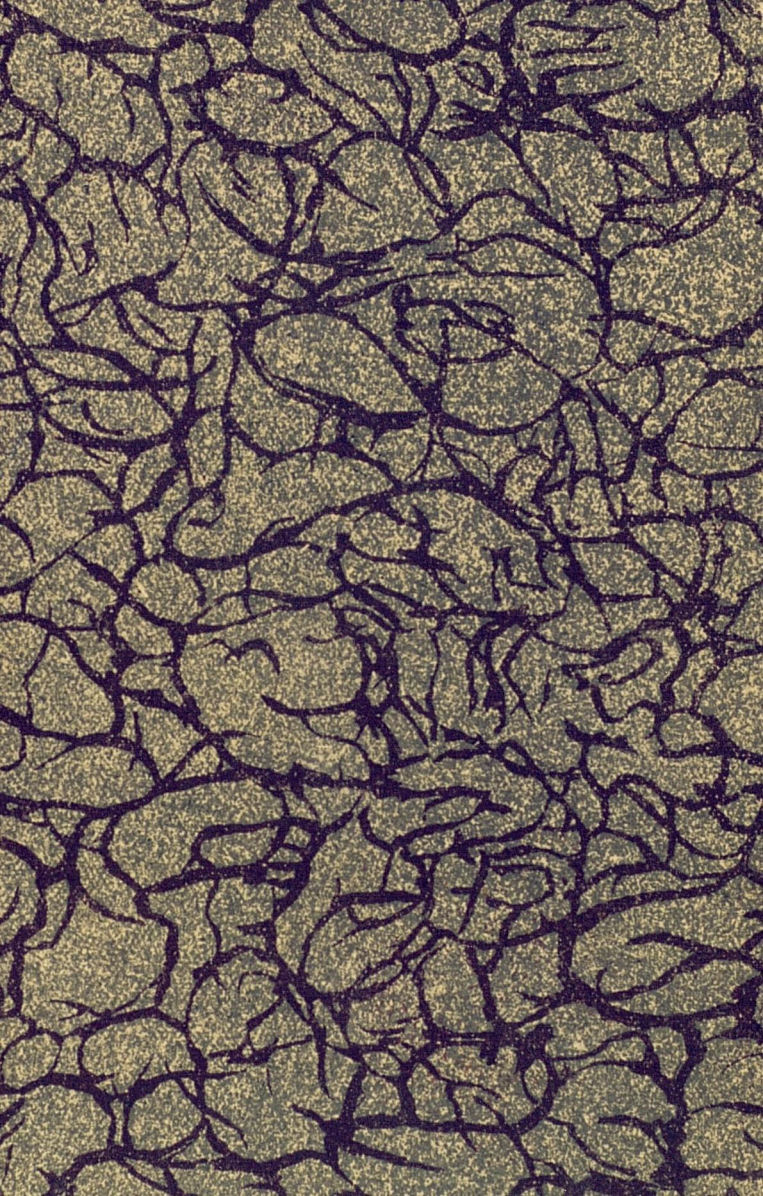


зала
шкафъ
полка
58 № 528

ЮРИЙ ГЕКС

50 ДНЕЙ

ГИБЕЛЬ ДИРИЖАБЛЯ „ИТАЛИЯ"

1/34 3/V

ПРИБОЙ

58/528

50 ДНЕЙ

ЮРИЙ ГЕКО

Ленинградский Областлит № 17643.
8 1/8 л. Тираж 5000. (А, 43. 29002/Пр.)

25 мая — погиб дирижабль «Италия».
13 июля — экипаж спасен.

Текст моего дневника оставлен без изменений. Приношу настроения и мысли в том виде, в каком они мною записывались во льдах.

Юр. Геко.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

МИР ВСПОЛОШЕННЫЙ

I. НА ПОЛЮС!

Старая история!

. . . . . .

Сотрудник крупнейшей американской газеты, журналист Уэльман, решил, что это «дело» привлечет внимание и наделает много шума.

