

Н. Н. РОДЗЕВИЧ

СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ В АРКТИКЕ

ОНТИ-НКТП СССР 1935



Н. Н. Родзевич

Советские самолеты в Арктике

Под редакцией

В. А. Попова



ОНТИ НКТП СССР

Главная

редакция авиационной литературы

МОСКВА 1935 ЛЕНИНГРАД

В книге описываются экспедиции в Арктику с участием самолетов: экспедиция на Новую землю в 1925 г.; экспедиция „Советского Севера“ в 1928 г. от Владивостока до Колючинской губы; экспедиция на остров Врангеля и полет до устья Лены вдоль побережья Сибири; экспедиция по розыскам американских летчиков Эйельсона и Борланда и по вывозке пассажиров с парохода „Ставрополь“, затертого льдами у мыса Северного в 1929 г.

Книга рассчитана на массового читателя, написана живым и понятным языком и знакомит с героической работой советских летчиков по исследованию арктических областей.

Редактор В. А. Щопов.

Техред С. Н. Иванов.

Обложка работы худ. О. О. Столь. Подписала к печати А. Н. Савари.

Сдано в набор 3/XII-1934 г. Подписано к печати 10/1 1935 г. Издат. № 26. Изд.—10-6-4

Тираж 25000 экз. Объем 6 1/2 п. л. Колоч. знак в в. и. л. 40128. Формат бум. 82 X 110 1/2.

Уполномоч. Главлита В-104014. Зак. тип. № 2104.



Памяти пилота

Леонида Порцель,

безвременно погибшего
на безлюдном берегу
Карского моря,

посвящает автор

свой скромный труд

От автора

В истории нашей работы по исследованию Арктики период 1924—1933 гг. имеет особое значение. Именно в этот период наметились основные направления всей дальнейшей работы. Благодаря самоотверженной работе наших летчиков и моряков за эти годы был заложен прочный фундамент тех исследований, которые в последующие годы заставили весь мир изумляться нашим успехам.

Советские летчики продемонстрировали всему миру новое социалистическое отношение к работе по исследованию и освоению необследованных или мало известных областей земного шара. Эта работа, в условиях нашей страны подлинным образом превратившаяся в «дело чести, дело доблести и героизма», показала образцы величайшего героизма.

Ряд важнейших экспедиций в период 1924—1930 гг. уже так или иначе описан в нашей литературе. К числу этих экспедиций относятся работы по спасению экипажа дирижабля «Италия», карские экспедиции, обслуживание зверобойных работ и т. д.

Но целый ряд интереснейших и труднейших полетов за тот же период 1924—1930 гг. до сих пор еще не нашли достаточного отражения в литературе.

Автор настоящих очерков задался целью познакомить широкий круг читателей с историей, значением и достижениями этих мало освещенных в литературе экспедиций.

Автор

Вместо предисловия

Сурова Арктика, но не менее суров субарктический пояс Советского союза. Специфические условия арктического и субарктического поясов предъявляют ряд требований к конструкции летательных аппаратов и их снаряжению. Конечно, как мы это увидим дальше, в Арктике можно применять и нормальные типы самолетов, но применение их всегда будет сопряжено с повышенным риском как для самой машины, так и для экипажа, а эксплуатация будет осложняться отсутствием оборудования, соответствующего условиям и обстановке полета. Это мы можем видеть на целом ряде примеров за прошлые годы.

Огромная площадь северного края и чрезвычайно слабая заселенность его заставляют всеми мерами избегать вынужденных посадок, так как таковые, будучи произведены даже на землю, в лучшем случае принуждают экипаж к многодневному путешествию по тундре, скалам и льдам. Это обстоятельство предъявляет требование полной надежности и безотказности материальной части и в первую очередь моторов. Надо иметь в виду, что производство даже среднего ремонта в условиях Арктики дело очень трудное благодаря малой населенности, отсутствию соответствующих средств и тяжелым климатическим условиям. Об этом наглядно говорит опыт пилота Кальвиц в 1929 г., Леваковского в 1934 г. и др.

Мы не имеем возможности за недостатком места останавливаться подробно на обстановке Арктики, а потому лишь отметим: водитель самолета в Арктике сразу сталкивается с двумя группами вопросов. Во-первых он отмечает огромность территории и чрезвычайно малую населенность, а местами и полное безлюдье края, что определяет большую протяженность перелетов. Продолжительные полярные дни и ночи, пересечение за время рейса нескольких временных поясов, заставляют учитывать при полете и время года, и

направление полета и требуют образцовой постановки службы времени. Следует отметить слабую изученность района и неточность карт (река Колыма оказалось нанесенной на карту с ошибкой в 300 км по долготе (!). В области исправления карт, много дали экспедиции пароходов «Сибиряков», «Чалюскин» и «Литке» в течение 1932—1934 гг.

Во-вторых, необходимо учесть, что климат хотя и разнообразен, но суров и в общем полетам не благоприятствует. Особенно нужно учитывать низкие температуры, капризный ветровой режим, штормовые погоды. Туманы, изморози и осадки обильны, хотя временами и уменьшаются, но это уменьшение падает на темное, нелетное время года. Случаи обмерзания или, как говорят, обледенения имеют место. Так обледенению подвергся дирижабль «Норте 1». Частично случаи обледенения зафиксировал один из самолетов Комсеверпути на Новой Земле и конкретно отметил пилот Леваневский в 1934 г. в районе мыса Ванкарем.

Таким образом главные затруднения на арктическом театре происходят от его малой изученности, топографических условий местности и погоды. Все эти условия обстановки предъявляют особые технические требования к самолетам и их оборудованию. В первую очередь эти условия обстановки должны определить тип самолета для полетов в Арктике. Этот вопрос неоднократно дискутировался, причем высказывались порой диаметрально противоположные мнения, но в основе расхождения часто лежало недостаточное знакомство с обстановкой и условиями полетов на крайнем севере.

Надо иметь в виду, что наш север в данное время особо характерен почти полным отсутствием путей сообщения. Его почти единственными путями являются большие, многоводные реки и моря, сосредоточившие на своих берегах почти все население и все промышленные пункты.

Это — с одной стороны, и отсутствие природных сухопутных аэродромов, с другой, определяют в летное время применение здесь лишь исключительно гидросамолетов, переставляемых зимой на лыжи. Но эти два вида водных путей — море и реки — предъявляют к гидросамолетам различные требования. На речные гидросамолеты падает главным образом широтное обслуживание населения по бассейнам рек в целях эпизодической связи и обслуживания промышленных пунктов, геологических, географических, лесозыскательских эк-

спедиций. На морские же самолеты падает задача дальних ледовых разведок, обслуживание мореплавания и промышленных экспедиций, оказание помощи промышленникам, обследование и поиски новых земель и вообще долготное обслуживание побережья полярного моря.

В соответствии с этим и речной гидросамолет может быть одномоторной, легкой машиной. Но в тех случаях, когда по роду задания приходится длительное время летать над тайгой и тундрой, самолет должен быть, как минимум, двухмоторным, с условием, что остановка одного мотора не влечет посадки.

В морских условиях вопрос выбора многомоторного или одномоторного самолета решается расположением баз и их взаимным удалением. Но, учитывая наличие льдов в море и трудность организации баз на северном побережье, морской самолет должен быть как многомоторным, так и гарантирующим от вынужденной посадки во льдах. Кроме того, учитывая наличие льдов в Полярном море в любое время года, необходимо стремиться ко всемерному уменьшению разбега и пробега самолета.

Тяжелые условия климата, большая волна в море и безлюдность края требуют от самолета большой мореходности. Суровый климат, резкие колебания температуры и большая амплитуда их заставляют применять на севере гидросамолеты металлической конструкции.

Низкие температуры чрезвычайно сильно затрудняют запуск моторов, почему для полетов на севере необходимо предусмотреть отопление моторной группы и снабжение гидросамолетов самопусками¹ и системой подогревания. Краткий летний период и долгий зимний предъявляют требование быстрой замены поплавков на лыжи и даже создания специального типа самолета — северной амфибии. Этот тип сейчас разрабатывается. В отношении же того, какой мотор, т. е. с водяным или воздушным охлаждением, наиболее приемлем в условиях Арктики, мы еще не имеем определенного мнения.

В части оборудования необходимо, чтобы морские самолеты были снабжены радиоустановками двойного действия — двухсторонними. Крайне желательно снабжение их и радиопеленгаторами. Морское оборудование должно обеспечить самолетам надежную стоянку на якорях и длительное нахождение на воде на плаву.

¹ Помимо сжатого воздуха нужны механические стартеры.

Навигационное оборудование должно обеспечить все нужды навигации в особо трудных условиях полета и в частности в тумане и пурге¹.

Особое внимание надлежит уделить вопросу обледенения. Радиослужба и применение радиопеленгаторов, хорошая связь и метеослужба — залог успеха навигации на крайнем севере. Описываемые нами ниже экспедиции на самолетах в Арктику производились на нормального типа самолетах, почти без всякого специального оборудования.

Эти экспедиции показали, что при большевистской настойчивости даже на необорудованных специально самолетах можно творить многое, а потому эти экспедиции заслуживают особого внимания. Именно эти-то экспедиции и положили начало изучению Арктики летными средствами и выработке специального типа самолета и оборудования. При этом надлежит иметь в виду, что экспедиции проводились по совершенно неизученным трассам и при полном отсутствии радио и метеобслуживания. В настоящее время на всем побережье Полярного моря имеются уже надежная радио-метеослужба² и ряд аэродромов, значительно облегчающих эксплуатацию самолетов.

Энергичная работа советских экспедиций в Арктике за последние годы, блестящие переходы «Сибирякова», «Челюскина» и «Литке», полеты наших полярных летчиков³ и героическая работа наших пилотов по спасению челюскинцев даст нам огромный материал в деле изучения нашего Севера и условий полета на нем и даст возможность выработать такой тип самолета, который целиком обеспечит навигацию в арктических условиях, а полеты в Арктике обратит в повседневное явление.

Умирает романтизм полярных экспедиций и уступает место повседневной деловой работе, которая поможет нам завершить покорение Арктики.

¹ Пилот Эйельсон в 1929 г. погиб из-за пурги в районе долины р. Антуемы. См. главу „Поиски Эйельсона“

² Радио-, метео- и авиастанции расположены на мысе Челюскина, мысе Северном, в Ванкареме. Тикси и Уэлене.

³ Из системы Главного управления северного пути.

Арктика и ее проблемы¹

Что заставляет нас в последние годы уделять так много внимания арктической области?

Фритиоф Нансен в 1928 г. писал: «Мы не собираемся еще раз открывать полюса, но здесь, в крайних областях севера, рождается погода Европы и Сев. Америки; мы соберем метеорологический материал для того, чтобы обратить метеорологию из искусства в науку».

И действительно, Арктика является как бы «лабораторией погоды». Именно здесь зарождаются и развиваются в громадные системы циклоны и антициклоны, т. е. области пониженного и повышенного давления, которые, продвигаясь потом к югу и распространяясь на обширные районы, создают погоду.

Совершенно ясно, что мы не сможем предсказывать точно и своевременно погоду до тех пор, пока не изучим условий, в которых зарождаются эти циклоны и антициклоны, пока не уясним законов их образования в приполярных областях.

Достаточно сказать, что знание осенней температуры Гренландского моря дает возможность предсказать вероятную температуру весны в Ленинграде на следующий год. Насколько это важно для нашего сельского хозяйства, об этом говорить не приходится. Но не только для сельского хозяйства, авиации, звероловства, рыболовства, но и для многих других отраслей человеческой деятельности необходимо планомерное изучение атмосферных явлений, а также явлений, близко связанных с течением северных морей.

Ярким примером этого является изучение влияния Гольфстрема на климат севера Европы. Зарождаясь у берегов Америки, это течение несет громадное количество тепла к берегам полярной области и делает климат Западной Европы

¹ См карту полетов в Арктике в конце книги

исключительно мягким. Если бы не было Гольфстрема, мы не имели бы неисчерпаемых рыбных богатств Баренцова и Мурманского морей. Благодаря Гольфстрему самая северная точка Европы — мыс Норд-Кап, лежащий под 70° северной широты, всегда свободен от льдов.

Гольфстрем берет свое начало в экваториальных областях и, пересекая Атлантический океан, направляется к северу, щедро расточая свое тепло по пути. Достигнув северной части Европы, Гольфстрем разделяется на две ветви: одна из них, северная, идет к острову Шпицберген, а другая, наиболее важная, идет между Норд-Капом и островом Медвежий, вдоль Мурманского побережья.

Здесь, около меридиана Колы, Гольфстрем вновь делится на три рукава, из которых первый, южный, тянется вдоль побережья, второй — около Канина носа и острова Колгуева, проходит к Гусиной Земле и Новой Земле, третья же ветвь проходит вдоль западной части Новой Земли, у северной части которой и теряется. Экспедиция на ледоколе «Седов» обнаружила в 1930 г. ветвь Гольфстрема и в районе Земли Франца Иосифа.

Мурманская ветвь Гольфстрема, проходя в 120 км от берегов, весьма сильно нагревает воду, вследствие чего температура ее не опускается ниже нуля, т. е. море никогда не замерзает.

Теплые струи Гольфстрема богаты жизнью, так как его температура чрезвычайно благотворна для развития морской флоры и фауны. Наличие множества водорослей и мелких животных привлекает сюда огромные полчища промысловой рыбы и морских хищников.

Изучить влияние Гольфстрема на воды и воздушные массы приполярных областей — это лишь первая задача в ряде обширных метеорологических и гидрологических исследований. Конечно, эти исследования не могут проводиться экспедициями. Необходимо сооружение большого числа постоянных опорных пунктов — метеорологических станций и постов, как обслуживаемых человеком, так и автоматических.

Но помимо задач, относящихся к области метеорологии и гидрологии, перед нами стоит еще одна задача — открытие новых земель в Арктике.

Некоторые данные говорят о наличии в Арктике еще не обнаруженных островов. В этом отношении весьма любопытна история открытия острова Визе, фактически открытого осенью 1930 г., а научно предсказанного еще в 1924 г.

Проф. В. Ю. Визе, изучая дрейф затертой во льдах шкуны «Св. Анна», пришел к выводу, что между 78 и 80° северной широты, несколько восточнее линии дрейфа, находится какое-то препятствие, не дающее судну двигаться на восток, т. е. какая-то земля. Визе математически обосновал свое заключение, дал координаты этой земли, и она была занесена на карты под именем острова Визе с вопросительным знаком. В 1930 г. ледокол «Седов», следуя за 79 параллелью, обнаружил этот остров. С той поры вопросительный знак на карте зачеркнут.

Следуя далее на восток, «Седов» в районе Северной Земли обнаружил еще пять островов. Эта победа ничем не ниже блестящей победы математика Леверье, открывшего планету Нептун путем исключительно математических выкладок. О том, что в Северном полярном море есть целый ряд еще не известных земель, можно судить как по научным данным (на основе которых был открыт остров Визе и «предусмотрен» Крапоткиным в свое время Шпицберген), так и по историческим документам. На одном из этих документов, находящемся в Гидрографическом управлении, на карте, относящейся к 1794 г. и составленной сержантом Андреевым, обращают на себя внимание контуры какой-то земли к северу от реки Колымы. По словам туземцев (Андреев), это «Земля Тигикен». До сих пор этой земли еще никто не видел, но на ее присутствие указывает скопление льдов, отмеченное экспедицией Вилькицкого. Имеются признаки, указывающие на наличие земель также в море Лаптевых.

Промышленник Сенников, открывший один из Ново-Сибирских островов, видел в направлении на северо-восток очертания какой-то земли, но достичь ее не мог. Эту же землю видел и Э. Толль с острова Котельного. Толль даже определил достаточно точно местоположение этой земли. Однако экспедиция Вилькицкого в 1914 г. этой земли не видела.

В области американской Арктики возможно существование так называемой земли Гарриса, математически предполагаемой на основе изучения приливо-отливных явлений и дрейфа судов. Экипаж китобойного судна «Стамбул», находившегося к северу от острова Врангеля, даже видел в направлении предполагаемой земли очертания какого-то материка.

Наряду с чисто научными, хотя и имеющими большое практическое значение, задачами Арктика ставит перед нами целый ряд хозяйственных задач колоссальной важности. В первую очередь к этим задачам надо отнести решение проб-

лемы Великого северного морского пути, т. е. водного пути из Белого моря в Тихий океан вдоль берегов Сибири. Трудно переоценить значение этого пути для социалистической страны. Не говоря уже о том, что установление его означает величайшую победу человеческого гения, этот путь имеет колоссальное экономическое и политическое значение. Он не только сокращает во много раз расстояние между Европой и Америкой, между Ленинградом и Владивостоком, во много раз уменьшает транспортные издержки, — он открывает громадные возможности для эксплуатации необъятных богатств нашего Севера.

Устанавливая кратчайшее сообщение с севером Сибири, Великий северный морской путь создает условия для разработки нетронутых до сего времени недоступных лесных массивов Сибири и всех ископаемых, которые уже сейчас открыты.

Установление северного пути даст возможность не только в громадной степени увеличить добычу таких промыслов, как звероловство и рыболовство, но и организовать промышленную, поставленную по последнему слову техники, переработку сырья этих промыслов.

Северный путь ставит перед нами в Арктике новые хозяйственные задачи, разрешение которых означает в то же время индустриализацию северных и северо-восточных окраин нашего Союза. Социалистическая индустриализация наших окраин во много раз ускорит процесс приобщения ранее угнетенных народов нашего Севера к социалистической культуре, ускорит переход этих народов от кочевого, полунатриархального уклада жизни к социалистическому.

Но какие задачи, какие великие проблемы ставит перед нами Арктика. Конечно, эти задачи представляют полную противоположность тем грабительским колонизаторским целям, которые ставит себе капитализм, также стремящийся «освоить» приполярные области.

В деле изучения и освоения Арктики особенно большие успехи мы добились за последние пять-восемь лет, во-первых, благодаря применению новых средств — ледоколов и самолетов, во-вторых, благодаря исключительному вниманию, которое оказывают Арктике партия и правительство, в-третьих, благодаря самоотверженной, героической работе наших советских полярников.

С каждым годом все шире и шире разворачивается эта работа: за каких-нибудь десять лет советские полярники совершили более 50 экспедиций за Полярный круг.

Объем этих работ виден из следующего, далеко не полного перечня экспедиций¹:

1920 г. Экспедиция под начальством т. Матисона работает в устье реки Лены.

1921 г. Экспедиция т. Евгёнова заканчивает съемку дельты реки Лены и дает карту, впервые отвечающую действительности.

1923 г. Построена полярная станция на Маточкином шаре.

1924 г. Ледокольная лодка «Красный Октябрь» под командой т. Давыдова достигает острова Врангеля.

1926 г. Осуществляется экспедиция т. Ушакова на остров Врангеля с целью заселения и освоения острова.

1928 г. Советские экспедиции на «Красине» под начальством т. Самойловича и на «Малыгине» под начальством т. Визе по спасению потерпевшей аварию итальянской воздушной экспедиции Умберто Нобиле. В том же году т. Пинелли выходит на Новосибирские острова и строит там исследовательскую станцию.

1929 г. В восточной части советского сектора Арктики капитан Дублицкий проводит экспедицию на остров Врангеля. В западной части сектора экспедиция под начальством г. Шмидта строит самую северную в мире научную станцию на Земле Франца Иосифа. Красинский проводит воздушную экспедицию от Чукотского полуострова до реки Лены.

1930 г. Экспедиция под начальством т. Шмидта после работ на Земле Франца Иосифа и посещения Новой Земли пересекает все Карское море и открывает острова С. Каменева. Последнюю сразу становятся главной базой экспедиции т. Ушакова, снаряженной специально для исследования Северной Земли. Осенью экспедиция т. Ушакова впервые достигает неизвестных берегов Северной Земли.

1931 г. Ледокол «Малыгин» под начальством т. Визе совершает новый поход на Землю Франца Иосифа. Начинает работы чукотская экспедиция т. Обручева. Группа советских полярников во главе с т. Самойловичем играет ведущую роль в воздушной экспедиции международного о-ва «Аэроарктика». Экспедиция т. Ушакова обследует северную и центральную части Северной Земли. Экспедиция Государственного океанографического института ведет работу в северной части Баренцова моря. Строится новая станция на северной оконечности Новой Земли — мысе Желания.

¹ Пользуюсь материалами С. С. Каменева — статья «Революция в Арктике».

1932 г. Экспедиция г. Ушакова заканчивает двухлетние работы по обследованию Северной Земли. Летчики Алексеев и Козлов достигают на самолете Северной Земли, имея своей базой остров Диксон. Наконец, 1932 г., являющийся вторым международным полярным годом¹, ярко выявляет все те преимущества, какие Советский союз предоставляет своим исследователям по сравнению с капиталистическими государствами.

Работы Советского союза во втором Международном полярном году особенно значительны. Для этих работ сверх существующей сотни полярных станций советские полярники организовали ряд новых опорных пунктов, среди которых надо отметить научные станции на мысе Рудольфа (северная оконечность Земли Франца Иосифа), на ледниковом покрове Новой Земли и на мысе Челюскин. Для организации этих станций и для выполнения научных работ по программе Международного полярного года в Северное ледовитое море в 1932 г. было отправлено Советским союзом больше десяти кораблей. Экспедиция на ледоколе «Таймыр» под начальством г. Лаврова вернулась с богатейшими материалами по гидрологии Карского и Баренцова морей.

Особого внимания заслуживает экспедиция Всесоюзного арктического института на ледоколе «Сибиряков» под руководством г. Шмидта. Эта экспедиция, в одну навигацию прошедшая северо-восточным проходом из Архангельска во Владивосток, воплотила в жизнь идею, занимавшую человеческую мысль на протяжении нескольких столетий.

Еще в большем масштабе развернулась работа наших полярников в 1933—1934 г. как по линии научно-исследовательской работы, так и по линии установления Великого северного пути в связи с организацией специального управления Великого северного пути.

Подводя итоги работе наших полярников за все это время, можно сказать, что из года в год на карте советского сектора Арктики исчезают белые пятна; земли, очертания которых ранее были нанесены неправильно, приобретают четкую линию, открыт целый ряд неизвестных ранее островов, найдены рудные месторождения, открыты новые районы, где можно успешно развешивать промысловую работу.

Колоссальнейшую роль в этих завоеваниях играет наша авиация.

¹ В 1932 г. имела место заранее согласованная работа по обследованию Арктики силами и средствами многих государств.

Круг работ, выполняемых в Арктике советской авиацией, чрезвычайно разнообразен. Ни одна из задач, стоящих перед нами в Арктике, не могла бы быть успешно выполнена, если бы мы не имели самолетов как средства сообщения и разведки в Арктике.

Из отдельных полукустарных героических попыток полеты советских летчиков на Севере превратились в планомерную, систематическую повседневную работу по изучению и освоению Севера и включению его в общий круг социалистического строительства.

Сейчас налаживается регулярная работа Карских авиаэкспедиций. Для обслуживания Великого северного морского пути строится сеть авиабаз. Наши самолеты поддерживают связь с научными станциями, раскинутыми по всему советскому сектору Арктики. Путем постоянных разведок самолеты увеличивают во много раз радиус работы наших обсерваторий и постов наблюдения, облегчая тем самым работу морских судов в Арктике.

Самолеты оказывают громадную помощь зверобойным и рыбным промыслам, обнаруживая районы наибольшего скопления добычи, сберегая тем самым средства и труд промышленников, занятых на этих промыслах. Самолеты, наконец, связывают нас с далекими северными народами и нашими северными окраинами, являясь мощным фактором приобщения этих районов и народов Севера к советской культуре.

Все эти достижения, особенно выпукло сказавшиеся за последние два-три года, не были бы возможны, если бы им не предшествовала подготовительная героическая работа наших летчиков в период 1924—1929 гг. Эта работа, носящая главным образом разведывательный характер и развернувшаяся в то время, когда мы имели весьма скудное, подчас неверное представление о полярных областях и когда нам были почти вовсе неизвестны требования, которые предъявляет Арктика к летным средствам, заслуживает нашего особого внимания. Именно на основе этой работы, выразившейся в отдельных героических, весьма плодотворных по своим результатам полетах, мы можем в настоящее время налаживать в Арктике регулярную авиационную работу, без которой освоение Севера немыслимо.

Описанию некоторых, наиболее интересных, воздушных экспедиций этого периода и посвящены дальнейшие главы этой книги.

Полеты

на острова Новой Земли

(1924—1925 гг.)

