше — 35,4. Надеяться на ту скорость, которая была до сих пор, не приходится: снег стал глубже, собаки устали.

Идет снег, и отличить снежную равнину от неба невозможно. Поскрипывают едущие нарты... А вокруг безмолвие.

Вечного источника моих забот — Нуссоа к концу пути пришлось посадить на нарты. На других собак легла дополнительная нагрузка. А ведь их стало теперь меньше. Бег по глубокому и рыхлому снегу и так доконал их. Бегут, открыв рты и высунув языки.

Придумал способ хоть как-то развезть скуку — занимаюсь перестановкой собак. Вожака Куму оставляю на месте. Микисё, его помощника, передвигаю назад, к



Тину, с которым они ладят. Кроме того, перестраиваю всю упряжку на прежний манер: из колонны в веер. После всех этих перестановок собаки дружно бегут в течение двух часов. Но в скором времени они привывают к новому построению, и сосед Микисё — Горо норовит укунить его. В результате, вместо того чтобы сделать лучше, я устроил беспорядок. На стоянке скучит искушенный Горо, который первый втянул в драку и Микисё, и Панду, и Нукки.

Вот говорят, сложны человеческие отношения. У собак они, видно, тоже не просты.

8 июля

Ясно, затем облачно. Температура воздуха повышается от минус 10 градусов до нуля.

Приближаюсь к наивысшей точке Гренландии. Настроение приподнятое. Да и снег прекратился. Вглядываясь в снежную гладь, я обнаруживаю, что она вся состоит из кристалликов, которые играют на солнце, как алмазы. У меня вдруг возникает такое чувство, будто я мчусь по залитой ярким светом сцене.

Но не прошло и часа, как на небе появилась огромная черная туча, подул ветер и повалил снег. Во второй половине дня направление ветра изменилось и он усилился. Начался буран.

С полудня температура воздуха повышалась, и постепенно снег становился все более мокрым.

Сейчас на высоте 3000 метров нулевая температура, значит, на уровне моря плюс 16 градусов по Цельсию. Это рассчитать нетрудно, зная закономерность понижения температуры с высотой. Очевидно, на 200 метров ниже уже идет не снег, а дождь. В Японии сейчас сезон дождей — начало лета. «А для меня с января не прекращается зима», — подумал я и ошибся. В Арктику сейчас тоже пришло лето, правда очень короткое.

Перед самым окончанием пути собаки вдруг резко свернули в сторону. Присмотревшись, я увидел впереди небольшой темный предмет, похожий на камень. Это был труп небольшой птицы. То ли ветер ее занес, то ли сама она в поисках корма прилетела сюда. Залететь в эти места, за 700—800 километров от берега моря, с ее стороны было безрассудством. Неужели инстинкт ей не подсказал, что она погибнет в этой огром-

ной ледяной пустыне? «Как же ты, птичка? Что заставило тебя прилететь сюда?» — задавал я вопросы, на которые некому было ответить.

А как попали сюда чайки, навестившие меня, когда я получал снаряжение? А медведь? Внутренняя часть Гренландии — это такой район, где живое существо оказывается случайно. В определенном смысле я тоже затерялся здесь.

Когда собаки заснули, я занялся образцами снега, но было тепло, и у меня ничего не получилось.

Принялся за астрономические наблюдения, но солнце скрылось за облаками, ртуть в чашке из-за ветра постоянно рябила, и толком сделать тоже ничего не смог. Отложил до половины третьего, когда солнце находится точно на западе. Но в это время опять ничего не вышло из-за ветра.

Солнце, которое, как известно, садится на западе, здесь лишь близко подходит к горизонту, но не скрывается за него. В это время равнина погружается в светло-лиловый полумрак, исчезает ощущение пространства и взору предстает величественное полотно, вызывающее непередаваемое настроение.

9 июля

Облачно. Небольшой снег. Температура воздуха — минус 4—3 градуса.

После шести дней трудного пути решил отдохнуть. Собаки спят, почти целиком засыпанные снегом. Даже братья Каунна выглядят больными. Да и я чувствую себя уставшим: ведь приходилось спать меньше шести часов в сутки. Кроме того, и видимость плохая: идет небольшой снег, и от него рябит в глазах.

Я сказал «небольшой снег», употребив такое невыразительное слово только потому, что живу в Японии. А здесь, в Гренландии, слово «снег» вызывает совершенно жуткое чувство, потому что никогда не знаешь, во что превратится мелкий, сыплющийся, как песок, снег в следующую секунду.

Провожу астрономические наблюдения, которые не удалось сделать вчера. Координаты моего местоположения близки к тому, что я и предполагал, — 73°40' северной широты и 39°08'30" западной долготы.

Больше делать нечего. Забираюсь в спальник. Мысль о собаках не дает мне покоя: «Все-таки хоро-



шо, что сегодня они отдыхают». Если свалятся собаки, весь мой план лопнет, как мыльный пузырь. Не справлюсь с этой проблемой — все пойдет прахом. Суетиться и нервничать — значит провалить все дело. Следует помнить не только о сэкономленном времени, но и о том, что еще предстоит пройти длинный путь.

Это мое путешествие по Арктике отличается от прошлого двумя моментами. Во-первых, эта экспедиция лучше обеспечена с научно-технической точки зрения. Прежде всего я имею в виду установку для приема и обработки информации, разработанную для меня Смитсоновским научно-исследовательским институтом США, функционирующую с помощью искусственного спутника через систему слежения НАСА. И кроме того, для доставки снаряжения сейчас используется авиация. Во-вторых, на эту экспедицию были затрачены большие средства. И в частности, мне была оказана немалая материальная помощь в виде регулярной доставки снаряжения грузовыми самолетами.

Оставив пока в стороне второй вопрос, скажу пару слов по поводу научно-технического обеспечения, которое мне приходилось подготавливать самому. Говорят, что в наш космический век, когда наука продвигается вперед быстрыми темпами, на Земле не осталось неизвестных мест. И действительно, сейчас самолетом, автомобилем, теплоходом сравнительно легко можно добраться до любого места. Поэтому теперь широко распространено мнение, что давно прошло время экспедиций в неизвестные, полные опасностей места; какие предпринимались в начале XIX — середине XX века. Наука и техника, мол, обеспечивают полную безопасность путешествия; эпоха плаваний на утлых судах канула в прошлое.

Однако так ли это в действительности? Взять хотя бы мой случай. Да, снаряжение мне доставляет самолет, и, конечно, по сравнению с экспедицией Пири, это намного сокращает затраты труда. Находясь в лабиринте торосов, я все-таки всегда мог определить свое местоположение с помощью установки для приема информации, и это, конечно, вселяло в меня некоторую уверенность. Все так. И при всем этом я не могу согласиться, что дойти до Северного полюса в одиночку легче и менее опасно. Хотя авиация и радиосвязь в большой степени обеспечивают безопасность, тем не

менее никогда нет полной гарантии того, что вдруг не возникнет такое критическое положение, при котором любые средства обеспечения безопасности будут бесполезными. Тогда над вами нависает смерть. Ваша экспедиция при всей вооруженности научно-техническими средствами передачи информации уподобляется плаванью на утлой посудине. И чем большая опасность возникает для жизни, тем меньшее значение имеет ваш запас теоретических знаний, тем больше приходится полагаться на собственный практический опыт. Надеяться на то, чем вы обеспечены извне, скажем на самолеты и искусственные спутники, означает в такой ситуации усугублять грозящую опасность.

Экспедиция Пири на Северный полюс стерла и это «белое пятно» на карте земного шара. Однако человечеству еще не был известен опыт достижения Северного полюса в одиночку. А мне казалось, что такое путешествие таит в себе много неизведанного.

В этом смысле моя экспедиция на Север в одиночку не что иное, как путешествие в неведомое. По крайней мере для меня.

10 июля

Облачно. Температура воздуха — от минус 10 до минус 5 градусов.

У меня уже выработалась привычка, встав утром, прежде всего определять направление ветра. Сегодня он южный. Был бы хоть небольшой попутный, можно было бы «плыть» под парусом.

Но, несмотря на встречный ветер, собаки легко преодолели около 49 километров. Очевидно, дает себя знать вчерашний отдых. Высотомер показывает 3050 метров над уровнем моря. Несмотря на то что подъем доставляет собакам чрезвычайные трудности, я хочу добраться до 71-й параллели к 17—18 июля, когда намечено прибытие следующей партии снаряжения. Сейчас мои координаты  $73^{\circ}15'30''$  северной широты и  $38^{\circ}41'20''$  западной долготы.

11 июля

Облачно. Температура воздуха повышается от минус 11 до минус 6 градусов.

При западном ветре отправляюсь в долгожданное «плавание», однако от порывистого ветра нарты зано-



снт, и я уже пожалел, что установил мачту для четырехугольного паруса.

Но есть и хорошие новости: сегодня я достиг наиболее высокой части ледяного купола Гренландии. Никак не верится, что под этим слоем снега вплоть до самого уровня моря находится более чем трехкилометровая толща льда. Она образовалась, наверное, тысячи лет назад. Возможно, за счет выпадения снега ее рост продолжается и сейчас. А может быть, она остается прежней? То ли этот покров существовал всегда — со времени образования Земли, то ли возник потом, когда под влиянием каких-то изменений на нашей планете наступило похолодание и на поверхности Гренландии стал накапливаться снег?

Да, много возникает вопросов по этому поводу. Мне хотелось бы немного помочь ответить на них, и поэтому еще перед отправлением у меня было намерение исследовать толщину ледяного купола. Это делается с помощью искусственных взрывных волн, которые, отражаясь от скального основания, дают возможность измерить толщину льда. Но на нартах не нашлось места для такого прибора, и мне пришлось расстаться с этой затеей.

