

БИБЛИОТЕКА
ЖУРНАЛА
„А В И А Ц И Я и Х И М И Я“

39

М. Т. СЛЕПНЕВ

2454-30

В СНЕГАХ СЕВЕРА

462/86

ИЗДАТЕЛЬСТВО „ОСОАВИАХИМ“
МОСКВА

№ 3

1930



БИБЛИОТЕКА
ЖУРНАЛА
„АВИАЦИЯ и ХИМИЯ“

М. Т. СЛЕПНЕВ

39
2454-30

В СНЕГАХ СЕВЕРА

Г.П.Б-ка обяз. экз.
Лнгр. 1930 г.
Акт № 4-1344

ИЗДАТЕЛЬСТВО „ОСОАВИАХИМ“
МОСКВА

№ 3



Летчик М. Т. Слепнев.

ВВЕДЕНИЕ

Представьте, что перед вами находятся две географические карты: первая — самой северо-восточной части Сибири — Чукотского полуострова, и вторая — изображающая северо-западную часть Америки — полуостров Аляску.

Эти полуострова отделены друг от друга нешироким, но бурным, Беринговым проливом. По своему внешнему виду, геологическому строению и по климату обе эти местности повторяют одна другую.

Если рассмотреть карты обоих полуостровов, то сразу же можно отметить огромную разницу. В то время, как на Аляске имеются тысячи селений и десятки городов, железные и автомобильные дороги, а вдоль берегов проходят регулярно работающие пароходные линии, — Чукотка пустынна и не заселена. Наугад нанесенный немногими исследователями ее Становой хребет и почти полное отсутствие крупных селений, — вот что показывает карта Чукотки. Дополним, что ни регулярных пароходных рейсов, ни тем более железных дорог здесь нет.

А между тем эта страна, как уже было сказано, по своему строению является естественным продолжением полуострова Аляски, изобилующего каменным углем, золотом, платиной, медью, рыбой и пушиной. Все это есть и на Чукотке, но пока еще не добывается в силу многих препятствий, главным из которых является бездорожье этой страны.

Небольшая книжка, предлагаемая сейчас вниманию читателя, написана известным летчиком Мавриkiem Трофимовичем Слепневым. В ней проводится параллель между обоими упомянутыми выше уголками земного шара, посещенными им в 1930 году. В книжке проходят картины современных Чукотки и Аляски, этих почти не описанных в новой литературе местностей.

А знать нашу Чукотку и опыт применения в ней самолета, как единственно возможного там в настоящее время средства передвижения, нам необходимо. В эпоху бурного социалистического строительства страны Советов не забыты и наши далекие, обладающие колоссальными богатствами, окраины. В 1931 году советские самолеты будут поддерживать воздушную связь между Петропавловском-на-Камчатке и м. Дежневым (самой северо-восточной частью Союза и Чукотки). С каждым годом будет все более и более развиваться наш приполярный воздушный транспорт; к концу пятилетки предполагается охватить воздушными линиями все северное побережье — от Архангельска до чукотского селения Уэллен.

Летные силы и технические средства для этой работы имеются. Наши полярные пилоты обладают уже солидным опытом ледового летания, выдвигающим их на первые мировые места. Достаточно назвать Чухновского, Бабушкина, Михеева, Лухта, Кошелева, Галышева и других. Это вполне приспособившиеся к условиям полярного летания люди.

Остановимся особо на авторе этой книжки т. Слепневе, как на выдающемся по способностям, вполне испытанном полярном пилоте.

М. Т. Слепнев, сын крестьянина б. Ленинградской губернии, окончил Военно-инженерную академию. Он провел 14 лет за штурвалом самолета, и притом в самых разнообразных условиях — в равнинных частях европейской части Союза, над песками Средней Азии, над снегом и льдами дальнего севера. Его имя уже давно известно в авиационном мире. М. Т. Слепнев совершил первый пассажирский рейс через Гиндукуш в столицу Афганистана — Кабул. Закончив работу на юге, он отправляется в холодную Якутию и совершает на своем поплавковом самолете полеты над тайгой. Эти всегда успешно оканчивающиеся полеты, связанные зачастую с опасными моментами, неизменно служили важную службу хозяйству страны. Они были отмечены особой грамотой якутского правительства, как образец работы летчика в суровых условиях зимнего полета.

В самое недавнее время тов. Слепневым была проведена Алданская экспедиция, во время которой были совершены первые полеты над Алданом.

Когда в прошлом году «Ставрополь», возвращавшийся из очередного полярного рейса, застрял во льдах, было решено женщин, детей и больных моряков эвакуировать на самолетах. Начальником летной экспедиции был назначен т. Слепнев. На второй самолет был назначен тоже известный пилот В. Л. Галышев. О том, как оба эти летчика работали в полярных условиях, как Галышев на самолете, а каюр Дьячков — на собаках, эвакуировали больных со «Ставрополя», а т. Слепнев отыскал тела разбившихся американских летчиков и сопровождал их на своем самолете в Аляску, совершив затем путешествие по С.-А. С. Ш., Гавайским островам и Японии, расскажет сам автор, пользуясь материалами своего дневника *).

Р е д а к ц и я.

*) Книжка тов. Слепнева рассылается взамен анонсированного приложения «Воздушные корабли». Последнюю книжку редакция даст приложением к журналу в 1931 г.

ИСТОРИЯ ВСЕЙ ИСТОРИИ

В начале книжки мы вынуждены заставить читателя проглотить горькую пилюлю — несколько скучную, как всегда, вводную часть.

Но мы имеем дальше более живо написанные места, а поэтому надеемся, что читатель будет вознагражден за свое терпение.

Итак, прежде всего — история вопроса.

Возвращавшийся осенью 1929 года из очередного полярного рейса пароход «Ставрополь» встретил в районе м. Северного трудно проходимые для себя льды и был затерт ими. На «Ставрополе» находилось около 30 пассажиров, из них 4 женщины и 3 детей. Капитан судна П. Г. Миловзоров был болен острым гнойным плевритом, и обязанности капитана нес старший помощник его т. Алексеев. Американская шхуна «Нанук», из Ситтля, принадлежащая промышленнику Свенсон, тоже возвращавшаяся с грузом пушнины, была затерта по соседству со «Ставрополем».

Зимовка шхуны «Нанук» приносила Свенсону большие убытки из-за невозможности реализовать пушнину зимой 1929/30 г., и он решил перебросить груз со шхуны до ближайшего порта американского берега воздушным путем.

Выполнение этой воздушной переброски взяло на себя авиационное общество Аляски «Аласка Эйрвэйс», во главе которого стоял известный американский летчик Эйелсон.

Положение парохода «Ставрополь» внушало опасения и благополучный выход его из льда весной 1930 года был под сомнением. Поэтому СНК Союза организовал спасательную экспедицию для вывоза пассажиров «Ставрополя» воздухом. Во главе экспедиции был поставлен капитан ледореза «Ф. Литке» К. А. Дублицкий. Я был назначен начальником летной части экспедиции, т. В. Л. Галышев — пилотом второго самолета.

ВЛАДИВОСТОК—БУХТА ПРОВИДЕНИЯ

Во исполнение решения правительства Дальневосточный судоремонтный завод срочно выпускает из ремонта ледорез «Литке», который выходит из Владивостока в полярный рейс, идет к Чукотскому полуострову и благополучно доставляет в бухту Провидения авиаэкспедицию.

В заседании, состоявшемся перед выходом «Литке», почти все принимавшие в нем участие капитаны решили, что рейс «Литке» зимой невозможен. Но так как другого подходящего судна не было, то регистром было принято «Соломоново решение»: «в полярный рейс допустить, но без права входа в полярный паковый лед» (!).

Ремонт, бункировка угля и погрузка задержали выход судна на неделю. 7 ноября, под приветственные гудки всех стоявших на рейде советских и иностранных судов, мы отбыли в нашу полярную экспедицию.

Через 16 суток тяжелого штормового пути, стоянок среди густого, как молоко, тумана мы прибыли в бухту Провидения и вошли в Эмма-Гавань. Отсюда до «Ставрополя» и стоянки шхуны «Нанук» была тысяча с лишним километров. Мы немедленно приступили к сборке машин. Все местное население с собаками было мобилизовано на работу. Условия оплаты были весьма оригинальные. Кроме денег было необходимо всех поить чаем и подарить по коробке спичек. В фактории Пинкигней спичек сколько угодно и особой ценности они не имеют, но чукчи без подарка, хотя бы малоценного, не работают. И деньги берут с разбором. Три рубля «зелененьких» берут хуже, чем рубль. Все хотят иметь три рубля желтыми бумажками.