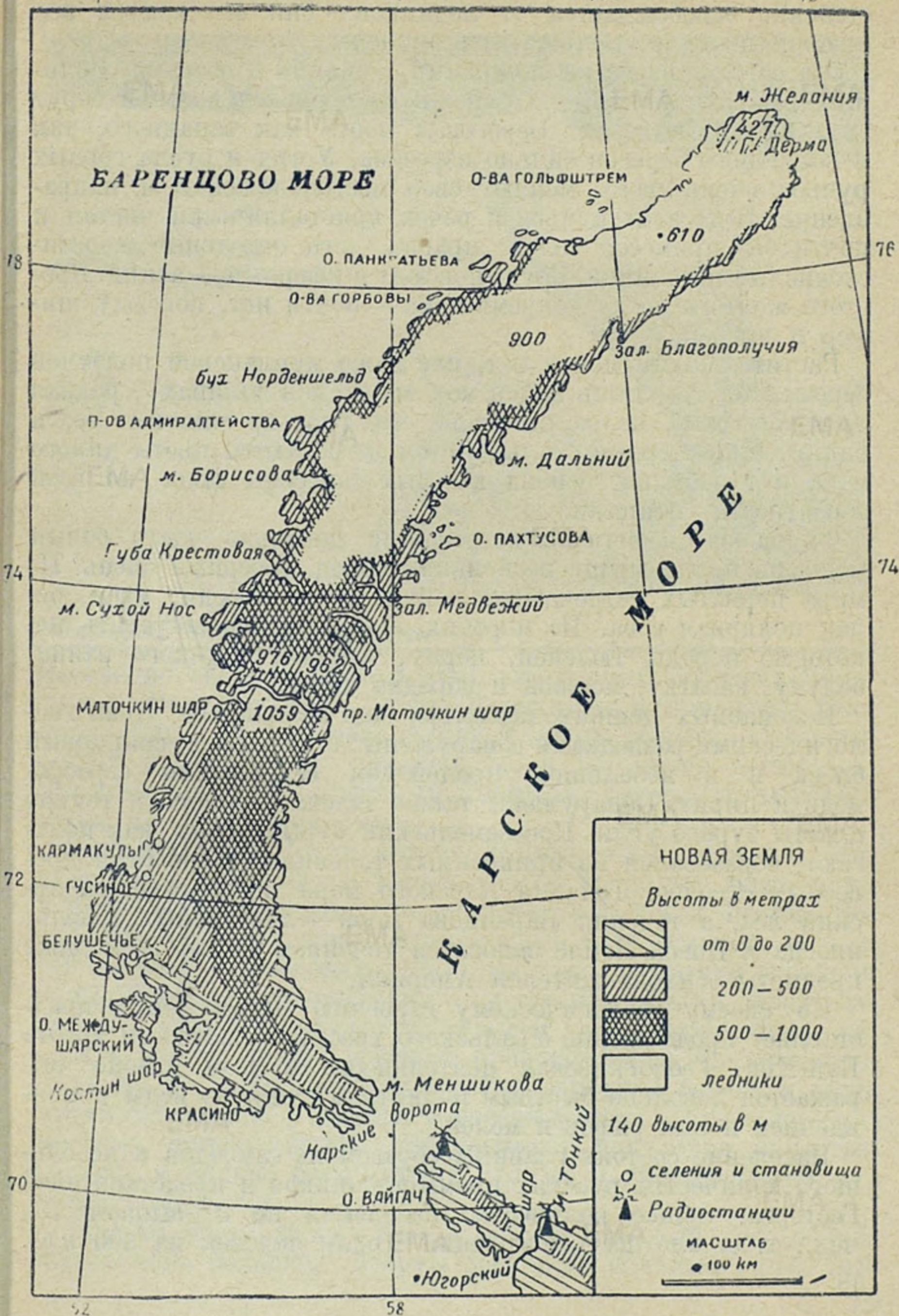
Новая Земля

Приблизительно на полпути между Скандинавским полуостровом и устьями рек Оби и Енисея расположена группа островов, называемых общим именем «Новая Земля». Эта группа скалистых островов служит как бы границей между Баренцовым и Карским морями. Такое близкое расположение этих водных бассейнов дает основание предполагать, что климатические и гидрологические условия их должны быть одинаковыми. Так ли это на самом деле, мы увидим дальше.

Новая Земля представляет собой группу из двух больших и нескольких малых островов, расположенных в направлении с севера на юг. Длина Новой Земли, считая два ее больших острова, равна около 800 км. Южная ее конечность расположена приблизительно под 71° северной широты, а северная — мыс Желания — под широтой $77\frac{1}{2}^\circ$. От острова Вайгач Новая Земля отделена довольно широким проливом — Карские ворота, а между островом Вайгач и материком проходит сравнительно узкий пролив — Югорский шар. Два главных острова Новой Земли отделяются друг от друга узким проливом Маточный шар. Ширина Новой Земли колеблется от 60 до 100 км, т. е. ее поверхность можно принять грубо равной 80 000 км².

Вся Новая Земля имеет горный рельеф, кроме Южного острова, где имеются долины и горное плато. Наивысшие точки расположены на Северном острове и достигают высоты 1220 м.

По мере удаления к северу увеличивается число альпийских ледников. На вершинах и в ложбинах снег лежит круглый год. Наблюдениями установлено, что Новая Земля по-



степенно освобождается от ледников — они опускаются все ниже и ниже и уменьшаются в числе.

Оба острова изрезаны лощинами, ручьями и озерами. Больших рек нет; ручьи — все снежного происхождения и берут свое начало в горах. Береговая черта как западного, так и восточного берегов сильно изрезана. Устья и русла горных ручьев очень часто меняют свое местоположение и направление. Вода этих ручьев и речек кристаллически чистая и почти без примесей солей; правда, есть отдельные железистокислые источники. Грунт повсюду шиферный — аспид. Простого желтого песку — кремнезема — почти нет, повсюду шифер и шифер.

Растительности почти нет, нет даже мурманской ползучей березы. Кое-где лишь виден мох ягель, а в долинах — редкая дряблая трава, но ее так мало, что глаз не замечает ее, и видны лишь черные скалы. Летом встречаются цветы дикого мака и незабудки, семена которых занесены сюда по всей вероятности птицами.

Фауна здесь богаче: встречается довольно часто белый медведь, песец, мыши нескольких пород, северный олень. Из мира пернатых встречаются чайки, гуси, лебеди, утки, белая полярная сова. Из морских зверей можно встретить некоторые породы тюленей, нерпу, лысуна, морского зайца, белуху, касатку, моржей и изредка китов.

Ископаемых ценного характера еще не найдено. Пока геологическими разведками обнаружены: охра, асбест, свинцовый блеск и в небольшом процентном содержании серебро, медь и пирит. Обнаружены также залежи мрамора и тонкие пласты бурого угля. Новоземельский бурый уголь, как полагают, образовался из приносимых течениями и ветрами древесных стволов. Течения Карского моря несут сюда сибирский лес, а течения Баренцова моря — лес южных земель; иногда к Новой Земле заносятся течением Гольфстрем даже предметы обихода жителей Америки.

По своему геологическому строению Новая Земля представляет продолжение Уральского хребта, в частности хребта Пай-Хой. Геологическая деятельность в этом районе выражается довольно быстрым поднятием суши из воды и появлением новых рифов и мелей.

Население состоит главным образом из самоедов и небольшого количества русских промышленников и представителей Госторга. Общее количество населения не превышает 100 чел., т. е. плотность населения — один человек на 800 км².



Новая земля. Материковый лед летом

Население сосредоточено в трех самоедских поселках-станциях: Белушья губа, Малые Кармакулы и Поморская, расположенных на западном берегу Южного острова. Северный остров и весь берег Карского моря абсолютно нелюдимы. Занятия жителей — главным образом промысел морского зверя и гольца (род семги).

Климат Новой Земли нельзя назвать очень суровым. Минимальная температура колеблется от 35 до 39° ниже нуля и очень мало отличается от температуры Земли Франца Иосифа. Во всяком случае, климат здесь более мягкий, чем на той же широте в Америке. Но ветры здесь достигают огромной силы. Господствующие ветры — северо-восточные и северо-западные; сила их доходит до 50 м/сек. Смена ветров очень частая и резкая. Ветры местного происхождения, достигающие силы до 30 м/сек, чаще бывают на западном берегу и дуют преимущественно с востока и северо-востока. Возникновению местных ветров обычно предшествует появление перистых облаков и сильно растянутыми краями и вкрапленными кучевыми облаками.

Туманы здесь часты, снег выпадает круглый год, облачность очень большая, штормы достигают большой силы. Вы-

Сота приливов доходит до 1,2 м. Необходимо заметить еще, что климат западного побережья Новой Земли сильно отличается от климата восточного ее берега.

Лед уходит из Маточкина шара лишь в конце июля, и навигация возможна до половины октября. В некоторые годы лед из Карского моря не уходит вовсе, тогда навигация очень тяжела; иногда же (как например в 1925 г.) лед почти совсем очищает Карское море, значительно облегчая навигацию.

Интерес к Новой Земле вызывается стремлением установить Северный морской путь, имеющий для СССР громадное экономическое значение.

Сигизмунд Герберштейн, дипломатический представитель германского императора при московском великом князе Василии III, дважды (в 1517 и в 1526 гг.) бывший в России, в 1549 г. издал книгу «О Московском государстве». Книга эта произвела во всей Западной Европе настоящий фурор: она впервые достаточно полно и правдиво обрисовала жизнь тогдашней Руси, ее природу, богатства, государственное устройство. Книга имела огромный успех, так как до этого времени в Европе ходили самые фантастические слухи о «Московии».

К этой книге была приложена карта, из которой следовало, что за так называемым «Земным поясом», иначе говоря, за Уральскими горами, лежит большая река Обь, якобы вытекающая из озера Китай.

Вот это-то обстоятельство и послужило причиной того, что в 1553 г. англичане организовали под начальством Виллуби и Генслера экспедицию в составе трех кораблей для поисков северо-восточного прохода в Китай. Для Англии этот путь был особенно важен, так как путь, ведущий в Индо-Китай вокруг Африки, был очень длинен и ревниво охранялся испанцами и португальцами, не желавшими пускать в богатейшие тропические и субтропические страны опасных конкурентов по торговле.

Результаты этой экспедиции были довольно печальны: два корабля Виллуби с экипажем в 65 чел. погибли во время шторма у берегов Мурмана; третий корабль под командой Генслера не попал к устью Оби, но все же вышел в Белое море и достиг устья Северной Двины. Таким образом хотя первая попытка открыть северо-восточный путь в Китай успе-

хом не увенчалась, но зато был найден новый путь в «Московию», огибающий берега Норвегии.

Интерес к северо-восточному пути проявляли и голландцы. В 1594 г. они отправили в Арктику экспедицию, возглавляемую Баренцем. Баренцу удалось впервые обогнуть острова Новой Земли с севера вокруг мыса Желания и пройти в Карское море. С наступлением зимы Баренц погиб от цынги, но незадолго до гибели им была составлена довольно хорошая для тогдашнего времени карта европейских берегов Ледовитого океана с нанесенным на ней западным берегом Новой Земли.

Таким образом первыми сведениями о северо-восточном пути из Европы в Азию мы обязаны стремлениям европейского торгового капитала кратчайшим путем проникнуть в Китай и Индию, т. е. тем же стремлениям, которые повлекли Христофора Колумба в 1492 г. на запад.

После упомянутых уже экспедиций Англия и Голландия делали неоднократные попытки проникнуть северо-восточным путем в Китай, но все снаряжавшиеся экспедиции оказались безрезультатными, вследствие чего эти попытки надолго прекратились.

Русские мореходы того времени также пытались проникнуть на восток северным путем. В начале XVII в. казак Емельян Буза на «кочах» прошел реку Обь и даже обогнул недоступный Таймырский полуостров, на восток от которого и зазимовал. Англичанин Гордон, бывший на реке Оби в 1611 г., рассказывает, что, возвращаясь к морю по реке, он встретил флотилию «кочей», прошедших Карское море и державших курс в губу Тазовую. Здесь тогда был расположен большой город и административный центр Северной Сибири — Мангазея, основанный в 1601 г. и насчитывавший около 200 домов, гостиный двор, склады хлеба и прочие строения. В настоящее время от города не осталось никаких следов. После двух больших пожаров и запрещения русских же властей входить морем в этот город (в целях борьбы с беспощадной и безналоговой торговлей), а также вследствие трудности доставки продовольствия этот административный центр был перенесен в Енисейск. Следует отдать должное мужеству наших поморов, которые на своих абсолютно немореходных судах плавали в совершенно неизвестных им морях, борясь с жестокими штормами и льдами.

В конце XVII в. заглохла Мангазея, а с ней и первый морской сибирский путь, и на долгое время вопрос о северном

морском пути из Европы в Азию перестал волновать умы ученых и путешественников.

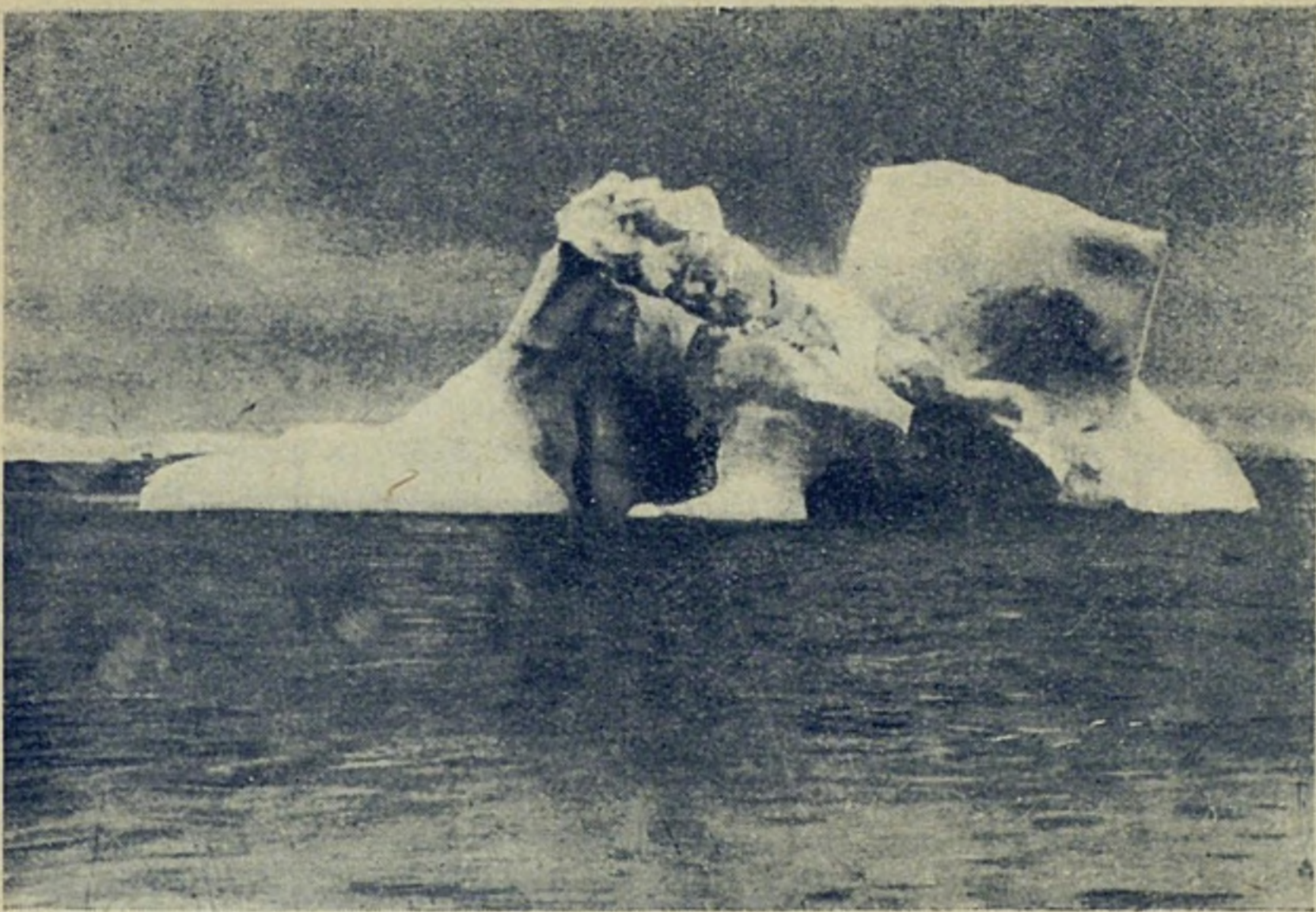
Лишь в 1874—1876 гг. английский корабль под командой капитана Вигранса прошел до устья реки Оби и благополучно вернулся обратно; этим было положено начало новым попыткам установить морской путь вдоль северных берегов Азии.

В 1875—1878 гг. известный шведский полярный исследователь Норденшельд на средства одного сибирского золотопромышленника организовал экспедицию на судах «Вега» и «Лена». Эта экспедиция 1 августа 1875 г. прошла Югорский шар, а 19 августа, почти не встретив льдов, прибыла к самой северной оконечности Азии — мысу Челюскина на Таймырском полуострове, от которого на расстоянии всего 110 км к северу лежит уже открытая, но мало изученная Новая Северная Земля (называвшаяся ранее Землей Николая II). До этого момента ни одно европейское судно не достигало этих широт.

Пароход экспедиции Норденшельда «Лена» вошел в реку того же имени и, поднявшись вверх по течению, достиг города Якутска. Судно «Вега» пошло дальше на восток и зазимовало в Колючинской бухте, в 180 км к западу от Берингова пролива. На следующий год «Вега» летом вышла в Тихий океан, пройдя таким образом впервые в истории Великим северным путем.

Так как судьба «Веги» в течение долгого времени оставалась неизвестной, была снаряжена спасательная экспедиция на судне «Жанетта», вышедшем в 1879 г. через Берингов пролив. Пройдя всего около 500 км, «Жанетта» была затерта льдами и дрейфовала с ними в Арктическом океане в течение двух лет, пока не была раздавлена льдами у Ново-Сибирских островов. Начальник экспедиции Делюнг с частью команды погиб от голода в 30 км от якутского поселка при попытке достичь материка пешком по льду.

Еще печальнее была судьба русской экспедиции Брусилова (1915 г.), захваченной льдами Карского моря. Судно экспедиции «Св. Анна», вошедшее через Югорский шар в Карское море и дошедшее до берегов полуострова Ямала, было подхвачено льдами, унесено с ними на север и далее на запад, севернее Земли Франца Иосифа, и бесследно исчезло в полярных льдах. Один лишь штурман «Св. Анны» Альбанов, покинув судно, когда оно находилось к северу от Земли Франца Иосифа, дошел пешком по льду до мыса Флора на южной оконечности Земли Франца Иосифа, где и был случайно подобран



Айсберг причудливой формы

возвращавшейся неудачной экспедицией Седова на судне «Св. Фока».

Что касается экспедиции геолога Русанова (1914—1915 гг.), вышедшей от берегов Шпицбергена в Карское море, то о ней никаких сведений не имеется, и в настоящее время ее считают погибшей в полном составе; поиски ее следов судном «Эклипс» на острове Уединение, находящемся на восток от Новой Земли, успехом не увенчались.

В 1913 г. из Владивостока вышли два специально построенных ледокола «Таймыр» и «Вайгач» экспедиции Бориса Вилькицкого. Ледоколы обогнули весь материк Азии с севера и в октябре 1915 г. прибыли в Архангельск. Этим было положено начало Великому Северному морскому пути.

Под влиянием течения Гольфстрем климат нашего Мурмана значительно мягче, чем климат лежащих на юг и восток местностей. Зима на Мурмане не суровее московской, весна там начинается рано и осень поздняя. Но уже в Печер-

ске море имеет более суровый климат, а еще далее на восток царит суровая зима, сковывающая жестокими морозами на 9—10 мес. всю природу тех краев. Если бы не было Новой Земли, теплые воды Гольфстрема проникли бы в Карское море и еще далее на восток и растопили бы ледяные массы южной части Арктического океана.

Но Карское море бывает свободно от льда, и то лишь условно, с августа по октябрь. В остальное время года Карское море покрыто льдами как местного происхождения («годовалый лед»), образующимися здесь в холодное время года, так и наносными, приносимыми сюда из приполюсных арктических областей. Льды эти достигают большой мощности и тянутся иногда сплошными полями на сотни километров. Толщина отдельных льдин достигает 2 м, но при передвижках и от сдвигиваний льдины нагромождаются друг на друга, смерзаются и образуют ледяные массы толщиной до 20 м, называемые торосами. Ледяные поля и торосы и являются главными помехами, затрудняющими плавание в Карском море, а также мешающими установлению надежного морского пути в Сибирь.

Но несмотря на суровые льды Карского моря, несмотря на недостаточное еще оборудование берегов этого моря и устьев рек Оби и Енисея всеми нужными вспомогательными средствами для плавания, все же каждое лето здесь организуются рейсы целых караванов судов.

Экспедиция 1918 г. на семи судах для вывоза сибирского хлеба в Архангельск не удалась вследствие захвата Архангельска белыми. В 1919 г. Колчак отправил хлеб из Сибири в Архангельск этим же путем. В 1920 г. советское правительство вывезло из Оби и Енисея 11 475 т хлеба. В 1920 г. при участии уже английских компаний пять пароходов во главе с ледоколом «Ленин» доставили в Сибирь 11 000 т промышленных изделий и вывезли за границу около 50 т грузов (графит, асбест, пушнина и пр.). В том же году Архангельский отряд на восьми пароходах и четырех баржах доставил в Сибирь смолу и погрузил в обратный рейс хлеб. На обратном пути два архангельских парохода погибли во льдах Карского моря.

В 1922 г. экспедиция в составе пяти судов успешно совершила товарообменные операции, не встретив нигде льдов. В 1923 г. экспедиция из трех судов совершила поход, также не встретив льдов. Экспедиция 1925 г. в составе пяти судов встретила лед лишь у Югорского шара и острова Белого



Радиостанция на Новой Земле

и благополучно вернулась, произведя торговый оборот на сумму 6 млн. руб.

Изучение метеорологического и гидрологического режимов Баренцова и Карского морей вызвано требованиями жизни, так как замерзаемость этих морей сильно ограничивает возможность судоходства. Изучение течений этих морей дает возможность судить о льдах, так как в движении их замечена периодичность, зависящая от колебаний температуры Гольф-стрема. Это обстоятельство привело к постройке ряда наблюдательных пунктов, радиостанций и обсерваторий.

На Новой Земле имеются следующие радиостанции и метеорологические посты, ведущие наблюдения за погодой и льдами: Канни нос, Югорский шар, Вайгач, Маточкин шар, Матте-Сале и Диксон.

Постоянная полярная географическая обсерватория «Маточкин шар» с радиостанцией построена в 1923 г. советским

правительством в проливе того же имени, в 17 км от Карского моря. Обсерватория при помощи радиостанции может держать прямую связь с Архангельском (Исакагорка).

Помещение обсерватории состоит из жилого дома-барака в 12 комнат, кают-компании и кухни. Радиорубка и моторное отделение с аккумуляторами размещены в отдельном доме. Магнитные приборы расположены в двух отдельных навильонах. Отдельно расположены хлев и баня. Состав обсерватории: заведующий, пять наблюдателей, два радиотелеграфиста, механик, повар, магнитолог и уборщик.

Обсерватория ведет работу по всем видам метеорологических наблюдений, производит шаропилотные наблюдения согласно международной конвенции 1913 г., наблюдения над составляющими силы земного магнетизма, магнитными бурями, состоянием льдов и определяет величины магнитного склонения. Большинство приборов на станции самописцы. Ледяные и метеорологические сводки ежедневно сообщаются по радио Гимецентра. Ведутся специальные наблюдения за полярными сияниями, бывающими здесь каждую ночь и не поддающимися описанию по красоте, грандиозности и богатству красок. Автор лично вел ежедневные метеорологические наблюдения и нашёл, что свет полярного сияния неоднократно достигал такой яркости, что не позволял видеть звёзды даже второй величины.

Намечена постройка радиостанции на северной оконечности Новой Земли — на мысе Желания. Этой станции суждено сыграть большую роль в деле изучения полярных льдов и морских и воздушных сообщений в Арктике.

Все радиостанции Севера должны служить не только постами наблюдения и связи, но и радиомаяками, так как условия ориентировки при полетах в Северном ледовитом океане очень трудны, и радиопеленгование¹ здесь является совершенно необходимым.

Опыт постов и радиостанций показывает, что непосредственное наблюдение их за льдами затруднительно, так как дальность видимого горизонта очень мала. Поэтому предполагается установить на побережье ряд гидросамолетных станций и использовать в помощь радиостанциям возможность наблюдать с самолета громадные пространства за короткое время.

¹ Т. е. определение направления на радиостанцию.

Для облегчения работ по промеру прибрежных вод, обнаружению банок (мелей) и рифов Главное гидрографическое управление добилось прикомандирования к северной гидрографической экспедиции гидросамолетов: в 1924 г. — одного, а в 1925 г. — двух. Эти же гидросамолеты должны были нести разведку льда для облегчения судам Сибирской экспедиции прохода Карским морем.

Первый

советский полет

(экспедиция 1924 г.)

Пионером советских полетов на нашем Севере, и в частности на островах Новой Земли, является заслуженный морской летчик Борис Григорьевич Чухновский. Его первые полеты на Новую Землю легли в основу дальнейшей авиаработы в Карском море, оказавшей чрезвычайную помощь Карским экспедициям, экспедициям к устьям Оби и Енисея и вообще в деле освоения Карского моря¹.

О своем первом полете на Новую Землю, легшем в основу всех остальных полетов в арктическом секторе нашего Союза, Чухновский пишет следующее:

«По самой сути воздушных передвижений, несравненно более быстрых и не зависящих от земных преград, напрашивается применение летательных машин для обследования, проникновения и сообщения в областях, трудно достижимых обычными водными или земными средствами передвижения.

«Одной из таких малодоступных «стран будущего» является полярная область и, в частности, район Северного морского пути, проходящий через Карское море, с весьма непостоянным летним режимом ледяного покрова.

«Радиостанции, обладая слишком малым кругозором, не могут давать исчерпывающих сведений о состоянии льдов на расстоянии дальше 10—20 км. Ледовая разведка с помощью ледокола часто бывает невыполнима из-за тяжелых льдов в том направлении, где она должна производиться; вообще же она чрезвычайно медленна и сравнительно мало

¹ Первые полеты в Арктику и, в частности, на Новую Землю совершил летчик Нигурский производивший в 1914 г. поиски полярной экспедиции «Седова». Нигурский долетал до острова Панкратьева и на далеко не совершенной машине уходил далеко во льды Баренцева моря.

действительна, так как видимость с корабля не превышает того расстояния, которое плавающие льды могут пройти в течение суток. Гидрографические работы, обеспечивающие безопасность кораблевождения у берегов Новой Земли, полуострова Ямал, островов и проливов Карского моря, недостаточны и не скоро еще будут удовлетворять мореплавателей. Во всех этих случаях, и даже в последнем, авиация была в состоянии оказать большую помощь.