Десятки экспедиций, задававшиеся целью достичь Северного полюса, в большинстве никогда не возвращались на материк. Тайна самой северной «точки» оставалась загадкой. Уэльман готовился отправиться в арктику с одной из небольших экспедиций, в качестве журналиста рассчитывая побывать в местах, где не ступала нога человека. Однако, накануне выезда к месту старта, Уэльман решил проникнуть к полюсу в абсолютном одиночестве на воздушном шаре. Смерть Андрэ, погибшего во льдах, не останавливала его. Желание быть всюду первым родилось, повидимому, раньше Уэльмана...

Доставив воздушный шар на Свальбард, Уэльман выбрал стартом Виргобай.

На полюс!

Северная страна! Ледяная пустыня четырех полюсов, где у полюса «недоступности» «географический» полюс, «магнитный» и «холода» до сих пор берегут от человека вековую тайну...

Ветер и снег!

. . . . . .

Однако, все это было не так уже просто. Уэльман боялся неудач. Он придумывал новые, самые невероятные, приспособления, обеспечивающие удачу, но часто вызывавшие недоумение у людей, понимающих в воздухоплавании. Уэльман заказал огромную мясную колбасу и приказал для нее приготовить сетку. Она должна быть размером несколько больше колбасы, а главное, крепкой и эластичной. Пеньковым мягким тросом привязал колбасу к краю корзины аэростата и остался доволен собой и новой идеей...

С'ехавшимся журналистам было дано короткое интервью, помещенное в газетах всего мира.

«Задача полета — проникнуть к Северному полюсу, — сообщает полярный путешественник Уэльман. — Я рассчитываю пользоваться силою попутного ветра. Научную

работу проводить не собираюсь. Вполне достаточно, если, возвратясь в Виргобай, я отвечу на вопрос: «вода там или суша?» Я предполагаю пробыть на полюсе столько времени, сколько потребуется для осуществления поставленной задачи. Она известна только одному человеку, остающемуся ждать моего возвращения в Нью-Йорке, и, если бы мне никогда не суждено было возвратиться на родину, он опубликует мои планы, согласно инструкции и моего желания. Обратно в Виргобай я возвращусь пешком по льду. Мясную колбасу, несколько смущающую просвещенных воздухоплавателей — мой шар потянет за собой. Ее куски, раскрошившись, останутся в торосах, и мне укажут обратный путь в случае, если бы я заблудился. К тому же мне нет надобности брать с собою продовольствие, так как обрывками колбасы я надеюсь питаться.

День вылета зависит от погоды.

Мой шар готов».

★

Фантазия?

Нет.

То, что кажется теперь невероятным, в 1898 году, видимо, кое-кем одобрялось и об-

суждалось не с меньшим вниманием, чем способы последующих экспедиций, продолжавших конкурировать у северной «точки».

Известен день, когда Уэльман уже сидел в корзине шара. Друзья в течение нескольких минут молчали и слушали испуганно рев прибоя. Уэльман поднял даже руки... Казалось, один момент — и шар улетит. Но произошло то, чего никто не ожидал...

Густой румянец внезапно залил бледные щеки Уэльмана. Он выпрыгнул на землю и приказал немедленно отправить шар на материк, а через день ушел на лыжах горною дорогой на север...

Друзья, разочарованные, возвратились в Нью-Иорк. Уэльман скоро был забыт.

Но через год, весною, он возвратился со сломанной ногой в Кингсбей и сообщил о зимовке на земле Франца-Иосифа. Нового ничего открыть не удалось.

Так кончилась, сравнительно удачно, эта неудача.

Так было тридцать лет назад...

II. ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

Сто тридцать три собаки, семь белых, негр Генсон и семнадцать эскимосов отправились с Пири на Северный полюс лишь через десять лет. Шестеро из них 6 апреля вступили, наконец, на льды заколдованной точки.