Не буду описывать всех наших мытарств со сборкой самолета в условиях перемежающихся дождя, снега и мороза. К 28 ноября оба огромных металлических самолета были собраны.

ЗИМОВКА В ЭММА-ГАВАНИ

Мы горели желанием немедленно вылететь, но условия погоды не позволяли. Скоро началась полярная ночь и вместе с ней пришла пурга. Наш маленький домик и оба самолета были за-

несены снегом. По утрам для того, чтобы выйти из домика, приходилось прокапывать ход в снегу. К тому же незадолго перед уходом ледореза «Литке» мы получили из Москвы через судовую радиостанцию следующую телеграмму:

Летное звено оставить до весны. Телеграфируйте нужды звена и соображения о размещении на зимовках и обеспечения связи.

ДОБРОЛЕТ АНДЕРС

Распоряжение «Добролета» подтверждается С. С. Камнев.

Полет к м. Северному пришлось отложить до лучших времен. Началась долгая полярная зимовка.

Вынужденное безделье изнуряло. Мы до одурения «играли» на граммофоне, писали какие-то ненужные отчеты и аккуратно в 6 часов вечера кормили наших прекрасных полярных собак.



Ф. Б. Фарих.

Выписка из дневника:

9 декабря, понедельник. Утром на рассвете ушел «Литке» и в это же утро пожаловали два белых медведя. Они торжественно прошли под окнами, повозились у бензиновых бочек и зафыркали, страшно напугав находившегося неподалеку одного из чукчей, не заметившего их подхода. Пока он бегал к нам в дом за «Винчестером», они ушли по льду до середины бухты, переплыли промоину, где стоял «Литке», и скрылись.

Так мы начали зимовку. Без радио и без связи с центром, если не считать неналаженной станции в селении Пинкигней, стоящей от Эмма-гавани в 100 километрах. Нас было шесть че-

ловек — пилот Галышев, механики: Фарих, Эренпрейс, радиет Кириленко, каюр (проводник собак) Дьячков и я.

А затем подула пурга, и такой силы, что канаты к крыльям самолетов были оборваны. Громоздкую треногу для подема моторов сломало и завалило на один из самолетов. Самолеты стали почти невидны из-под снега, печи требовали по полтонны угля в день, экипажу начали приедаться хорошие аргентинские консервы, и все стали писать дневники.

Граммфон уже был заброшен и валялся в углу нашей хижины, ибо шесть пластинок — необычайно малое число для «полярного граммофона».

Потекли дни зимовки, точно такие же, какие описаны в книгах первых завоевателей севера. Время тянулось однообразно под аккомпанемент ветра, завывавшего за стенами дома.

25 января подлинный герой Арктики Дьячков под пение ветра и лай прекрасных камчатских псов, наводивших дикий ужас на всех чукотских собак бухты Провидения, отправился в далекий путь к «Ставрополю», имея на нартах запасы продуктов, лекарств и собачьего корма — юколы. Всего пошло 14 нарт по 10 собак в упряжке. Каждая нарта везла 160 килограммов груза.

ПЕРЕХВАЧЕННАЯ РАДИОГРАММА

Январь принес массу новостей, ошеломивших нас в первое время.

Однажды вечером приехал чукча из селения Пинкигней и привез перехваченную пинкигнейской станцией радиограмму, отправленную капитаном «Ставрополя» т. Милевзоровым председателю арктической комиссии т. Каменеву.

Телеграмма гласила:

...Докладываю, что район к востоку от м. Северного, около пункта, где самолет летчика Эйелсона видели последний раз *), два раза обследовали разведкой. Был произведен осмотр горизонта при помощи сильных биноклей при ясной погоде, причем никаких признаков исчезнувшего самолета не обнаружено. То же в сторону запада (пропуск).

*) Разрядка здесь и дальше в телеграмме наша. М. С.

...Свенсон готовит отправить в поиски санную партию (пропуск) корма для собак мешает возможности организовать могущую бороться с препятствиями севера (пропуск).

...Мне известно распоряжение ваше*) воздушному отряду Слепнева... Он должен немедленно вылететь в поиски, так как связи между нами нет... не знаем настройки его станции... Полагаю для поисков базы воздушной будет м. Северный; вследствие частых местных плохих погод вылет без предварительной телеграфной связи опасен (пропуск).

...Моему мнению результат зимних поисков пропавшего самолета Эйелсона будет успешен, если летчики живы, если они могут держать какой-либо приметный предмет или когда при гибели самолет получил малые разрушения, то он будет... он при посадке разрушен и теперь занесен пургой, которая была со дня исчезновения до сего времени, продолжении двадцати трех суток, вследствие чего найти едва ли удастся ранее периода таяния снега. Сейчас отдаю распоряжение искать радиостанцию воздушников... оказаться без топлива в самый острый момент. Ход событий и мероприятия будут своевременно сообщаться.

Капитан «Ставрополя» Миловзоров.

И дальше приписка заведующего Пинкигнейской радиостанции.

Принята 30.12 — 12 вечера. Отправлена нарочным бухту Провидения начальнику летного звена т. Слепневу. 31.12 — рано утром.

Кириленко.

Эта телеграмма произвела на нас впечатление разорвавшейся бомбы:

— Как? Летчик Эйелсон, совершивший вместе с Вилькиным перелет через весь арктический бассейн — из Аляски на Шницберген, — исчез? Быть может, он потерпел аварию и скитается где-либо в снежной пустыне? Скорее на помощь собрату по воздушной работе!

Так думали мы. К немедленному совершению перелета звал нас и приказ т. С. С. Каменева.

И в середине января, когда еще не окончилась полярная ночь, мы приготавливались к отлету. Однако благоразумие требовало не спешить. На севере надо избегать слишком большой торопливости.

*) Упоминаемое в радиограмме т. Миловзорова распоряжение не было получено Пинкигнейской радиостанцией и только из этой телеграммы мы узнали о нем. М. С.

ПЕРЕЛЕТ НА М. СЕВЕРНЫЙ

28 января два гордых в своем полете «Юнкерса» проносятся на высоте 10 метров от снежной пустыни над далеко растянувшейся ленточкой собак, затерянных в беспредельном просторе. Каюры с остервенением машут нам меховыми рукавицами и мгновенно скрываются под крылом.

За эти дни мы откопали свои самолеты и, получив новые сведения о трагедии, происшедшей в районе пролива Лонга — об исчезновении пользующегося мировой известностью полярного



Санная партия с бензином для Колючинской базы и для розысков Эйелсона и Борланда выходит со стоянки на мысе Провидения.

летчика Эйелсона и его механика Борланда, — несмотря на ужасную погоду, отправились в явно опасный путь.

Один самолет веду я, справа и немного сзади идет Галышев. Мой механик ежится в своем ужасном по величине собачьем комбинезоне, со злостью смотрит на отказавший в работе указатель скорости, пробует вежливо стучать по нему плоскогубцами и, вижу, беззвучно ругается; не выдержала на этот раз немецкая коробочка, не справилась с пургой и морозом Чукотки, хотя честно служила весь прошлый год и проделала со мной всю Алданскую экспедицию.

Пролетаем над Мечигменской не обследованной губой, начиная определять входной мыс в бухту Лаврентия. Шесть домиков, зарытых в снег до крыш, местная культбаза, кажутся зданиями лучшего аэропорта. Все население находится на «аэродроме», а «аэродром» — на береговой косе. Начальник погранпоста т. Кучма машет метлой... надо понимать, что это ветроуказатель «аэродрома». Так как он машет во все стороны, то полагаю, что ветра нет, — не может же ветер дуть сразу со всех сторон, — и сажусь по длинной стороне косы. Галышев тоже садится. Идем окостеневшие от холода в школу-интернат, чтобы стащить с себя бесчисленное количество меховых одежд, чтобы отогреться, выпаться и чтобы завтра... достигнуть м. Северного.

29 января начали подготовку до рассвета. Погода теплая — всего пять градусов ниже нуля. Поднялись, когда чуть-чуть начало рассветать. В качестве пассажира я взял с собой т. Кучму. Взлетел первым, стал набирать высоту. Галышев идет сбоку.

Однообразно, утомительно шел полет. От скуки смотрел направо, где в просветах между рванными клочьями тумана, рождающегося в проливе Беринга, изредка виднелся кусочек Америки — мыс принца Уэльского. Признаюсь, я мечтал в то время побывать в Америке, слетать в Аляску. Ведь это так близко, — всего лишь несколько десятков минут пути.

От мыса Инцова пошли вглубь Чукотки. Берег справа. На берегу скалы, долины, лагуны, не отмеченные на карте. В общем местность не имеет почти ничего общего с тем, что изображено на картах. Особенно большая путаница на участке от м. Сердце-Камень до Колючинской губы.