«Определение возможности совершения полетов, условий летания в полярных морях, а также способов и направлений применения авиации и было тем заданием, которое должен был выполнить самолет, взятый Северной гидрографической экспедицией в 1924 г. Для указанных полетов был приспособлен поплавковый самолет «Ю-20» с усиленным против обычного шасси и снабженный приспособлением для плановой съемки при помощи аэрофотоаппарата системы Потте.

«Базируясь на радиостанцию Маточкин шар, с 21 по 27 августа удалось сделать шесть полетов общей продолжительностью 7 ч. 20 м.

«Полеты 22 августа с командиром Гидрографического судна «Азимут» Н. И. Евгеновым к заливу Чекина на север от радиостанции, 24 августа с гидрографом И. Е. Бялокозом тоже к северу до залива Незнаемого и 27 августа с участником экспедиции «Седова» Н. В. Пинегиним к югу до острова Мехренгина выяснили картину распространения льдов, которые оказались прижатыми к средней части восточного берега Новой Земли и распространявшимися примерно на 150 км к северу и югу от Маточкина шара. Распространение льдов в сторону открытого моря, т. е. к востоку, можно было определить по видимым в некоторых направлениях полосам чистой воды в среднем 100—120 км.

«Особенностью атмосферных условий нужно признать быструю смену силы и направления ветра и сильную облачность, резко подымавшуюся выше 500 м. Эти условия были характерными в течение 40 дней пребывания самолета на Новой Земле.

«По окончании полетов по разведке льдов 5 сентября я перелетел на западный берег Новой Земли к гидрографическим судам, ушедшим на проводы зафрахтованного экспедицией парохода «Юшар», отправлявшегося в Архангельск. По возвращении 7 сентября на радиостанцию Маточкин шар полеты были прекращены в целях экономии бензина и масла, ввиду того что предполагался поход на север к мысу. Жела-

ния и требовалась в дальнейшем глубокая разведка льдов.

«22 сентября льды вошли в пролив, и суда экспедиции были вынуждены ночью покинуть стоянку против радиостанции и перейти к работам на западный берег Новой Земли. При столь быстром напоре льдов, происшедшем, повидимому, под влиянием дующих в Карском море восточных ветров, самолету вылететь самостоятельно не удалось, и его пришлось буксировать судном среди льдов до середины пролива Маточкин шар. Отсюда в тот же день была произведена разведка льдов у радиостанции, которая показала, что льды рассеиваются и больше в пролив не нагоняются. Но все же постоянным местом базирования теперь был выбран западный выход Маточкина шара, откуда и были совершены полеты к северу и югу по берегу Баренцова моря.

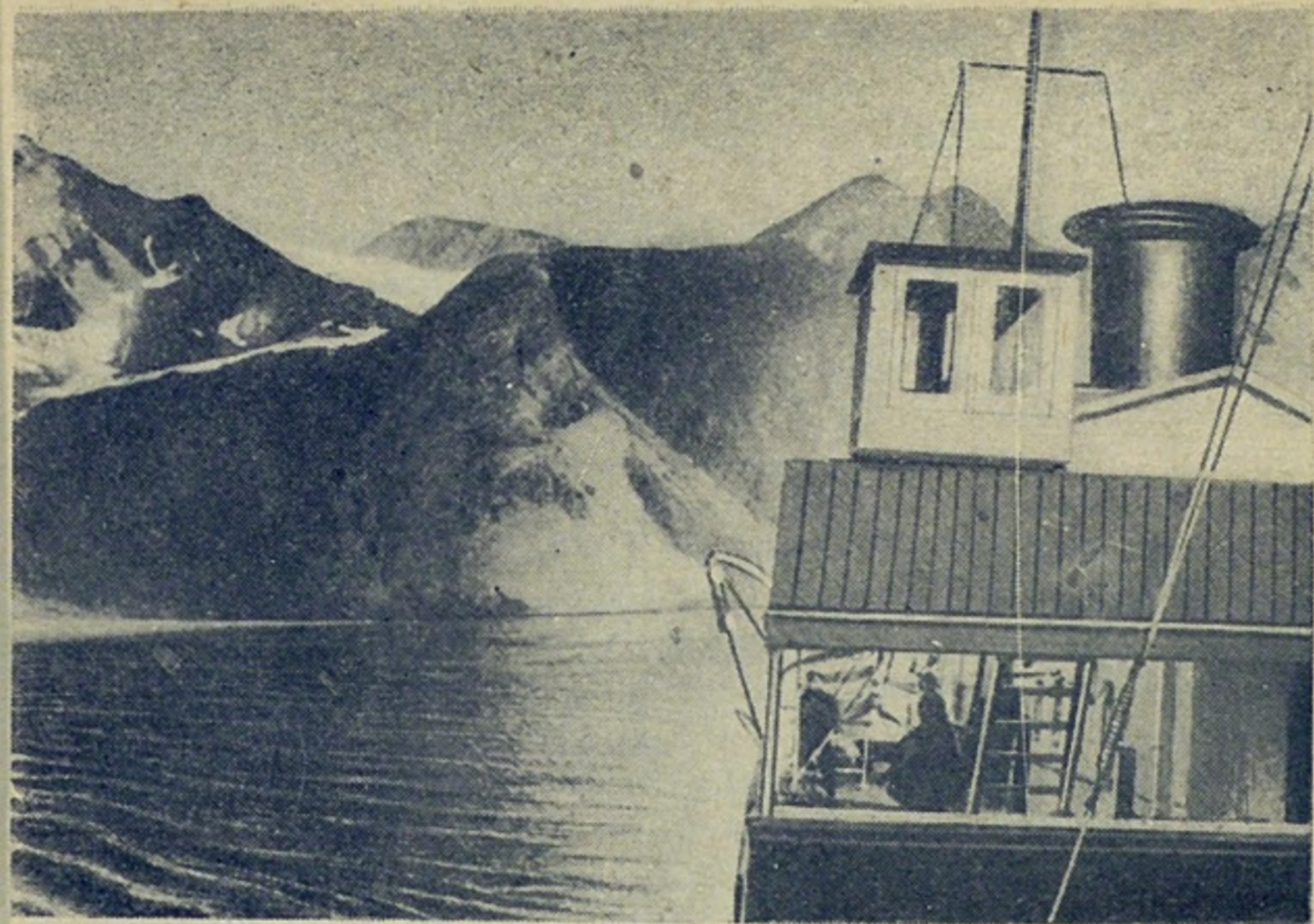
«23 сентября мной было совершено с наблюдателем Пинегиным наиболее продолжительный полет на север до траверсы Мелкой губы и 24 сентября — полет с гидрографом И. Д. Жонголовичем к острову Панькову и мысу Митюшову.

«Последние полеты имели заданием отыскание малых глубин у западных берегов Новой Земли, так как еще при полетах в Карском море выяснилась возможность наблюдения под воду на глубину до 25 м. Результатом полетов явилось определение неизвестных до того времени и опасных для кораблевождения малых глубин у восточного и западного входов в Маточкин шар. Банки были найдены против острова Митюшова, у западного входа в Маточкин шар, у Сухого носа и против мыса Шуберта на восточном берегу. Всего на Новой Земле самолет был в воздухе в 1924 г. 12 ч. 50 м.

«Несмотря на отсутствие оборудованной базы, отсутствие опыта в приспособлении и снабжении самолета для работы в полярных условиях, несмотря на исключительно неблагоприятную в 1924 г. погоду ни на то, что полеты совершались одним самолетом, а не парой, настоящая попытка использования самолета показала, что авиация может успешно работать на севере и что там ее работа весьма полезна.

«Выяснилось, что применение авиации в целях разведки местонахождения и характера льдов, важной для безопасности кораблевождения, к тому же помогающей промысловым судам находить зверя, в целях отыскания отдельных банок и перспективной и плановой фотосъемки отдельных небольших заливов и бухт может быть весьма полезным.

«Благоприятными обстоятельствами при полетах в Карском море являются: непостоянство погоды, гарантирующее, что



Пролив „Маточкин шар“ (Новая земля).

большое пространство береговой полосы не может быть одновременно закрыто атмосферными осадками, делающими невозможным возвращение самолета на базу, а также изрезанность берегов Новой Земли хорошо защищенными бухтами и заливами, в которых всегда можно найти защиту от непогоды. Для разведки льдов в открытом море основными требованиями, которые нужно предъявлять к самолету, являются: большая мореходность, возможно меньший пробег при взлете и посадке и надежность работы мотора. Большая скорость полета не только не является необходимой, но даже может мешать при изыскании подводных опасностей и наблюдении характера льдов. Радиус действия самолета для разведки льдов в Карском море должен быть равен примерно 400—450 км. В помощь гидрографическим работам целесообразнее всего применять самолеты, передавая их береговым партиям для рекогносцировочных целей при триангуляции и промерных работах. В случае же производства промера судами или похода последних в районы, угрожаемые тяжелыми льдами, самолеты должны базироваться на суда».

Экспедиция 1925 г.

Северной гидроэкспедиции в 1925 г. было предоставлено два самолета типа «Ю-20» со следующим личным составом: начальник экспедиции летчик Б. Г. Чухновский, летчик О. А. Кальвиц, летчик-наблюдатель Н. Н. Родзевич и авиа-механики А. Н. Федукин и О. Д. Санаужак.

Шасси самолетов «Ю-20» были несколько усилены. На самолетах имелись радиопередатчики, компасы системы Бамберга и окна для фотоаппаратов. Но специальных фотоустановок для плановой съемки на самолетах не было. Снабжение состояло из двух ящиков инструмента, запасного мотора BMW-IIIa мощностью 185 л. с., запасного радиатора, ящика ракет и ракетницы, фотоаппаратов Ульянинова и Потто с пластинками и пленками к ним, 3,5 т бензина в 19 бочках, 400 кг масла в двух бочках и мелкого отдельного инструмента.

Запасных пропеллеров не было, они были доставлены в Архангельск лишь ко времени обратного возвращения экспедиции. Следует отметить, что запасные пропеллеры были особенно необходимы, так как даже легкое повреждение пропеллеров могло сорвать работу всей экспедиции и обречь самолеты на бездействие.

Запасных поплавков не было получено вовсе, между тем еще летчик Нагурский в 1914 г. категорически настаивал на необходимости иметь их в запасе, что подтверждают и случаи, имевшие место с Чухновским при попытке вылета из Архангельска в Ленинград.

Для организации баз на пути полета были отправлены по Северной железной дороге 22 июля два крытых вагона — один вагон с бензином, а другой вагон с запасными частями.

Я должен был следовать поездом в Архангельск для распределения бензина по местам предполагаемых посадок и

ожидать там прибытия самолетов, которые должны были идти летом из Ленинграда, после чего один из механиков должен был следовать на Новую Землю на первом идущем туда пароходе.

28 июля я прибыл в Архангельск и немедленно приступил к приемке и распределению грузов по местам предполагаемых посадок.

Чухновский просил обеспечить бензином Архангельск, базу на острове Колгуев, базу в Белушней губе, базу на Маточкином шаре и часть бензина оставить на корабле. Посадки вначале предполагались: в Белом море — у предполагаемого сопровождающего корабля, в становище Бугрино, расположенного на южной стороне острова Колгуева, в губе Белушней на Новой Земле и, наконец, на Маточкином шаре. Предполагалось, что одно из судов экспедиции, имея на борту бензин, будет находиться в Белом море, а в океане будет находиться одно из судов ГПУ — на всякий случай.

Весь расчет был сделан для самолетов «Ю-20», скорость которых ошибочно определялась в 200 км/час. Вследствие этого считалось совершенно излишним завозить бензин куда-либо в Белое море.

Грузы следовали из Архангельска на пароходах «Таймыр» и «Мурман». Отход «Таймыра» предполагался 4 августа. Пароход «Мурман» под брейд-вымпелом начальника гидрографической экспедиции т. Матусевича был в полной готовности к отходу, имея на борту береговые партии, а на буксире яхту «Светлана».

«Таймыр» имел на буксире баржу с запасными и строительными материалами для радиостанции Маточкин шар, а на борту — смену зимовщиков на 1926 г.

Оба корабля были в полной готовности к отходу, но отбытие откладывалось, так как ожидали прибытия самолетов. Телеграфный запрос выяснил, что самолеты вылетели из Ленинграда 4 августа, вследствие чего отход «Таймыра» был отложен еще на одни сутки в расчете, что самолеты скоро придут.

В скором времени полученная от Чухновского телеграмма указала на абсурдность дальнейшего ожидания, и 7 августа в 19 час. оба корабля снялись с якоря и вышли в море, но, дойдя до мыса Корецкого, снова встали на якорь, чтобы переждать шторм.

Борясь с непрерывным штормом, ложась два раза в дрейф в районе острова Колгуева, с качкой до 45° на борт, «Таймыр»

дошел до Маточкина шара и в 14 час. 12 августа отдал якорь на траверсе обсерватории.

Привезенное имущество было свезено на радиостанцию.

Город Ленина — Маточкин шар

Предполагаемый маршрут полета был: Ленинград — Петрозаводск (посадка) — Архангельск (посадка) — Три острога (посадка) — остров Колгуев (посадка) — Белушья губа (посадка) — Маточкин шар, т. е. всего пять промежуточных посадок.

4 августа в 7 час. самолеты вылетели из Ленинграда и взяли направление на Петрозаводск.

На головном самолете шел Чухновский с механиком Санаужак. Вторым шел летчик Кальвиц. Посадка была произведена у Лодон близ монастыря около 8 час. утра. Взлетев из Лодон, самолеты взяли курс на г. Петрозаводск на Онежском озере, куда и прибыли в 19 час., производя посадку в местечке Соломенном на аэродроме Авиахима. По пути в Петрозаводск была еще сделана одна посадка на Пелдожском озере.

Пробыв в Петрозаводске четыре дня, 8 августа в 20 час. самолеты вылетели по направлению станции Медвежья гора, куда было заранее отправлено 130 кг бензина.

Посадка в Медвежьей горе в программу не входила и явилась второй непрограммной посадкой, если не считать посадку на Ладожском озере.

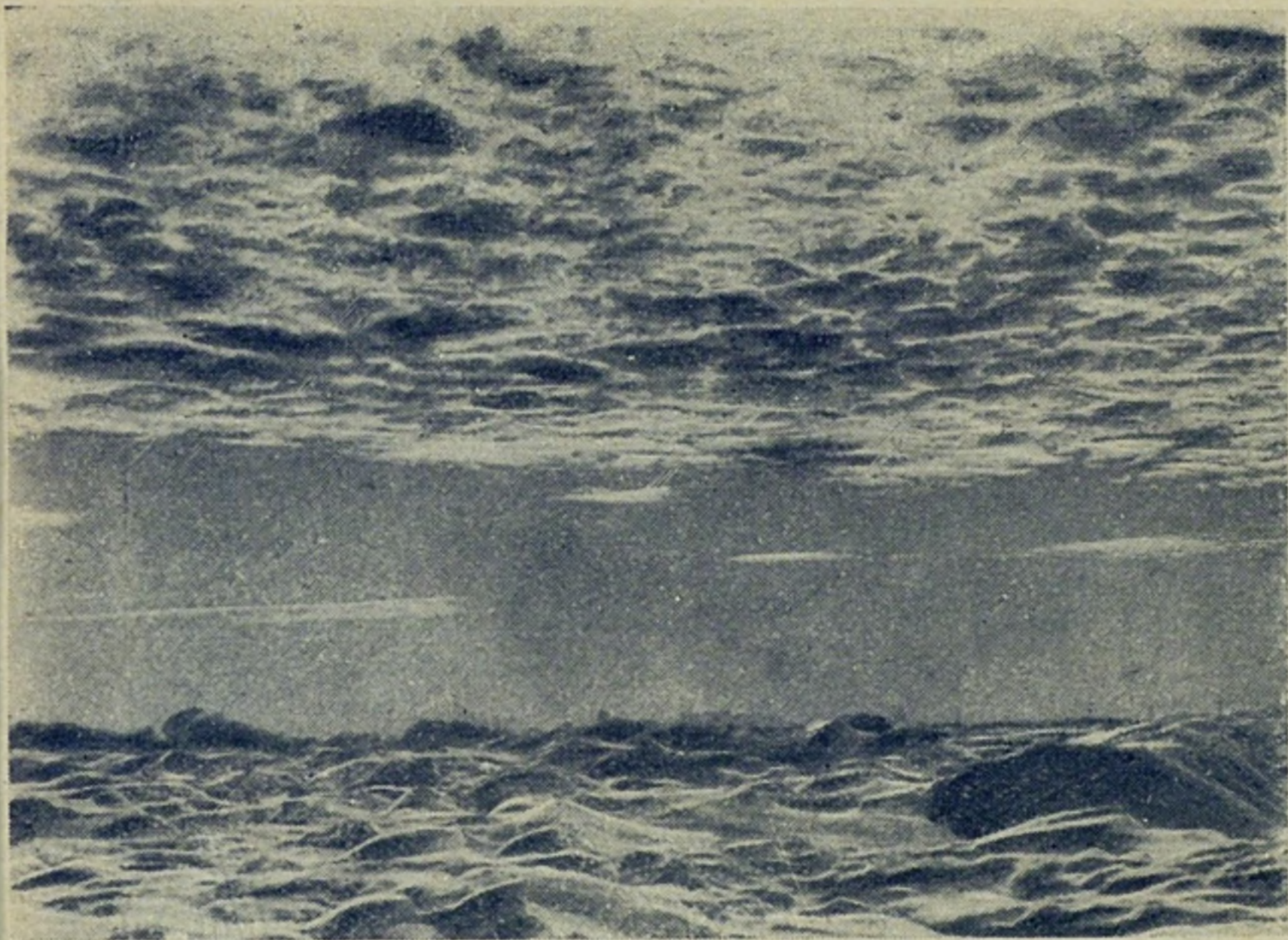
В течение всего полета дул встречный ветер северо-восточного направления.

Медвежья гора — Архангельск

Достигнув станции Медвежья гора в 20 час. 8 августа, переночевав и пополнив запасы бензина, вылетели 9 августа в 4 ч. 30 м. и взяли курс на Архангельск.

На перегоне Петрозаводск-Онега имеется много озер, дающих возможность посадок, а также большое количество болот. Местность болотистая и лесистая, поселков сравнительно мало.

Карта местности очень неточна и страдает отсутствием многих подробностей. Расстояние от Медвежьей горы до Архангельска было пройдено в 4 ч. 30 м. и в 9 ч. 9 августа



Временами облака и льды так похожи друг на друга, сливаясь вдали, что трудно различимы

самолеты экспедиции были вытаснены на песок Соломбальских кошек (отмелей) у Архангельска.

Архангельск — Три острова

Наметив время вылета, т. Чухновский попросил начальника Убеко-Севера¹ т. Чичагова доставить бензин на Три острова. А так как Три острова представляют собой фактически три камня, на которые самолетам не выйти, то пришлось просить, чтобы этот корабль ожидал там прибытия самолетов. Стоянка, да и посадка у этих островов тоже не всегда возможны, так как они плохо защищены от ветров. Здесь часто гибнут пароходы вследствие туманов и сильных течений. Начальник Убеко погрузил две бочки бензина на тральщик «Кола» с приказанием ожидать самолеты в месте назначения. Из базы

¹ Управление безопасности кораблевождения на Севере.

были получены выписанные заблаговременно морские карты и спасательные пояса. Чухновский все время был в курсе метеорологических сводок и всех данных о предполагаемой погоде по маршруту самолетов. Перед вылетом самолеты совершили несколько пробных полетов с представителями местного Авиахима и гарнизона.

14 августа самолеты пытались вылететь, но не могли оторваться от воды, очевидно, из-за полного штиля. 15 августа самолеты поднялись и взяли курс на север, мимо острова Мудьюг и пловучего маяка. Погода — полный штиль, легкая дымка.

Через два часа полета открылся Терский берег. Справа остался Зимнегорский высокий берег с его девственными лесами и непроходимыми болотами. Миновали Зимнегорский и Вепревский маяки, оставив вправо маяк Инцы. Пересекли горло Белого моря и подошли с западной стороны к острову Сосновец. Этот остров дает хорошее закрытие от ветров и волнения и с севера допускает подход самолета к берегу. На острове имеются маяк, метеорологическая станция и радиостанция. Остров может быть с успехом использован как база гидросамолетов. В то же время этот остров является той точкой, около которой проходят все суда, так как он расположен как раз на фарватере.

Подойдя к острову и пролетев над ним, самолеты взяли курс вдоль берега. По фарватеру шел на север пароход с лесом. В скором времени заметили стоявшую на якоре «Колу», снизились, сели на воду и на моторе подошли к ее борту, где ошвартовались для приемки бензина. Погода — штиль.

В 17 час. 16 августа самолеты, простившись с «Колой», вылетели и взяли курс на северо-восток, к устью реки Чеша, и с этих пор — в течение долгих дней — связь с ними прекратилась.

Находясь на обсерватории «Маточкин шар» с 12 августа, я ожидал каких-либо телеграмм от летчика Чухновского, но не получал от него никаких известий и пользовался лишь «подслушанными» радио. Вследствие этого 21 числа я запросил по радио находившегося в Баренцовом море т. Матусевича, а также начальника Убеко-Севера т. Чичагова о местонахождении самолетов.

25 августа было получено следующее радио:

РАДИОТЕЛЕГРАММА

ИЗ СЛУЖБЫ СВЯЗИ № 1395 ОТ 27/VIII 16 ЧАС. 30 МИН. МАТОЧ-
КИН ШАР РОДЗЕВИЧУ

ПОЛУЧЕНО КАНИНА РАДИО САМОЛЕТЫ ВСЛЕДСТВИЕ ТУМАНА СВЕ-
ЖЕГО НОРДОСТА ЗАДЕРЖАЛИСЬ МЫС МИКУЛКИН ЧЕШСКОЙ ГУБЕ ЗПТ
ВЫЛЕТАЮТ КОЛГУЕВ ПЕРВОЙ ВОЗМОЖНОСТИ ТЧК 01197 ЧИЧАГОВ.

Через несколько дней мы получили второе известие:

РАДИОТЕЛЕГРАММА

КД ИЗ КЕС (КАНИН) 20 АВГУСТА 1925 Г. АРХАНГЕЛЬСК НАЧУБЕКО
КОПИЯ М. З. МАТУСЕВИЧУ, КОПИЯ МАТШАР.

СЕГО ЧИСЛА ПОЛУЧЕНО ПИСЬМО ЛЕТЧИКА ЧУХНОВСКОГО ДОСТАВ-
ЛЕННОЕ САМОЕДОМ НА ОЛЕНЯХ КАКОВЫМ СООБЩАЕТСЯ ЧТО ВЫЛЕТЕВ
15 АВГУСТА ТРЕХ ОСТРОВОВ ДЕРЖА КУРС КОЛГУЕВ ЗПТ ТОТ ЖЕ
ДЕНЬ ВЫНУЖДЕНЫ БЫЛИ СЕСТЬ ИЗ ЗА ТУМАНА СПЕРВА УСТЬЕ РЕКИ
ЧЕША ЗПТ ЗАТЕМ У МИКУЛКИНА МЫСА СКОБА ЧЕШСКИЙ ЗАЛИВ СКОБА.

ВСТРЕЧНЫЙ СВЕЖИЙ НОРДОСТ МЕШАЕТ ВЫЛЕТУ ЗПТ ПЕРВОЙ
ВОЗМОЖНОСТИ ВЫЛЕТАЮТ КОЛГУЕВ ТЧК ПРОСЬБОЙ ЧУХНОВСКОГО
САМОЕДУ ДАНО ПЯТЬ ФУНТОВ САХАРУ И ФУНТ НАТУР. ЧАЯ КАКОВЫМ
ЛЕТЧИКИ СТОЛОВАЛИСЬ ТЧК ВЫШЕОЗНАЧЕННЫЕ ПРОДУКТЫ ВЫДАН-
НЫЕ САМОЕДУ ПРОШУ ВОЗМЕСТИТЬ ПЕРВОЙ ОКАЗИИ ТЧК 211 НАЧ-
РАЦИИ КАНИН НОС ПОПОВ

Три острова — остров Колгуев

В то время как самолеты считались без вести пропавшими,
с ними на самом деле произошли следующие приключения.

Вылетев 16 августа в 17 час., самолеты взяли курс на
северо-восток, к устью реки Чеша на Скандинавском полуост-
рове. Эта река соединяет Белое море с Чешским заливом.
Погода была тихая, в море — штиль. Справа вдалеке вид-
нелся остров Моржовец.

Дойдя до устья реки Чеша, Чухновский сделал посадку,
вызвавшую, естественно, посадку и другого самолета.

На следующее утро подул норд-ост, сопровождаемый в
этих местах туманом, вследствие чего вылет не состоялся.
В это же время стали иссякать запасы продовольствия, и
пришлось прибегнуть к охоте. Были убиты две гагары и
чайка и сварен в ведре суп.

Большой неприятностью являлись сильные приливы и от-
ливы, достигавшие в этих местах высоты в 5 м. В скором
времени поднялся шторм, и летчики напрягали все усилия,
чтобы сохранить самолеты, яростно бомбардируемые песком

и галькой. На третий день решили лететь, несмотря на свежий норд-ост, но, пролетев около 20 мин. вдоль берега, Чухновский заметил два самоедских чума возле устья реки Жемчужной, что у мыса Микулкина, и сел около них. Предполагаемый вечером того же дня вылет отсюда не состоялся, так как при малой воде самолеты оказались чуть ли не в 1 1/2 км от воды. С вечера же стал усиливаться норд-ост и развился до степени шторма при ветре до 50 м/сек. О полете нечего было и думать, и летчикам пришлось разместиться в самоедских чумах.

Встретив летчиков сначала низкими поклонами, самоеды в скором времени стали выражать недовольство. Причиной этого было то, что у летчиков не осталось продовольствия и не было таких ходких здесь продуктов, как чай и сахар. Необходимость кормить в течение целой недели четырех человек не могла, конечно, доставить удовольствия северным кочевникам.