Северо-восточный берег Гренландии, от которого я отправился в путешествие, обрывается вниз отвесной кручей высотой две-три тысячи метров. А внутренняя часть острова, я слышал, оседает под давлением льда, и основание его уже опустилось ниже уровня моря. Все это выглядит загадочно и величественно.

Но я несколько отвлекся.

Каждый день для приготовления питьевой воды я вырезаю с поверхности кусок снега толщиной примерно 15 сантиметров и растапливаю его на печке. Снежный покров состоит из нескольких слоев. Всегда беру верхний слой. А слои прошлых лет смерзлись в единое целое — их различить нельзя. С интересом разглядываю, как при таянии снег раскрывает свои тайны...

12 июля

Облачно, затем ясно. Температура воздуха — минус 6—4 градуса.

Ветер северный. Добро! Снова в «плавание». Вчера разобрал мачту с четырехугольным парусом и сегодня

поставил парус треугольный, который буквально всасывает ветер.

Как я уже понял, ветер, дующий точно с тыла, не очень хорош: он почему-то обходит парус. Тем не менее и такой ветер создает дополнительную тягу в двести собачьих силы. Собаки бегут хорошо: за шесть с половиной часов было пройдено 45,6 километра.

Во второй половине дня небо проясняется. Впервые за последнее время я вижу совершенно чистое небо. Сверкает на солнце снег. Солнечные очки не помогают — от проникающего сбоку отраженного сияния в глазах у меня темнеет.

Становится жарко, и я помаленьку снимаю с себя верхнюю одежду; на мне остается лишь вязаный шерстяной свитер.

После полудня измерил высоту над уровнем моря. Было 3220 метров. Немного проехал — высота не изменилась. По карте же наибольшая высота гренландского ледяного купола — 3240 метров. Не хватало совсем немного. Но я уже ехал по совершенно ровной поверхности. Поскольку мой высотомер не измеряет атмосферного давления, то я не могу сказать, насколько точны его показания. Думаю, однако, что это было самое высокое место Гренландии, поскольку несколько раз я получал одни и те же показания прибора.

Отсюда беру направление на юго-запад. На такой высоте самолет со снаряжением приземлиться не может, поэтому придется спускаться к западу до высоты 2700 метров, примерно до 71° северной широты и 42° западной долготы. Срок прибытия снаряжения назначен на 17 июля. Корма для собак хватит только до этого места, поэтому надо успеть туда во что бы то ни стало. Три собаки — Нуссоа, Арина и Нута — совсем не работают и до сих пор доставляют одни неприятности. Думаю, что только из-за них я потерял в общей сложности не менее трех дней. Со следующим же самолетом отправлю их назад. Эскимос не посадил бы большую собаку на нарты. Таких животных они бросают. Я же так поступить не мог.

14 июля

Облачно. Дождь. Температура воздуха — плюс 3 градуса.

Вчера начал идти под уклон. И сегодня местность



постепенно продолжает понижаться. Вчера был мокрый снег, а сегодня к двум часам дня температура достигла 3 градусов выше нуля, и снег с дождем перешел в мелкий морозящий дождь.

Первый дождь. Мы продолжаем путь под этим дождем и промокаем насквозь. Шерсть на собаках прилипла к телу. Мне становится их невыносимо жалко. Я впервые вижу, как они исхудали — остались кожа да кости. Но как только начинают пробиваться слабые лучи света, в меня словно вселяется злой дух. Я ожесточенно бью кнутом: «Яя! Бежать!»

По глубокому рыхлому снегу собакам идти тяжелее, они устают в несколько раз больше, да и мне трудно приходится. Я думаю, что, как только местность начнет понижаться, нам будет легче продвигаться вперед. Но если на высоте более 3000 метров наблюдается такое повышение температуры, то что же будет южнее и ниже? Беспокойство вновь овладевает мной.

Кроме того, мокрый снег ночью замерзнет и кутру превратится в твердую крошку, которая опять будет ранить собакам лапы. Так что, пока можно идти, надо нагнать хоть несколько километров для задела. За шесть с половиной часов мы продвинулись вперед на 45 километров. За этими цифрами не видно, как тяжело досталось нам это расстояние. Совершенно мокрые собаки бежали молча. Я ехал, отдавшись на волю дождя. Шерстяные перчатки и рукавицы из нерпы были мокры, и сам я весь вымок до нитки.

На остановке в первую очередь зажег печку, мало-помалу пришел в себя. Но ощущение влаги, разошедшей по всему телу, было омерзительно, и я пожалел, что так опрометчиво дал себе вымокнуть. Что меня заставило так покорно сносить и этот каприз природы? Отчасти отчаяние измученного человека, а отчасти (как для животного, загнанного в угол) необходимость устоять перед всеми испытаниями, которые посылала мне судьба. И я знаю, что во мне теперешнем заключается такой запас жизненной силы, какой может быть только у матери.

15 июля

Облачно. Температура воздуха повышается от минуса трех до нуля градусов.

Снег становится все более рыхлым и глубоким. У собак измученный вид, поэтому кнутом их не погоняю. Как всегда, в пути шесть с половиной часов. На тридцать восьмом километре останавливаюсь.

В 11 часов вечера перед сеансом связи с Авророй я выглянул из палатки и увидел в 30 метрах от нее братьев Кауина, которые были не привязаны. Они стремглав куда-то неслись. Впереди на снегу что-то темнело. Сперва я подумал, что это лисица, но затем различил спокойно сидящую птицу. Собаки, прячась в снегу и как-то боком, подползли к ней метров на семь-восемь. И тут птица заметила приближающиеся к ней огромные тени. Взлетев под самым носом у собак, она сделала два круга над палаткой и опустилась метрах в двадцати. Тут и Кума, до этого преспокойно спавший у палатки, наострил уши и осторожно стал подбираться к птице.

Собаки, привыкшие к жизни в этой арктической ледяной пустыне, улавливают все звуки. Кума приблизился к птице на два метра, приподнялся, чтобы сделать последний рывок, но та в одно мгновение взмыла в воздух и улетела. Представляю, как эта птица была ошарашена столь агрессивной встречей со стороны собак. Я заметил, что у нее были черные крылья. Размером птица была поменьше чайки. Она, видимо, преодолела длинный путь. Мне жаль, что я не смог ее покормить. Те-то две чайки, которые прилетали раньше, все-таки смогли поклевать остатки собачьей трапезы.

С тех пор как я попал в Гренландию, мне довелось видеть чашек, овсянку и вот теперь эту птицу. Вероятно, с наступлением теплого сезона птицы время от времени посещают эти места. Они залетают сюда в надежде хоть что-нибудь найти для пропитания. Очевидно, и среди птиц есть любители опасных приключений.

16 июля

Облачно. Снег. Температура — минус 4—2 градуса.

Сегодня опять снег. Иду по компасу. Снег становится все глубже и глубже.

Как обычно, был в пути шесть с половиной часов, но из-за снега смог пройти всего 34,6 километра. И все же добрался до намеченного пункта, координаты которого 71°22'24" северной широты и 41°42'54" западной долготы. Осталось еще 1200 километров. Погода



плохая, самолет вряд ли будет. Даже если он и прилетит, то из-за снега не сможет сесть. Если же мне сбросят все с воздуха, так не будет возможности отправить ослабевших собак.

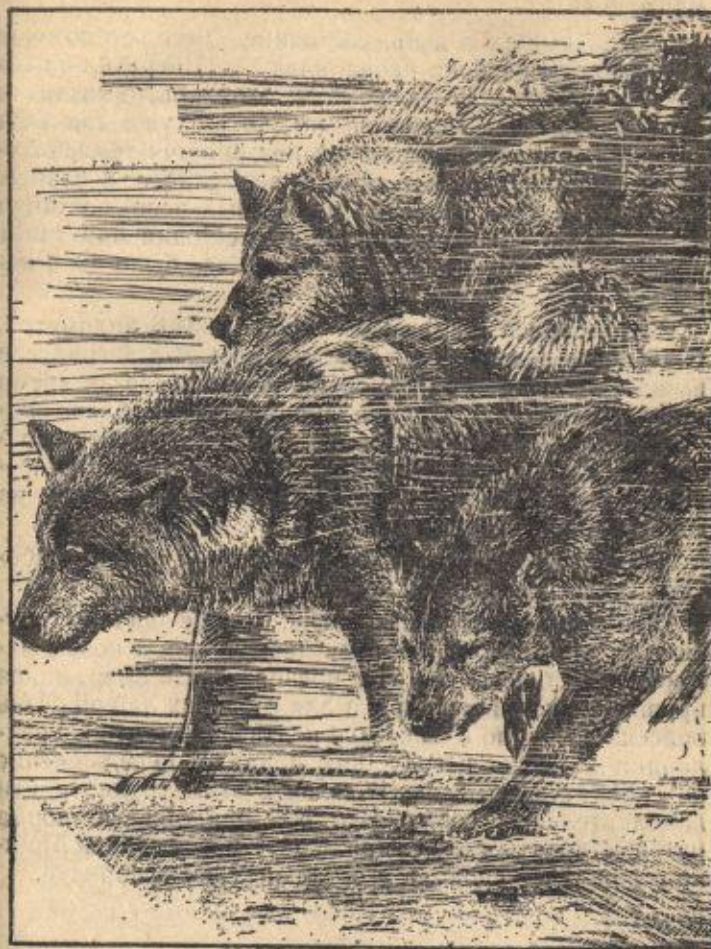
Я решил ждать присылки снаряжения дней пять, поэтому сразу же в два раза уменьшил собакам порции еды. Ничего не понимая, они смотрели на меня недовольно. Но и мне было не сладко, я тоже хотел есть.