Надо островом Колючиным определился, подсчитал время хода. Неожиданно в районе реки Амгуэмы из полосы пурги вынырнул окрашенный в красный цвет самолет, биплан какого-то американца.

Подлетев друг к другу, мы, как требовала вежливость, сделали по приветственному кругу и разминулись. Американец ушел на восток.

Вот уже показался м. Северный. Видна шхуна «Нанук» у берега и «Ставрополь», слабо чернеющий в открытом море. Но что это? На земле три самолета, чукотские яранги (хижины), собаки и много народа.

Сел. Вслед за мной садится Галышев. Восторженная встреча. Много американцев. Все осматривают с удивлением наши машины.

Ко мне подходят т. т. Миловзоров, Свенсон и дочь Свенсона, американская журналистка-корреспондентка газеты «Нью-Йорк Таймс». Мисс Свенсон в теплых рейтузах, в песцовой меховой шапке и вооружена тремя фотоаппаратами.

Глаза разбегаются и мозг перестает воспринимать впечатления. Так богаты они за сегодняшний день.

Разоблачаемся и идем на «Ставрополь». В эфир улетает радиограмма:

Москва, Добролет. 29-го оба самолета экспедиции Слепнева достигли м. Северного, покрыв расстояние бухта Провидения — Пинкигней — Лаврентий — м. Северный 9 часов.

Американцы с «Нанука» в свою очередь телеграфируют:

Фербенкс — Аляска — Эйрвейс. Два советских самолета прибыли.

Но не думайте, что сразу освободились и наши механики. Когда вы садитесь на лед, особенно в полярных странах, где погода меняется очень быстро, необходимо укрепить самолеты, иначе их разрушит первый же шторм.

Знаете, как лучше всего закреплять самолеты на льду? Вырубите топором в льдине «уши», пропустите через них канаты, забинтуйте ими самолет и залейте канаты во льду водой (только, пожалуйста, пресной, иначе не замерзнет). Ручаюсь, выдержит любую пургу.

ПОЛЕТ НА МЕСТО АВАРИИ

Мыс Северный встретил нас известием, что в районе устья реки Амгуэмы американский летчик Кроссэи видел торчащее из снега крыло. Он предложил мне слетать с ним на место аварии. Решили лететь на его легкой машине «Стирмэр», чтобы до крайнего случая беречь мой поместительный «Юнкерс».

Взвыл и взревел, бросая на хвост снежный смерч, знаменитый мотор Райта «Уирлвинд» («Вихрь»), и ровно через сорок минут домчал нас до места аварии. Мы слезли с самолета, около

часа пошагали по снежной пустыне безмолвной тундры и, ничего не определив, сели на обломок крыла.

— Вот и все, что осталось от металлического самолета «Гамильтон 10.002», — думал я, разглядывая место аварии. Исковерканное крыло явно говорило о силе удара, при котором надеяться на благополучный исход было напрасно.

Но американцы держались другого мнения. Некоторые из них были уверены, что опытный полярник Эйелсон сейчас на пути к далекому южному берегу Чукотки *).

До прилета советских самолетов американцы не сумели наладить организованные поиски и раскопки, а это было необходимо сделать, чтобы выяснить причину гибели самолета и ее результаты.

— Если они их не наладили, то придется это сделать нам, — думал я. Это было необходимо во избежание всяких кривотолков. Кто знает, не подымет ли иностранная пресса крик, что американских летчиков подстрелили или не выдумает ли что-либо еще более дикое! Во что бы то ни стало, но летчики должны быть найдены. Им незачем было идти на южный берег Чукотки; они должны пойти к ближайшим жилым пунктам — зимовкам охотников или на м. Северный. Но... я взглянул в это время на разрывы металла крыла... вряд ли они вообще смогли куда-либо пойти.

Во время моих размышлений друг и ученик Эйелсона, Кроссэ, неподвижно сидел на сугробе. Я прервал размышления Кроссэна и махнул рукой по направлению к м. Северному. Кроссэ встал, сказал: «нес» (да), и мы полетели обратно.

На мысу все ждали нашего возвращения. Никто не хотел первым спросить о судьбе летчиков. И когда услышали наши слова: «несомненно убиты и надо искать их тела», — все взволновались.

Помните всегда, что на севере надо быть спокойным, не рвитесь там никуда и никогда сразу. Я назначил совещание для выяснения обстановки, составления акта и намечения плана работ. Предварительно я информировал по радио арктическую комиссию и получил ответ от т. С. С. Каменева.

*) В документе, оставленном в Аляске, Эйелсон просил не беспокоиться целый месяц, если он не прибудет к месту.

Вот протокол нашего первого заседания.

1 февраля 1930 г. первое заседание тройки, организованной согласно телеграмме т. С. С. Каменева за № 30.117 — 30, постановило:

1) работу парохода «Ставрополь», шхуны «Нанук», группы американских летчиков и нашего летного звена объединить;

2) вывоз пассажиров «Ставрополя» отложить;

3) для выяснения участия Эйелсона и Борланда рискнуть экипажем и одним тяжелым самолетом;

4) создать розыскную группу;

5) розыски производить до нахождения;

6) начальником группы назначить пилота Слепнева;

7) кооптировать в группу мистера Свенсона, старшего американского летчика Ионга и летчика Галышева;

8) старшему помощнику капитана приготовить груз и снаряжение к отходу нарт вспомогательной санной партии; ведущим назначить начальника пограничной охраны ГПУ т. Кучму.

Началась беготня с судна на судно и на фабрику. Стали выволакиваться из трюмов лопаты, пилы, консервы.

На объединение розысков канадцы и американцы согласились после некоторого «пикирования» по радио. Капитан Миловзоров начал распоряжаться насчет продуктов, одежды, отпуска добровольцев. Фарих усиленно возился у самолета.

Вечером на «Нануке» было устроено нечто вроде траурного банкета и летчик Ионг в официальной речи выразил благодарность нашему народу, «Добролету» и «Ставрополю».

В ответной речи я выразил от имени советской общественности соболезнование жене Борланда, матери Эйелсона, американскому народу и «Аласка-Эйрвэйс». В заключение вечера пошли на борт «Ставрополя» и провели в разговорах до 3 ч. ночи.

Ночью «марконик» (радио-телеграфист) «Ставрополя» стукивал радиogramму, облетевшую газеты всего мира:

ВСЕМ, ВСЕМ, ВСЕМ

Самолет Эйелсона и Борланда «Гамильтон 10-002» разбился в 50 милях от м. Северного, в районе жилища охотника Брюханова, в девяти милях от берега. Летчики не найдены.

Пилот Слепнев.

13 ФЕВРАЛЯ 1930 ГОДА

Организация розыскной группы была закончена к вечеру 4 февраля. Все участники ее получили точные указания, кто в какой партии будет работать: в санной, лыжной или на самолете. Были оставлены заместители и намечен план похода.

5 февраля, взяв на самолет студента Дубровина и кочегара Костенко, я взлетел с площадки у м. Северного и пошел к месту аварии. Стоял морозный день. Оббивая ежеминутно рукавицами