24 августа Чухновский уговорил одного из самоедов съездить на оленях на радиостанцию Канин нос с письмом. За 20 руб. и обещанный сахар самоед съездил на радиостанцию, результатом чего явилась приведенная выше радиотелеграмма начальника радиостанции Канин нос т. Попова. Шторм стал стихать лишь 26 августа, и стал возможным вылет, хотя дул свежий норд-ост и ходила большая волна. Самолеты вылетели утром и шли по компасу на высоте 800 м открытым океаном.

Расстояние до острова Колгуева было покрыто в 2 часа. Вынужденная посадка на волну была бы гибелью. Временами входили в облака. Никаких судов поблизости не было. Посадку сделали у станции Бугрино, что на южной оконечности острова. Неудобство доставки бензина к месту посадки задержало здесь самолеты до утра.

Колгуев — Маточкин шар

Вылетев утром 26 августа и идя открытым океаном исключительно по компасу, летчики видели под собой лишь волны, не дающие возможности посадки. Через 3 1/2 часа полета самолеты достигли Белушней губы, где и сели, встреченные представителями Госторга. Набрав бензина, летчики переночевали здесь. На следующий день утром самолеты вылетели по направлению к становищу Малые Кармакулы, но по пути попали в туман, заставлявший снижаться до самой воды.

Из-за густого тумана пришлось сделать посадку на Крутом озере, расположенном на Гусиной Земле, названной так из-за множества гусей, прилетающих сюда летом. Сама Гусиная Земля — сплошная сеть озер и болот. Переночевав на этом безлюдном озере, утром вылетели в становище Малые Кармакулы, куда прибыли через 40 мин.

Утром 29 августа самолеты вылетели из селения Малые Кармакулы по направлению к обсерватории «Маточкин шар». Путь пролегал сначала над Баренцовым морем до входа в пролив Маточкин шар и далее на восток по проливу к Карскому морю. Погода стояла ясная, дул слабый норд-ост.

Через 1 ч. 45 м. полета самолеты сделали посадку у самой обсерватории. Самолет Чухновского пришел почти без воды в радиаторе, и не только мотор, но и весь капот мотора был покрыт желтым налетом из-за течи радиаторов.

Таким образом, вылетев из Ленинграда 4 августа, самолеты лишь 29 августа прибыли на постоянную полярную геофизическую обсерваторию «Маточкин шар».

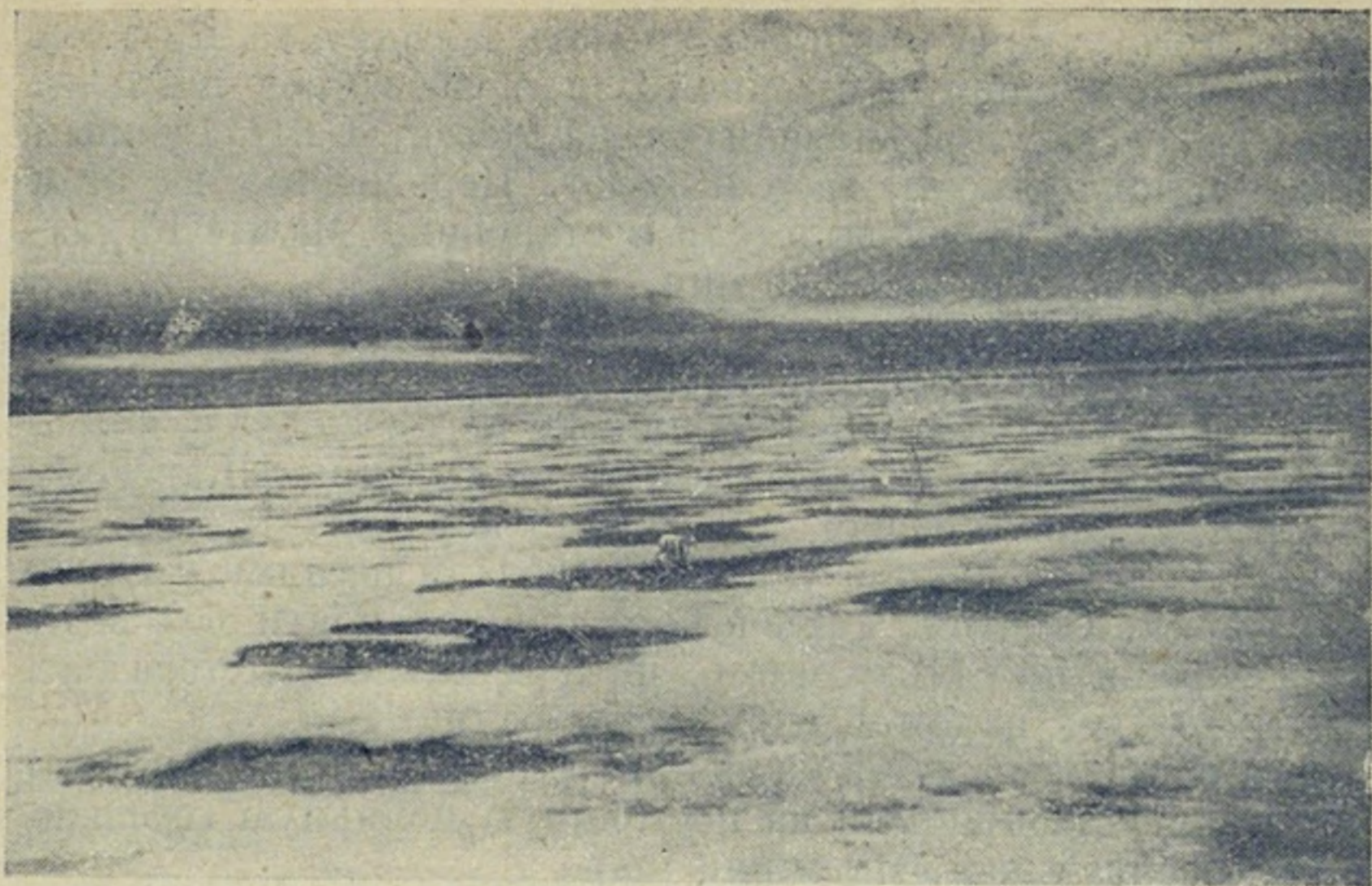
В самом начале вследствие неправильных данных о скорости самолета «Ю-20» — 200 км/час — был составлен такой план дальнейших работ:

1. Вести разведку льда для сибирской экспедиции как на пути ее к Архангельску, так и на обратном. Предполагалось, что самолеты будут летать по треугольнику: Маточкин шар — Остров белый — Югорский шар, облет которого может осветить состояние льдов всего Карского моря, что имело колоссальное значение для пробивающихся во льдах судов экспедиции.

2. Производить разведку прибрежной полосы в Карском и Баренцовом морях в поисках мелей и рифов.

3. Совершить совместный поход с «Мурманом» к крайней северной точке Новой Земли — мысу Желания — с одновременной разведкой льдов для указанного судна. Ввиду опоздания самолетов на целый месяц первая часть программы отпала, так как сибирская экспедиция, вышедшая в реку Обь 3 июля, к тому времени уже пришла к месту назначения, пользуясь разведкой т. Евгенова на ледоколе «Малыгин».

Пароход «Мурман» ввиду отсутствия долгое время всяких сведений об улетевших самолетах пошел в Чешскую губу на розыски их. Этот поход отнял ценное время, заставил пароход зайти вне программы в Архангельск за углем, почему



Медведица с медвеженком во льдах

и пребывание экспедиции на Новой Земле было ограничено временем, требующимся для проведения неавиационных работ, поход же к мысу Желания был отменен.

Между тем разведка у мыса Желания была крайне желательна, так как там предполагалась постройка радиостанции. Карский берег от этого мыса до острова Пахтусова был совершенно не обследован и на картах нанесен неверно, как почти вся береговая часть Новой Земли, искаженная иногда на картах до неузнаваемости.

На полярной геофизической обсерватории Маточкина шара

С 12 по 30 августа стояли исключительно летные погоды, и шар-пилот скрывался из глаз лишь на высоте до 11 000 м. Но, к сожалению, погоды эти были упущены самолетами вследствие позднего прилета.

Самолеты прилетели 29 августа около 7 час. Через час был совершен первый рабочий полет. В 9 ч. 30 м. самолет с летчиками Кальвицем и Родзевичем взлетел и взял курс к югу вдоль восточного берега Новой Земли.

Экипаж имел задание разведать льды в направлении Карских ворот при продолжительности полета не более одного часа. Было указано, что далее залива Шуберта заходить не следует, а в море более чем на 10 км от берега не уходить.

Погода стояла ясная, дул свежий норд, над Карским морем висел туман; море было спокойно (береговой ветер).

Набрав высоту в 1600 м, самолет пошел вдоль берега и благодаря попутному ветру развил хорошую скорость. Слева ширилось Карское море без малейших признаков льда, справа — снежные вершины гор и безжизненные скалистые берега, кое-где поросшие мхом и испещренные большим количеством озер и горных ручьев. Берега эти обрывисты и угрюмы. Вдоль берега прибито течением и ветрами много «плавника»¹. В море ходила крупная зыбь — признак будущего шторма или отзвук прошедшей бури.

Первый же полет показал неправильность карты и неверно нанесенные очертания береговой линии. На траверсе залива Клокова я заметил примерно в 5 км от берега буруны от зыби — показатель находящихся здесь рифов. Но вследствие сильной зыби самых рифов заметить не удалось, несмотря на кристальную прозрачность воды Карского моря. Достигнув залива Шуберта, мы пошли обратно и в 10 ч. 30 м. сделали посадку против обсерватории.

Результаты разведки: в пределах видимости 200 км льдов не обнаружено; на траверсе залива Клокова замечены рифы.

С 29 августа по 9 сентября полетов не было, так как производилась переборка и чистка моторов. Затем ввиду ожидающегося обратного выхода сибирской экспедиции, по просьбе т. Евгенова, были опять начаты разведки льда.

Назначенный на 9 сентября разведывательный полет Кальвица не состоялся, так как при большой волне самолет задевал за воду концами крыльев и мог поломаться.

Второй полет состоялся 11 сентября. В 8 час. взлетел Кальвиц с Родзевичем, имея то же задание, что и в первый полет. Самолет вернулся через 50 мин. При разведке с высоты в 700 м льдов не было обнаружено.

Третий полет двух самолетов состоялся 12 сентября. В 10 ч. 05 м. взлетели Чухновский с Родзевичем, а за ними Кальвиц с начальником обсерватории т. Герингом. Целью полетов была разведка льдов в направлениях на 5 и 50° от Маточкина шара. Вернулись самолеты в 11 ч. 25 м.

¹ Прибитый ветрами и течениями к берегам лес.

Разведкой с высоты 500 м льдов не было обнаружено в пределах видимости до 300 км.

Четвертый полет двух самолетов имел место 16 сентября. С утра висел густой низовой туман, шел снег и дул свежий норд-ост. Получено было радио, что где-то к северу от Маточкина шара вблизи берега находится ледокол «Малыгин», с которого т. Евгенов просит самолетами указать его местонахождение, если полет в тумане не представляет большого риска. Тов. Чухновский вылетел в 9 ч. 15 м., имея на борту Родзевича, а Кальвиц взял с собой одного сотрудника обсерватории. Дойдя до мыса Выходного, самолеты попали в сплошной низовой туман и снег и потеряли друг друга из виду. Дальнейший полет был признан рискованным, и самолеты в 9 ч. 30 м. вернулись обратно. К этому времени было получено радио от начальника сибирской экспедиции т. Тимофеева о том, что пароход «Аркос», на котором он находится, стоит к югу от Маточкина шара; место им было определено по радиопеленгу станции Маточкина шара. В свою очередь по радио было определено и местонахождение «Малыгина», оказавшегося в 70 км от «Аркоса». Тов. Тимофеев просил выслать самолет, чтобы указать вход в пролив, так как из-за отсутствия маяков, мигалок и знаков вход в Маточкин шар трудно опознать даже в хорошую погоду.

По просьбе т. Тимофеева и был совершен пятый, одиночный полет. 16 сентября в 10 ч. 15 м. вылетел Чухновский с Родзевичем и сейчас же после вылета исчез в снегу и тумане Карского моря. Летая в районе мыса Выходного и залива Канкрина при абсолютном отсутствии видимости на высоте 150 м, мы были совершенно ослеплены снегом и через час полета принуждены были вернуться обратно. Этим полетом закончились разведки льдов Карского моря. Часа через два после посадки самолета в пролив вошли суда экспедиции, а спустя некоторое время и «Малыгин». Соединившись, суда пошли на запад. Предшествующие разведки льдов Карского моря дали возможность этим трем экспедициям пройти наиболее коротким путем через пролив Маточкин шар.

Шестой, парный полет был произведен 19 сентября с целью разведки как льда, так и береговой полосы на север от Маточкина шара по Карскому берегу. Конечная точка полета указана не была.

На головном самолете шел Чухновский с Родзевичем, а за ним — Кальвиц с радиотелеграфистом обсерватории Мендель-

маном. Пройдя залив Канкрина, что в 20 км от Маточкина шара, Чухновский заметил, что вода в радиаторе мотора кипит, и сел в заливе Канкрина у промысловой избушки. Кальвиц последовал примеру головного и тоже сел. Оказалось, что заслонки радиатора были закрыты. Их открыли, Родзевич долил радиатор пресной водой и запустил мотор.

Оба самолета снова взлетели и взяли курс на запад; дойдя до залива Чекина, мы повернули обратно и в 18 ч. 30 м. сели у обсерватории.

Разведкой было установлено, что заливы Канкрина и Чекина были нанесены на карту неправильно и что вдоль всего берега до залива Чекина отсутствуют подводные рифы. На траверсе четвертого мыса, считая от мыса Выходного, замечено подозрительное пятно — глубина. Хорошо были видны снежные вершины гор и их ледники. Интересно отметить, что при посадке самолета в заливе Канкрина морские зайцы (род тюленя) не боялись близко, до 10 шагов, подплывать к самолету, несмотря на работающий мотор. Стаи гусей и уток при приближении самолета разлетались. Во время этого полета был сделан перспективный снимок залива Канкрина.

Пришедший на «Мурмане» т. Матусевич дал задание Чухновскому произвести детальную разведку береговой полосы на 200 км к югу от Маточкина шара. Для этой разведки 19 сентября был совершен седьмой, одиночный полет от Маточкина шара до залива Галла (около 110 км). В 10 ч. 15 м. самолет с Кальвицем и Родзевичем взлетел и пошел на юг вдоль берега. В Карском море стоял полный штиль, облачности не было. Согласно приказанию не летать дальше мыса Галла мы, дойдя до этого мыса, пошли обратно и в 11 ч. 40 м. сели у обсерватории, пробыв в воздухе 1 ч. 30 м.

В результате полета были установлены опасность входа в заливы Клокова и Галла и наличие мелей, гряды камней к востоку от мыса Бык. Кроме того были обнаружены и нанесены на карту четыре гряды подводных камней близ залива Клоков и два — близ мыса Брандта, а также ряд мелей; установлена неправильность контуров этого залива, зачерчены кроки берега до мыса Галла, нанесены озера и реки, произведено 30 снимков с заливов, мысов и найденных подводных опасностей, замечено, что «плавник» плывет с юго-востока, что указывает на существование соответствующего течения.

22 сентября был совершен восьмой, парный полет. Целью полета была встреча парохода «Мурман», работавшего в Баренцовом море у Сухого носа и ожидавшегося



Мелкобитый лед полярных морей

в Маточкин шар. Самолеты взлетели в 15 ч. 15 м. На головном шел Чухновский с Родзевичем, на втором — Кальвиц с радиотелеграфистом обсерватории т. Шведа. Через час полета достигли становища Поморского, что на западной стороне острова, на море Баренца. Становище представляет собой два жилых дома, склады и бывшую часовню, расположенные у самого берега и плохо защищенные от ветров и волнения со стороны Баренцова моря. На становище не оказалось ни души, представитель Госторга и единственный промышленник уехали на промысел. Пробыв в становище 45 мин., захватив два соленых гольца и 40 яиц чайки, мы отправились обратно и прилетели в обсерваторию в 18 час., пробыв в воздухе 2 часа. Во время этого полета установлено, что Сухой нос нанесен на карту неправильно. Обращала на себя внимание удивительная прозрачность воздуха, затруднявшая даже для привычного глаза определение расстояний и высоты полета. Полет между скал пролива Маточкин шар фееричен и полон красоты. Здесь расположены два типичных альпийских глетчера с небесноглубокими ледяными массами.

Над Белушым заливом мы снизились над шедшим под парусами на восток самоедским карбасом и спросили, пет ли у них гольца, но, к сожалению, гольца на карбасе не оказалось. Заботы наши о продовольствии были вызваны тем, что в обсерватории не было свежих продуктов, и все меню состояло из консервного супа и различных каш, порядочно уже надоевших.

На обратном пути была осмотрена нами Белушья губа как хорошее место для стоянки самолетов, защищенное от ветров и волнения, расположенное в 10 км по берегу от обсерватории.

Девятый, одиночный полет состоялся 27 сентября. В Карском море дул норд-ост. На горизонте с берега были замечены большие валы волн с белыми пятнами, сильно увеличенные рефракцией. Для выяснения, что это — волна или лед, в 13 ч. 40 м. взлетел Чухновский с Родзевичем. Не дойдя 20 км до мыса Выходного, самолет вернулся обратно, так как льдов в море не было, а ходила большая волна. В 13 ч. 50 м. самолет сел у обсерватории, пробыв в воздухе всего 10 мин.

Этим полетом закончилась работа самолетов в Маточкином шаре в кампанию 1925 г.

«Таймыр» и «Мурман» прибыли к обсерватории 18 сентября. В тот же день силами механиков и летчиков были сняты с самолета крылья и пропеллеры, и самолеты на буксире были подведены к борту «Таймыра». Так как подъемные приспособления «Таймыра» слабы и могли не выдержать тяжести самолетов, то для подъема самолетов пришлось прибегнуть к помощи «Мурмана», который имел мощные подъемные механизмы. «Мурман» подошел к «Таймыру» и, подняв самолеты, поставил их на ют «Таймыра» вдоль обоих бортов. Плоскости самолетов были надежно закреплены под правыми роострами. Самолеты тоже были очень прочно закреплены. Все имущество и пустая тара были погружены на «Мурман», кроме ящика с фотоимуществом, инструмента и бочек с маслом.

30 сентября в 10 час. «Таймыр» пошел на запад по Маточкину шару, покинув 12 зимовщиков на целый год.

Дойдя до становища Поморского, «Таймыр» принужден был встать на якорь вследствие сильного шторма в Баренцовом море. Переждав шторм, мы 1 октября в 4 часа снялись с якоря и взяли курс на Канин нос. После шторма пароход

сильно качало. Бортовая качка доходила до 43---45°. Волной смыло с палубы судовую собаку, и для спасения ее пришлось лечь в дрейф и спускать спасательную шлюпку, которая благополучно выловила собаку. 3 октября вечером «Таймыр» подошел к месту своей обычной стоянки — напротив Убеко, но еще несколько дней мы не могли снять самолеты с парохода ввиду отсутствия «Мурмана» с его надежными подъемными механизмами. «Мурман» пришел числа 8—9 октября, потеряв в океане баржу с пустой авиационной тарой, оторванную штормом и разбитую о камни Сухого носа. При помощи «Мурмана» самолеты были спущены в воду и отбуксированы на Соломбальские кошки (отмели), куда на карбасе были перевезены также крылья и оперение самолетов. В тот же день один из самолетов был собран, и к месту стоянки прибыл караул.

На следующий день оба самолета были готовы к отлету в Ленинград.

Трансарктическая экспедиция

(1928 г.)

Организация перелета

В 1928 г. Осоавиахим при содействии Академии наук организовал перелет на мощном двухмоторном гидросамолете «Советский Север» от Владивостока через Берингов пролив и Полярное море в Ленинград.

Задачами этого перелета являлись: изучение условий полетов в Арктике, аэрофотосъемка и уточнение деталей береговой черты и характера берегов и ознакомление с некоторыми отдельными районами; кроме того, намечался залет на остров Врангеля для связи с колонией.

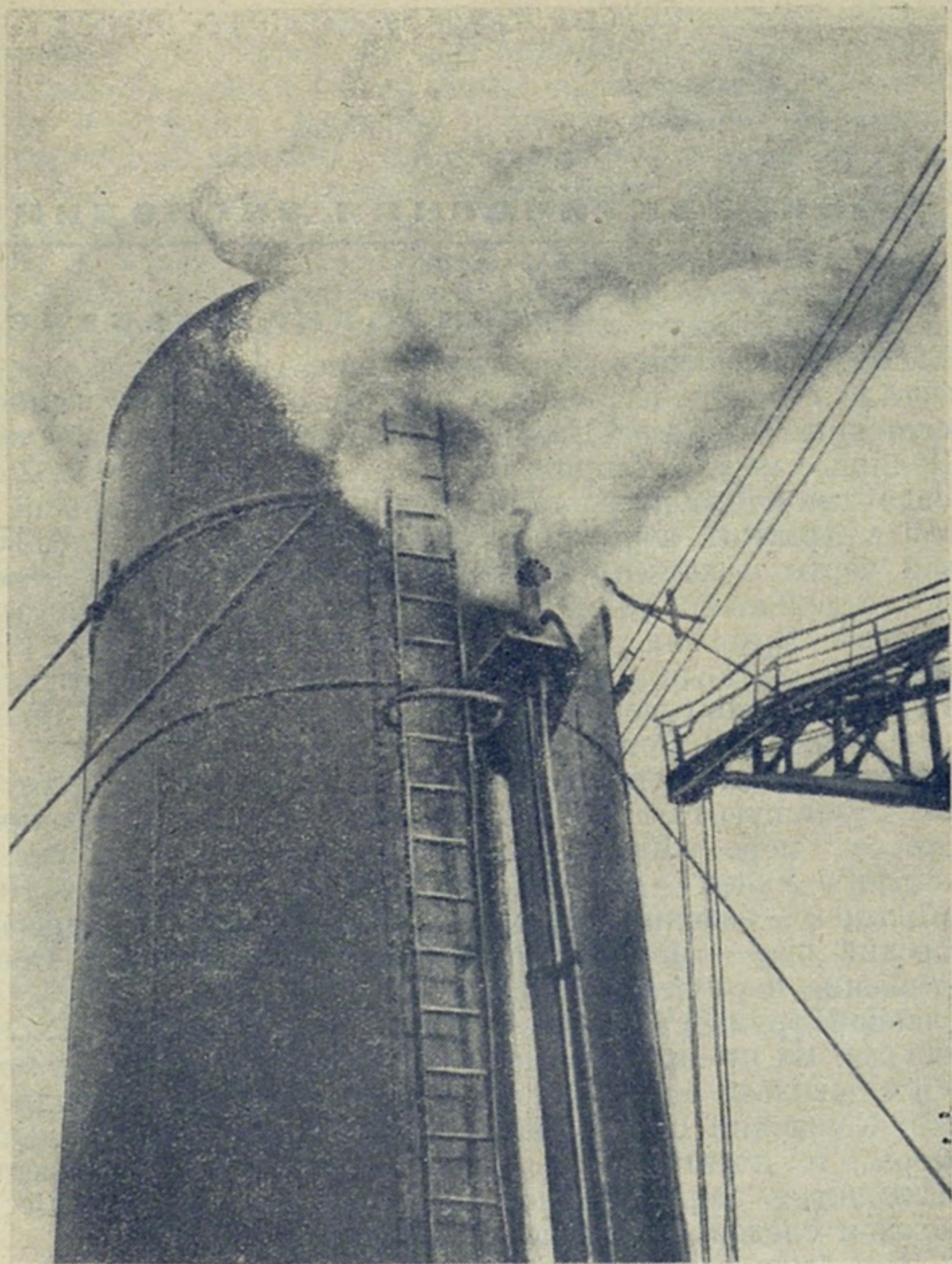
Во главе экспедиции стоял т. Красинский, уже несколько раз бывавший на севере. Экипаж состоял из летчиков Волынского, Кошелева, Родзевича и Борисенко.

Намечался следующий маршрут перелета: от Владивостока через Советскую гавань — Николаевск — Татарский пролив — Охотское море — Камчатка — Петропавловск — Олюторка — Анадырь — Уэлен — мыс Северный — остров Врангеля — Нижне-Колымск — селение Булун — Таймыр — остров Диксон — Югорский шар — Мезень — Архангельск — Ленинград. Общее протяжение перелета — 13 000 км.

Главной трудностью организации перелета являлось создание баз. Их пришлось создавать в течение нескольких месяцев и с довольно большими затруднениями. Так как гидросамолет «Советский Север» типа «Дорнье-Валь» имеет большие размеры, то доставка его из Севастополя во Владивосток производилась морем на пароходе «Лозовский». С этим же пароходом следовал и экипаж самолета.

11 мая была закончена погрузка самолета в Севастополе.

Последний раз ревет горластый гудок «Лозовского», звякает машинный телеграф, вздрагивает корпус парохода, медленно бурлит за кормой винт, сбивая в кучу медуз...



Последний гудок

Поплыл берег...

Картина проводов обычная, но как-то екнуло сердце. Увидимся ли, кто знает?

После долгого 42-дневного пути вокруг Азии 25 июня увидели мы остров Аскольд с одноименным маяком, открылся взорам Амурский залив, и, наконец, якорь наш загремел на рейде Владивостока.

Сборка самолета была произведена быстро. Мы спешили застать благоприятную погоду в Арктике. Только здесь, во Владивостоке, мы узнали о трагической судьбе экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия».

Начальник экспедиции Красинский нас ждал уже давно, и вылет был назначен на утро 16 июля.

Н а с е в е р е

Вылетели мы точно в назначенный срок — утром 16 июля. Мелькнули внизу бухта Дномид и длинная коса Эгершельда. Остался справа простор Амурского залива, промчались скалы и постройки острова Аскольд.