Связался по радио с базой Аврора, сделал последние заказы. Это пять литров бензина, твердое горючее (три упаковки), шест для мачты. Кроме того, тетради, почтовая бумага, карты, аэроснимки, записная книжка с адресами, 20 восьмимиллиметровых кассет, батареи и катушки для приемника. Из еды я заказал 14 наборов специального корма для собак, 16 килограммов нерпы, 10 бисквитов, 3 килограмма сахара, сушеный рис, соевый соус, чай и многое другое.

Я попросил адреса и почтовую бумагу, чтобы отсюда написать друзьям и знакомым, всем, кто помогал мне в организации этого путешествия. Думаю, что им будет приятно и интересно получить весточку из Арктики. Постараюсь написать до следующей почты.

## Глава V

## В снежной буре



21 июля

Облачно. Температура — минус 11 — плюс 4 градуса.

18 июля прилетел самолет и сбросил снаряжение и еду. Собаки отдыхали четыре дня, а теперь я их еще и накормил досыта. Думаю, что я достаточно вознаграждал их за работу. В путь отправился в восемь утра.



Нагрузил на нарты запас еды на 10 дней, поэтому они теперь весят килограммов 600. Посмотрел наверх — на мачте иней.

Когда вышел в путь, состояние снега стало еще хуже. Нарты глубоко проваливаются. Нагрузка на собак при такой езде — огромная. Хотел было натянуть парус, чтобы как-то помочь им, но вот уже два часа нет никакого ветра. Вдобавок повышается температура, и собаки начинают тянуть все слабее и слабее. Разъединил трех особенно драчливых псов, поставил их рядом со спокойными, так что сегодня они тянут неплохо. Был бы хороший снег, так все было бы в порядке.

Остановился в 16 часов, прошел 34,6 километра. В 16 часов температура воздуха достигла 4 градусов выше нуля. Это самая высокая температура за время моего путешествия по Гренландии. Сквозь облака пробивались слабые лучи солнца, и я, скинув часть верхней одежды, начал устраивать лагерь. Привязал собак, поставил палатку. Припекало. Собаки легли на спину и барахтались в снегу.

Наконец-то Нуссоа и еще две собаки начали работать, и я им за это очень благодарен.

Уже кончаются белые ночи, солнце начало спускаться за горизонт, поэтому днем тепло, а ночью заморозки. Я боюсь, что снег превратится в смерзшийся крупнозернистый «сахар», а для собачьих лап он очень опасен. По радио с базы мне подтвердили, что в Гренландии в такую погоду, как правило, передвижение на собаках запрещено. В связи с этим трудно найти дополнительных собак. Что же, придется до конца путешествовать с этой упряжкой. У новой собаки Аринна с лап течет кровь, а у остальных все в порядке.

23 июля

Ясно. Температура — от минус 12 градусов до минус 1.

Выйдя утром из палатки, я увидел в южной части голубого неба бледную луну. Последний раз я видел луну пять месяцев назад на Хоккайдо; вскоре луна растворилась на фоне голубого неба.

Вчера ничего особенного не произошло, и в дневник записывать почти нечего. Сегодня юго-восточный

ветер, поэтому ехал с парусом. Ветер дул прямо перпендикулярно к нартам, поворачивая их на запад, и они ехали не по следам собачьей упряжки.

Сегодня вперед попытался поставить трех собак, как-то естественно выделившихся в лидеры. За главным общим вожаким Кумой шли старший Кауинна, Горо и Томи.

Сегодня, к счастью, снег был твердый, продвинулись вперед на 40,7 километра. Потеплело, поэтому у собак началась линька. У Микисё, Аринна, Тина и других собак со спины слезает толстая зимняя шерсть. У младшего Кауинна шерсть уже поменялась.

Неужели короткое лето сейчас в самом разгаре? Но солнце уже начинает постепенно уходить за горизонт. С апреля тянутся белые ночи, но скоро уже наступит настоящая полярная ночь.

24 июля

Ясно. Минус 8 — плюс 4 градуса.

Под синим небом до самого горизонта тянется совершенно ровная снежная равнина. Северо-восточный ветер. Он надувает парус на мачте, подгоняет сзади собак, и нарты легко скользят по снегу. Вожаки развернули упряжку веером, бегут ритмично, как будто летят.

Когда все в порядке, мне не надо пользоваться хлыстом, он лежит подо мной, а я, сидя в нартах, играю на флейте и люблюсь белым горизонтом, соприкасающимся с голубым небом.

А разве невозможно достичь Южного полюса с такими бодрыми, хорошо тянущими собаками и к тому же используя парус? От моря Росса до полюса и от полюса до моря Уэдделла всего 3000 километров. Это такое же расстояние, какое я преодолеваю сейчас, проезжая по Гренландии. Можно точно сказать, что технически возможно совершить такое путешествие на собачьей упряжке в одиночку, но, конечно, если будет регулярно доставляться снаряжение.

— Ой! Если это путешествие закончится успешно, я поеду к Южному полюсу! И до Южного полюса пойдем вместе? — крикнул я бегущим собакам.

26 июля

Температура — от минус 12 градусов до минус двух.



Пять дней подряд я иду при хорошей погоде. Сегодня прошел 57,2 километра, вчера — 55, а позавчера — 43,7 километра. Просто идеальные переходы. По твердому насту собаки бегут танцуя. Вожак Томи поранил переднюю правую ногу и бежал прихрамывая. Я теперь волнуюсь только за тех собак, которые хорошо тянут нарты. Сегодня сломались три (из четырех) антенны к приемнику.

Мы сделали хороший переход, однако произошли разные неприятности. Я заметил что-то странное с глазами. Несколько дней назад я разбил солнцезащитные очки и еду теперь без них среди ослепительно сверкающего белого снега.

27 июля

Ясно. Температура — от минус 8 градусов до минус 4.

Сегодня прошел 68 километров. В хороших условиях легко переносится и семичасовой, и даже девятичасовой переход. Собаки бежали без остановки целых три часа подряд. И даже повредивший лапу Томи старался не отстать. Мне совершенно ясно, что собаки превосходят людей в выдержке, в способности терпеть. Когда нам тяжело или больно, мы уже сдаемся, а собаки сдают только тогда, когда умирают.

У меня с глазами становится все хуже. Совсем не могу открыть их под лучами солнца, без конца льются слезы, больно так, будто в них насыпали соли. Все в тумане. Особенно болит правый глаз. В зеркале видно, что он красный, просто кровавый. В 1970 году я принимал участие в восхождении группы японских альпинистов на Эверест. И в день подъема на вершину у меня из-за кислородной маски разбились очки. Когда я спустился после достижения вершины, то ночью не мог спать, так у меня болели глаза. Сейчас такая же боль в правом глазу, и я уже не могу проводить наблюдения и измерения.

В старину эскимосы вырезали очки из дерева, оставляя напротив глаз маленькие отверстия. Попробую завтра сделать очки из толстого картона.

30 июля

Поземка. Температура — минус 2 градуса.

Остановка из-за сильной поземки. 28 июля смог

преодолеть расстояние в 66,7 километра, 29 июля — в 58,3 километра. Несколько дней уже собаки бегут очень бодро. Завтра мне доставят снаряжение, кроме того, для собак необходим отдых, и я решил сделать остановку.

Вчера вечером был сильный ветер, поэтому я закрепил нарты канатом, чтобы их не унесло, а сегодня утром все оказалось погребенным под снегом. Палатка всю ночь скрипела, и почему-то дуги уже не натянуты, как стрелы, не сломалось ли что? Меня волнует резкое понижение температуры и многое-многое другое, и я... засыпаю.

Утром иду дать собакам еду. Они глубоко зарылись в снег, виднеется только два небольших отверстия. В снегу, наверное, теплее, чем снаружи.

— В день доставки снаряжения дам вам кроме нерпы еще трески. Накормлю досыта, — кричу я собакам.

В этот раз с самолетом хочу отослать Нуссоа и еще двух псов, опять начавших доставлять мне беспокойство.

Но смогут ли завтра доставить мне снаряжение? Погода плохая. По прогнозам, ожидается похолодание. Во всяком случае изменение температуры, несомненно, окажется на состоянии льда. И мне опять стало грустно. Из снаряжения я в первую очередь заказал солнечные очки, а из продовольствия — треску, которую я обещал собакам. Кроме того, мне захотелось кукурузной муки, печенья, орехов.

3 августа

Снег. Температура — минус 4 градуса.

Путешествие уже близится к концу. Прошел 2200—2300 километров. Осталось еще 700. 31 июля получил снаряжение. Накормил собак обещанной треской. Потом 1 и 2 августа отдыхал, всего получилось четыре дня отдыха. Благодаря этому я набрался сил для последнего отрезка пути.

Целый день ехал под парусом. Вчера выпало 30 сантиметров снега. Встречаются места с твердым настилом, где ветер сдул свежий снег. На нартах добавилось 200 килограммов груза — запас еды на 10 дней. Они слегка проваливаются в мягкий свежий снег, но под ним твердый наст, поэтому при попутном ветре



едем быстро. Собаки бегут ровно, ловко перебирая лапами по снегу.

Приходит время подумать о достижении финишной южной точки. Три дня назад с самолетом мне прислали аэрофотосъемку трех мест, выбранных для завершения путешествия. Одно из них — самая южная точка покровного ледника на  $60^{\circ}40'$  северной широты,  $44^{\circ}$  западной долготы, другое — у западных скалистых окрестностей Нарссарссуака и третье — у начала ледника, расположенного прямо за Нарссарссуаком.