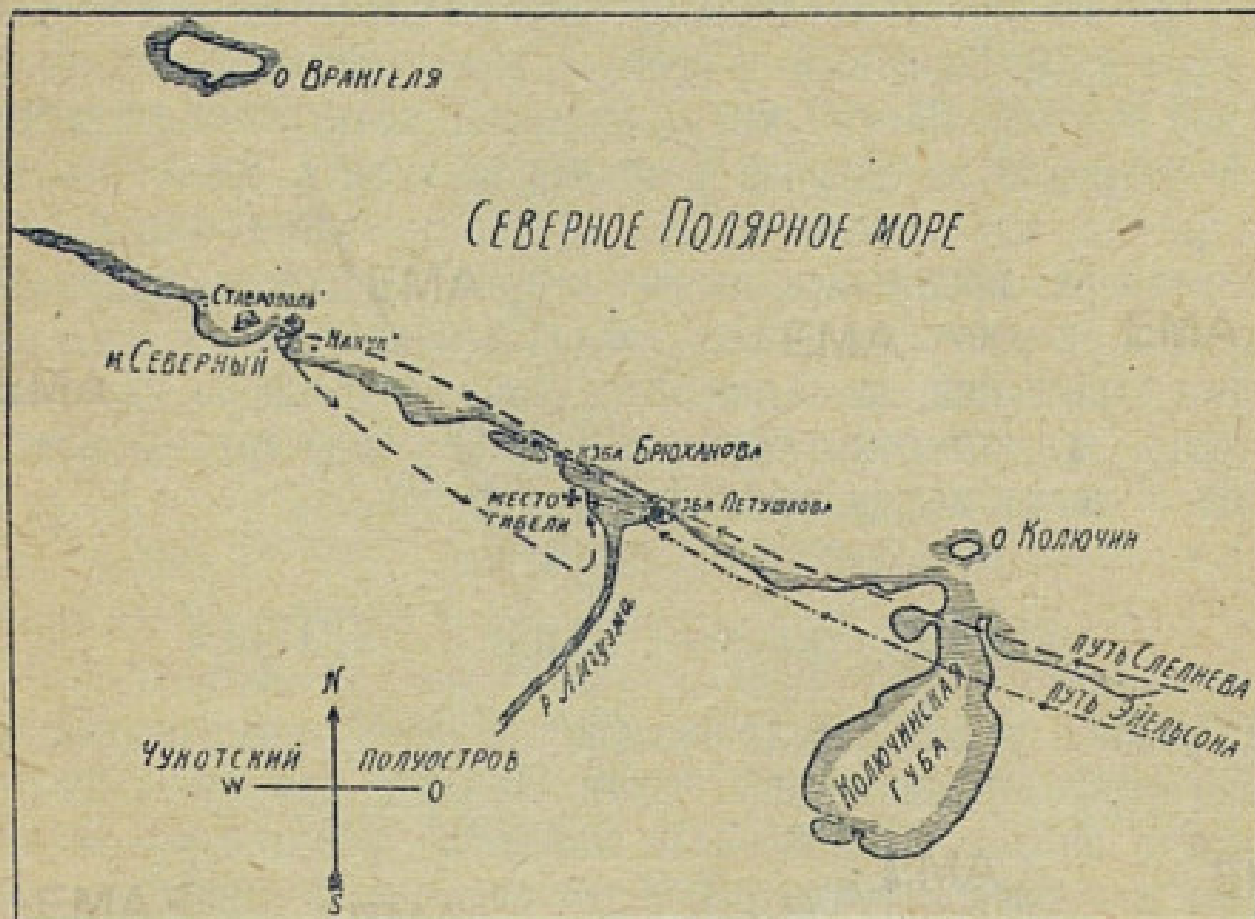


В снежной хижине под крылом «Юнкерса».

нос и щеки, белевшие на ветру от винта, мы с Фарихом поочередно показывали друг другу места, по которым нужно хлопать. И, занятые таким скучным делом, через 42 минуты прилетели к месту гибели «Гамильтона». Зайдя далеко в лагуну Амгуэмы, я повел самолет на посадку, пренебрегая направлением ветра, ввиду желания посадить самолет исключительно вдоль заструг. Рискованный и решительный момент приближался. Устоит шасси от такой незаконной посадки или нет? Самолет все ниже и ниже; выдерживаю его на приземлении до потери скорости и сажаю на заструги. Машина дергается, крылья пляшут вверх и вниз, так

что кажется зацепят за заструг. Пробег замедляется, самолет идет все тише и тише, и мы на снегу. Контакт выключен. Все прошло благополучно.

Завтра придут люди на лыжах и собаках, привезут лопаты, пилы, продукты. Сегодня же нужно как-то переночевать на морозе. Под крылом самолета выкапываем в снегу яму, натягиваем палатку и пытаемся устроиться.



Район катастрофы.

Первая ночь в тундре очень резко сидит в памяти. В широченных двойных кухлянках *) у большого американского примуса сидит группа людей. Все молча, обжигаясь, пьют чай... По небу полыхает северное сияние. Сбоку на равнине поблескивает крылом бывший недавно горной птицей «Гамильтон 10.002». После чая залезаем в кабину «Юнкерса» и засыпаем тяжелым сном. Всю ночь брезент хлопает по кабинке, становится все холоднее и холоднее. Механик разжигает на несколько минут при-

*) Кухлянка — верхняя меховая одежда с капюшоном, собачья или оленья.

мус, но, как только он его гасит, холод снова пред'являет свои права. Утром, часов в десять, пришла первая группа людей.

Момент аварии, по моему мнению, был воссоздан весьма правдоподобно, и я смог поставить раскопки, уже имея известные соображения. Очевидно, Эйелсон, подлетая к реке Амгуэме, попал в полосу сильной пурги и стал терять ориентировку. Ему пришлось сильно снизиться. Над избушкой охотника Петушкова он сделал два круга, повидимому, определился, так как взял прямой курс на м. Северный и решил к нему пробиваться, несмотря на снег и ветер. Лагуну Амгуэмы он перелетел на высоте не более 5 метров и за лагуной ударился колесом в берег высотой в 7-8 метров, где снесло колесо самолета. Затем машина, подскочив вверх, пронеслась вперед метров на двести, ударилась с громадной скоростью в землю и была разбита.

Для выяснения, не были ли летчики выброшены из самолета при ударе его колесом о берег, я поставил одну группу людей на раскопки места между колесом и самолетом.

ЛЕТЧИК ЭЙЕЛСОН НАЙДЕН МЕРТВЫМ

Основная группа повела раскопки поперек линии полета. Ежедневно отрывали какие-либо части самолета или груза, находившегося в кабине. Когда были найдены револьвер Эйелсона, шлемы и патроны, стало ясно, что пилот и механик убиты или замерзли, будучи тяжело ранеными. Вряд ли такой опытный полярник, как Эйелсон, пустился бы в путь с голой головой и без оружия.

Монотонность местности, тяжелая работа по распилке твердых, как мел, заструг и безрезультатность поисков угнетали экипаж. Люди обмораживались, отвозились американцами на легких разведчиках на суда и подвозились другие. Бессменно работала группа матросов и кочегаров «Ставрополя»: Платов, Полтавцев, Садкин, Ердин, Джекобсон. Американцы через два дня на третий подвозили продовольствие на самолетах, осматривали места раскопок, поражались работоспособности команды и улетали.

13 февраля раздался крик Джекобсона:

— Начальник, нога!

Все бросились к тому месту, где из-под слоя снега виднелся или брошенный меховой сапог или... нога в сапоге.

Рухнули все надежды на благополучный исход аварии и авария превратилась в катастрофу.

Осторожно снимаемые пласты снега обнажали труп человека, лежавший вниз лицом со страшным смерзшимся натеком крови. Никто не знал, кто это: Эйелсон или Борланд. Я приказал закрыть труп железным листом и зарыть снегом, чтобы его не тронули собаки. Все мы стали ожидать очередного прилета летчика Гильом. Гильом прилетел и разрешил наши сомнения. Покойник оказался Борланд.

Была пурга, стояли жестокие морозы, становилось скверно с собачьим кормом и впереди начинала рисоваться страшная перспектива: вдруг эта пурга затянется на две недели, — не придется ли есть сначала собак, а затем и ремни с нарт? Где-то шла санная партия. Дьячков был опытейшим каюром, и мы его ждали со дня на день, ежедневно перекапывая по несколько сот кубических метров снега.

17-го пришла санная партия. Люди и собаки были спасены. Оставалось найти Эйелсона. 18 февраля днем в сравнительно неглубоком снегу, под местом, через которое ходили десятки людей, был найден труп Эйелсона. Первая часть задачи была выполнена, нужно было начинать вторую часть работы — отступление.

С первой партией были отсланы слабые и обмороженные, а затем были отправлены на лыжах здоровые и сильные люди. Им придали немного собачьих упряжек. Прилетевшему американцу посадили на самолет двух чукчей — пусть полетают первый и, возможно, последний раз в жизни.

Всему миру было сообщено, что летчик Эйелсон и механик Борланд найдены мертвыми, убитыми при аварии.

Больше нужды в дежурном советском самолете не было, и летчик Галышев полетел в бухту Лаврентия с женщинами и детьми — пассажирами «Ставрополя». Остались механик Фарих, двое матросов со «Ставрополя», я и два трупа в самолете.

Летчик Гильом засел отдавать распоряжения по поводу церемонии на м. Северном. В это время показался желтый «Фэйрд-

чайльд» капитана Рида *), сделал два красивых круга и пошел на посадку. Коснулся заструг, подскочил, треснул и, снеся шасси и пропеллер, врезался грудью в снег. Все бросились к разбитой машине. Из нее вышел пилот и, приложив рукавицу к шлему, отрапортовал:

— По специальному заданию. Сел, чтобы вручить вам телеграмму из Вашингтона:

Государственный департамент сообщает вам, что Государственный департамент охотно соглашается, чтобы командор Слепнев и механик советского аэроплана сопровождали тела погибших до Фербенкса.

Соединенных Штатов маршал (подпись).

ПЕРЕВОЗКА ТРУПОВ НА САМОЛЕТЕ

Ночью 22 февраля мороз доходил до 50°. Фарих с большим трудом завел мотор.

Трупы находились в пассажирской кабине. Над самолетом развевалось черное траурное полотнище.