Слева раскинулось наше Приморье. Нетронутые места. Нас пятеро, и нам предстояло открыть северный воздушный путь.

Свистел ветер. Прямо перед нами уже тянулись полосы тумана, но мы шли выше их, и стрелка нашего компаса неизменно указывала на север. Ровно и четко работали моторы, и весело улыбался механик.

Проносились мимо и уходили назад высокие береговые скалы и изрезанные бухтами берега. Около 15 час. вошли в сплошной низовой туман. Пробиваемся. Но в 15 ч. 35 м., когда мы шли на высоте около 15 м., прямо перед носом самолета выскочил какой-то пароход.

Сделав глубокий вираж, мы садимся у берега. Ходит большая волна, идет дождь, темно. На моторах подходим к пароходу и становимся около него. Оказалось, что пароход японский, а сели мы у устья реки Быстрой в южной части Татарского пролива. Ночью самолет сильно трепало волной, и наш механик заболел морской болезнью. С парохода японичеки пригласили пить чай. Утром пришедший катер отбуксировал нас в устье реки Нельма для исправления погнувшейся стойки. Селение Нельма — это новостроящаяся рыбацкая, расположенная в устье реки того же наименования. Селение состоит из пары бараков со служебными постройками, живут здесь около ста рыбаков.



Пожар в тайге

21 июля вылетели мы из селения Нельма и, пройдя на малой высоте с попутным тайфуном южную часть Татарского пролива, снизились в Советской гавани, на дне которой у самого берега лежит известный фрегат «Паллада», описанный Гопчаровым. В настоящее время в районе Советской гавани производятся лесные разработки, имеются японская концессия и рыбный промысел. Сама по себе гавань весьма живописна, хотя и дика. Местная администрация встретила нас очень радушно. Разместились мы в больнице и семья местного врача оказывала нам всяческое внимание. В долгой беседе незаметно прошел вечер.

На следующий день в 12 ч. 34 м. мы взлетели и взяли курс на Николаевск на Амуре. Весь пролив был в низовом тумане. Мы поднялись до 1 200 м и шли на этой высоте выше тумана. Иногда в тумане мелькали вершины гор острова Сахалина, на минуту показался залив де-Кастри и, наконец, на параллели мыса Джаоре туман рассеялся и открылся величавый Амур.

Мы шли как раз полосой лесных пожаров, и едкий запах гари чувствовался даже на высоте 1200 м.

Сделав круг над деревянным, только что восстановленным городом, мы сели и подрулили к берегу.

В Николаевске непрерывные туманы держали самолет в течение почти десяти дней. С другой стороны, предстоящий длительный перелет требовал детального просмотра всего самолета. Несколько раз мы делали попытки взлететь, но тот же низовой туман держал нас на месте. Наконец, терпение наше допнуло...

Через Охотское море

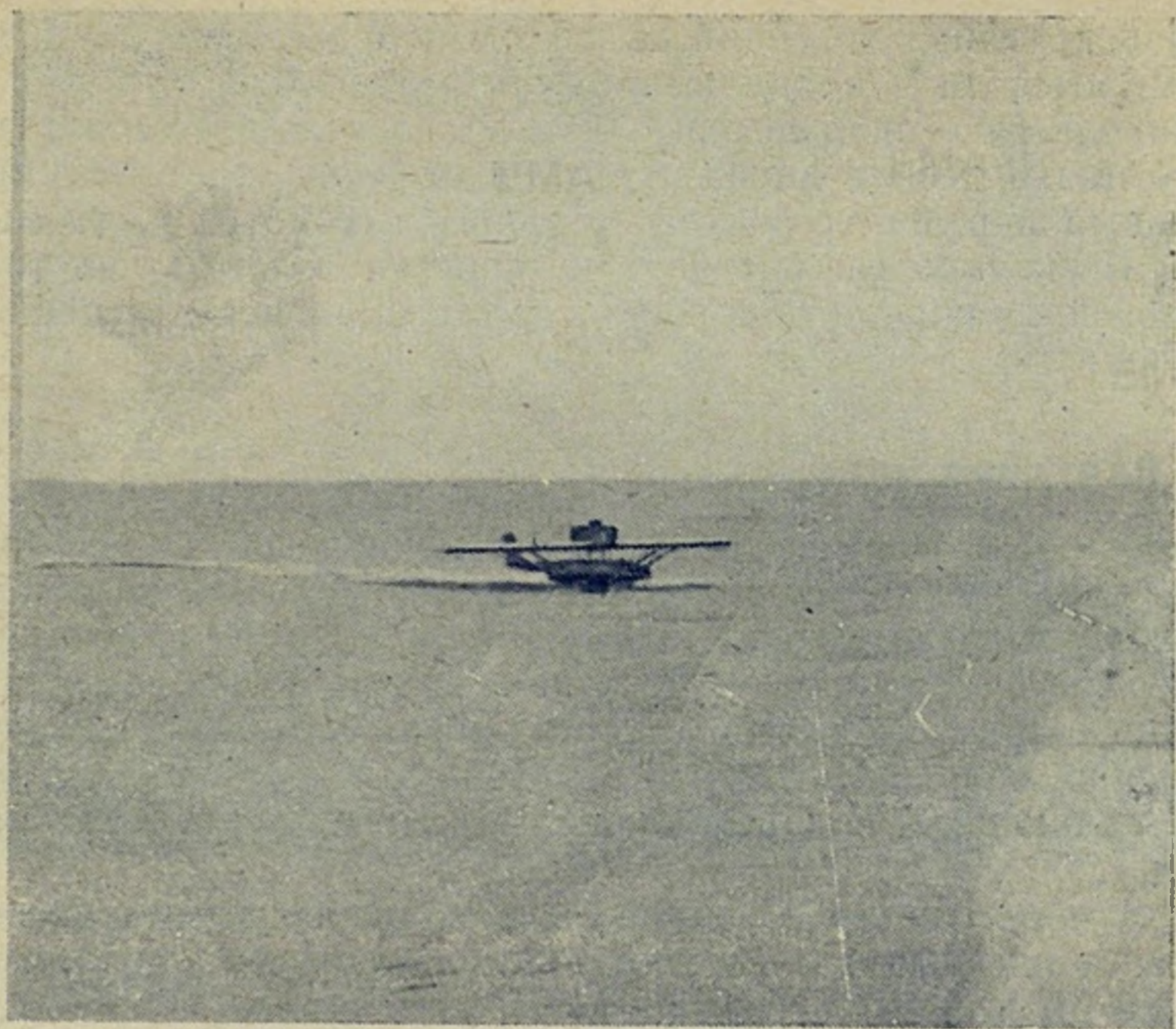
1 августа мы решили лететь. Густой, низовой туман покрывал реку Амур. В сплошном молоке тумана жалобно гудели пароходы и катеры. Мы решили взлететь в тумане, пробиться выше его и далее идти по компасу. Так и сделали.

Трудно оторвался тяжело нагруженный горючим самолет. Медленно набрав высоту, мы пробились через молочную пелену, нависшую над стариком Амуром, и взяли курс на Камчатку.

Иногда через «окна» в тумане была видна вода Татарского пролива, а изредка и поверхность самого острова Сахалина. Когда же мы вышли на восточный берег Сахалина, сплошная пелена тумана исчезла, и перед нами открылся бурный простор Охотского моря. Волны вздымались и рассыпались белыми гребнями пены. Тяжело дышало море под напором северного ветра. Слева за хвостом самолета виднелись вершины горы Три брата. На пятом часу полета над необозримым простором моря перед нами повисла сплошная завеса облаков, тумана и дождя. Попытка обойти их с севера успеха не имела, так как они раскинулись по громадным районам. Пришлось нам снизиться и идти над самым морем так называемым бреющим полетом. Свистел ветер, капли дождя больно били в лицо и глаза. Временами казалось, что самолет задевает за гребни волн: так низко шли мы над водой.

А в полосе дождя берегов Камчатки все еще не было видно. Наконец, стали попадаться стаи уток, сидящих на воде. Показалась какая-то трава, плывущая по морю. Очевидно, берег был близко. И, действительно, вскоре мы почувствовали в воздухе запах горелых костей, столь свойственный рыбалкам. Через несколько минут нам открылся низкий берег с маленькими постройками рыбалки.

Мы сели у самого берега на большую зыбь. Из-за большого прибоя к нам никто с берега не мог добраться. Как оказалось,



«Взлет Советского Севера»

сели мы у западного берега Камчатки — у рыбацкого поселка Пимда.

Пришлось провести ночь на самолете, стоя на якорях. Всю ночь самолет сильно бросало волнами. Утром у борта выплыл большой тюлень и попытался взобраться на самолет. Пришлось укротить его любознательность, грозившую поломкой самолета. Все утро плескалась у борта большая горбуша. Рыбы здесь уйма — все море у берегов кишит рыбой. На подошедшей шлюпке с японской рыбной концессии я добрался до берега, выяснил местоположение самолета и после ознакомления с промыслом и посещения концессии, поразившей меня кустарными и примитивными способами лова и засолки рыбы, возвратился на самолет. Через короткое время мы снова были в воздухе, а мимо мелькали рыбалки западного берега Камчатки.

Через час полета мы сели в устье реки Большой, у поселка Тольшерсука. Здесь мы ночевали на пограничном кордоне, запаслись горючим и в течение целого вечера слушали интересные рассказы пограничника о местной жизни и охоте.

Через Камчатку

Утром 2 августа прояснилось, дождь прекратился, и на высоких сопках за клубились облака.

Мы решили лететь в Петропавловск, не огибая весь полуостров мимо мыса Лопатки, а кратчайшим путем — поперек. Было рискованно лететь на гидросамолете полтора часа над горами. В случае остановки моторов авария являлась неизбежной, но мы крепко надеялись на свои моторы, и не ошиблись. Забрав высоту 1 200 м, мы взяли курс на восток и шли над долиной реки Большой, чуть заметной змейкой вьющейся среди ущелий.

Сопки окружали нас: сзади — коническая сопка Опала, внизу — хребет Инелька, впереди — вулканическая Авачинская сопка, а далеко слева — краса и гордость всего полуострова — сопка Ключевская. Дика и величественна панорама средней части хребта Камчатки!

Впервые в истории самолет проносился над девственно-чистыми снегами камчатских сопкок, над вулканами и нетронутыми еще рукой человека скалами.

Но вот и Авачинская губа, на берегах которой расположен Петропавловск — единственный пока город Камчатки. Еще 15 мин. полета — и мы над городом. Сделав крутую спираль, мы садимся в бухте. На пристани собрался весь город, и, как только самолет коснулся воды, мощные звуки «Интернационала» огласили воздух.

Таким образом мы решили уже две серьезных задачи — перелетели бурное, стяжавшее себе печальную славу у мореплавателей, Охотское море и пересекли весь Камчатский хребет, соединив воздушным путем г. Владивосток с последним крайним городом СССР на побережье Тихого океана.

Над Тихим океаном

Отдохнув и заправив бензином самолет, 5 августа в 11 ч. 45 м. мы вылетели в Усть-Камчатск, расположенный в 245 км от Петропавловска.

Полет протекал спокойно; однообразный и безлюдный берег скоро наскучил.



Берега Камчатки

Усть-Камчатск — небольшое селение. Его домики в беспорядке разбросались в устье реки Камчатки. В селении расположена радиостанция. Усть-Камчатск известен своими крабо-рыболовными заводами, которые находятся у устья реки.

Подлетая к Усть-Камчатску, мы заметили выложенную на берегу стрелу — знак места посадки — и сели на реку, где нас встретили рабочие заводов.

Следующая наша остановка намечалась в селении Олюторка, на земле коряков, куда мы вылетели 6 августа утром. Погода была пасмурная, тоскливая. Моросил дождь, местами стоял туман. Мы шли низко над водой, почти ничего не видя вокруг себя, кроме дождевой завесы. Справа остались высокие, мрачно-красивые Командорские острова с их знаменитыми лежбищами морского котика. На один момент открылась южная часть острова Карачинского с его маленьким поселком. Пройдя остров Карачинский, мы вышли из тумана и дождя и увидели мрачные скалы безлюдного мыса Говен. Через несколько минут мы проносились уже над его туманными, мрачными скалами и пиками. Эти суровые грозные скалы,

без сомнения, таят в себе немало богатств. В соседней бухте Корфа найдены уже нефть и уголь. Когда-нибудь доберемся мы и до этих мест. У них, как и у всей Камчатки, почти нет настоящего и есть одно будущее.

У мыса Говен мы опять попали в туман и не видели вовсе земли. По расчетам уже должна была быть Олюторка, но ее не было, и при всем желании найти очень красивый по названию мыс — мыс Крещеный огнем — мы его также найти не могли.

Пришлось садиться и выяснять, где мы, так как карты этих мест совершенно неверны, и никакого сходства с действительностью мы по картам заметить не могли.

Мы сели в какой-то колодезь между скалами. Отвесные скалы эти вертикально вздымались от моря, и вверху между ними был виден лишь клочек неба. Стояла гулкая тишина, и каждый звук громким эхом разносился по ущельям. Кругом не видно было ни малейших признаков жизни, никаких растений.

Начальник Экспедиции предполагал, что мы уже пролетели мимо Олюторки, не заметив ее в тумане, поэтому было решено лететь снова на юг, хотя я всячески доказывал, что это ошибка. Тем не менее мы полетели на юг и вскоре, как я и предвидел, оказались в бухте Корфа, у селения коряков — Телешки.

Волей-неволей пришлось здесь сесть, так как горючее у нас было на исходе.

Селение Телешки состоит из 20 домов коряков; есть и русские дома. Занятие жителей — рыбная ловля и охота. Есть РИК и даже ячейка Осоавнахима. Вблизи селения расположена рыбалка. В бывшей часовне помещается коротковолновая радиостанция, которая, к сожалению, не работает. Здесь пришлось нам ожидать, пока придет бензин.

Наконец бензин пришел, налит в баки самолета, и мы снова летим.

Заправившись бензином в бухте Корфа, мы не имели необходимости залетать в Олюторку, и пошли прямо на Анадырь, куда и прибыли, примерно, часов через пять с половиной, покрыв 634 км.

Анадырь — большой поселок, самый северный на побережье океана. Имеются тут радиостанция, богатые рыбные промыслы, разведывательные прииски Союззолота. Население смешанное. В поселке есть районный РИК, больница и пр. Здесь ловится великолепная рыба — кета и так называемые «пупки» — пре-



В поселке Анадырь

красного вкуса. Район, несомненно, будет иметь большое значение как по рыбному промыслу, так и по горным богатствам. Анадырь — пушной центр. Здесь шьют из мехов прекрасные одежды, и можно видеть классические образцы кухлян, малиц и дех местного покроя. Радужно встреченные всем населением мы провели здесь два дня, и 13 августа направились в селение Уэлен. С этого момента мы потеряли связь с остальным миром, так как в Анадыре была последняя по пути радиостанция.

Теперь мы летели в самые глухие, ненаселенные места — в сторону чукчей. Впереди лежали лишь Уэлен да ряд мелких чукотских поселков.

Миновав залив Креста, мы прошли мрачный мыс Столетия, бухту Провидения и мыс Чаплина. Та же мрачная картина кругом, те же вековые скалы. Камни, выветренные ветрами скалы и отвесные обрывы. Редко, редко попадает в поле зрения какой-нибудь туземный поселок. Край этот еще вовсе не изучен, не разведан. По своим богатствам он, наверное, не уступит Аляске.

Проклятый туман опять преследует нас, опять не видно ничего, кроме белой линии берегового прибоя. Лететь было рискованно, и надо было делать посадку.

Авария

«Советского Севера»

(по путевым заметкам)

13 августа. Сегодня около полудня мы сделали непредвиденную посадку. Миновав остров Св. Лаврентия, принадлежащий США, мы попали в полосу густого низового тумана — предвестника близкого льда. Временами туман прерывался, и тогда под нами чернели воды неприветливого Берингова моря. Близок был уже и Берингов пролив. Местами были видны чукотские байдары под парусами. Низко проносимся мы над ними, и видно, как струя воздуха от винтов захлестывает их примитивные паруса, за которые прячутся испуганные фигуры. Но мы не слышали выстрелов по самолету, о возможности которых нас предупредили еще в Николаевске.

Туман все сгущался, и лишь временами через его щель просвечивала белая полоса прибоя у берега.

Изредка мелькали одинокие яранги и быстро скрывались в молоке тумана. Полет становился все более рискованным, так как уже не видно было скал и гор, высота которых здесь достигает до 1000 м и более. Глаза до боли впиваются в молоко тумана и стараются рассмотреть что-либо впереди.

Борода начальника экспедиции, столь редко поднимающаяся над задней кабиной в хорошую погоду, сейчас все чаще подвергается порывам ветра, и глаза его напряженно стараются прорвать муть густого тумана, тянущегося из Берингова пролива.

Следуя береговой черте, временами видневшейся в тумане, мы сошли с компасного курса, и восстановить его теперь, при плохой видимости, становилось весьма трудным.

Взять чуть вправо — уйдешь в океан; взять еще правее — попадешь в Америку; взять влево — значит «вмазать» в горы,

Рука пилота не сходит с рукоятки управления мотором, каждую минуту готовая или выключить его, чтобы сесть, или дать полный газ, чтобы перескочить через какой-нибудь пик или вершину хребта.

Вдруг напряженные глаза замечают впереди потемнение тумана на высоте полета и выше, а потом посветление его вновь. Мгновенно осеняет мысль, что перед нами скала, имеющая высоту большую, чем высота нашего полета. Почти бессознательно жёстами руки требую от пилотов немедленной посадки.

Замолкли моторы, выглянула голова Красинского, обеспокоенного обрывом их песни, засвистел ветер...

Облегченный вздох вырвался у всех, когда гидросамолет, посаженный опытной рукой, мягко заскользил по ряби воды.

Через несколько минут туман прорвался, и берега очистились. Мы убедились, что сели очень удачно и, главное, во-время. Еще одна-две минуты — и мы неминуемо «вмазались» бы в большую скалу, лежавшую прямо по нашему курсу; ее то тень мне посчастливилось проследить через туман.

Выяснилось, что мы находимся в начале залива Лаврентия, расположенного в 75 км на юг от мыса Дежнева. На южном берегу залива виднелись несколько недостроенных барачных и толпились люди, а на северном, у мыса Нуныма, был расположен чукотский поселок. На одном моторе подрулили мы к берегу, встали на якоря и, приветствуемые небольшой группой людей, вышли на широкую полосу гальки.

Здесь, под 67° северной широты, на побережье почти безлюдной Чукотки, стараниями Комитета Севера сооружалась в это время первая чукотская культбаза, имеющая своей целью оказание медицинской помощи чукчам и эскимосам и внедрение культуры в гущу отсталых северных народов. Культбаза будет иметь больницу, школу, клуб и радиостанцию. Значение ее чрезвычайно велико.

Приглашенные врачом Сахаровым, мы направились в барак медицинского персонала, где и разместились на ночлег. Вечером состоялся ужин, приготовленный из обычного северного ассортимента продуктов — различных консервов. До поздней ночи тянулась беседа. Колонисты удивлялись нашему мужеству, мы — ихнему.

Я считаю до сих пор, что для того, чтобы жить так, как жили тогда люди на этой культбазе: в глуши, оторванные круглый год от всего мира, — нужно иметь много мужества, настойчивости и терпения.



Эскимоска

Ценой этого мужества, громадной настойчивости и упорства сейчас чукотская культбаза достигла громадных успехов. Недавно эта культбаза праздновала свой пятилетний юбилей и подводила итоги своей работы.

Итоги эти для Чукотского полуострова исключительно отрадны. Созданы 5 школ, школа-интернат, больница, ветеринарный пункт, механическая мастерская и радиостанция, организован кооператив и открыта первая на Чукотку красная яранга.

За пять лет школы культбазы окончили 250 чел., а больница обслужила 14 000 больных. В условиях Чукотки, не имевшей до революции ни школ, ни врачей, это является крупнейшим достижением, показывающим повышение культурного уровня народов нашего крайнего севера.

При культбазе организован собаководческий питомник, который сейчас превратился в рассадник племенных породистых северных собак — ездовых и охотничьих.

Культбазой проделана громадная работа в области изучения края, языка чукчей и их быта.

Все это проделано в условиях почти полной оторванности от остального мира, в условиях суровой природы Чукотки.

Поистине велико мужество работников базы, велик их энтузиазм.

Эти люди явились вестниками революции на Чукотке и своей работой произвели чудесное преобразование края.

В светлую полярную ночь долго толпился народ на берегу, разглядывая металлическую птицу, мерно покачивающуюся на воде. Эскимос Эринг и чукча Брук всю ночь просидели у самолета, разговаривая и усиленно жестикулируя.

14 августа. Погода не предвещала ничего хорошего. От колонистов мы узнали, что пароход «Ставрополь», ушедший в Нижне-Колымск, затерт льдами вблизи мыса Северного. Весь этот день прошел в объяснениях устройства самолета. Нас посетили не только обитатели колонии, но и чукчи из близлежащих селений Яндагай и Нуняка. Многие приехавшие остались здесь до 15 числа, чтобы присутствовать при взлете гидросамолета.

15 августа. Мы решили стартовать. Смело можно сказать, что провожать «Советский Север» собралось все живое из бухты Лаврентия. И люди, и собаки, и даже равнодушные ко всему и привезенные сюда на мясо коровы — все столпилось на берегу, и каждый по своему выражал нетерпение.

— Прилетайте на будущий год за нами! — кричал врач, отправляющийся на зимовку на остров Врангеля.

— Николай Николаевич! Тверская улица, Абезгаус! — надрываясь, кричит женщина-врач Коган...

— Контакт переднему! — раздается команда Волынского, и в треске и вое заработавшего мотора тонут прощальные крики...

Чукча Брук, сидевший перед взлетом самолета на карачках, в момент взлета, как рассказывали нам после, всплеснул руками, крепко выругался по-русски и, исчерпав этим весь запас известных ему русских слов, побежал за самолетом по берегу залива.

Затем он долго сидел на камнях в глубокой задумчивости, поглядывая туда, где скрылся самолет.

Мы взяли курс на Берингов пролив и, как только прошли залив Лаврентия, почувствовали суровое дыхание Северного Полярного моря. С севера тянулись гряды низкого тумана, одна за другой наступавшие на юг. Вскоре через тонкую пленку тумана забелели отдельные льдины, их становилось все больше и больше, и, наконец, мелко битый лед сплошной массой закрыл поверхность моря. Скрылся мыс Нуныа, засинели на востоке скалы мыса принца Уэльского и берег Аляски. А слева, как бы в устрашение нам, выплывали своими мрачными скалами, покрытыми пятнами снегов, мыс Дежнев — этот северо-восточный форпост Союза. Отделенный от берега узкой излучиной, он казался островом. Группу островов Диомид мы не видели из-за тумана.

Слева от нас высились огромные, вековые скалы, совершенно неизученные и весьма неточно нанесенные на карты.

Огромные массы изверженных пород, пики, выветренные неугомонными ветрами скалы, огромные осыпи валунов, сухие русла речек и местами желтая тундра с многочисленными лагунами и озерами представляли картину покоя.

Впереди мелькнула гладь вод лагуна, а за ней — необозримые пространства льда.

«Влево восемь, так держать», — пишу я пилоту, и, повинаясь немой команде, самолет берет курс на селение Дежнев и далее — к чукотскому селению Уэлен, расположенному на берегу моря.

Под нами бежит желтая тундра, тундровые ручьи и речки. Видна запряжка собак, несущаяся по кочкам тундры. Поворот, и нарта со всего разгона валится в речку.



РИК в селении Уэлен

Вот и селение Уэлен. Вдоль широкого покрытого камнями берега раскинулись около 50 яранг и два русских дома. Опрокинутыми чайными чашками выглядят чукотские яранги. Поселок как бы вымер, и лишь масса собак мечется по берегу и, как видно, во всю авралит.

Низко проносимся мы над косой и плавно садимся в лагуне против поселка. В скором времени подошла байдара с представителем власти т. Мясниковым, аборигеном Чукотки т. Косыгиным, четырнадцать лет прожившим на берегах этой неприветливой страны, и с группой чукчей.

15 августа. Уэлен.

В Уэлене еще лето, и стоят ясные белые ночи.

С океана ползет туман, окутывая подошву Священной горы. День и ночь на ее вершине сидит дозорный чукча, высматривая моржей; а они идут с моря, направляясь на свое лежбище в районе мыса Ингоун, на запад от Уэлена.

Сверкают белыми животами белухи, по несколько раз в день бьют в небо фонтаны китов.

На берегу лагуны подпирает небо тонкая игла мачты бездействующей радиостанции. Столь необходимая здесь радиосвязь не налажена из-за неопытности радиста.

Уэлен — районный центр. Живут в нем несколько русских, около сотни чукчей и 30 эскимосов. РИК имеет даже пишущую машину — гордость Уэлена. В делах РИК броса-



«Коньки чукотских ребят»

ется в глаза один документ — резолюция первого на берегу океана собрания женщин:

«Просим у белых людей, которые прогнали солнце-начальника (царя), прислать нам своего шамана (доктора), потому что наши дети часто болеют, просим прислать достаточно галет и хорошего материала на камлейки (женская одежда)».

Скучно, медленно тянется жизнь в Уэлене. Оживает она лишь во время охоты да во время стоянки парохода, раз в год посещающего северо-восточный мыс.

Разбиваются о гальку берега, обрушиваясь с грохотом курьерского поезда, саженные валы прибоя. Дует ветер, каждый час меняющий свое направление и имеющий скорость тайфуна, скрипит лед и с моря наступает туман.

Над вершиной Священной горы клубится туман, обволакивающий чукотское «кладбище».

Сюда, на вершину Священной горы, приносят чукчи своих раздетых покойников и оставляют их тут, не закрывая в землю. Очень быстро от покойника почти не остается следов — песцы и волки живо растаскивают трупы. Не брезгают покойниками и ездовые собаки.