Изучив три снимка, сделанных с самолета на высоте 11 000 футов, я понял, что до второй и третьей точек мне на нартах с собачьей упряжкой не дойти, поэтому я решил направиться к южной точке.

#### 4 августа

Снег. Облачно. Температура — от минус 10 градусов до нуля.

Ветер юго-восточный, поэтому парус натянуть невозможно. И все же собаки смогли пройти по тридцатисантиметровому снегу 59,3 километра. После отдыха Нуссоа, Аринна и Нута тоже тянут хорошо. Собаки бегут бодро, когда никто из них не дерется и все здоровы.

К вечеру небо прояснилось, температура повысилась, и мокрый снег комками начал прилипать к собачьим лапам. Собакам стало трудно бежать, они даже пытались скусывать снег зубами, и у некоторых на лапах появилась кровь.

К нартам тоже прилип снег, и они никак не шли. Ничего не оставалось делать, как снять груз и перевозить его по частям. На собак легла дополнительная тяжесть — тащить несколько развалившихся саней.

Утром на подготовку к выходу в путь у меня уходит два часа, но и устройство на ночь у меня тоже поглощает не меньше времени. Сегодня закончил все дела в половине седьмого. На еду, на измерения и наблюдения, на записи в дневнике уходит час. В полярный день совсем не замечаю наступления ночи, поэтому порой так и засыпаю, сидя в шапке.

Обычно погружаюсь в сон, когда начинает заходить солнце, но последние два-три дня мне совсем не спится, я все время думаю о завершении путешествия, о его финише. Тело устало до полного изнеможения, но

сознание бодрствует. Заставляю себя: «Не думать», «Не думать». Глаза слипаются, но заснуть все равно не могу.

Сегодня дошел до  $66^{\circ}26'12''$  северной широты и  $44^{\circ}28'36''$  западной долготы. Прошел район полярного круга на отметке  $66^{\circ}33'$ . Думаю о том, что там, где был, и там, куда иду, — везде только тихо падающий снег.

#### 5 августа

Снег. Поземка. Температура — от минус трех градусов до нуля.

Вчера только на мгновение выглянуло солнце из-под плотных облаков. Одновременно с сильным юго-восточным ветром повалил снег. Невозможно открыть глаза.

Во второй половине дня температура поднялась до нуля. Падающий на одежду снег тут же превращался в воду, всё на мне намокло. По лицу текли ручьи. Я, наверное, никогда не отправлюсь в путешествие в те места, где круглый год льет дождь. Собаки сегодня тоже устали из-за этого снега.

Ветер такой сильный, что невозможно проводить измерения и наблюдения. За два дня я проехал 111 километров, что соответствует одному градусу по широте. Если идти таким темпом, то через 10 дней я смогу достичь южной точки. Я уже вышел на финишную прямую.

#### 6 августа

Поземка. Затем буря. Температура — минус 1 градус.

Остановился. Со вчерашнего дня погода все ухудшается и ухудшается. Всю ночь не спал, волновался, не сломается ли палатка, не унесет ли ее ветром. Собаки не лаяли, было тихо, я даже испугался, не сдуло ли их или не занесло совсем снегом.

Я всегда больше, чем за себя, беспокоюсь за собак. Мы вместе делим все невзгоды и радости, и к каждой из них я привык и привязался. Стал понемногу понимать собачье настроение. Раньше я был уверен, что в путешествии вполне смогу обойтись один. Но думать так — это просто безумие. Во время этой экспедиции я понял, что человеку очень важно кому-то верить и ко-



го-то любить. И натолкнули меня на эту мысль собаки. За это время я не раз попадал в беду, но собаки меня и выручали, и успокаивали, и развлекали.

Утром, не услышав собачьего лая, я быстро встал и выглянул из палатки. Они все здоровы и спят, причем каждая на отдельном холмике высотой сантиметров в 16 — совсем как на кровати. А снег вокруг них, видимо, унесло ветром.

Во второй половине дня пошел снег, началась буря. Пронесшийся ветер истрепал всю палатку.

Вышел из палатки, откопал нарты, провел измерения и постепенно как-то успокоился. Работа — это средство самозащиты. Я тщательно делал исследования снега, воды, воздуха. В Гренландии я много фотографировал и снимал фильм. Фотоаппарат особенно поднимает настроение, спасает от одиночества. Иногда снимаю себя, пользуясь автоспуском, но для этого требуется много времени. С интересом снимаю фильм, ведь я сам и продюсер и актер. Но расходы на пленку очень большие. По ценности пленка занимает второе место после еды. Я очень сожалею, что мало снимал в переходе по Северному Ледовитому океану, но там для меня самой важной была проблема выживания.

7 августа

Снег. Температура — от минус 5 до минус 3 градусов.

Не дожидаясь прекращения бури, в 7.30 отправляюсь в путь. До сих пор в дни с плохой погодой я останавливался, но сейчас тороплюсь: я весь охвачен желанием как можно скорее достичь южной точки.

Из-за встречного ветра весь в снегу. Температура поднялась, нарты скользят плохо, собаки идут с трудом. Температура — плюс 3 градуса. Хотя солнце и не вышло, но жарко, как будто парит, мне уже невозможно в меховых брюках. По мере повышения температуры собакам становится все тяжелее, слышится их натужное дыхание. Меня беспокоит и то, что у некоторых собак с лап течет кровь, на снегу все время появляются красные пятна. Особенно обильно кровоточат раны у старшего Кауна: у него, оказывается, сломался коготь на правой передней лапе. Он уже дня два-три хромот. А собаки, которых я намеревался вернуть, — Нуссоа, Ариина и Нута — бегут очень хорошо.

Вместо намеченных 55 километров смог пройти лишь 47,4. В условленное время вышел на связь. Мне передали, что на базе Аврора с нетерпением ждут меня и готовятся к встрече. Я узнал, что к моему возвращению в Нарссарссуак приедут Нисикуцу и мои коллеги из секретариата.

10 августа

Облачно, затем ясно. Температура — минус 3 градуса.

До финиша еще 400 километров, приблизительно неделя ходу. Юго-восточный ветер. Весь день сильная поземка. Иногда облака рассеиваются и появляется голубое небо. Отправился в путь в 7.45. Из-за ветра нарты сносит на восток, и собаки тоже пытаются бежать в эту сторону. Значит, они очень устали. У них такой несчастный, усталый вид. Скрепя сердце я отвожу от них взгляд.

В дороге ненадолго ставлю парус. Благодаря ему нарты скользят сами. Ветер очень сильный, мне так и кажется, что он сейчас сломает мачту. Мчимся с большой скоростью. Нарты опередили собак и, наоборот, теперь тащат их.

14 часов. На морде у Сякайю увидел просительное выражение — давай отдохнем — и остановил нарты. У собак отдых, а у меня работа. Отцепил от нарт ремни, распутал узлы. Неожиданно налетел ветер, и нарты поехали без собак. Тогда я привязал собак сзади. В меховых штанах и в сапогах из нерпы, обливаясь потом, я тоже бежал за нартами. Я падал, скользил по снегу, потом все же схватился за заднюю планку нарт, все больше и больше набравших скорость, попытался подтянуться и как-то их остановить. Но передок повернулся в это время к западу, а с востока налетел сильный ветер, парус надулся — и нарты перевернулись набок. Это моя небрежность. Вот это да! Я еле-еле смог поднять нарты. Это было зрелище!

Сегодня я достиг  $64^{\circ}17'$  северной широты и  $45^{\circ}24'36''$  западной долготы. Я достал карту Гренландии. С какими трудностями прошел я сегодня 50 километров, а на карте это всего пять сантиметров! Меня не покидает постоянная тревожная мысль: смогу ли я пересечь этот ледяной купол? Страх вселился в меня



с той минуты, когда я, поднявшись на ледник Академи, увидел бесконечный лед.

Сегодня прошло ровно три месяца, как я выехал с мыса Моррис-Джесеп. За это время зима сменилась летом, а сейчас и лето потихоньку уходит.

С базы Аврора мне передали телеграмму от Нисикцу Эйсанро. Вот ее содержание:

«Все ближе финиш. До сих пор Вы держались, были мужественны. Из своего опыта путешествия по Гималаям могу сказать, что, чем ближе вершина, тем больше трудностей, потому что происходит невольное расслабление. Еще немного, и мы все сможем увидеться. Хотелось бы, чтобы Вы были осмотрительны и осторожны. Осмотрительность — это абсолютная внимательность и собранность во время продвижения вперед. Желаю Вам выдержки на последнем этапе».

И я тоже хочу идти вперед с предельной осторожностью. Как говорит пословица, «половина дороги в 100 ри — 99 ри»\*.

\* Ри — японская мера длины, равная 3,927 км (прим. пер.).

## Глава VI

### Утренняя заря над нунатаками



13 августа

Облачно — ясно — облачно. Температура — от минус 16 градусов до нуля.

11 августа получил снаряжение. Самолет «Шуйвотта», прилетевший из фьорда Сёндре-Стрём, сбросил



пять наборов собачьей еды на шесть дней. Вчера и позавчера была поземка, а сегодня наконец прояснилось.

Вышел в путь в семь утра. Температура в это время была минус 16 градусов — значительно ниже, чем вчера. Я встал на полтора часа раньше, чем обычно, еще было полутемно.