Рид полетел на самолете летчика Гильом. Примерзший к снегу «Юнкерс» едва оторвался, но быстро набрал высоту.

Скоро впереди завиднелись очертания обоих судов, и Гильом вежливо отошел в сторону. Я спустился и встал рядом с самолетом Галышева, украшенным приспущенным советским флагом. На шхуне и на «Ставрополе» флаги тоже были приспущены.

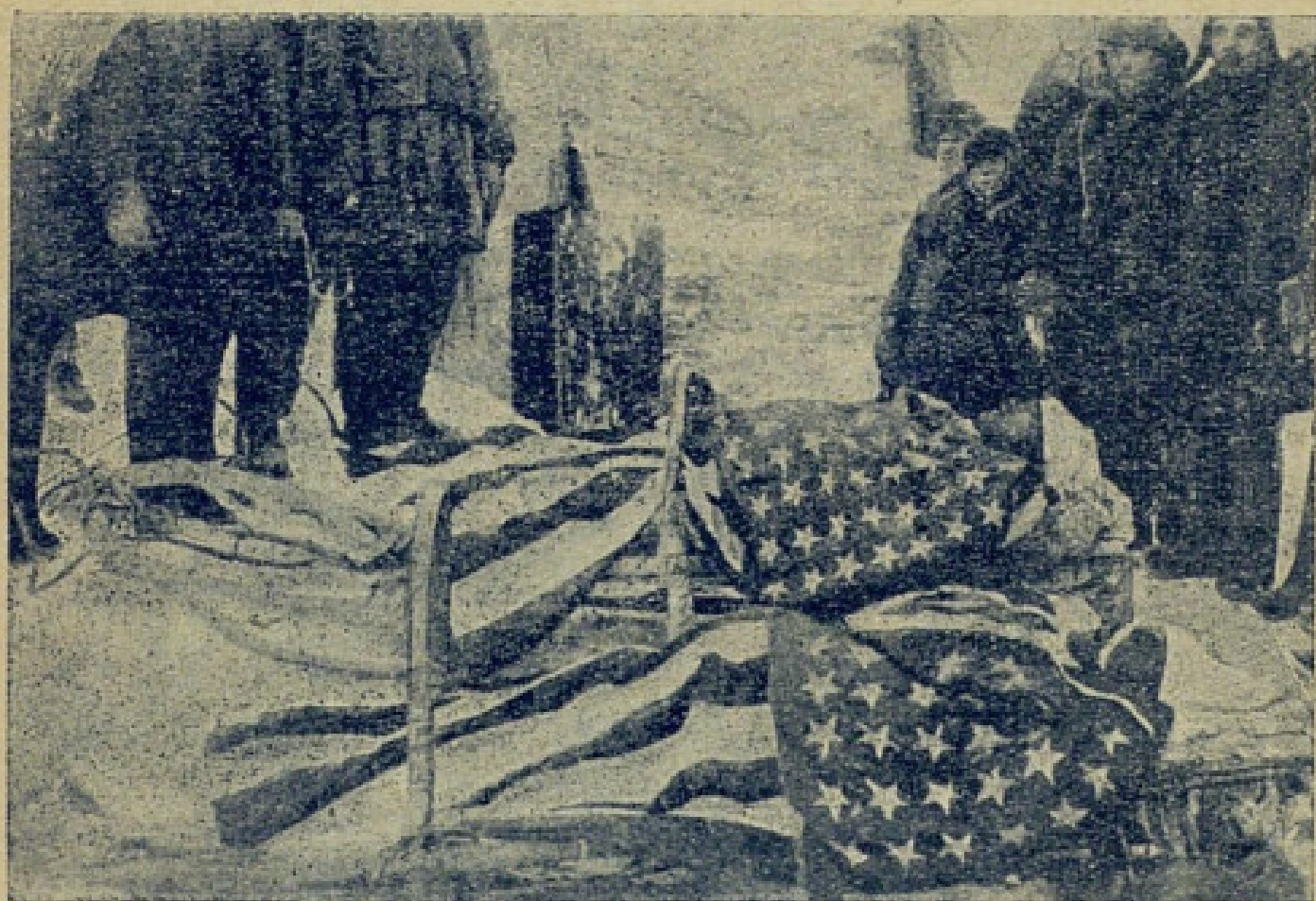
Вслед за мной спустился Гильом. К нам подошли американцы с нартами, на которые и были перенесены трупы, немедленно покрытые американскими звездными флагами. Эти флаги были сшиты женщинами-чукчами.

По команде: «Смирно» все присутствовавшие взяли под козырек. Раздалась вторая команда: «Шагом марш», и печальное шествие двинулось к помещению на берегу.

Избушка рядом с факторией была декорирована флагами и полотнищами. По моему плану тела погибших должны были до передачи быть осмотрены смешанной комиссией из представителей нашего Союза, С.-А. С. Ш. и Канады.

*) Известный полярный летчик, первым (вместе с Алькоком) перелетевший Атлантический океан в 1919 г.

После внесения тел в помещение к ним был поставлен почетный караул. Врач парохода «Ставрополь», т. Комаровский, разрезал одежду на трупах для того, чтобы лучше шло оттаивание. Только через два дня, когда тела совершенно оттаяли, в присутствии всех членов комиссии был произведен осмотр их и составлен акт.



Трупы летчиков Эйелсона и Борланда (на переднем плане), доставленные к пароходу «Ставрополь».

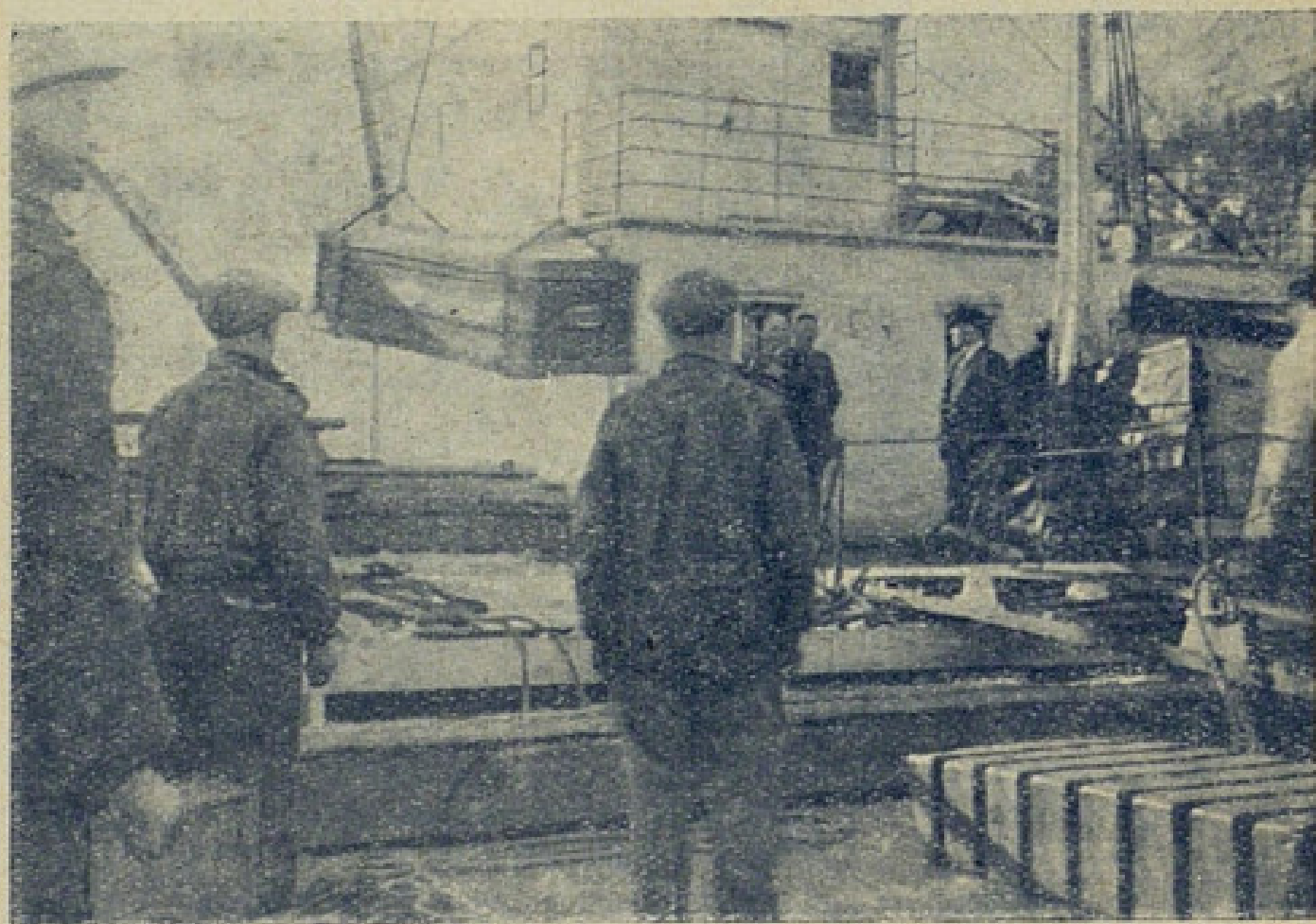
Вот он вкратце: при осмотре тела Эйелсона на нем были обнаружены глубокие резаные раны в области правого виска и на правой щеке; в области правой теменной кости ссадина, причем конфигурация кости неправильная (подозрение на трещину); грудная клетка сдавлена; в области левого плеча раздробленный перелом. Предположительная причина смерти двойкая: а) шок вследствие значительного удара в грудь и в область сердца или б) разрыв кровеносных сосудов и мозговое кровоизлияние.