На вершине горы растет жидкий кустарник, и на его голых ветвях можно видеть висящих чукотских идолов в виде



В яранге

татуированных лиц, выточенных из моржевой кости. Эти божки крутятся на вечном ветре, поворачиваясь в направлении всех пяти сторон света (по чукотскому счислению). Один из божков именуется Ханендотлин, что означает полдень и свет.

На пригорке стоит низкая, похожая на огромный гриб-подберезовик яранга, моржевые шкуры которой, отставшие от остова, гулко хлопают по ветру, а обрывки прогнившей кожи временами издают звук, похожий на рокот барабана.

Собаки, дикие, с острыми ушами, возятся на амыке, привязанные к китовому усу, воткнутому в землю.

Хозяин яранги сидит на корточках у костра и внимательно слушает веселые звуки польки, вырывающиеся из пасти новенького патефона, черная кожа которого и блеск никелированных частей вовсе не гармонируют с внутренним видом яранги и всего обихода.

Жена его, молодая женщина с черными волосами, возится по хозяйству. Несмотря на порывы холодного ветра и дождь,

проникающий через дырявую крышу яранги, она обнажена до пояса. Ее темное молодое упругое тело еще не изуродовано тяжелым физическим трудом.

При нашем входе глаза ее любопытно сверкнули, и на лице появилась улыбка, затем она, не обращая внимания на нас, продолжала доставать из большой зловоиной ямы прошлогодние запасы канальхена¹.

Рядом с женщиной, держась за ее меховую юбку, стоял чумазый мальчуган совершенно голый.

— Эти (вы пришли)? — спросил нас чукча.

— Да, мы пришли, — ответили мы.

Чукча посторонился, давая нам возможность подсесть к огню, и стал медленно набивать трубку. Мы долго беседовали.

Стояла белая ночь, солнце было высоко над горизонтом, с моря наступал туман. Председатель РИК рассказывал, какое впечатление произвел наш прилет на чукчей.

— Кель летит, Кель!² — кричали чукчи, когда издали заметили самолет.

Женщины и дети со страху попрятались в яранги. Но как только чукчи увидели, что мы обыкновенные люди, они окружили нас плотным кольцом, и удивлению и восторгу их не было конца. Целые сутки не уходил народ с берега и, сидя на корточках, разглядывал гидросамолет. Даже женщины и дети, осмелев, вылезли из своих берлог. Собаки обнюхивали нас. Какой-то до крайности обнаглевший пес вырвал у меня перчатку и всенародно сожрал ее.

16 августа. Попытка вылететь 16 числа успехом не увенчалась из-за тумана.

18 августа. В течение двух дней мы делали попытки улететь из Уэлена, но тяжелые льды, а главное — густой туман, заставляли возвращаться обратно. Только сегодня утром мы вылетели, взяв курс на мыс Северный и остров Врангеля.

В океане сплошной лед, над ним полосы тумана и низкие облака. Слева от нас — обрывистые голые скалы Чукотки. У подножья скал кое-где ютятся убогие яранги чукчей. Вот потянулись было огромные лагуны низкого берега, а дальше опять пошли снежные скалы и гордые конические

¹ Полутухлое вяленое моржовое мясо.

² Кель — злой дух.

вершинный мыс Опман и острова Колючина. Под нами впереди и справа — всюду причудливые торосы, грязные льды берегового прибоя и яркоголубые массы полярного пака.

Сверкают бесконечные льды, темнеют на них какие-то пятна — это нерпы и моржи. Обеспокоенные ревом наших моторов, они задирают кверху свои круглые головы. Мы вглядываемся в ледяные престоры и убеждаемся, что никакая посадка невозможна.

Но вот напряженный взгляд ловит что-то необычное. Среди причудливых торосов — маленький пароход. Он дымит, но по всему видно, что он зажат льдинами. У парохода сильный крен, и большая льдина давит его, собираясь взгромоздиться на палубу. Ледяные якоря натянуты, на палубе лежат какие-то мешки, спуют крошечные фигурки. Общее впечатление: судно накануне бедствия.

По характерным очертаниям судна узнаю «Ставрополь». Он возвращается с реки Колымы и должен идти на остров Врангеля. Но сомнительно, что он может дойти.

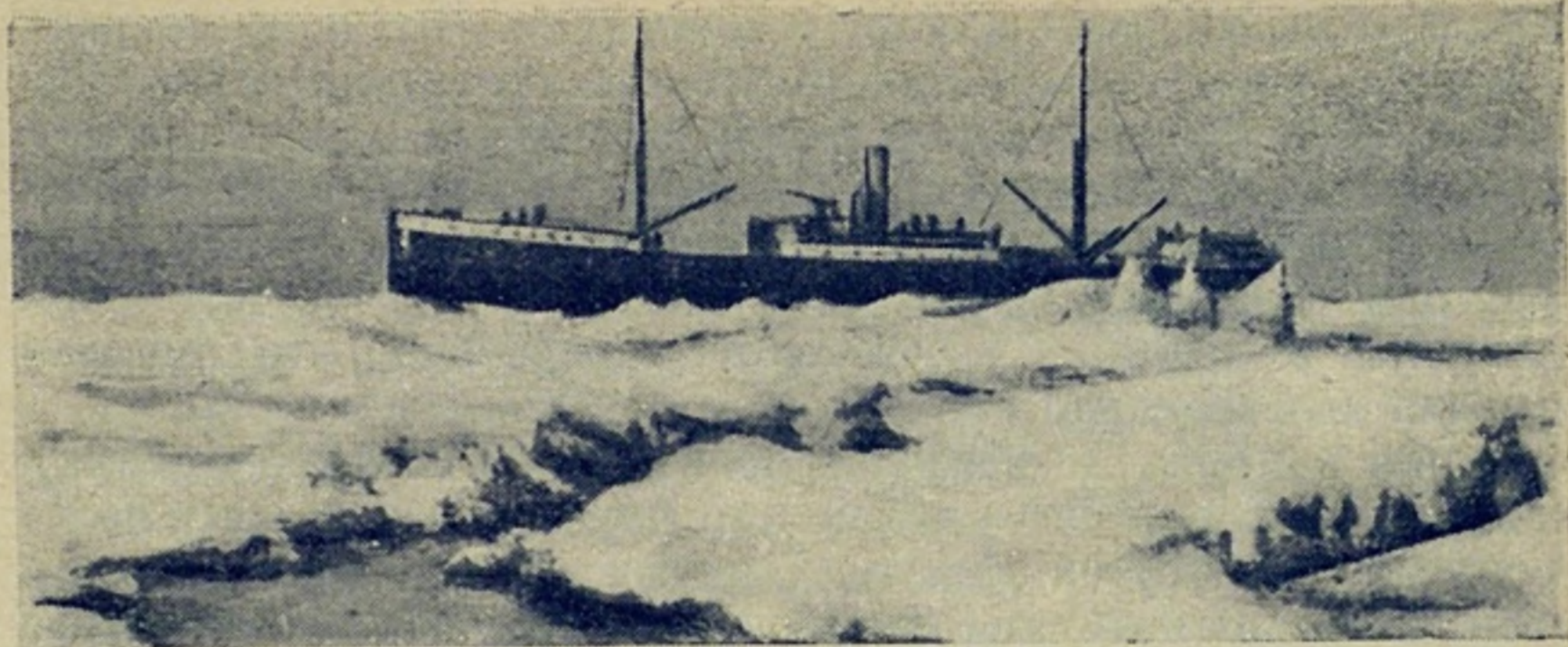
Делаем над ним круг на высоте 700 м, и вдруг оба наши мотора резко обрывают свою песню. По какой-то причине механическая помпа прекратила подачу бензина моторам. Самолет резко снижается. А под ним сплошные льды. Посадка на них — гибель.

Сразу же переходим на ручные помпы и на едва работающих моторах «тянем» к зеркальной воде Колючинской губы. С севера выплывает густой туман. Еще момент — и мы мягко касаемся воды.

Исправив бензиновую помпу, мы через сорок минут снова в воздухе, и снова наши моторы мощным рокотом оглащают тундру.

Взлетев, мы взяли курс на остров Врангеля, но уже через пять минут попали в сплошной туман. Все попытки проскочить через него были безуспешны. Густой туман быстро наступал с океана и уже закрыл берег. Волей-неволей полетели обратно, потому что туман закрывал уже и Колючинскую губу — единственное место, где посадка была возможна.

Разрывая туман, разворачиваясь над самым льдом, мы в конце-концов спустились на воду и стали на якорь. Крутом — никого. Только нерпы то и дело подплывают к самолету. Накачав воздухом резиновую шлюпку, мы поехали на берег и разложили костер. Поохотились на уток, а в 10 час. опять вернулись на самолет и решили перелететь к тому месту губы, где на картах обозначено чукотское селение. Но, несмотря



„Ставрополь“ во льдах

на все усилия, мы не могли запустить моторов. Измучившись, мы закрепили самолет на двух якорях и расположились на почевку.

19 августа. Всю ночь ветер крепчал и на утро достиг 10 баллов. Шторм с туманом и снегом. Ничего не видно. Через каждые два часа выкачиваем воду из лодки самолета — она все прибывает. Окоченевшие, мокрые мы снова и снова пытаемся запустить моторы, но безрезультатно. Обнаружен дрейф — мощные порывы ветра и жесткие волны гонят нас все дальше и дальше от берега. Ревет норд. Наш самолет оброс коркой льда. Наступает ночь, может быть, последняя...

22 августа. Третьи сутки мы носимся по воле воли. С утра попрежнему ревет норд. Бешеные волны то поднимают самолет высоко вверх, то снова бросают его вниз, обдавая пеной, заставляя вздрагивать его металлическое тело. В боковом отделении лодки — вода.

Рассвело. Не видно ни зги — один туман, гонимый ветром. Оба якоря не держат. Мы пытаемся зацепиться за грунт, но глубина здесь более 100 м, и наши усилия тщетны.

Волны накренили самолет уже на 25° , обдают его водой и все больше и больше топят левую жабру¹. Волны ломают левый элерон, ломают конец левого крыла.

Напрасно пытаются пилоты рулями поставить самолет против ветра. Механик, совсем обессиленный от напрасных по-

¹ Жабры — нижние полукрылья гидросамолета, служат для сохранения поперечной устойчивости на воде.

пыткок запустить моторы, мокрый, с замерзшими руками и ногами лежит в задней кабине почти без сознания. Тут же маячит фигура начальника экспедиции. Все попытки запустить моторы кончаются неудачей, да и нет больше возможности подойти к моторам, потому что размахи самолета при качке все больше и больше. Время как бы остановилось, а шторм все сильнее и сильнее.

— Земля справа! — кричит пилот самолета Ефим Михайлович Кошелев.

В самом деле, на востоке, на расстоянии 5—6 км, выглянули из тумана высокие, покрытые снегом скалы, окаймленные пеной прибоя. Выбросит нас ветер на них — гибель неизбежна.

— Приготовить спасательные пояса! — несетя команда из передней кабины.

Но и это бесполезно. Обессиленные трехсуточной борьбой, мы все равно не можем сопротивляться стихии.

А шторм, как бы издеваясь над нами, снова закрывает берега белой пеленой тумана и снега. Крыло самолета торчит уже вверх под углом около 60° .

— Снять обшивку с левого крыла! Руби полотно! — доносится голос Воынского, теряясь в грохоте волн и вое ветра.

Мы с механиком обрезаем обшивку с левого крыла, чтобы ветром не перевернуло самолет. Но крен все увеличивается, и самолет уже очень медленно выравнивается после особенно жестоких ударов волн.

— Приготовить шлюпку! Приготовить продукты! Приготовьтесь покинуть самолет! — старается Воынский перекричать ветер.

Но шлюпка, за которую мы взялись, вырывается из рук, как живая, и больно бьет по лицу. Нам не удастся накачать ее воздухом. Да она сейчас и бесполезна — ее сразу же перевернет.

Впереди перед нами открывается полоса низкого песчаного берега, заливаемого прибоем. Мелькает надежда на спасение, но гнетет мысль о неизбежной гибели самолета.

Начальник экспедиции раскладывает по карманам бумаги и деньги, остальные готовят продукты для выкидки их на берег. Берег все ближе и ближе, а самолет совсем накренился, одно крыло торчит почти вертикально вверх. Вот пальцы впялись в металлические борта самолета, ноги ищут опоры...

Еще миг — и наша машина вынесена левым бортом на песчаный берег. Налетают валы один за другим, и в столбах воды и белой пены застревает изуродованное тело «Советского Севера». Это было в 6 час. утра. Ревел шторм, бежали одни за другим сажениые валы прибоя...

Самолет с поломанными крыльями, с покосившейся на бок моторной кабиной, наполовину залитый водой, мог служить только временным ненадежным убежищем от шторма и непогоды. Свернувшись в клубок, закутавшись в мокрую полетную одежду, сидели мы без света в кабине, ежеминутно вздрагивая от ударов волн. Мы решали сложную задачу — обдумывали программу дальнейших действий. Последняя наша надежда — дойти на моторах до места начала губельного дрейфа — лопнула вместе с тросами и стойками моторной кабины, на которую налетел свирепый вал.

Нужно было придумать что-нибудь другое. Сплошной туман и трехдневный снежный шторм не давали нам возможности видеть берег и определить наше местонахождение. Но все-таки ясно было, что нордовый шторм снес нас в южную часть Колючинской губы. Но в какое именно место? По моим предположениям, мы находимся там, где на картах обозначены устья двух рек. Посоветовавшись, мы решили произвести береговую разведку, как только позволит погода.

Шторм ревет попрежнему, достигая силы 9—10 баллов, с туманом и снегом. Барометр показывает высокое давление — 764 мм.

Моторная кабина совсем распаталась, грозит упасть и похоронить нас всех. Нужно переходить на берег.

Под порывами холодного ветра окоченевшими руками построили мы из пропеллеров и моторных чехлов палатку. Но она — лишь призрак жилища и несколько не спасает нас от ветра и снега. Зажженный у входа костер из старого плавника, которого кстати было очень много, почти не дает тепла, а лишь разъедает глаза дымом. Под «потолком» нашего дома висит тусклая лампа.

Когда порывы ветра качают ее в нашу сторону, мы чувствуем струю теплого воздуха.

Ложимся спать на мокрый песок, в мокрой одежде, под мокрой палаткой, тесно сбившись в одну кучу.

23 августа. Ночью мы почти не спали. От наших насквозь промокших одежд шел пар, брызги дождя то и дело обдавали нас, палатка вздрагивала от каждого порыва ветра.

Утром, наскоро вскипятив какао, мы исследовали близлежащую местность. Повидимому, мы находимся в юго-восточной части губы. Берег низкий, песчаный, поросший мхом. На нем кое-где видны следы нарт, сухой олений помет и остатки чукотских яранг. Применить астрономические методы для определения места нашей аварии мы не могли, потому что из-за тумана не было видно ни одного светила.

Мертвый берег, на котором не встретишь ни одного живого человека, да не только человека — ни одного зверя, ни одной птицы. Снег, уже выпавший на скалах, сильные холода, — все это заставляет нас торопиться к океану, к людям. У нас было два выхода: идти восточным берегом Колючинской губы до океана или направиться к югу по реке до залива Лаврентия (в Беринговом море). Встреча с чукчами на втором пути была более вероятна, чем на побережье, так как, по всей вероятности, северные ветры загнали их со стадами в сопки и закрытые от ветров долины. Но все-таки этот вариант был отвергнут, так как он сулил долгий путь, а у нас был крайне ограниченный запас продовольствия. Кроме того, обилие рек и озер внутри страны заставляло нас в этом случае тащить с собой тяжелую резиновую надувную шлюпку. Поэтому мы решили идти к океану по восточному берегу губы.

24 августа. Прижавшись друг к другу, щелкая зубами от холода, мы провели без сна и эту ночь. Наступивший день не сулил ничего хорошего.

Правда, стало тише и даже теплее, но дождь и туман попрежнему не давали нам возможности определить точно наше местонахождение. Скрепя сердце, решились остаться еще на день.

Сегодня мы готовимся к походу. Предстоящий тяжелый путь по сопкам и тундре заставляет нас идти налегке, с крайне скудным запасом продовольствия и оружия. Весь запас продовольствия у нас такой: по 14 плиток шоколада на человека, по банке консервированного молока, по полбанки эгго, по три фунта галет, чай и кофе. Ящик галет и часть какао мы оставляем у самолета. Все собственные вещи, белье и мокрую одежду с собой не берем и идем в поход в летном обмундировании. Из навигационных инструментов забираем только хронометр, путевой компас, бинокль и набор циркулей. Берем и посуду: сковороду, примус, чайник и полбанки бензина. Но спички у нас подмочены, и для того чтобы добывать в пути огонь, мы принуждены снять с

самолета пусковое магнето и тащить с собой эту весьма обременительную для пешеходов спичечницу.

На мою долю выпадает задача спасти судовые документы — бортжурнал и путевые заметки.

Сегодня дует северный ветер в 9 баллов; кажется, что берег дрожит под ударами исполинских волн прибое и «юлярных зарядов» — мгновенно наступающей и столь же быстро исчезающей пурги.

25 августа. Около двух часов дня, закусив и приготовив свои мешки, мы двинулись в путь. Наша верная птица, изломанная, исковерканная, отслужила свою службу. Еще недавно несла она нас над волнами Японского моря, над скалами Татарского пролива, над островом Сахалином, над вечными туманами Охотского моря, над снежными вершинами Камчатки. Колючинская губа — последний этап. Здесь когда-то, в 1879 г., зимовала «Вега» — корабль Норденшельда, а теперь, пятьдесят лет спустя, появился и потерпел аварию наш советский самолет, впервые в истории человечества облетевший крайний север Союза.

Здесь безлюдье, пустыня. Мертвые берега оживают только тогда, когда береговые чукчи приезжают сюда к чукчам-оленеводам за оленьим мясом. Наш самолет остался совсем один, без охраны, предоставленный воле стихии.

Мы думали впоследствии организовать за ним экспедицию из Уэлена при содействии тамошнего РИК. Но для этого нам самим нужно было добраться до Уэлена, а это была вовсе не простая задача. А потом — позволит ли погода приехать сюда за остатками самолета? Обилие льдов в эту пору года, местные приметы о состоянии льда (так называемый «четырёхгодовой максимум») — все это заставляло думать, что надвигающаяся зима будет очень тяжелой.

Бросив последний взгляд на самолет, мы двинулись в путь. Под ногами скрипел береговой песок, и утихающие волны добивали самолет. Перед уходом мы хотели было погрузить вещи на пневматическую шлюпку и тащить ее с собой, но потом решили шлюпку бросить. Шлюпка была оставлена у самолета. Однако, пройдя часа два-три, мы наткнулись на речку, которую нельзя было перейти вброд, и двоим пилотам пришлось вернуться за шлюпкой. Красинский, приняв на себя обязанности повара, начал варить суп. Над костром забурился чайник. Ежась от холода, мы

бродили взад и вперед, ожидая, когда вернутся со шлюпкой наши пилоты.

К северу простиралась еще не успокоившаяся ширь Колючинской губы, за ней синели горные массивы западного берега, сплошь покрытые снегом, на востоке — извилистые обрывы другого берега, а прямо перед нами — тундра в осеннем своем уборе. Всюду блестели ручьи и лагуны. Тихина полная. Изредка прокричит чайка да прошуршит крыльями прямо над головой топорок. Невольно задумывались мы над трудностью нашего пути. Будь это несколькими неделями раньше, не будь дождей и имей мы более соответствующую одежду, все обстояло бы по-другому. Но меховой одежды у нас не было. Было обычное лётное обмундирование, которое от дождей и туманов непомерно отяжелело. Воынский и Кошелев оказались в лучшем положении. Они догадались обрезать имевшиеся на самолете водолазные костюмы, соорудив себе таким образом подобие резиновых сапог.

Когда вернулись наши пилоты со шлюпкой, мы переправились через речку, вытащили шлюпку на берег и двинулись дальше. Но вскоре — опять река. На этот раз возвращаться за шлюпкой пришлось мне и механику. Принесли мы ее уже в сумерки. Переправившись, погрузили в шлюпку часть вещей и опять — в путь, подхлестываемые дождем и ветром. Ноги вязли в мшистой мокрой тундре, порой мы проваливались в воду выше колена и роняли шлюпку. От нас шел пар, как от загнанных лошадей, от усталости колотилось сердце.

Темнело, лишь вдали маячило белое пятно холмов. Через каждые 5 м мы останавливались и отдыхали. Но силы все убывали. Шаг стал сбиваться. В конце-концов, опустив шлюпку, мы растянулись на мху. Тундра засопела под тяжестью наших тел, выступила вода. Так началась первая наша ночь среди тундры чукотской земли. Сколько таких ночей предстояло нам еще впереди?

Мы поставили шлюпку на борт против ветра и подперли ее веслами. Получился навес, под которым можно было укрыться хоть немного от дождя и резкого полярного ветра.

Первые проблески рассвета застали нас уже на ногах. Разбитые, продрогшие, мы встали в четыре часа утра и пошли дальше уже через сопки. Здесь было так же сыро, как в тундре. Это казалось странным: как может быть болото на высоте 300 м?

Если тяжело было идти по ровной тундре, то путь по горным обрывам был невероятно труден. Мы отдыхали каждые четверть часа. Двухстволка резала мне плечи, вещевой мешок давил спину, а примус, который я нес перед собой в руках, мешал идти. Ныли ноги, колотилось сердце, смертельно хотелось курить. Наконец, увидели мы под обрывом береговую песчаную полосу и стали спускаться к ней, ежеминутно скользя по мокрой глинистой почве.

Вот мы на восточном берегу Колючинской губы! Под нашими ногами — песок, покрытый гравием и морской камушкой, обдаваемый высоким прибоем; слева и впереди — широкий водный простор, а справа — обрывы тундрового берега.

Медленно тянется однообразная панорама бухты, медленно плетется по узкой песчаной косе наш отряд. В авангарде шли длинноногие Волюнский и Борисенко, затем «главные силы» и, наконец, замыкая шествие, ковылял Красинский. Так мы шли два дня шаг за шагом, слабея все больше и больше.

Под ногами скрипел песок, журчали ручьи с обрывов, изредка проносились стаи уток. Речки мы проходили вброд. Продукты иссякли, галеты превратились в пыль. Мы заваривали их и подогревали на огне, получая нечто вроде горячего блюда. Эта липкая каша, почти клейстер, одобренная плиткой шоколада, создавая лишь иллюзию сытости, далеко не благотворно действовала на желудок.

Ночевали мы в тундре, грея у костров ноги и остужая спины на холодном ветре. Потом грели спины и стужили ноги.

Ворочаясь с бока на бок в полутемноте, мы вспоминали о таких несказанно вкусных вещах, как хлеб и... «козья ножка» самой воючей махорки.

День 27 августа был для нас праздником, потому что нам удалось убить пять уток. Они были сварены в чайнике и съедены с необычайной быстротой и аппетитом, но без соли и хлеба. Потом мы снова двинулись дальше к северу по необозримой мерзлой тундре. Здесь я бросил походную аптечку, нести которую вышло на мою долю. В свое оправдание скажу, что она была лишним грузом.

Едва волоча ноги, шли мы, отдыхая на попутных буграх, где было суше.

Перевалив через две гряды сопок, мы, наконец, увидели море и белоснежную кайму льдов у самого берега. Понадобилось еще три часа для того, чтобы достигнуть океана.

Мне пришлось остаться с начальником экспедиции, который почувствовал себя плохо. Товарищи ушли вперед, и мы остались одни. Медленно брели мы иногда тундрой, иногда берегом какой-то большой реки. На кочках сидели неподвижно похожие на снежные комья полярные совы, устроившиеся на ночлег. Темнело.

Вдруг над простором реки пронесся человеческий крик. Пронесся и замер, отразившись эхом от соседней сопки. Потом еще и еще кричал кто-то с другого берега реки. Наверное кричали наши товарищи.

Над рекой клубился туман, журчала вода. У самого берега мы увидели стайку уток. Они даже не подняли спрятанных в перья голов при нашем приближении. Птица здесь еще не очень запугана охотниками. Еще шаг — и река узким потоком вливается в океан, отгоняя прибрежные льды. Внезапно из тумана выдвинулись какие-то постройки. Но людей не было, хотя следы нарт и говорили, что уехали они отсюда совсем недавно. Нам предстояло заночевать здесь вдвоем, без пищи, без воды и без огня. Магнето — наша спичечница — была у механика, ушедшего с первой группой. На развалинах какого-то сарая мы настелили дерн и, лежа рядом под мокрой одеждой, лязгали зубами от холода. Ночью трещал и лопался лед, обжигало дыхание свирепого норда, садился седой туман.

29 августа. Утром мы пошли на восток по берегу океана. Хотелось есть и пить, но мы решили дойти до следующей реки и там уже вскрыть единственную имевшуюся у нас банку консервированного молока. Однако часа через три мы догнали наших товарищей. Как я и думал, это они кричали вчера ночью, подзывая нас к огню.