И в белые ночи бывают рассветы. В предрассветном сумраке черная ледово-снежная равнина как будто спит. Но вот голубой цвет переходит в синий. Утро. Ледяное поле постепенно светлеет. Когда бы и куда бы ни посмотрел — пустая равнина. Но если хорошо взглядеться, то поражает разнообразие красок ледяного безмолвия. Лед, как бы отражая небо, имеет необыкновенный бледно-голубой цвет. Мягкий снежный покров похож на поверхность океана в безветренный день. В сумерках слабо алеет горизонт. Вечерняя заря не кажется красной, может быть, из-за того, что здесь нет пыли?<sup>9</sup>

Воспоминания о страшном, коварном снеге и льде Северного полюса я спрятал как можно дальше. Сколько меня ни спрашивай о пережитом — ответа не добьешься. Здесь, на севере, все совсем не так, как на моей родине; здесь нет таких гор и рек, к которым я привык с детства. Сколько ни кричи, эхо здесь не услышишь. Мне иногда начинает казаться, что этот молчаливый мир — первооснова всей природы Земли. Посмотрел вверх. На безветренном синем небе появились облака. Вспоминаю родное осеннее небо. Хорошо идти под этими облаками, они действуют как-то успокаивающе. В пути были с семи утра до трех часов дня, сделали только одну остановку на полтора часа. Собаки бежали не очень быстро, но ровно. Прошли 47,8 километра. Погода хорошая, состояние снега прекрасное, и если бы еще попутный ветер, то были бы все три составляющие успеха. Но такое бывает очень редко, я должен благодарить судьбу, что есть хотя бы две составляющие.

Сегодня ехали без остановки четыре часа. Вся наша компания выглядит не лучшим образом, она скорее похожа на бродячих цыган. У собак с лап течет кровь, они то и дело переругиваются. И хозяин упряжки, восседающий на нартах, выглядит тоже отнюдь не величественным. Он то теряет хлыст, то запутывает

упряжь, то падает в снег и, пытаясь потом догнать нарты, тут же выбивается из сил. Может быть, трудно бежать из-за того, что мы едем на высоте 2750 метров над уровнем океана? Но, вероятно, дело не только в давлении, но и в том, что я ослабел.

Собаки тоже ослабли, и я стараюсь как можно лучше их кормить, ведь у них такая тяжелая работа. Мне только остается удивляться их выносливости: каждый день они, с нартами, бегут по восемь-девять часов.

В мои планы не входили вынужденные дни отдыха из-за собачьих ран. Ездовые собаки, как бы ни были больны, какие бы у них ни были раны, всегда должны идти сами. Никто им не может помочь. Я очень редко сажал на нарты пораненную собаку, но эскимосы и так не поступают. Как только собака не в состоянии идти, дни ее сочтены, ее без всякого сожаления бросают. Я иногда пытался понять настроение собак и поставить себя на их место. Уверен, что, не чувствуя настроения собак, невозможно совершить такое длительное опасное путешествие. И надо сказать, что понял я это только во время своей экспедиции. Раньше я лишь погонял их хлыстом, но постепенно пришел к выводу, что это неправильно. Передвижение на небольшое расстояние — это одно, а преодоление больших пространств — совсем другое, тут без понимания собак не обойдешься.

Сейчас мое сердце переполнено чувством благодарности к собакам, поэтому мое отношение к ним во многом изменилось, например я почти не применяю хлыст.

Но скоро наступит момент расставания с ними, в ближайшее время я должен вернуться в Японию. А собаки? Им некуда вернуться. Если я благополучно прибуду в Нарссарсуак, то постараюсь лучше пристроить каждую из них. Скоро зима, и спрос будет. Думаю, что люди непременно захотят приобрести собак, дошедших до Северного полюса.

До финиша осталось 300 километров. При быстрой езде на это нужно дней пять. Но сейчас дни кажутся невероятно длинными.

14 августа

Поземка. Температура — минус 3 градуса.

Поземка переходит в пургу. Буран, начавшийся в 3 часа ночи, немного приутих только к 5 часам вечера.



Мне передали, что сегодня с аэродрома Нарссарсуак собирался вылететь вертолет, но из-за плохой погоды он прилететь не смог. Во время связи с базой Аврора мне передали, что и там туман, идет мелкий дождь, самолеты и вертолеты не могут ни взлететь, ни приземлиться.

Выглянув сегодня утром из палатки, я вдруг обнаружил, что нет ни одной собаки, а вечером я их привязал совсем рядом. Меня охватил ужас — неужели их унесло ветром? Но вот снег потихоньку зашевелился, и оттуда появились головы собак. Видимо, за ночь их занесло снегом и они под ним спали.

С тех пор как я ступил на ледниковый щит Гренландии, меня все чаще охватывает чувство одиночества. Сегодня со мной произошел такой случай. Глубокой ночью, часа в два, мне вдруг показалось, что в спальнике рядом со мной кто-то шевелится. Вход в палатку плотно закрыт, не проникает даже дуновение ветра. Сначала я подумал: «Мне снится, что я дома и рядом спит жена». На душе стало спокойно, и я заснул еще крепче. И вдруг я опять почувствовал, что рядом со мной что-то мягкое и теплое. Сна как не бывало. Вспоминаю, что на ночь я, как всегда, плотно закрыл полог палатки. Может быть, ко мне пришла снежная женщина? Я набрался немного храбрости, пошевелил коленкой и тут же наткнулся на что-то мягкое. Моя храбрость моментально улетучилась и сменилась страхом. Дрожа от испуга, расстегиваю молнию спальника и... вижу собаку. Это вечно караулящий вход старший Каунна.

15 августа

Облачно, затем ясно. Температура — от минус 7 до плюс 2 градусов.

Ветра нет, утром был туман. Рядом с палаткой я увидел собак, они как будто говорили: «Уже пора! Почему так долго не вставал?» В отличие от людей собаки всегда ведут себя непосредственно. Если у меня плохое настроение, они это чувствуют и стараются держаться подальше. Уловив же мое хорошее настроение, скачут, крутятся около меня. Во время путешествия по Гренландии я не привязался, пожалуй, только к четырем-пяти собакам. Они ни разу не дали мне приласкать себя — сразу убегали.

Сегодня опять приступили к нашей совместной работе — мы спускаемся до 2300 метров, но перед этим предстоит трудный отрезок пути.

Собаки проваливаются в снег. Каунна-старший чувствует себя плохо, даже не притронулся к еде. Я дал ему немного мяса, которое ем сам.

Первые четыре часа шли без передышки, потом два раза останавливались. За семь часов прошли 59,4 километра. Дошли до 62-го градуса северной широты. Осталось 220 километров, дня на четыре пути.

Прекратилось понижение давления атмосферы, вечером небо голубое. Я был бы рад, если бы и завтра было ясно. С завтрашнего дня начнется спуск, и мы наверняка встретим на своем пути немало опасностей. Надо быть осторожным.

Я думаю о возможности возвращения в Японию вместе с собаками. Совместная пятимесячная работа нас очень сблизил, мне будет трудно с ними расстаться. После прошлого моего путешествия на Аляску я взял с собой в Японию четырех собак. Сначала у них пропал аппетит, они себя плохо чувствовали, видимо, подействовала перемена климата, но сейчас они акклиматизировались, здоровы, живут в Хоккайдо.

У меня вырывается: «И вы поедете со мной в Японию! Вернемся вместе!»

Но я знаю, что это не так просто. В Гренландии существуют свои правила, да у меня и средств не хватит прокормить собак. Глядя на меня, люди просто подумают, что я сошел с ума, проявляя такую любовь к ним.

— Придем в Нарссарсуак, тогда попытаемся что-нибудь придумать, — говорю я собакам, а они мне в ответ машут хвостами. Может быть, мы испытываем взаимную горячую любовь?

16 августа

Ясно, потом облачно. Температура от минус 22 до минус 5 градусов.

Прошлой ночью я замерз в спальнике, а утром оказалось, что температура понизилась до минус 22 градусов. Склонение солнца к сегодняшнему дню значительно уменьшилось — с 24 до 13 градусов. Уже скоро зима. В палатке мое дыхание превращается в иней. Выпив чашку чая, отправляюсь в путь.



Два часа спускаемся по крутому склону. И собаки и нарты с такой скоростью летят вниз, аж дух захватывает.

В 14 часов остановился, стал ждать вертолета. Провел измерения для определения своих координат. На небе ни облачка, видимость прекрасная — 8—10 километров. В 14.30 связался по радио с базой Аврора, которая сейчас находится в Нарссарссуаке, передал погоду и местонахождение. Мне сообщили, что вертолет вылетит с аэродрома в 15.30. До меня лететь часа полтора, следовательно, он будет здесь часов в пять.

Но после трех погода изменилась, с северо-востока показалась черная туча, а на юго-западе облака. Ветер усилился, солнце исчезло. Не прошло и тридцати минут, как все утонуло в тумане. В Гренландии именно так быстро меняется погода.

Палатку уже трепал ветер, и видимость стала меньше километра, когда мне передали, что вылетевший вертолет прибьет минут через двадцать. Вертолетчик сообщил, что он уже над местом, координаты которого я передал. И я и собаки, подняв головы вверх, слышали шум машины. Но к сожалению, из-за плохой погоды вертолет не мог спуститься и через 30 минут улетел.

#### 18 августа

Пурга. Температура — минус 7 градусов.

Ни вчера, ни сегодня не двинулся с места. Уже третий день свирепствует пришедшая с юга пурга. А финиш совсем рядом. Настроение отвратительное, слушаю завывание ветра, раскачивающего мою палатку.

Не поставил ли я себе слишком тяжелую задачу, выбрав маршрут до южной точки?

Сегодня опять буря, да еще сильнее, чем вчера. Потеплее одеваюсь и иду кормить собак. Делю еду, зову собак, и они, выбираясь из-под снега по очереди подходят ко мне.

Не вижу почему-то старшего Каунна. Обычно он лежит где-нибудь около палатки, а сегодня, сколько я его ни звал, он не появился. У него сломаны когти, ему трудно бежать, но неужели ему стало еще хуже? Я очень беспокоюсь. На снегу не видно никаких следов. Накануне Каунна совсем не ел. Может быть, у него нет сил и есть? Раньше он был самый сильный в дра-

ке, а вчера его победил Горо. Но что бы там ни было, я ничего не могу сделать, пока не кончится пурга.