При осмотре тела Борланда обнаружены значительные повреждения лица, глубокие рваные раны. Грудная клетка сдавле-

на в сердечной области. Смерть последовала, повидимому, по тем же причинам, что и у Эйелсона.

Так печально закончилась полярная экспедиция командора Эйелсона по вывозке людей и пушнины с «Нанук». Очевидно, север еще не побежден. Об этом говорят общие результаты полетов здесь американских летчиков этой зимой.

Первый рейс был успешно проделан американцем Дорбант, второй — Эйелсоном. Третий рейс Эйелсона был его последним жизненным рейсом. Четвертый рейс успешно проделал летчик Ионг. Во время пятого рейса разбил свою машину летчик Рид.



Гроб с телом Эйелсона грузится на пароход.

Во время шестого рейса летчик Гильом был принужден оставить свою машину на м. Северном.

27 февраля трупы покойных летчиков были зашиты в полотно, перевезены к борту «Нанук» и переданы представителю американского народа — старшему американскому летчику Ионгу.

ОТЛЕТ В АМЕРИКУ

Отлет самолетов розыскной экспедиции был предположен на 1 марта. Американец Ионг на «Фэйрчальде», Гильом на легком разведчике, я на своем «Юнкерсе» улетаем в Америку. Галышев забирает вторую партию пассажиров и уходит в Лаврентьевскую культбазу. Разбитый самолет Рида остается на нашей территории под охраной, сам Рид садится на самолет Гильома. Один «Стирмэр» оставляется на м. Северном, ввиду дефектов мотора, и летчик Кроссэи летит на самолете вместе с Ионгом.

Погода первых чисел марта была хотя и не совсем удовлетворительной, но позволила бы вылет, если бы не телеграммы из Теллора (на американском берегу): «снежный шторм, ветер 8 баллов, видимость отсутствует».

Так как санной партии нужно было идти не в Америку, а к заливу Лаврентия, то, «снарядив» Дьячкова шестью пассажирами и соответствующим количеством чая, галет и сахара, я отправил санную партию в обратный путь.

Этой отправке предшествовали весьма сложные «согласования», кого из пассажиров отправить воздушным путем, а кого земным, на собаках. Настроения пассажиров в эти дни уподоблялись маятнику: собаки... самолет... собаки... самолет... Наконец, к общему удовлетворению, были найдены три пары, которые решились ехать на собаках. У одного пассажира решение вылилось в совсем оригинальную форму. Он заявил, что не желает вообще «спасаться» ни на собаках, ни на самолете, а остается на судне до весны и будет работать в команде.

4 марта м. Северный, около которого в эту зиму происходили такие бурные события, перестал быть «аэропортом». Радиост «Нанука», пропущав утром с полчаса на своем ключе и затем постучав на пишущей машинке, сказал, что погода в Теллоре «не очень плохая». Ежедневные телеграммы «шторм со снегом» так прискучили, ежедневные приготовления и разогревы моторов на самолетах так надоели механикам, что общее мнение было на вылет в «не очень плохую» погоду.

Собачьи нарты в полчаса разнесли по фактории, «Ставрополю» и чукотским ярангам весть, что самолеты готовятся к отлету, и к м. Северному стало стягиваться все живое.

Первым выпустили в воздух Галышева с пассажирами, затем взлетел Ионг, затем я, и на мысу остался осиротевший, занесенный снегом, какой-то беспомощный, «Стирмэр» Кроссэна.

Три самолета, сделав по кругу над мысом, взяли курс на место гибели американцев. Я шел справа от Ионга, и через 45 минут увидел траншеи, которыми мы перерезали весь район, где разыгралась трагедия.

Сбоку лежал разбитый самолет Рида, а за ним тянулся длинный надув снега. За каждой траншеей раскопок тоже тянулись длинные надувы от постоянных пург в одном направлении. Остатки самолета Эйелсона окончательно погребались снегом.

Мотор гудел ровно, самолеты то немного нагоняли друг друга, то растягивались. Показалась Колючинская губа. Галышев, качнув в знак приветствия своим «Юнкерсом», пошел вправо к заливу Лаврентия. У м. Сердце Камень стало покачивать. Я поднялся выше, до 2000 метров, и впереди засерело Берингово море. Оно не засинело, как южные моря, а именно засерело: очень разителен был контраст между цветными переливами льдов на горах и однообразием поверхности моря, клубившегося паром и уходившего на юге в темную полосу чистой воды. Где-то внизу, почти под крылом, запомнился скалистый, обрывающийся прямо в воду, мрачный м. Дежнева.

В голове пронеслось:

— Это последний кусок Сибири, последний кусок советской земли... Итак, я делаюсь «американцем».

АЛЯСКА

Мой самолет был на лыжах. Берингов пролив, густо покрытый клубами пара, представлял суровое, мрачное зрелище. Нужно было застраховать себя от возможной остановки мотора. Рука на рукоятке газа, еще прибавляется сто оборотов, самолет идет вверх и поднимается до высоты 2800 метров. По моим расчетам, в случае нужды, теперь есть возможность спланировать на мыс Дежнева или на острова Диомида. В 14 час. 20 мин. пролетаю над воображаемой разграничительной линией СССР и С.-А. С. Ш. Хлопаю Фариха по плечу:

— Ну, браток, мы над Америкой.

Он не слышит, конечно, но, повидимому, понимает, потому что смеется.

Ровно гудит мотор, под крылом тянется стальная пелена моря, впереди белеют острые вершины м. принца Уэльского. На море появляются «забереговые» льдины, переходят в прибрежную тундру, и неприятное чувство полета на лыжах над водой проходит. Под самолетом привычная белая даль без признаков жилья, такая же однообразная и монотонная, как и на Чукотке. Закладываю самолет на вираж. Разворачиваюсь на девяносто градусов и вдоль береговой кромки иду на юг до самого Теллора. Можно уже доставить себе удовольствие снизиться до 1500 метров и посмотреть с воздуха на Америку. Что подо мною Америка, об этом говорила только карта на английском языке, которую перед отлетом с «Нанук» Рид любезно предложил мне.

Рид слегка владеет немецким языком, более знакомым и для меня, чем английский. Мы с ним сидели несколько часов в маленькой кают-компании «Нанук» и прорабатывали маршрут полета. Разговор велся большей частью карандашом, мимикой и смесью англо-немецких слов. Когда уже все детали были выяснены: и сколько миль пути, и где радио, и где лучше садиться в Теллоре, я хотел перечертить карту для себя. Рид отодвинул от меня бумагу, вручил свою карту и сказал, что он в ней не нуждается по двум причинам: во-первых, он летит пассажиром на самолете Гильома, а во-вторых, он летит по этой «Сибири», о которой отзывался неодобрительно, последний раз. В будущем году он полетит из Ирландии в Канаду.

Никаких небоскребов на м. принца Уэльского, конечно, не было. Но когда вырисовался черневший вдали городок Теллор, стали выявляться дома не нашей постройки, сразу стало понятно, что теперь это не мираж, что мы действительно в Америке, что контрасты культуры начинаются.

На аэродроме у палатки с горючим стояли два самолета. На большинстве зданий бурно полоскались красно-белые полосатые флаги. Все население городка было на аэродроме. Машина резко качалась от сильных порывов ветра, мела пурга и было очень холодно. Сделав несколько кругов над городом и определив местонахождение предательских проводов радиостанции, я пошел на посадку. «Юнкерс» коснулся лыжами плотного как лед снега.

прокатился вдоль линии, отмеченной маленькими флажками, и, подрагивая шасси и подкостыльной лыжей, стал замедлять свой пробег.