В полдень мы увидели среди льдин у самого берега сначала мачту, а затем и всю байдару с четырьмя чукчами. Заметив нас, чукчи подплыли к берегу. Их скуластые лица, волосы, обстриженные под кружок, одежда из нерпичьей кожи, дождевые плащи из нерпичьих кишек, трубки из моржевого клыка — все это было непривычно и странно. Запах тухлого моржового мяса от их одежд был настолько тяжел, что хотелось поскорей с ними распрощаться. Однако мы с удовольствием закурили предложенную ими махорку и кое-как знаками просили доставить нас в ближайший поселок. Но чукчи отказались: они плыли за оленьим мясом к чукчам-оленоводам. Мы пошли дальше и часа через два встретили еще две байдары. Эти чукчи тоже отказались довезти



Первая встреча с чукчами после аварии „Советского Севера“

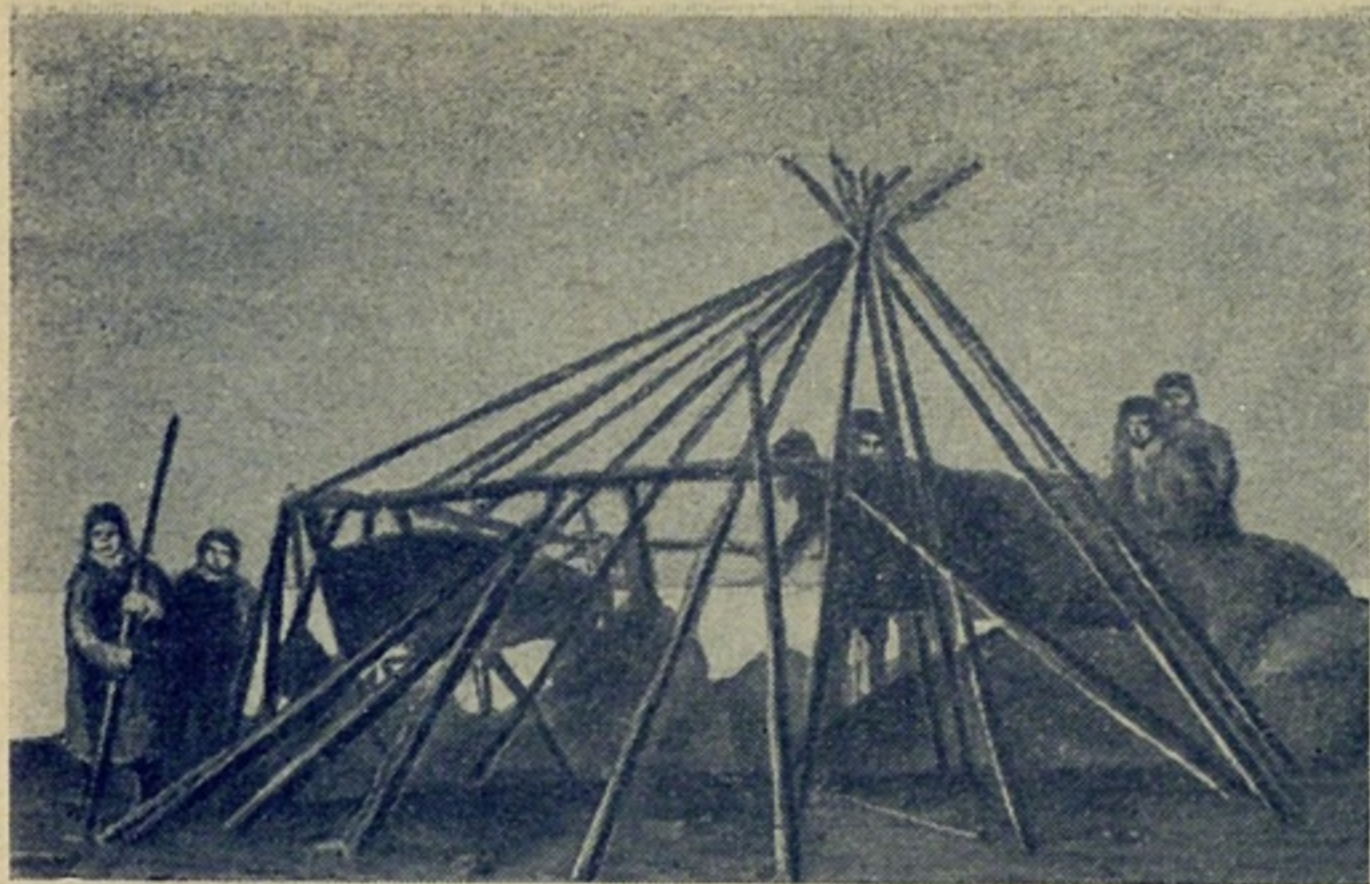
нас до ближайшего поселка, но один из чукчей вызвался проводить нас в их яранги, находящиеся поблизости. В самом деле, невдалеке прилепились к обрыву какие-то жалкие шалаши. Наше странствие по безлюдному пространству тундры кончилось.

Чукча, приведший нас в поселок, немного понимал по-русски. Выслушав наш рассказ о гибели самолета, он передал его обитателям яранги. Здесь были только три женщины: хозяин уехал на байдаре во льды охотиться. Издалека доносились выстрелы. Нам ничего не оставалось, как ожидать его возвращения у входа в ярангу. Яранги похожи на юрты. Длинные жерди связаны сверху и поставлены так, как ставятся в козлы винтовки. Сверху жерди обтянуты моржовыми и нерпичьими шкурами. К нижним краям этих шкур подвешены камни. Не будь камней, при первом сильном ветре яранги упали бы.

Хозяин не появлялся, и мы жестами начали выражать свое желание увидеть его поскорей. Тогда, взойдя на ближайший холм, женщины стали махать каким-то тряпьем по направлению к океану, вызывая мужчин. Но сколько мы ни смотрели, даже в бинокль мы ничего не увидели, кроме причудливо нагроможденных льдов. Удивительное у чукчей зрение, да и слух несколько не хуже.

Наступил вечер. Мы спустились на берег маленькой речки, развели костер и стали варить какао.

Лишь поздно вечером вернулся хозяин яранги. Женщины объяснили ему, кто мы и чего хотим, и он обещал доставить нас до ближайшего поселка.



Остов яранги

Утром хозяйка разожгла костер и бросила в него связку моржовых кишек. Они затрепцали, извиваясь как черви и издавая неприятный запах. Потом, вытащив из костра здоровенную, с метр длиной, кишку, хозяйка отгрызла кусок и сунула его своему мужу. Другой кусок она протянула мне, но будучи непривычен к такому блюду, я отказался от угощения и поскорее выбрался из яранги. Молодой чукча уже налаживал у воды байдару и звал собак.

Перед отъездом старый чукча, едущие с ним мальчуганы и его жена разрисовали себе лицо сажей и моржовой кровью. Они уверены, что в таком виде «Кель» — злой дух — не узнает их и не причинит вреда. Они как бы загримировались под других чукчей, чтобы провести Келя.

Собаки были привязаны ремнем из моржовой кожи к носу байдары, в которой мы разместились посредине. Чукча помещился на корме с веслом. Понукаемые каюрами (мальчиками-погонщиками) собаки дернули, и байдарка быстро заскользила по воде, лавируя между льдами. Так ехали мы часов пять, как вдруг чукча изменил курс и, подойдя к берегу, вытащил байдару на песок. Знаками он объяснил нам: «Идите дальше одни, а я не могу — скоро пойдет снег».

— Тагам, — сказал он, указывая на примус. Затем показал нам три пальца и прибавил: яранг.



Маленький чукча курит

Делать было нечего. Подарив ему примус, мы снова пошли по тундре. Вскоре мы добрались до небольшого поселка, где удалось достать немного муки и махорки — по рублю за восьмушку. Здесь же мы нашли одного чукчу, немного говорившего по-русски, и сговорились с ним, что дня через два он повезет нас дальше.

На другой день, сидя у очага, мы жарили лепешки на перничьем жиру, а рядом с нами хозяйка яранги варила в котле моржовое мясо. Тут же кем-то обиженный мальчуган лет пяти горько плакал, размазывая кулачками по лицу грязь. Потом, не дав высохнуть слезам, он достал трубку и кисет и закурил, важно пуская облака едкого дыма. Чукчи курят все поголовно чуть ли не с пеленок.

Тем временем мясо сварилось, и семья принялась обедать. Каждый чукча, вытащив рукой из котла кусок моржового мяса, запихивал себе в рот, сколько влезало. Затем быстрым движением кривого ножа отрезал у себя под носом, что не вместилось в рот. Щеки у всех лоснились от жира, густой жир стекал по рукам, застывая лепешками на рубцах. После еды следовало длительное чаепитие и курение, и только после долгих наших требований чукчи пошли готовить байдару.

И снова плывем мы вдоль берега, снова бегут собаки и рядом с ними голосистый каюр. О кожаные борты байдары стучат льдины, медленно проплывает низкий песчаный берег. Мимо нас идет лед — грязный береговой и голубой — лед полярного пака.

Так мы ехали несколько дней, останавливаясь на ночлег в поселках, похожих один на другой, как две капли воды. Я сказал, что мы ехали... На самом деле мы, пожалуй, шли больше, чем ехали. Ежеминутно приходилось то вылезать на берег, то перетаскивать байдару через льдины.

Наконец далеко впереди засинели очертания мыса Сердце-камень, над которым когда-то гудел наш самолет...

Однажды вечером наш кормчий вдруг положил весло на дно байдары и стал прислушиваться. Потом, протянув руку вперед, сказал:

— Шхуна, — и стал пыхтеть, подражая работе мотора — запас слов у него был более чем ограничен.

Часа через полтора мы увидели маленькую моторную шхуну. Она с трудом пробиралась сквозь льды к западу и шла в поисках горячего куда-то к Колочинской губе. На борту шхуны находились секретарь чукотского РИК, учи-



На берегу под байдарой

тель и переводчик, — словом, ни одного моряка и механика. Начальник нашей экспедиции т. Красинский уговорил их идти к самолету, обещая дать горючего из баков самолета, и пересел на борт шхуны вместе с механиком Борисенко. Мы же по его приказанию продолжали путь дальше.

Добравшись до селения Энтекишкен у подножья мыса Сердце-камень, мы увидели, что льды здесь необычайно плотны и нагромождены друг на друга. О дальнейшем плавании на байдаре не могло быть и речи. Поэтому, забрав свои пожитки, мы высадились на скалистый берег мыса. С трудом карабкались мы по неприступным скалам, скользили над обрывами, вязли в мокрой тундре, но все же в полдень 2 сентября добрались до поселка, в котором жил американец-промышленник Уол. Его яранга — раз в пять больше остальных и, хотя сохранила свою типичную форму, была построена из дерева и железа. Нас встретил на пороге сам Уол. Он живет в этих краях больше пятнадцати лет. Лет шесть назад при попытке взорвать льды, в которых был затерт кит, Уолу оторвало обе кисти рук. У него в яранге, сидя на стульях, мы пили отличный кофе, ели рыбу и перпичьи лепешки.

Распрощавшись с американцем, мы спустились со скал мыса Сердце-камень к его восточному подножью, где расположен поселок Энурмин. Здесь мы наняли байдару и утром двинулись дальше.

Торосы преграждали нам путь на каждом шагу, и приходилось, выйдя из байдары, расталкивать лед веслами, а то и просто руками.

Иногда мы рубили лед, иногда, поставив байдару на катки из нерпичьей кожи, катили ее по льду, пока было можно. А над нами уходили в небо отвесные скалы берега, обвеянные ветрами, искрошенные морозами. Их обрывы, нависшие над океаном, были усеяны гнездами чаек и топорков. Обитатели этих птичьих берегов носились над байдарой с дикими криками, едва не задевая нас острыми крыльями. Иногда со скал летели в океан тысячи камней и слышался грохот обвала, который повторяло эхо в соседнем ущелье.

Наконец, лед настолько сдвинулся к берегу, что свободного пространства для прохода байдары не оставалось вовсе, и нам пришлось уклониться к северу — от берега в океан. Скоро молочпо-белый туман закрыл все. Чтобы проверить, близко ли берег, чукчи начали кричать; на крики их ответил из тумана чей-то голос. Туман вдруг раздвинулся, и перед нами выросли высокие скалы. Лед около них был редкий, значит, где-то поблизости впадала в океан река, течение которой отгоняло лед от берега. Призывный голос из тумана звал нас все дальше на восток, и, протискиваясь сквозь льды, мы, наконец, нашли устье какой-то реки, а на крутом берегу ее увидели три яранги.

Быстро забрались мы в теплый полог и, развалившись на шкурах, принялись за чай. Мы уже привыкли к духоте яраног, к запаху моржового мяса, к неудобствам и грязи чукотского ночлега. Утром двинулись дальше.

В поселке Инчоун мы узнали, что совсем недавно пароход «Ставрополь» дрейфовал вместе со льдами к востоку. Значит, мы догоним его у Уэлена. Но не тут-то было...

В Уэлен мы пришли вечером 11 сентября и были радостно встречены населением: нас уже считали погибшими. Но «Ставрополя» здесь не было. Он не мог подойти к берегу из-за льдов, вышел в Берингов пролив и бросил якорь в бухте Лаврентия. 13 сентября, наняв нарту собак для вещей, мы добрались до поселка Дежнева и хотели пройти в бухту Лаврентия на байдаре. Но, встретив в Беринговом море молодой лед, вынуждены были снова идти пешком до селения Нуныма на правом берегу бухты. Здесь среди льдов мы увидели пароход «Ставрополь». Это было 14 сентября. Уже 26 дней прошло со дня нашей аварии, и мы считались без вести пропавшими.

В последний раз переночевав в яранге, мы на другой день уже были на борту «Ставрополя».

На остров Врангеля и по побережью Полярного моря (1927 — 1929 гг.)

Остров Врангеля расположен вблизи северо-восточного побережья Союза на 72° северной широты и 179° восточной долготы.

Помимо своего экономического значения (пушной промысел) остров важен и по другим соображениям.

Он должен стать важнейшей базой для установления как морских, так и воздушных сообщений через Полярный бассейн (см. главу «Арктика и ее проблемы») между Ленинградом и Владивостоком, а в более широком смысле — между Европой и Америкой.

В этих целях остров, лежащий в советском секторе Арктики, был заселен советским правительством в 1926 г.

Ввиду того что остров является мало доступным для обычных пароходных рейсов вследствие льдов, пребывание на этом острове советских колонистов было ограничено определенным сроком — тремя годами.

Однако вскоре после отправления на остров первой партии колонистов распространились слухи о их бедственном положении. Правительство решило проверить достоверность этих слухов и обследовать положение на острове. Было решено использовать для этой цели самолет.

Одновременно экспедиции ставилась задача изучения условий полетов в полярной области и разведка течения реки Лены от устья до Иркутска.

По намеченному плану два специально выделенных самолета — лодочный «Савойя» и «Юнкерс 13» — на поплавах должны были быть доставлены пароходом из Владивостока до мыса Северного в Северном полярном море. Начальником экспедиции был назначен Г. Д. Красинский, пилотами — лет-

чики Э. Лухт и Е. М. Кошелев с механиками Побежимовым и Журович.

20 мая 1927 г. сибирский экспресс мчал экипаж самолетов на Дальний Восток. Под стук колес летчики вспоминали историю этого таинственного острова и его первых обитателей.

Известный русский мореплаватель лейтенант Врангель пытался подойти к острову еще зимой 1823 г. Он узнал от береговых чукчей, что с мыса Якан иногда видна земля, лежащая на север от материка. Однако передвижки льда не дали возможности Врангелю дойти до острова, и после нескольких попыток Врангель вернулся обратно, не дойдя 100 км до острова.

Впервые человеческая нога вступила на безлюдную поверхность острова в 1881 г. Это была экспедиция в составе судов «Корвин» и «Роджес», отправленная для отыскания и спасения экспедиции капитана де-Лонга на корабле «Жанетта».

Капитан «Корвина» Берри назвал остров именем Врангеля, так как последний, хотя и не достиг острова, тем не менее совершенно правильно нанес его на морские карты. Наивысшая точка острова была названа пиком Берри.

В 1911 г. известный русский гидрограф Вилькицкий более или менее детально описал остров, плавая в этих местах на ледоколе «Вайгач».

В 1913 г. пароход американской экспедиции «Корпук» был затерт льдами и дрейфовал на запад; в январе 1914 г. он был раздавлен льдами на северо-восток от острова Врангеля. Экипаж судна во главе с капитаном Барлетом достиг острова. Так появились на острове первые обитатели.

В 1921 г., пользуясь тяжелым положением Советского союза, истощенного гражданской войной, правительство Великобритании отправило на остров экспедицию Крауффорда, которая объявила остров владением короля Георга. Попыткам англичан захватить остров, входящий в состав территории СССР, был дан отпор в 1924 г., когда советское правительство организовало экспедицию на остров Врангеля на судне «Надежда» под руководством известного гидрографа Давыдова.

Экспедиция, достигнув острова, сняла живших там 14 англичан, конфисковала их промыслы и подняла на острове советский флаг. В 1926 г. на пароходе «Ставрополь» под командой опытного капитана Миловзорова на остров было доставлено несколько семейств чукчей и десять русских колонистов с т. Ушаковым во главе.

В середине июня самолеты были погружены на старый, выдавший виды пароход «Колыма» и привлекли внимание иностранцев, скептически отнесшихся к возможности благополучного окончания «затей» советских летчиков.

На палубе царила обычная перед отходом сумятица, гремели лебедки, раздавались свистки.

Предстоял тяжелый и длительный рейс.

Миновав Хакодате и приняв уголь и воду в Петропавловске на Камчатке, пароход вышел в Тихий океан.

Океан принял его жестоко. Огромные волны бросали корабль, взгромождаясь на палубу, неукротимая стихия обрушивалась на него мощными ударами.

Океан издевался над летчиками и ставил перед ними еще одно препятствие сверх тех, которые предстояло преодолеть в будущем.

Мало-по-малу, однако, порывы шторма стали ослабевать, качка стала меньше. Наконец, прояснилось.

Измокший и замученный непрерывной вахтой у самолетов экипаж экспедиции пошел отдыхать.

Слева опять виднелись высокие сопки — величественные вулканы Камчатки.

На пароходе готовились к встрече со льдами, измеряли температуру воды, держались ближе к американским берегам, где идет на север теплое морское течение, до некоторой степени гарантирующее от встречи со льдами в районе Берингова пролива.

Но вот и безбрежное Полярное море!

Слева остались высокие, угрюмые скалы мыса Дежнева и потянулись обрывистые берега Чукотки. Кое-где плавали льды.

Подходя к мысу Сердце-камень, пароход встретил первые льды.

Теперь с мостика непрерывно звучала команда:

— Стоп! Назад!

— Малый вперед!

— Стоп! Полный вперед!

Льды были сравнительно редкие и маломощные, но на горизонте виднелась и ярко блестела сплошная полоса льдов. Небо над ними сверкало их отражением. Это явление поляр-



„Советский Север“ в Колючинской губе 2-го августа 1931 г.

ники называют «ледовым сиянием», свидетельствующим обычно о том, что за горизонтом нет чистой от льда поверхности.

Вскоре встали на якорь у высоких, мрачных скал мыса Сердце-камень. Унылым и безнадежным отчаянием веяло от этого названия, данного мысу каким-то безвестным моряком. Внизу у подножья скал с запада и на крутизне каменных громад прилепились, как большие опрокинутые чашки, чукотские яранги.

Часов через двенадцать море у берегов очистилось от льда, и пароход снова двинулся на запад, кроша мелкие льдины.

Мыс Северный

14 июля пароход стал на якорь у мыса Северного в проливе де-Лонга вблизи чукотского поселка и фактории, если только можно назвать факторией один прилепившийся к скале дом. Мыс Северный иначе зовется Рырхарном, т. е. моржовым мысом. Это название он получил благодаря расположенному вблизи моржовому лежбищу.

За узкой полосой прибрежной воды сверкали и отливали всеми цветами радуги огромные ледяные массы. Отсюда и предстояло лететь на остров Врангеля. Мыс Северный — самая неприятная точка на всем пути от Берингова пролива до устьев реки Лены. Именно здесь-то и застревают чаще всего корабли на длительную зимовку.

Во время выгрузки самолетов пошел снег.

Запелестел и зашурпал во льдах внезапно откуда-то появившийся ветер, закрутилась в вихре снежная пыль.



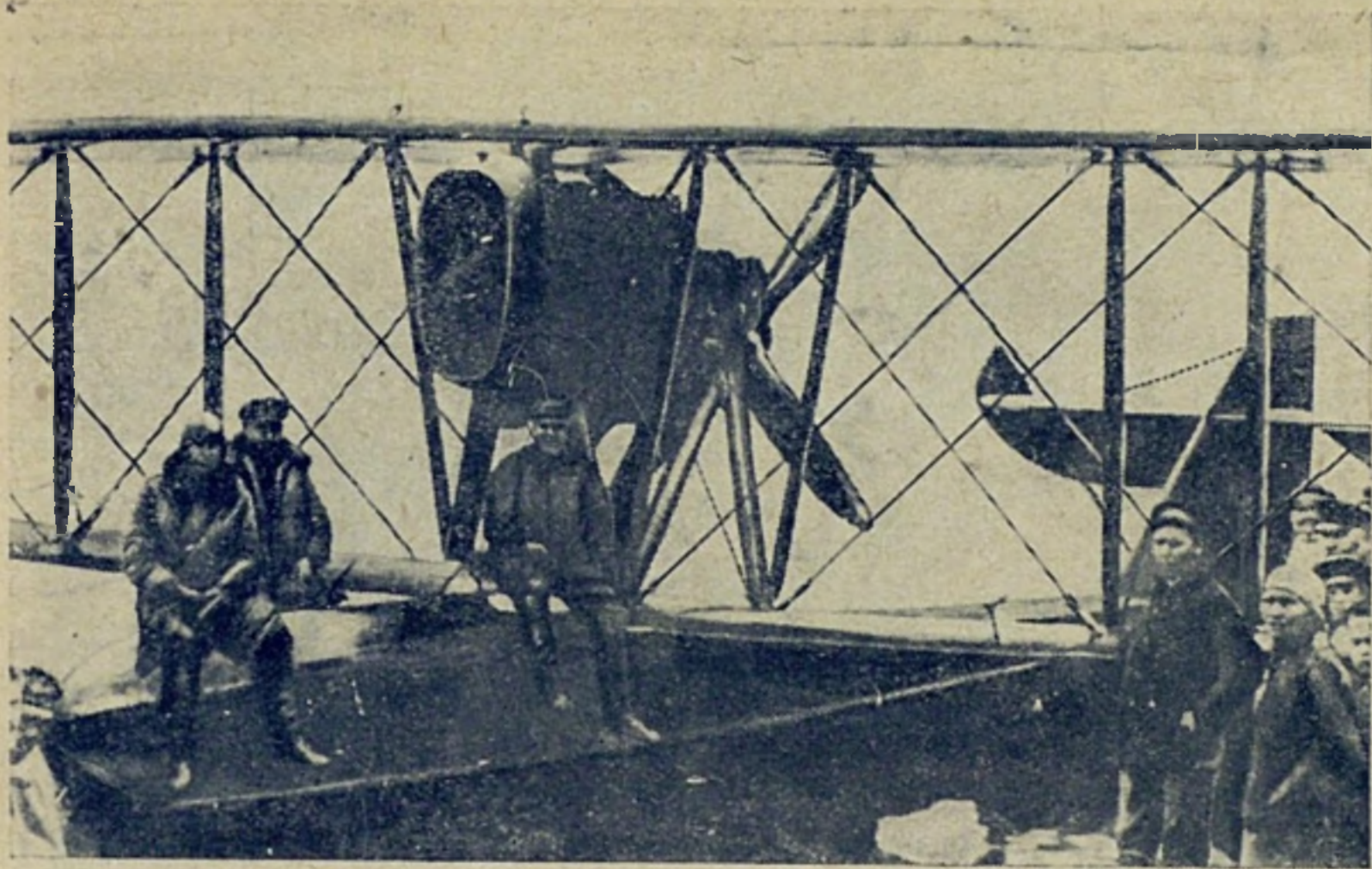
Первые льды Полярного моря

Льды моря скопились в узкой части пролива де-Лонга и прижались к мысу Северному.

Ветер крепчал и, как это обычно бывает в полярных странах, чрезвычайно скоро перешел в жестокий шторм с севера. Льды стали наступать на пароход.

Огромные тысячетонные льдины под напором ветра перевертывались и ломались в куски. На месте разломанных льдин из воды появлялись новые, образуя самые фантастические и причудливые нагромождения. Эта белоснежная, движущаяся масса льдов со скрежетом и треском наступала на пароход, грозя раздавить его. Опасность надвигалась, надо было действовать, не медля ни секунды.

Сборка самолета «Юнкерс» была закончена, и самолет с льдины, на которой он собирался, был спущен на узенькую полоску воды. Летчик Кошелев искусно взлетел. По договоренности с Лухтом Кошелев должен был сесть в лагуне в северо-восточной стороне залива, что и было им исполнено.



Участники экспедиции на остров Врангеля у самолета „Савойя“

Самолет летчика Лухта «Савойя» не был еще собран, когда надвигавшиеся льды стали угрожать и пароходу и льдине, на которой организована была сборка самолетов.

Пришлось «Савойю» срочно поднять обратно на бак «Колымь», после чего пароход направился в северо-восточную часть залива, где движения льдов не было.

Здесь была закончена сборка самолета Лухта, и скоро «Савойя» закачалась на воде рядом с «Юнкерсом» Кошелева.

Пока летчики обедали, ветер усилился, и льды снова стали грозить самолетам. Пришлось экипажам самолетов занять свои места и срочно готовиться к отлету.

Ровно в 12 час. был дан сигнал, и через пять минут «Юнкере» был уже в воздухе. Вслед за «Юнкерсом» пыталась взлететь и «Савойя». Но ввиду большой перегрузки самолет Лухта даже после большого пробега не мог оторваться от воды. Пришлось выключить мотор, вылить из баков около 50 кг горючего и выкачать набравшуюся в лодку через пробонну в носу воду. Мотор долго не заводился, так как намокло пусковое магнето. Наконец кое-как мотор запустили, и, хотя он работал плохо и не давал полной мощности, пришлось взлетать, ибо льды закрывали всю видимую поверхность воды и не оставляли места для разбега самолета.