#### 19 августа

Облачно, затем ясно. Температура — минус 5 градусов.

Остановка. Вчера поздно вечером ветер прекратился, и тут же откуда-то появился Каунна-старший. Услышал его лай за палаткой и вышел. Я волновался, хотя и думал, что он непременно вернется. Наверное, он где-то переждал пургу. К собачьему корму Каунна опять не притронулся, съел только немного мяса, которое предназначено для меня.

#### 20 августа

Ясно, потом облачно. Температура — от минус 12 до плюс 7 градусов.

Мысль о непредвиденных задержках в пути сводит меня с ума. Сегодня пять часов ехали по склону. Высота покровного ледника быстро снижается. После тридцатиминутного отдыха опять в путь. В 16 часов справа я увидел что-то черное. Оно стремительно становилось все больше и больше, и я понял, что это вершина горы.

Нунатак! Высота его южного пика — 2840 метров.

Через 30 минут перед нами появился целый ряд черных скал. Я так ждал этого часа!

Разбил лагерь в южной части покровного ледника, который я пересек со своей упряжкой.

Собаки бежали изо всех сил, они, наверное, решили, что у черных скал их ждет выход из этого белого мира и там закончится наш путь.

— О... уже конец! — громко крикнул я, и при этом обращался не столько к собакам, сколько к себе.

Сегодня я был в пути 10 часов, это наиболее длительный и самый большой по расстоянию переход. Мы прошли 78,2 километра. В 18.30 я остановился. Я очень благодарен Нисикуцу, Есида Хироти и всем остальным, кто прибыл встречать меня в Нарссарссуак. Вечером они связались со мной по радио и передали различные сведения о последнем отрезке пути. По прогнозу, на следующий день опять ожидается пурга. Мне бы очень хотелось завтра завершить путешествие, но в конце концов можно и подождать один день.



21 августа

Облачно. Поземка. Температура — минус 4—2 градуса.

Но пока нет ветра, в 7.30 отправляюсь в путь. Преодолею 61° северной широты. Я все приближаюсь к южной части ледникового щита Гренландии. Еду среди нунатаков, не видно ни конца ни края.

Жизнь полна перемен. То я двигался по бесконечному белому леднику, то попал в горы. Раньше собаки бежали веером, а теперь перестроились в колонну. Тридцатиметровым линем привязал себя к нартам для страховки от падения в расщелину ледника. Но собаки, забыв свой страх перед всеми расщелинами, мчались без всякой осторожности.

Я сел на переднюю часть нарт, а в руки вместо хлыста взял цепь. Если встретится трещина, я, не теряя ни минуты, подложу цепь под полозья, и мы застрянем в снегу. Цепь должна играть роль тормоза.

В 11 часов была связь с базой. Мне передали, что во второй половине дня ожидается буря, и действительно после полудня подул сильный ветер и повалил снег.

Быстро натянул палатку. Сегодня принял решение о последней точке своего путешествия. Она находится в южной части острова, на расстоянии 20 километров от того места, где берет начало ледник Корупуккусэрума, спускающийся к Нарссарссуаку. Ее координаты — 61°39' северной широты и 44°15' западной долготы.

Такое решение я принял после консультаций с базой. Дело все в том, что ледник Корупуккусэрума изобилует страшными трещинами и летом во время таяния снегов по нему невозможно проехать на собачьей упряжке. А сейчас именно такое время, и спускаться по нему на нартах — опасная, неразумная авантюра. Поэтому я закончу путешествие у вершины.

От этой точки до города Нарссарссуак, находящегося в самой южной части Гренландии, — 90 километров. На базе Аврора приняли решение доставить меня в Нарссарссуак самолетом.

22 августа

Переменная облачность. Температура — от минус 10 до минус 6 градусов.

Сегодня последний день путешествия. Выпил вчерашний чай и выехал. Было уже довольно-таки поздно — половина десятого. Все утро пришлось откапывать из-под снега нарты. В 7 часов на востоке-северо-востоке с пожеланиями нам счастья возшло солнце. Облака на востоке окрашены утренней зарей. Очень красиво!

До цели 21 километр, но сегодня я жду чего-то необычного: ведь сейчас начнется последнее рп моего путешествия в 100 рп. Я опять обвязываюсь веревками. Поднимаю спящих собак, привязываю их к нартам и в 9 часов даю знак: «Трогай!»

Собаки все быстрее бегут под уклон. Всегда отстающие Панда и Сякайю тоже несутся вовсю. Мой лагерь остался уже далеко позади.

— Быстрее бегите, ой, быстрее!

Собаки, безусловно, впервые слышат эти слова. Обычно я говорю: «Спешите, спешите, еще быстрее». Собакам передается мое возбуждение, и они бегут очень быстро, понимая все слова команд.

Я останавливаю нарты, отрываю с задней части настила доску и просовываю ее между досками в передней части, делая как бы решетчатую ограду. Мне кажется, что одной цепью не остановить нарты, поэтому при необходимости эта доска может служить дополнительным тормозом.

Тин и Каунна-старший поранили лапы, из которых течет кровь, но они ведут себя спокойно и бегут наравне с другими собаками.

Уже показалась скала, к которой мы стремимся. Скалы черные, мрачные, величественные. С глубокой древности стоят здесь эти горы, века оставили на них свои отметины. Я остановил нарты, чтобы полюбоваться этими молчаливыми свидетелями прошедших веков и запечатлеть их навсегда в своем сердце. Снизу поднимался туман и исчезал у вершины.

Мое путешествие от северного побережья Канады к Северному полюсу и от мыса Моррис-Джесеп к южной части Гренландии — часть моей жизни — заканчивается у этой безымянной скалы.



Нельзя сказать, что я открыл что-то новое. Нельзя сказать, что я несу что-то новое в общество. Мои действия, мое путешествие оставили следы только в моей душе и останутся воспоминанием только для меня.

В 11 часов по радио я узнал, что прилет вертолета намечается одновременно с моим прибытием в конечную точку.

Опять в путь. По мере спуска с высоты нас все больше и больше обволакивает туман. Постоянно поднимается он с ледника Корупуккусэрума. В тумане кричу собакам мое последнее «пошли!». Собаки сегодня тоже радостные, может, оттого, что голос у меня сейчас необычный, особенный. Похоже, что смеется даже Каунна-старший, забыв про свою боль. И мне радостно, что скоро не буду чувствовать холод и боль.

Мы попадаем в седловину между нунатаком и ледовой равниной, где совсем нет трещин.

В 13.20 мы прибыли к подножию скалы, и здесь закончилось мое путешествие на собачьей упряжке по Гренландии.

Я крикнул упряжке «ай», соскочил с нарт и бросился к собакам.

Вожак Кума, Таро, Томи, Каунна...

«Большое вам спасибо за то, что вы так хорошо сюда шли. Спасибо». Я погладил каждую собаку, погладил по голове, по спине. Каждой сказал спасибо. И собаки прыгали мне на грудь, будто стараясь обнять. Словами трудно передать чувство, охватившее нас. Собаки молча прижались ко мне.

Такое завершение путешествия, конечно, воплощение моей мечты. Я не думал, что смогу претворить ее в жизнь.

Сейчас я в палатке делаю эти записи. Вертолет из-за плохой погоды не смог прилететь, отложили на завтра. Это даже хорошо. Сегодня я хочу побыть один. В последнюю ночь на огромной ледяной равнине хочу быть один.

## Послесловие

«Один на один с Севером» называется эта книга. Наверное, советскому читателю это «один на один» покажется немного странным. Сам советский образ жизни предполагает и вырабатывает в человеке дух коллективизма.

Да, Уэмура путешествует почти всегда в одиночку. Но разве смог бы он победить, если бы жена и друзья не верили в его успех? Разве мог бы он обойтись без помощи своих коллег с базы Алерт и эскимосов, без поддержки летчиков?

«Мое сердце связано с сердцами всех тех, кто помогал мне», — говорит Уэмура.

Вы прочитали книгу и помните, что не раз японский путешественник готов был отступить, смириться с поражением. Но и тут ему помогали те, кого не было с ним.

«Ведь столь грандиозные планы можно было осуществить только совместными усилиями многих людей, имея с их стороны не только материальную и техническую помощь, но и моральную... Я не мог обмануть их надежд», — пишет Уэмура.

Изнуряющая работа по прокладыванию пути в торах, нападение медведя, сжимающий душу ужас, когда под нартами трещит и ломается лед, когда рушится снежный мост, по которому ты прошел или только собирался пройти... «Меня вновь охватывает страх. Что же мне сделать, чтобы вытравить его из сердца? Мне столько раз приходилось испытывать это чувство, но каждый раз, когда оно появлялось, я не знал, как с ним бороться, у меня не было средства против него» — эти слова мог написать только очень мужественный человек. Избавиться от страха нельзя, но каждый раз вновь и вновь можно преодолеть его.

Уолли Херберт, узнав о предполагаемом одиночном путешествии Уэмуры по Гренландии — от северной оконечности до южной, высказался совершенно определенно: «Сумасшествие!»



Приблизительно такими же словами оценивали и многие другие планы японского путешественника — его одиночные восхождения, его плавание на плоту по Амазонке.

Почему же удаются эти сумасшедшие предприятия?

Мне хочется, чтобы читатель обратил внимание на то, как тщательно готовит Наоми Уэмура все свои путешествия. Ведь прежде чем преодолеть 860 звездных километров от мыса Колумбия до вершины планеты, он прошел по Арктике 15 тысяч (!) километров. А до этого долгое время жил среди эскимосов, чтобы перенять у них накопленный веками опыт, чтобы научиться управлять собачьей упряжкой.