Первая посадка в Америке прошла благополучно. Стало спокойно на душе и, развернув машину через левое крыло, я стал подруливать к американским самолетам. Сбоку бежали люди, щелкали аппаратами и что-то кричали. Когда мы с Фарихом вылезли в своих ужасных кухлянках из самолета, нас прежде всего установили у стабилизатора самолета, несколько раз сняли и затем только мистер Варрен, мэр *) города, сказал свою приветственную речь. С подошедшими Ридом и Гильомом я поздоровался как с уже старыми друзьями и все вместе мы направились к квартире мэра.

Мистер Варрен совмещает невероятное на наш взгляд количество должностей: он мэр города, кандидат сената, начальник почты, инспектор школ и дорог. Кроме того он содержит гостиницу и имеет лучший в Теллоре магазин. Мистер Варрен — историческая личность в Теллоре. Ему принадлежала честь принимать в своем доме Роальда Амундсена по окончании им полета через северный полюс на дирижабле «Норвегия». Ежегодно в день своей посадки в Теллоре покойный теперь великий старик присылал телеграмму Варрену, и эти телеграммы и кусок обложки дирижабля свято хранятся в городе.

Магазин Варрена очень велик. Его можно назвать универсамом. Здесь имеется все, что нужно людям на севере, от привесных лодочных моторов и ружей до нетухнувших на ветру спичек. Посредине в проходе стоит круглая аляскинская печь. Около нее люди в меховых сапогах и таких же брюках развешивают кухлянки, спальные мешки, теплые рубахи и шарфы. Магазин постепенно наполняется жителями Теллора, полуэскимосами и американцами, вежливо и не назойливо рассматривающими нас.

В магазине и комнатах горят бензино-калильные лампы, слегка шипят и разливают мягкий белый свет, которого мы давно не видели. Мы совсем приходим в себя, бреемся, моемся, садимся за стол. Брат маршала Ломен, представитель Соединенных Штатов на Аляске, поднимает бокал с водой, в которой плавает кусок

*) Председатель горсовета, но, конечно, не рабочих и крестьянских депутатов, а буржуазного. — Р е д.

льда, и начинает приветственную речь. Наступает очередь знакомиться с американским «сухим законом» *) и американской любезностью. Мэр преподносит мне ключ от своей квартиры и кусок оболочки от дирижабля Амундсена, говорит, что я снова после Беринга открываю Аляску, и еще много любезных слов, от которых даже становится неловко.

Нахождение советскими летчиками Эйелсона и Борланда произвело большое впечатление в Соединенных Штатах. Это впечатление было особенно сильно в тех местах, где Эйелсона знали лично, где он работал и откуда начал свой смелый полет через Северо-полярное море. Этим местом была Аляска. И, надо сказать откровенно, прием, оказанный нам на Аляске, был чрезвычайно теплым и сердечным.

После обеда, послушав некоторое время граммофонную музыку, вся летная группа перебралась во второй этаж дома, в гостиницу, и расположилась на ночлег.

Такого сна и в такой обстановке мы давно не испытывали: канадцы, американцы и большевики всхрапнули на славу и проснулись только лишь к 12 часам следующего дня. Была пурга, с радио принесли «утешительную» телеграмму, что полеты невозможны, и капитан Рид снова стал ругать теперь уже не «Сиберию», а эту «чертову Аляску».

С м. Северного я вылетел 4 марта и в тот же день к вечеру прилетел в Теллор. Расписываясь в книге прибывающих в гостиницу, я поставил 4 марта. Мистер Варрен вежливо предупредил меня, что я ошибся и что сегодня 3 марта. Я настаивал на своем числе, он упирал на свое. Дело в том, что, вылетев 4 марта, я прилетел в Америку 3 марта **), и даже теперь не знаю, какого же числа в 14 час. 20 мин. я пролетел разграничительную границу обоих государств и границу, где меняется число месяца.

Следующий день мы провели за осмотром Теллора, городской радиостанции и магазинов. Очень интересна работа и структура радиостанции. Станция входит на правах добровольного члена в «Сигнал корпус армии». Она состоит из четырех комнат и обслу-

*) Так называется закон, которым в Америке запрещена продажа спиртных напитков. — Р е д.

**) Это объясняется разницей поясного времени.

живается одним человеком, который третий год живет на Аляске. Две комнаты занимает радист: в одной помещается мотор и батарея аккумуляторов и одна занята приборами самой станции.

Радист надел наушники, повертел рычаги, постучал ключом и через 3 минуты сообщил, что везде по пути, в Нооме, Нулато, Руби и Фербенксе, мятель, мороз, что ожидается несомненное улучшение погоды, хотя с понижением температуры. Все было сделано без бланков и записей, очень быстро и бесплатно.

5 марта мы вылетели с Ионгом из Теллора через Нооме и Нулато в Руби на Юконе. Стоял ветреный хмурый день, по низу неслась передувка снега, в воздухе болтало, но теперь мы знали, что впереди чистое небо и улучшение погоды: на Аляску надвигался антициклон. В Нооме сесть не представилось возможным, аэродром был весь в застругах с «трамплинами». Любезность Ломана, укатавшего аэродром тракторами, пропала даром. Сделав пару приветственных виражей над городом, я взял курс строго на восток, перелетел залив Нортон-бэй и стал переваливать через водораздельный хребет между морем и Юконом.

В районе города Ноом, богатейшего золотоносного района, местность была заселенной. Дальше пошло снова безлюдье, белая равнина, и только за Нортон-бэй зачернела пятнами тайга, сперва редкая, прерываемая снежными полянами, а затем все гуще и чернее. За горами у Нулато по тайге поползла широкая белая лента, изгибаясь вправо и влево, разрываясь островами на фарватер и притоки. Это тянулся замерзший Юкон. Мой самолет летал в свое время над богатейшим советским золотоносным районом — Алданом. Теперь он над «золотым запасом» Аляски, над Юконом — литературной родиной Джека Лондона.

По Юкону тянется узкая дорожка для собачьих нарт, на берегу стоят красные здания телеграфа, начинают попадаться селения и прииски. Вот на левом высоком берегу вырисовался Руби — конец нашего сегодняшнего полета. На ровном без торосов льду, покрытом снегом, наставлены елочки, ограничивающие аэродром. Самолет мягко плюхается в пушистый снег, подруливает к берегу и останавливается. Рид и Гильом любезно помогают нам заправить машину бензином. Фарих подвертывает помпу. «Лэди» *) Руби лезут на крыло в своих красивых индей-

*) По английски — дамы.

ских мокасынах *), усаживают в середину «командора Слиппе-нева» и мы все снимаемся.

Нам отвели помещение, где мы разделись, пообедали и затем расположились на ночлег в гостинице на почте. Внизу собрались все жители местечка. Мы окунулись в столь известную читателю обстановку Джека Лондона. Все разговоры вертелись вокруг темы, сколько золота дают 100 футов породы. Было несколько лиц, говорящих по-русски, — потомков старых русских аляскинцев **). Пришло и несколько индейцев, «настоящих» северо-американских индейцев. «Настоящие» индейцы были в костюмах и галстуках и тоже разговаривали про золото. Все интересовались «русским» самолетом, удивлялись тому, «что они у нас имеются», выявили очень и очень отдаленное представление о нашей стране и спросили, мой ли это самолет или я только на нем работаю пилотом. Я через переводчика кое-как объяснил структуру «Добролета». Все удовлетворились и решили, что самолет принадлежит частному акционерному обществу. Из всего этого я сделал только ясный вывод, что меня не совсем поняли. Вечером пришла телеграмма из Фербенкса. Наш прилет будет ожидаться к 3 часам дня. Почувствовалось, что завтра будет генеральный день.

Американцы заявили, что Фербенкс, правда, еще не Америка, но что его уже стоит посмотреть. Во всяком случае там мы не будем ходить пешком, так как жителей в Фербенксе летом 5 тысяч человек, а зимой тысяча, но автомобилей круглый год тысяча штук.

Низко над Юконом, на высоте не более 100 метров, несутся три самолета. В середине американец Ионг с Кроссэном, слева Гильом и канадец Рид и справа я. Жители закидывают вверх головы и, повидимому, с удивлением рассматривают знаки на крыльях «Юнкерса». Телеграф уже разнес по всему Юкону весть, что летчики Эйелсон и Борланд совершают свой последний воздушный путь и что «серебряная» машина с непонятными знаками — из далекой суровой страны, из «Сибири». У города Танана попадаем в полосу мятели, пробиваемся и выходим к желез-

*) Индейская обувь.

**) Аляска в 1867 г. была продана царским правительством за бесценок С.-А. С. Ш. За нее было получено около 14 млн. руб.

нодорожному мосту. Под крылом железная дорога, идущая в Фербенкс. Не нужны больше компас и курсы. Вдали сияет правильно распланированный город, минуты становятся длиннее. Убираем газ, самолеты снижаются, я уступаю право сесть первым... летчику Эйелсону.