Место взлета у мыса Северного через 30 мин. после вылета экспедиции

Лухт дал полный газ, и самолет после длинного пробега оторвался от воды и летел над самой ее поверхностью, когда внезапно перед самым самолетом выросла громадная ледяная гора. Выключать мотор и садиться было уже поздно. Повернуть назад было также невозможно. И Лухт решил перепрыгнуть на только что оторвавшемся от воды самолете через ледяную гору высотой с многоэтажный дом. В авиации такие прыжки носят название «горка», и их можно делать лишь на большой высоте, так как при выполнении «горки» возможна потеря скорости и падение самолета. Лухту пришлось в нарушение всех правил делать «горку» над самой водой.

Страшная, сверкающая льдина стремительно неслась навстречу самолету. Казалось, что сейчас самолет врежется в нее. Но, повинуясь резкому движению рулей, «Савойя» сделала громадный прыжок и пронеслась над самой вершиной ледяной горы.

Стремительный взлет вверх, физиологически неприятное ощущение быстрой смены скоростей, сухой треск легкого удара хвостом по льдине и спокойный ровный полет дальше... Первый барьер взят, — сказал бы наездник ипподрома.

Но за первой льдиной показывается вторая, еще выше первой. Лухт повторил тот же маневр, и снова удачно, и вытащил, наконец, «Савойю» из льдов.

Ровно свистели тросы самолета, под ногами бежали темные пятна чистой воды, чередуясь с белоснежными и временами яркоголубыми льдинами сурового полярного моря.

С севера наступал низовой туман; уже виднелся хребет и пик Берри на острове Врангеля. Через час самолет уже кружился над необследованными высотами острова и через несколько минут сел в лагуне Роджеса, вблизи которой расположена зимовка колонистов.

Еще при посадке при незаглушенном моторе можно было расслышать приветствия колонистов. Самолет Кошелева уже стоял у берега. Так закончился первый исторический перелет на остров Врангеля.

На острове все было спокойно, все были здоровы.

Зимовка прошла благополучно, охота увенчалась успехом; были произведены ценные метеорологические наблюдения и экскурсии в глубь острова.

Через три года

Через три года было необходимо сменить зимовщиков на острове Врангеля, для чего в 1929 г. туда был направлен ледорез «Литке» и гидросамолет «В-33» под управлением пилота Кальвица.

Кроме посещения острова Врангеля, самолет имел задание совершить облет побережья от мыса Дежнева до устьев реки Лены, т. е. пройти около 5000 км над берегами Северного полярного моря.

24 июля пароход «Лозовский», на борту которого находился самолет Кальвица, направляющийся из Владивостока, миновав берега Камчатки и пройдя мимо скал нелюдимой Чукотки, бросил якорь в заливе Лаврентия. Как и прошлый раз, летчиков тепло встретила чукотская культбаза.

Когда-то, еще недавно, здесь ничего не было, и даже чукотская яранга не оживляла пустынный берег. Теперь же — одиннадцать новеньких бараков, склады и тонкие иглы радиомачт. Теперь это центр Чукотки, если пока не административный, то, во всяком случае, культурный. Поговаривают, что и административный центр из Уэлена скоро переберется сюда. Здесь больница, врач, клуб, радиостанция.

Как везде на севере, здесь всегда рады новому человеку. Свою радость проявили не только люди, но и их верные друзья — собаки, яростным лаем оглашавшие пустынные берега. С соседних чукотских поселков — Задыгая и Ну-нямы — уже приближались вельботы и байдары, полные чукчей. Они тоже ждали новостей, табаку и сахару...

Разгрузка заняла немного времени. К 28 июля самолет был собран и готовился к полету.

На самолете трое: пилот Кальвиц, механик Леонгард и пассажир т. Красинский — представитель Наркомторга.

Мощным ревом оглашает мотор тихие берега залива, самолет пенит воду поплавками и, оставляя длинный белый след на воде, плавно взлетает.

Все время самолет идет над вековыми скалами, над руслами высохших рек — огромными осыпями камня.

Проклятие!

В море сплошной туман, чистой воды нет.

«Георгий Давыдович, садимся»! — пищит Кальвиц т. Красинскому.

Георгий Давыдович и сам видит, что делать нечего, и утвердительно кивает головой. Самолет крутой спиралью, как ястреб над добычей, снижается над Уэленом и легко садится в лагуну.

Со всех сторон опять бегут чукчи. Чукчи Уэлена видали самолет уже не раз, и «железная утка» их больше не пугает.

Туман висит густой пеленой, и нет никаких оснований ожидать прояснения. Наоборот, даже поморские приметы сулят долгое ожидание:

Ходят чайки по песку,
Морякам сулят тоску,
И пока не влезут в воду —
Штормовую жди погоду.

Лишь 30-го утром удалось вылететь.

На малой высоте самолет проносился мимо угрюмых скал и отвесных обрывов, дающих возможность рассмотреть геологическое строение этих исполинов, постепенно разрушаемых неугомонной деятельностью ветров и морозов.

«Смотрите, Георгий Давыдович, вот места, где вы шли после гибели «Советского Севера», — пищит Кальвиц.

— Вот и место вашей первой встречи с чукчами!

Взволнованно смотрит Красинский на места, по которым с такими лишениями шел год тому назад голодный и смертельно усталый экипаж «Советского Севера». Вспоминаются ему пережитые тяжелые дни на берегах студеного моря, жуткие дни дрейфа на разбитом самолете и последний день «Советского Севера».

— Вот и место гибели его, — кричит Кальвиц, когда самолет подлетает к Колючинской губе.

Скрылась Колючинская губа со своей приметной горой Столовой, остался справа конический остров Колючин, и под ногами опять высокие скалы и утесы с вечными снегами. Быстро проносится красивый, весь испещренный пиками и скалами скалистый мыс Ойман. Дальше берег понижается, и вдоль него идет на запад низменная полоса, покрытая цепью лагун, тянущихся до самого мыса Северного. Вот и мыс. Самолет плавно садится у самого берега.

Чукчи встречают обычным «Этти» («вы пришли») и меланхолично разглядывают прибывших. Пополнив запасы бензина, самолет вылетел на остров Врангеля.

На острове

С высоты 1000 м остров виден, как на ладони. Отлично был виден не только горный хребет и пик Берри, но и низкий северный берег с массой озер.

Весь пролив забит тяжелым льдом, отчего нет и тумана, так как нет ни клочка чистой воды. Несгибающимися от холода пальцами Кальвиц пишет Красинскому: «Надо с Северного дать радио на «Литке», обождать этти — поломается». И прав Кальвиц. Ледорез «Литке» не справится здесь с годовалыми и торосистыми льдами.

Быстро мчатся льды навстречу, вырисовывается уже остров Геральд и детали лагуны Роджеса.

Бесспорно, глазастые чукчи острова уже заметили самолет, а тонкий слух донес до них шум мотора.

Через несколько минут полета уже видны дом, яранги и бегущие к лагуне люди. На берегу всего пятнадцать человек, и это тоскливо заставляет сжаться сердце.

Все здоровы? — раздается беспокойный вопрос Красинского.

— Все, — хором несется ответ.

— А остальные где?!?



Жилище чукчей на острове Врангеля

— На охоте.

— Ну, ну, слава аллаху, — говорит Красинский, улыбаясь, и протягивает руку, — а я думал...

Что думал, он не закончил, но каждый ясно понял, о чем не договорил Георгий Давыдович. Цынга — вот что подумал Красинский, видя всего пятнадцать человек колонистов.

— Добро пожаловать к столу, — зовет начальник острова т. Ушаков, крепко пожимая руку старого знакомого — Кальвица.

— Вот и опять свиделись, — смеется он.

С большим аппетитом поедат экипаж самолета конченный медвежий окорок и жареную печень моржа, не обращая внимания на опротивевшие консервы с «большой земли».

Не умолкая шла беседа за столом, сотни вопросов следовали один за другим. Отрезанные от земли в течение трех лет колонисты интересовались всем, что делалось на «большой земле». На острове же зимовка прошла вполне благополучно. Больных не было и продовольствия оставалось еще на год. За все время убито 230 белых медведей, 350 песцов, много моржей и дичи. Были произведены экскурсии вглубь острова, геологические и топографические изыскания. Точно установили размеры острова: площадь его оказалась около 7,5 тыс., а не 3 тыс. км² как считали до сего времени. Был собран ценный материал, дающий возможность получить полное представление о флоре, фауне и геологическом строении острова.

Незаметно прошли день и ночь, и на следующее утро самолет отправился обратно на мыс Северный. Быстро был совершен перелет обратно через знакомые льды. За это время изменились состояние и вид льда. Повидимому, здесь в проливе де-Монга льды находятся в особом движении, что до известной степени и объясняет невозможность достигнуть острова по льду. В этом убеждает также попытка Врангеля в 1823 г.

Здесь, повидимому, можно много суток идти по льду, ни на шаг не подвигаясь от географических координат исходной точки благодаря непрерывному движению ледяных масс.

— Доливайтесь горючим и летим дальше, — говорит Красинский, вылезая из самолета на мысе Северном.

— Это мы еще посмотрим, — ворчит Кальвиц, поглядывая на скопления льда в заливе.

— Вот тебе и полетим, тетка твоя подкурятина! — продолжает он ворчать, видя, как льды набиваются в залив.

— Сатана пёргала! — кричит он, ругаясь по-фински, и вытягивает самолет выше на песок.

Наступающие от полюса льды забили весь залив и покрыли собой воду, не оставив прогалины, необходимой для пробега самолета при взлете. Делать нечего. Арктика учит терпению, и долгое ожидание часто здесь позволяет выполнить то, что не поддается натиску и быстрым ударам.

Лишь 1 августа удалось распрощаться с мысом Северным, этой обычно исходной точкой полетов на остров Врангеля и местом частых зимовок пароходов и шхун. Сколько их здесь зимовало и сколько еще будет зимовать, пока не наладится регулярная воздушная разведка этих районов?

Все видимое пространство моря было загромаждено льдом. Здесь был и грязный береговой лед и яркоголубой лед полярного пака. Высокие, как айсберги, глыбы чередовались с хаотически нагроможденными глыбами и торосами. Через полтора часа полета, находясь между мысами Яканом и Биллинга, самолет попал в густой туман и принужден был сесть.

Самый страшный враг самолета — туман, этот обычный спутник льдов в летнее время — держался несколько дней.

Наконец, 7-го ночью самолет взлетел и через три часа полета опустился возле Шелаурова поселка у знака Лап-



Рыбак-тунгус около Русского устья чинит сеть

теба, где была бензиновая база. Пополнившись горючим, самолет вылетел в Нижне-Колымск — небольшой поселок, самый северный по реке Колыме, куда и прилетел в тот же день под проливным дождем.

Из Нижне-Колымска был сделан полет в Средне-Колымск. Этот поселок несколько больше первого, имеет радиометеостанцию.

12 августа, вылетев по направлению Ляховских островов, самолет принужден был сесть в устье реки Алазии вследствие неисправности мотора. Пришлось здесь мотор перебрать, и лишь 15-го самолет вылетел и сделал посадку в селении Русское устье; отсюда на следующий день он долетел до острова Ляховского, где имеется радиометеостанция, основанная участником полярной экспедиции Седова — Пинегиным.

Далее путь пролегал через бурное и туманное море Лаптевых. Этот участок был пройден вполне благополучно и сделана посадка на материке в селе Казачьем. Как Русское

устье, так и Казачье производит чрезвычайно жалкое впечатление своей бедностью, дикостью и некультурностью.

Острова Ляховские, возникшие в виде земляных отложений на ледяном фундаменте, интересны своим геологическим строением. На островах много мамонтовой кости и зверя.

Отсюда самолет вылетел в Булун, расположенный в устье Лены. Полет над полярным морем закончился.

Впервые в истории самолет прошел вдоль всей восточной береговой черты Северного полярного моря и доказал, что здесь летать можно. Путь, который при благоприятных условиях льда пароход проходит в течение месяца, был покрыт самолетом в течение десятков часов.

Экспедиция с 25 июля по 20 августа включительно, т. е. за время нахождения самолета в пути от бухты Лаврентия до селения Говорово на Лене, в общем за 27 дней, из них 19 летных, прошла 5460 км, пробыв в воздухе 41 час.

В среднем же в один летний день за 2 ч. 10 м. пребывания в воздухе пролетали 287 км, т. е. средняя скорость была около 133 км/час.

Поиски

погибших во льдах

(1929—1930 гг.)

Осенью 1929 г. американская шхуна «Нанук», принадлежавшая промышленнику Свенсону, совершала свой обычный рейс вдоль северных берегов чукотской земли, собирая ценный мех у береговых чукчей в обмен на продукты и предметы домашнего обихода. Приближалась осень, и с каждым днем все более и более омрачалось обвешанное ветрами и иссушенное морозами лицо владельца и капитана шхуны — Свенсона.

Не в малом количестве шкурок песца и белого медведя таилась причина беспокойства капитана. Нет, и песца и белого медведя было достаточно, о чем говорил набитый аккуратными тюками трюм «Нанука». Причина крылась в другом: очень рано в этом году потянули на юг гуси, и не стихают пордовые ветры, прижимающие льды к неприветливым берегам Рыркарпия (мыс Северный). Круглая шапка мяса не клубится уже от тумана, этого обычного признака чистой от льда поверхности Полярного моря; уже устраивается на зимовку население чукотского поселка, последние кучи плавника стаскиваются поближе к ярангам, и сопливые чукчи все реже и реже появляются на берегу. При виде этого еще более омрачается лицо старика-капитана, и крепкие, белые зубы крепко стискивают мундштук трубки.

Целыми часами сидит капитан на палубе затертой во льдах шхуны, а глаза его непрерывно шарят по горизонту в надежде заметить передвижку льда. Но напрасно. Сильный ветер все более и более нажимает на берег, уже скованный крепкими морозами. Льды громоздятся на скалы, и с каждым днем растет ледяной вал, отделяющий шхуну от просторов

моря. Ледяные массы наступают непрерывно, и под мощным их напором трещит «Нанук».

Мрачные серые тучи бегут стремительно на юг. Их ледяные ключья закрывают временами скалы мыса и как бы застревают на нем.

Морщится лицо Свенсона — зимовать не хочется. Уже много долгих зимовок испытал он в прошлом. А сейчас и годы уже не те, да к тому же дома ждет дочь — невеста. Мысли капитана бегут быстрее туч, и в голове зарождается план дальнейших действий. Этот план из отрывочных мыслей начинает формироваться в стройную вереницу мероприятий, какие нужно предпринять, чтобы доставить ценную пушнину в Америку и не лишиться любезной сердцу прибыли. Теперь старик-капитан напоминает уже не морского волка, четыре десятка лет бороздившего воды Полярного моря, а дельца, боящегося упустить богатую наживу. Выход найден. План составлен. На помощь беспомощной шхуне надо призвать последнее достижение техники — самолет — и снасти на нем свои ценности, — так думает старый делец, ради прибыли не раз рисковавший своей шкурой.

Ревет ветер, трещит лед, идет снег, — зима вступает в свои права, но капитан, принявший твердое решение, повеселел. Он дожидается теперь лишь установления санного пути в тундре. Долгими ночами сидит он, покуривая свою трубочку и созерцая причудливую игру сполохов.

Проклятия срываюся с его губ при мысли, что на мысе Северном нет радиостанции, столь нужной ему теперь.

Но нарты собак уже готовы, лай, визг и грызня собачьей своры говорят, что можно отправляться в далекий путь.

Свенсон направляется в Якутск и далее через Москву в Америку. Пушнину Свенсона будут спасать самолеты.

Медленно скрылась за косогором Рыркарпий последняя упряжка собак. Снег, подхватываемый бурным ветром, заметал следы, искрясь тысячами огней, затихли вдали крики каюров, лишь в небе величественно сверкали и расходились лучи северного сияния.

В октябре льды сильно сжимало. Трещал ветхий «Нанук», и испуганно бились сердца людей, находящихся на нем и без устали смотрящих на восток в ожидании, когда покажется темная точка самолета на фоне угрюмых облаков.

Но дни шли за днями, и таяла надежда экипажа. Сдвиги льда усилились, жалобно и безнадежно скрипели переборки «Нанука», люди готовились перейти на берег.

Кругом шхуны росли сугробы снега. Вся засыпанная им, как бы одетая белым саваном, шхуна потеряла уже очертания корабля и даже вблизи трудно было рассмотреть, корабль это или просто нагромождение снега. Зима наступала снежная и суровая, снегу выпало на удивление много. Поселок чукчей вовсе засыпало снегом, и лишь тонкие струйки дыма из яранг говорили о жилище.

Участились вечерние концерты собак, и их хор по ночам еще более увеличивал людскую тоску...

Неустанно каждый день расчищал экипаж шхуны площадку для самолета, и каждый день она вновь заносилась сугробами снега, либо покрывалась застругами.

Люди ругались, досадуя на лишнюю работу, но эта работа многих спасала от цынги. Томительно шли дня за днями, и каждый следующий день был, как две капли воды, похож на прошедший. Три дня свирепствовал норд-ост. Лед в заливе трещал и грохотал; его корежило и рвало. Ледяные глыбы вздымало и бросало в пучину. Огромные льдины теснились и тасовались, как карты, со стоном и скрипом в темном сумраке полярной ночи.

Казалось, что дни «Нанука» сочтены и он неминуемо будет раздавлен могучим напором льдов.

Люди потеряли надежду благополучно освободиться от льдов и ждали помощи если не от неба, то, во всяком случае, с неба.

И вот настал желанный момент — восточный ветер донес до «Нанука» равномерный рокот мотора. В один миг весь немногочисленный экипаж был на ногах, вспыхнули костры на подготовленной площадке и потянулся густой черный дым, указывая самолету направление посадки. Ожил весь чукотский поселок, люди бегали, утопая в сугробах снега, резвились совершенно голые ребятишки, выскакивая из-под теплых пологов яранг, вздымая облака снежной пыли, стремительно носились собаки.

Сделав два круга, самолет снизился и сел на площадку. Закутанные в меха летчики, потирая озябшие руки и разгибая окоченевшие члены, скрылись в рубке «Нанука». Свенсон свое слово сдержал — самолет из Аляски прибыл на помощь. На первом самолете прибыл командор Дорбалт. На следующий день, 31 октября, мыс Северный принимал у

себя второй самолет — летчика Эйельсона или, как звали его на Аляске, командора Арктики и Антарктики.

1 ноября самолеты, пользуясь хорошей погодой, приняли восемь пассажиров и пушину и улетели в восточном направлении. Но, пролетев Колучинскую губу, самолеты попали в жестокую пургу и сделали посадку у мыса Сердце-камень, где и просидели четыре дня, не терпя особых лишений, так как мыс и его окрестности населены чукчами. Эта вынужденная посадка доставила американцам возможность посетить своего соотечественника Уола, живущего на Чукотке уже в течение двадцати лет.

6 ноября самолеты прибыли в Аляску.

7 ноября три самолета должны были вновь вылететь к «Напуку» из города Ном на Аляске, но два из них потерпели аварию еще при взлете, а третий, пилотируемый Эйельсоном с боргмехаником Борландом, вылетев из города Ном, пропал без вести. Этот рейс удачливый до сего времени летчика и командора, посетившего оба полюса земли, был его последним рейсом.

Правда, герою ледяных пространств, летчику Эйельсону, суждено было совершить еще один рейс, но уже на советском самолете под ало-траурным флагом — рейс из ледяной могилы в Арктике к могиле на родных берегах Америки.

Правительство США просило советское правительство принять участие в поисках пилотов. Эта просьба была передана через представителя Торговой палаты ввиду отсутствия в то время официальных отношений между СССР и США.

Советское правительство, идя навстречу американскому предложению, решило использовать для розысков Эйельсона и Борланда посланные на помощь затертому льдинами пароходу «Ставрополь» самолеты летчиков Слепнева и Галышева.

Ревет шторм, а в тундре жестокая пурга. Корпус вмерзшего во льды парохода содрогается от жестоких порывов ветра и под напором льда трещат судовые переборки, выгибаются стрингеры и шпангоуты.

Снежная пыль проникает во все щели железного корпуса парохода. Она всюду: и на стенках кают, и на койках, и на одежде в шифоньере.



Пилот Эйельсон у своего самолета

Паровое отопление давно не работает, оно давно уже выключено, топки погашены и люди, экономя топливо, отапливаются камельками. На борту парохода много пассажиров из Нижне-Колымска. Среди них есть женщины, дети и больные. О них-то больше всего и беспокоится старик капитан Миловзоров, сам больной и измученный.

Прошло уже 23 дня с момента вылета Эйельсона из города Нома, а все еще нет никаких указаний о месте нахождения его самолета. По сообщениям пассажиров «Ставрополя», ехавших на собаках в бухту Провидения, они 7 ноября, находясь у губы Колючинской, слышали среди воя пурги звук мотора, а некоторые чукчи видели и самолет, державший курс на запад от Колючинской губы. Но пурга была настолько сильна, что ехавшие на собаках не видели даже головы своей упряжки. Русские охотники также видели самолет в районе Ванкарема. Санная партия с «Нанука» вернулась после долгих поисков без результата.

Последние поиски, произведенные 20 декабря, оказались также безрезультатными — никаких следов самолета найдено не было. Стояла полярная ночь, ежедневно бушевали метели,



Разбитый самолет летчика Эйельсона „Гамильтон 100002“.

выла пурга. Какими-то мертвыми чудовищами выглядели потерявшие всякие очертания «Ставрополь» и «Науук», стоявшие по обе стороны Рыркарния.

Оставалась одна надежда, что с наступлением полярного дня наши самолеты произведут разведку и найдут хотя бы следы Эйельсона.

В январе пилоты Слепнев и Галышев, зимовавшие в бухте Провидения, получили по радио распоряжение вылететь на поиски пропавших американских летчиков.

Полярная ночь подходила к концу, и солнце с каждым днем поднималось выше и выше, сияя над необозримым простором ледяных полей.

26 января американские летчики Кроссон и Гильом заметили в устье реки Ангумы крыло самолета Эйельсона. Обнаружить его удалось лишь по длинной тени, отбрасываемой им при низко стоящем солнце. 28 января два самолета — «СССР 177» и «СССР 182», вылетев из бухты Провидения, пересекли Чукотский полуостров через Колючинскую губу и сели у мыса Северного.

Мыс Северный, по-местному Рыркарния, резко выделяется издали на низменном берегу.

Шум моторов давно привлек к себе внимание обитателей мыса, и черные точки людей, бегущих со всех сторон к посадочной площадке, отлично видны с самолета.

— Вот счастье-то нам привалило, — думают чукчи, — два судна зимуют у берега, да еще восьмой самолет прилетает — очень «Кель» к нам милостив: у нас будет и мясо, и сахар, и чай, и табак. Да и водкой угостят капитаны, — так чукчи называют весь начсостав флота.

Самолет Слепнева садится и бежит по льду, но вдруг падается стойка шасси. Раньше чем к самолету успели под-



Каюр Дьячков везет пассажиров «Ставрополя»

бежать люди, находчивый экипаж кое-как успел починить стойку, запустить еще не остывший мотор и подрулить к стоявшему уже самолету Галышева.

Немедленно самолет окружила группа людей. В этой группе были американские летчики, капитан шхуны «Напук» Свенсон со своей дочерью и капитан «Ставрополя» Милотов, который, болея плевритом, все же вышел для встречи советских самолетов.

На следующий день наши летчики приступили к тяжелой работе по поискам Эйельсона и Борланд.

Летчик Слепнев на американском самолете с летчиком Кроссом вылетели к месту гибели самолета Эйельсона и, подробно осмотрев место аварии и остатки разбитого самолета, пришли к выводу, что, несомненно, и Эйельсон и Борланд убиты при ударе о лед и что следует искать их тела возле остатков самолета.

Как только позволила погода, Слепнев перелетел на своем «Юнкерсе» к месту аварии, здесь был разбит лагерь, и начались поиски погибших летчиков.

Пришлось рыть траншеи в смерзшемся плотном снеге. При раскопках все чаще попадались части разбитого самолета и личные вещи погибших летчиков.

13 февраля матрос со «Ставрополя» при раскопках наткнулся

на торчащую из снега ногу в меховом сапоге. Американский летчик Гильом в откопанном трупе узнал Борланда. Через 4 дня было найдено и тело Эйельсона.

Стали готовиться к отлету с места аварии. Накануне отлета весь лагерь наблюдал, как на горизонте показался силуэт небольшого самолета. Это летел капитан Рид из Америки. Сделав несколько красивых кругов в воздухе, Рид пошел на посадку. При первом же прикосновении к земле самолет подскочил на неровностях снега и, снеся шасси и поломав винт, зарылся носом в снег. Из разбитого самолета вышел невозмутимо спокойный летчик Рид и, не оглянувшись даже на изуродованную машину, подошел к Слепневу, приложил руку к плечу и, подавая пакет, отрапортовал:

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

В телеграмме было приглашение правительства США пилоту Слепневу сопровождать тела погибших летчиков на их родину.

На следующий день самолет «СССР 177», украшенный траурным флагом, понес тела Эйельсона и Борланда на мыс Северный, где тела были переданы американцам.

Вскоре началась эвакуация пассажиров парохода «Ставрополь». Часть пассажиров была отправлена на самолете с летчиком Галышевым, а часть поехала на собаках по тундре.

Наконец 4 марта были на самолете отправлены в Америку и тела Эйельсона и Борланда. Летчик Слепнев на своем «Юнкерсе» провожал тела до г. Фербенкса.

Так закончилась история экспедиции по розыскам «командора Арктики и Антарктики», как называли в Аляске летчика Эйельсона.

Оглавление

	Стр.
От автора	4
Вместо предисловия	5
Арктика и ее проблемы	9
Полеты на острова Новой земли (1924—1925 гг.)	16
Первый советский полет (экспедиция 1924 г.)	28
Экспедиция 1925 г.	32
Трансарктическая экспедиция (1928 г.)	47
Авария „Советского Севера“	58
На остров Врангеля и по побережью Полярного моря (1927—1929 гг.)	82
Поиски погибших во льдах (1929—1930 гг.)	96

1953

Цена 40 коп.

10-6-4

М 3927