В 1981 году в издательстве «Мысль» была опубликована книга известного полярного исследователя Поля-Эмиля Виктора: «Ездовые собаки — друзья по риску».

— Северного полюса, — с французской парадоксальностью замечает Виктор, — впервые достигла эскимосская собака. Южного полюса — тоже эскимосская собака.

Фредерик Кук, Роберт Пири, Руал Амундсен — все они использовали собачьи упряжки, в их дневниках многие страницы посвящены собакам. Книга Наоми Уэмуры, особенно заключительная ее часть, звучит как подлинный гимн «друзьям по риску».

«Когда нам тяжело, больно, мы — люди — уже сдаемся, — говорит Уэмура. — Собаки же сдают только тогда, когда умирают...» «Во время этой экспедиции я понял, что человеку очень важно кому-то верить и кого-то любить. И натолкнули меня на эту мысль собаки. За это время я не раз попадал в беду, но собаки меня и выручали, и успокаивали».

Отправляясь к полюсу, Наоми Уэмура верил в успех. Его вера основывалась на тщательной подготовке, на том огромном опыте, который он уже накопил за время предыдущих путешествий. И может быть, главное, что дал ему опыт, — это уверенность, что «успех всего дела решает сила воли»!

Очень редко это качество характера — силу воли — человек получает от рождения. Только тренируя тело, мы обретаем силу, тренируя дух — силу воли.

В двадцать лет Наоми Уэмура не мог подняться по протоптанной туристской тропе даже на вершину Фудзиямы. В двадцать четыре взойшел впервые на дотеле неприступный пик Годжунбакан, к двадцати девяти покорил высочайшие вершины пяти континентов.

За этими достижениями стоят ежедневные тренировки. Сначала ему трудно было пробежать даже несколько сот метров, потом и десятки километров доставляли только радость.

А воспитание силы воли и начинается с того, что человек каждый день не дает себе послаблений. Например, выходит на тренировку, несмотря на усталость, на плохое настроение, несмотря на то что очень часто хочется «жить, как все», плыть по течению, а не преодолевать житейские водовороты.

Мы с детства зачитываемся Джеком Лондоном. Герои его романов, арктических рассказов входят в нашу жизнь. Но все они — красивые, мужественные, удачливые — только вымысел, хотя каждый из них, наверное, имел прототипов. А как много героических страниц в подлинных дневниках полярных путешественников! И нередко правда жизни далеко превосходит самый талантливый вымысел.

Вы помните замечательный рассказ Джека Лондона «Любовь к жизни»? Его пафос заключается в том, что выжить в Белом Безмолвии может только Человек, тот, кто сохранил в себе Любовь к Жизни!

Перечитайте Джека Лондона, а я для сравнения перескажу сухой безыскусный дневник австралийского полярного исследователя Дугласа Моусона.

Вместе с двумя товарищами — Ниннисом и Мерцем — Моусон отправился в санное путешествие по Антарктиде. Через месяц одна из собачьих упряжек провалилась в скрытую снегом ледниковую трещину. Погиб Ниннис, погибли собаки, в трещине, дна которой достать не удалось, исчезла большая часть продуктов. Всё, что осталось, — шесть ослабевших собак и скудный паек на полторы недели. А до базы предстояло пройти 570 километров.

Катастрофа произошла 14 декабря, а уже к Новому году Моусон и Мерц съели последнюю собаку. От голода и постоянных обморожений у них сходила кожа на всем теле, вызывая невыносимый зуд и боль. У обоих началась дизентерия.



7 января умер Мерц. Бушевала пурга, и Моусон сутки провел в одном спальном мешке рядом с мертвым товарищем. Много, наверное, он передумал за эти сутки. До базы оставалось еще 180 километров, шансов дойти почти не было.

Кожа на подошвах ног отставала слоями, обнажив мясо. Каждый шаг отзывался ужасной болью. Он впрягся в сани и побрел.

17 января Моусон провалился в трещину, но, к счастью, сани за что-то зацепились, и Моусон повис над пропастью. Сил, чтобы подтянуться, чтобы выбраться, уже не было, но оставалась еще воля к жизни. Каким-то страшным усилием он все-таки перевалил свое непослушное тело через край трещины и потерял сознание...

Пучками выпадали волосы, сходила кожа на руках, на обмороженном лице. Идти он уже не мог, так невыносимо болели ступни. Иногда он полз на четвереньках, иногда пробовал перекатываться. До базы оставалось около 40 километров, когда он натолкнулся на снежный гурий. Всего шесть часов назад здесь побывала спасательная партия, сложила запас продуктов. Если бы он приполз сюда шестью часами раньше, он уже был бы на базе... Чтобы преодолеть оставшиеся 40 километров, ему потребовалось 16 дней.

Прочитайте книги Дугласа Моусона, прочитайте дневники погибших полярных исследователей — Эдуарда Васильевича Толля, Георгия Яковлевича Седова, Роберта Скотта, Джорджа Де-Лонга... В них вы найдете удивительные примеры высокого мужества и беззаветного служения долгу.

Думаю, что и книгу Нарми Уэмуры читатель с удовольствием поставит на полку полярной литературы. Японский путешественник хотел убедиться в своих силах, хотел доказать свои возможности. Он сделал большее — доказал нам возможности Человека!

С недавнего времени установлен специальный Международный Приз Мужества. Обладателя этого приза ежегодно называет Комитет, который состоит из представителей спортивных федераций более чем 120 стран.

Вчитайтесь в строки официального бюллетеня Комитета:

«Мужество — больше, чем мастерство, больше, чем сила. Мужество — высшее проявление человеческого духа, которое превосходит все другие. Мужество проявляется и в победах, и в поражениях.

Трудно определить словами понятие «мужество», но мы всегда узнаем Личо Мужества, когда встречаемся с ним».

Пожалуй, Международный Приз Мужества — самый почетный в спорте. В разные годы его вручали прославленным спортсменам: велосипедисту Эдди Мерксу, автогонщику Ники Лауда, легкоатлету Титусу Маламболо... Но вручали не только за их победы. И ежегодно в списке фигурируют не только чемпионы.

Вот, например, Маркус Хупер — двенадцатилетний мальчик, который переплыл Ла-Манш.

Вот Дин Чинауэт, скромный 42-летний американец, который чуть ли не три десятка лет мечтал и готовился к установлению рекорда скорости на воде. Он построил специальный «гидроплан» с мотором мощностью 34 тысячи лошадиных сил. Но во время рекордного заезда, уже достигнув скорости около 400 километров в час, гидроплан взорвался. У Дина Чинауэта были повреждены, кажется, все внутренние органы, сломан таз, сломано восемь ребер. Вопреки прогнозам врачей, он выжил. И... начал строить новый гидроплан.

Вот юный Тедд Кеннеди, сын Эдварда Кеннеди, которому еще в детстве ампутировали ногу. Он не замкнулся в себе, он остался верен спорту и успешно продолжает заниматься подводным плаванием, водными лыжами, альпинизмом.

Согласитесь, мы узнаем Личо Мужества.

Приятно отметить, что в 1979 году Международный Приз Мужества — золотой лавровый венок — был вручен Наоми Уэмуре!

Японский путешественник отнюдь не почил на лаврах. В газетах появлялись сообщения, что он выезжал в Тибет, провел рекогносцировочное восхождение в Гималаях, планируя в будущем в одиночку покорить Эверест. Потом в газетах сообщалось, что Наоми Уэмура отправится в Антарктиду.

Вы помните — взойдя на Аконкагуа, он сразу же отправился в плавание по Амазонке. Покорив Северный полюс, уже мечтал о Южном.



Наоми Уэмура собирается не только дойти до полюса, но и пересечь ледниковый щит шестого континента от моря Росса до моря Уэддела. Как обычно — на собачьей упряжке, как обычно — в одиночку. И, опять же — как обычно, «попутно», он предполагает взойти на высочайшую вершину континента — пик Винсон (5140 метров).

Пока никаких сообщений из Антарктиды не поступало,

## Комментарии

<sup>1</sup> Приоритет Пири в покорении Северного полюса в настоящее время поставлен под сомнение. Более подробно об этом рассказывается в предисловии.

<sup>2</sup> Секстаном (или секстантом) называется инструмент для измерения углов между какими-либо объектами. Для определения астрономических координат необходимо в четко фиксированные моменты времени измерять высоту небесных светил (звезд, солнца, луны), то есть угол между направлением на светило и горизонталью. На восторошенном льду точному измерению этого угла мешает видимая «зазубренность» горизонта, что может приводить к значительным ошибкам в определении координат. Чтобы избежать ошибок, используют различные искусственные горизонты. Уэмура, в частности, пользовался ртутным горизонтом. В этом случае фактически измеряется угол между самим светилем и его отражением в специальной чашечке ртути, уровень которой, естественно, всегда горизонтален. Однако при сильном ветре, если ртутный горизонт не защищен, на поверхности его появляется рябь, мешающая измерениям, а при температуре около минус 39° ртуть замерзает и наблюдения приходится прекращать, потому что нельзя быть уверенным, что замерзшая поверхность остается горизонтальной.

<sup>3</sup> Ропак — отдельно стоящий торос.

<sup>4</sup> Скорость дрейфа льда зависит, как отмечалось в предисловии, от скорости ветра и скорости постоянных океанических течений. Замечание Уэмуры, по-видимому, основано на недоразумении: течения и дрейф льдов вблизи полюса не отличаются какими-либо особенностями.