Тт. Слепнев (слева), Фарих (посередине) и американский летчик Ионг.

Самолет Ионга, самолет Гильома и мой самолет — на аэродроме. Крик толпы и приспущенные флаги на зданиях. Я вылезаю из кабинки. Директор «Аласка-Эйрвэйс» распоряжается закреплением самолетов, кто-то на русском языке представляет меня мэру города Де-Ляверну, жене Борланда и отцу Эйелсона.

Я обращаюсь к ним с такими словами:

— Лэди и сэр, личное горе не могут заглушить официальные речи и соболезнования. Я, как собрат по работе погибших летчиков, знаю, что самую тяжелую утрату понесли вы, жена и отец, и слова мало тут чем помогут. Помните только всегда, что ваш муж и сын погибли на посту преодоления беспредельных просторов Арктики, погибли, борясь до последней секунды со стихией. Разрешите вручить вам этот штурвал, как постоянное напоминание, что по тероям не плачут и, пожалуйста, не благодарите

меня. Советский народ послал меня, как рядового собрата, выполнить это дело, и я только могу скорбеть, что привез вам не ваших людей, а их трупы.

В ответ слезы жены и детей, слышны сдерживаемые слезы отца, похлопывание по плечу и «гут мен, командор» *).

В далекой Америке, в штате Дакота, старик Эйелсон только теперь перестал отвечать невпопад на вопросы. Эйелсон снова стал ездить в свое бюро, совещаться с директорами и снова интересоваться курсами и проклятым вопросом кризиса, подорвавшего теорию американского «процветания». Старик уже ничего не ждет — его гордости, знаменитого летчика Эйелсона, нет в живых. Я помню, как на траурном ужине типичный американский голос с металлической ноткой, в которой чувствовалась присущая странам капитализма большая власть больших денег, сказал:

— Сэр, я не знаю вашей страны... я приеду ее посмотреть. Я прошу, чтобы на гроб моего сына вместе с канадским и американским флагами был возложен и ваш флаг.

Этот флаг, откровенно говоря, принес мне массу хлопот. Во-первых, флаг на нашем самолете был очень грязный и старый. Пришлось заказать новый, а во-вторых, выплыл вопрос дипломатический: возлагать флаг или нет? Запросил по телеграфу свое начальство, флаг в кармане, идет панихида, сижу в первом ряду с отцом и вдовой, на гробу лежат американский и английский флаги. Панихида приближается к концу. Подходит распорядитель церемонии и очень тонко и вежливо осведомляется, когда я буду возлагать флаг. Хватаюсь за последнюю оттяжку и объясняю, что по нашим законам нельзя возлагать флаг в церкви. Все удовлетворены и очень извиняются. Оба гроба переносятся в клуб. Телеграммы нет, решаюсь возложить флаг — иначе уже становится неудобно. Подходим с Фарихом к гробам, возлагаю флаг на оба гроба... и воинский караул отдает салют советскому флагу.

Положение спасено. Все довольны.

Мы пробыли несколько дней в Фербенксе и затем всей экспедицией, погрузив покойных в вагон, отправились в путь по Аляс-

*) «Вы хороший человек, командор».

ке в город Сьюард, где пересели на пароход. В городе Джуно я был принят губернатором Аляски Джо Парксом, который вручил мне очень лестное письмо и свой портрет. Затем, отдав последний дом Эйелсону и Борланду в Ситтле, мы там же погрузили свой самолет на советский пароход и через Калифорнию направились домой. В Сан-Франциско и на Гавайских островах американская общественность устроила нам очень сердечный прием, с нескончаемыми благодарностями.

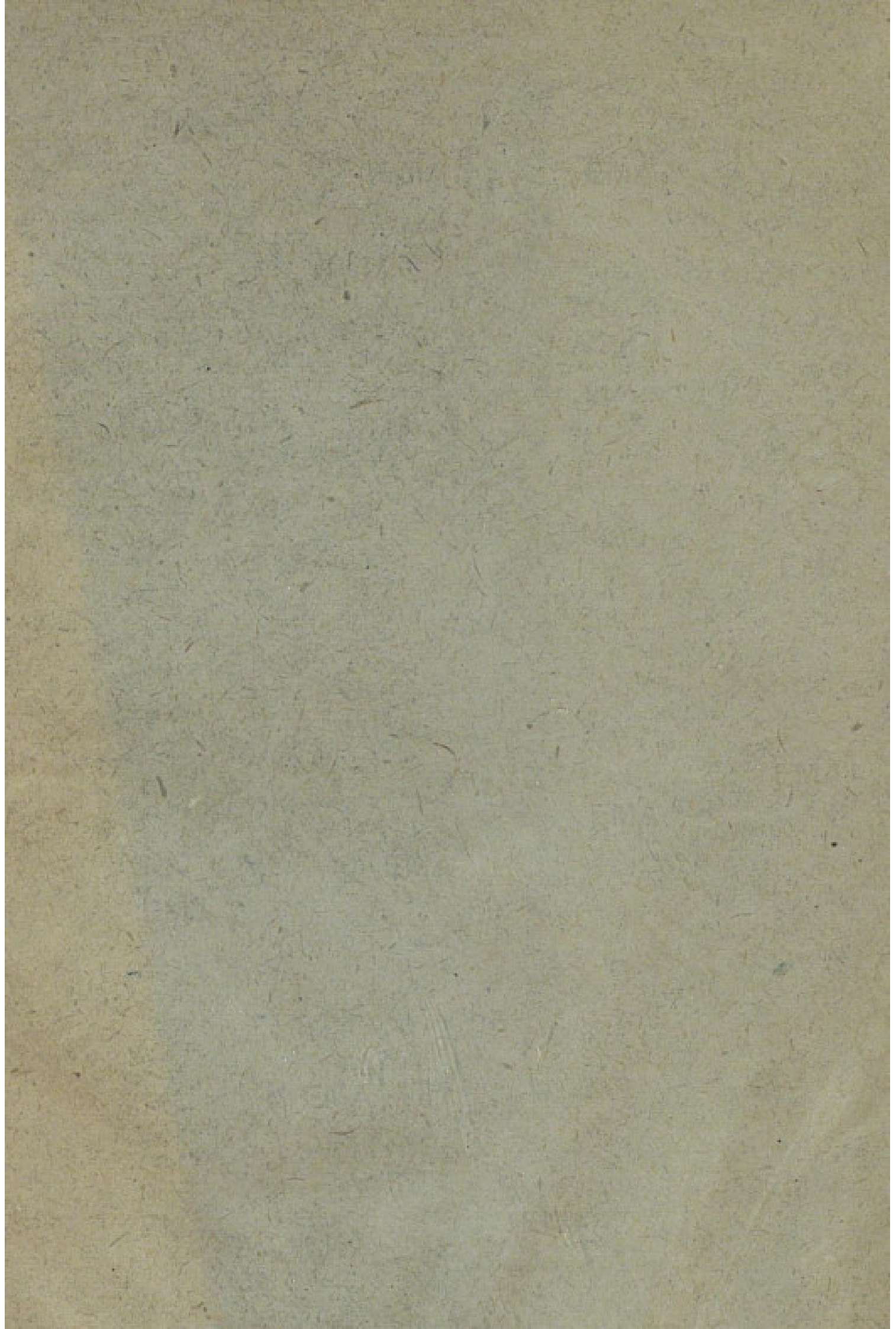
В Японии я был принят послом Соединенных Штатов Кестлем, теперешним товарищем министра иностранных дел, и японским начальником авиации генералом Нагаока. Пересекши Японию по железной дороге и проехав пару суток на пароходе, я прибыл во Владивосток, а оттуда в Москву.

**
*

Гибель Эйелсона и Борланда, наших летчиков-полярников Калвица и Леонгарда, затертые во льдах суда показывают, что наш восточно-сибирский север еще не сдается, еще не покорен, что еще много усилий нужно для его освоения. Нужны базы, самолеты, аэросани, радиостанции, нужны люди — энтузиасты-полярники, чтобы использовать неисчислимые богатства советского севера, заставить его «догнать и перегнать» Аляску.

Немалая также задача помочь выбраться из состояния каменного века прекрасному народу—чукчам. На севере территории Союза есть народ в 15.000 человек, который не знает, что такое воровство, который, уезжая в путь, берет корма для собак только на одну кормежку, зная, что сосед никогда не откажет в провианте.

Национальная политика советской власти и освоение севера помогут приобщиться к культуре этому народу, жизнь которого зависит теперь в значительной мере только от количества имеющихся у него патронов.



Бесплатное приложение

43385

39

2454-3a