<sup>5</sup> В конце X века, ко времени открытия Гренландии Эриком Рыжим, на севере острова уже жили эскимосы.

Рассказывая о норманском открытии Гренландии, Уэмура допускает некоторые неточности. В частности, до сих пор не совсем ясен вопрос о происхождении названия «Гренландия» — «Зеленая Земля». Возможно, Эрик Рыжий действительно преувеличивал достоинства острова в рекламных, так сказать, целях, чтобы привлечь туда норманнов, но, может быть, страну без всяких натяжек можно было назвать Зеленой, поскольку климат Гренландии в X—XIV веках был значительно мягче, чем сейчас.



Еще в конце X века норманны основали колонию в южной части западного побережья Гренландии. В период расцвета, как показали археологические раскопки, здесь было выстроено множество домов, 12 церквей и проживало несколько тысяч человек.

Насколько можно судить по историческим хроникам, льды, дрейфовавшие вдоль восточного побережья Гренландии, не достигали южной оконечности острова — мыса Фарвель, а западное побережье большую часть года было тогда свободно ото льдов.

Но около 1350 года исландец Ивар Бардсен отмечал: «Из Снайфельдспеса в Исландии, откуда ближе всего до Гренландии, нужно плыть прямо на запад и там находятся шхеры Гулбьерна. Это старый морской путь. Однако теперь лед... так близко подошел к этим шхерам, что никто не может плыть старым путем, не подвергая свою жизнь опасности».

Ясно, что к этому времени уже начиналось похолодание, но климат все еще оставался сравнительно мягким. Рассказывая о норманнской колонии, тот же Ивар Бардсен писал: «На вершинах холмов, а также в долинах растут фрукты, а именно яблоки, отличающиеся прекрасным ароматом. Там вызревает также пшевица лучших сортов».

Похолодание продолжалось, и около 1750 года миссионер Ханс Эггеде увидел уже другую Гренландию: «На западном побережье южнее 65-го градуса северной широты было много карликовых деревьев и различных ягод... тучные пастбища... Созревали репа, капуста, так как лето иногда бывало очень теплым, но ячмень уже не поспевал, потому что первые ночные заморозки часто случались даже в середине августа».

Видимо, именно постепенное похолодание привело к угасанию колонии. Условия плавания к берегам Гренландии становились все более тяжелыми, посланные из Исландии или Скандинавии корабли нередко вынуждены были возвращаться или погибали. Связь между колонией и метрополией ослабевала, приток новых поселенцев окончательно прекратился. Считается, что норманнская колония в Гренландии перестала существовать в конце XIV — середине XV века.

До начала XVIII столетия побережье Гренландии только случайно посещали китобой и участники полярных экспедиций, посланных на поиски Северо-Западного прохода.

Повторная колонизация Гренландии началась в 1721 году, когда миссионер Ханс Эггеде с женой и детьми высадился в районе Гетхоба.

Долгие годы Гренландия оставалась датской колонией, но в 1979 году получила административно-политическую автономию. Теперь Гренландия считается автономной провинцией Дании.

Официальное название провинции — Кулатдит Нунат («наша земля» в переводе с эскимосского). Население Гренландии на 1 января 1978 года составляло около 50 тысяч человек, из них 40,6 тысячи человек — коренные гренландцы (эскимосы).

Видимо, имеются в виду овцебыки, которых иногда называют мускусными быками. Их, вероятно, и видел Уэмура. Внешне овцебыки похожи на быков, но значительно меньше размерами. Вес овцебыка не превышает 400—500 килограммов, а самка весит вдвое меньше. У овцебыков густая длинная шерсть, свисающая под животом, и они хорошо приспособлены к арктическому климату, вполне довольствуясь скудной полярной растительностью. Когда-то овцебыки были распространены очень широко, в том числе и на территории нашей страны. Но к началу XX века всего около 20 тысяч животных сохранилось в Гренландии и на северо-востоке Канады.

С 30-х годов ученые успешно проводят реакклиматизацию овцебыков на острове Нунивак, на Аляске, на Шпицбергене. Два стада животных, завезенных из Канады и с Аляски, уже вполне освоились в таймырской тундре и на острове Врангеля.

Материковый ледник покрывает около 85 процентов территории Гренландии — 1834 тысячи квадратных километров. Свободной от ледника остается только часть прибрежной полосы, да кое-где возвышаются над льдом отдельные скалы, за которыми закрепилось в литературе эскимосское название «нунаки».

По-видимому, ледяной покров острова сформировался в самом начале четвертичного периода, когда климатические условия благоприятствовали накоплению на гренландском плоскогорье больших масс снега, превратившихся затем в материковый ледник. В настоящее время толщина ледяного покрова достигает полутора-двух тысяч метров.

От побережья ледник поднимается довольно круто, и на расстоянии около 20 километров от края его высота почти повсеместно достигает тысячи метров. Наибольшая высота купола ледника превышает 3200 метров.

Под большим давлением лед становится пластичен, и ледник находится в постоянном движении — течет. Скорость этого движения зависит от уклона подстилающей поверхности и от многих других причин. В отдельных случаях и в отдельные периоды года она может достигать 30 метров в сутки и более. Однако край ледника в большинстве районов Гренландии обычно не изменяет своего положения год от года, так как таяние и продвижение льда приблизительно уравнивают друг друга.

При движении возникают огромные внутренние напряжения, которые разрывают толщу ледника глубокими трещинами. За-



частую эти трещины перекрыты снежными мостами и совершенно незаметны, что, конечно, создает большую опасность для путешественника.

Иногда ледник спускается прямо в море отвесной стеной, высота которой может достигать ста и более метров. Часть его может оказаться на плаву, и в таких местах нередко происходит отрыв края ледника — образование айсбергов, ледяных гор. Измеренная высота одного из айсбергов достигала 135 метров. При этом надо учесть, что надводная часть составляет только одну пятую ледяной горы. Образование айсбергов отнюдь не редкое явление; только один ледник Якобсхавн, по подсчетам ученых, ежегодно сбрасывает в море более тысячи айсбергов, общий объем которых достигает 10 миллионов кубических метров.

\* Солнцестояние — момент времени, когда центр солнца при его годовом движении по небесной сфере проходит либо самую северную (летнее солнцестояние), либо самую южную точку эклиптики (зимнее солнцестояние).

Промежуток времени между двумя летними солнцестояниями составляет 365,2422 суток, поэтому летнее солнцестояние (и зимнее тоже) постоянно смещается во времени и может происходить 21 или 22 июня (зимнее — 21 или 22 декабря).

Солнце в это время движется по эклиптике почти параллельно экватору, и потому полуденная высота его и продолжительность дня в течение нескольких дней остаются почти постоянными. Отсюда, кстати, появился и сам термин «солнцестояние». Выходя в путь вечером 20 июня, Уэмура говорит о наступающем солнцестоянии «сегодня».

\* Красный цвет на закате отсутствует главным образом потому, что в воздухе над огромным ледником Гренландии почти нет влаги.

## Оглавление

Пути к вершине планеты  
3

Часть первая

К Северному полюсу

Часть вторая

По Гренландии

Глава I  
Нападение белого медведя  
62

Глава II  
Зона торосов  
78

Глава III  
Солнце Арктики  
91

Глава IV  
Роды у лайки  
107

Глава V  
Спасение  
121

Глава VI  
На вершине земного шара  
144

Глава I  
Мираж  
164

Глава II  
Восхождение  
на ледник Академи  
185

Глава III  
В нартах под парусом  
206

Глава IV  
Следы на снегу  
223

Глава V  
В снежной буре  
239

Глава VI  
Утренняя заря  
над нунатаками  
249

Послесловие  
259

Комментарии  
265



Уэмура Н.

У 99 Один на один с Севером/Пер. с япон.; Авт. предисл., послесл. и коммент. А. В. Шумилов.— М.: Мысль, 1983.— 269 с., карт., 8 л. ил.

1 р. 80 к.

Японский путешественник с мировым именем описывает свое путешествие на Северный полюс и по Гренландии. В книге рассказывается о том, как впервые в истории полярных экспедиций Северный полюс был достигнут человеком в одиночку, на нартах, с собачьей упряжкой. Автор повествует о суровой полярной природе, о трудностях перехода, о состоянии человека в условиях длительного одиночества.

Книга хорошо иллюстрирована. \*

У 1905020000-065  
004 (01)-83 164-83

ББК 26.89 (88)  
91 (98)

Наоми Уэмура  
Один на один  
с Севером

Заведующий редакцией  
В. А. Колосов  
Редактор  
В. Д. Ромашова  
Младший редактор  
Е. А. Варшавская  
Художественный редактор  
Е. М. Омельяновская  
Технический редактор  
М. Н. Мартынова  
Корректор  
Т. М. Шпикленко

ИБ № 1575

Сдано в набор 12.10.82. Подписано в печать 16.04.83. Формат 84X108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Бумага газетная. Гарнитура литературная. Высокая печать. Усл. печатных листов 15,12 с вкл. Учетно-издательских листов 15,12 с вкл. Усл.к раско-отт. 16,3. Тираж 100 000 экз. Заказ № 856. Цена 1 р. 80 к.

Издательство «Мысль». 117071. Москва, В-71, Ленинский проспект, 15

Ордена Октябрьской Революции и ордена Трудового Красного Знамени  
Первая Образцовая типография имени А. А. Жданова  
Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР  
по делам издательства, полиграфии и книжной торговли.  
Москва, М-54, Веловая, 28



### УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Книги издательства «Мысль» продаются в магазинах, распространяющих общественно-политическую литературу.

Подробную информацию о литературе, готовящейся к выходу в свет, и о порядке ее распространения Вы можете получить из ежегодных тематических аннотированных планов издательства «Мысль».