Однако, проблема изучения Арктики спортивной экспедицией Пири не была исчерпана.

...И смелые-сильные люди продолжают итти на Норд. Избранные возвращаются благополучно и в «книгу полюса» заносят свои наблюдения.

Техника совершенствуется. На Север отправляются самолеты и дирижабли. Маленькая деревушка Салюзи (под Ленинградом) неожиданно приобретает мировую известность. Двумя этапами отсюда в 1926 году вылетает дирижабль «Норвегия». Под руководством Роальда Амундсена, перелетает полюс и открывает воздушный путь в Евразию с берегов Нового света.

И вот теперь, недавно, в 1 час 50 минут утра 15 апреля радио сообщает о вылете на Северный полюс из Милана дирижабля «Италия» с экспедицией Нобиле.

Весь свет следит...

У Альп он попадает в бурю. Гроза сопровождает его у Малых Карпат.

Тысячи газет в тот же день печатают сообщения о его продвижении к северу. Радиостанции мира внимательно слушают сообщения воздушного корабля.

После долгих мытарств, дирижабль прилетает (6 мая) в последнюю базу — Кингсбей, на Свальбарде.

Люди живут минутами.

Приготовления к отлету на полюс начинаются немедленно после посадки...

Королевская бухта еще во льдах. База дирижабля — «Читта ди Милано» — стоит у кромки. 250 рабочих свальбардских каменноугольных шахт и участники экспедиции Нобиле взрывают лед, прокладывая путь для парохода.

Каторжная работа. Через пять часов очевидной становится ее бессмысленность. Все, что было доставлено пловучей базой для дирижабля, перевозится на санях, запряженных

собаками. На льдах работают тракторы. Моторы гудят и день и ночь...

11 мая, в 7 ч. утра, «Италия» отправляется в первый полет. Но встречный ветер, силою до 40 километров в час, и густой туман преследуют воздушную экспедицию. Нобиле вынужден возвратиться.

Нет сил, которые могли бы заставить отказаться от полета на Северный полюс человека, уже зараженного ледяною страстью. История не знает ни одного случая, когда прибывающие в Кингсбей изменяли бы свои планы и, не рискнув проникнуть в район Северного полюса, возвращались бы на материк.

Через четыре дня Нобиле поднимает «Италию» в воздух, отправляется к земле Франца-Иосифа. У входа в заколдованный льдом ледяной лабиринт продолжает свирепствовать шторм. В нескольких километрах, у земли Ленина, «Италия» меняет курс, и ветер несет ее с колоссальною скоростью над нашей «Новой землей».

...По циферблату ходят стрелки...

Высота — 400 метров.

Скорость полета увеличивается с каждой минутой.

Туман.

Силы Арктики уже готовы обрушиться на человека, нарушившего покой льдов, и в это время в носовой гондоле дирижабля раздается нечеловеческий крик:

— Камень!

— Стоп!

— Скалы!

Момент.

Короткая пауза перед опасностью.

Балласт падает за борт гондолы, и дирижабль... едва не коснувшись гор, покрытых снегом, проходит над самыми вершинами.

Температура опускается до 16 градусов.

Полет, случайно не окончившийся катастрофой, продолжался 69 часов. Только 18 мая, в 10 часов утра, дирижабль возвратился в Кингсбей, и Нобиле на карте отметил рейс в 4 тысячи километров.

Так кончился второй полет «Италии».

Дирижабль готовится к парадному рейсу — конечной цели экспедиции Нобиле — на Северный полюс!

★

Кингсбей волнуется. Сюда пришли новые люди. Кингсбей — последняя база воздуш-

ных экспедиций. Это не тот маленький порт, где когда-то зимовали ботики промышленников и фелюги рыбаков. Кингсбей теперь — столица льдов. Город, окованный цепями скал, покрытых круглый год снегами.

Сегодня печален он. Мачта, у которой стояла «Италия», в узорах стальных кружев, кажется тенью скалы, отраженной на снежных сукнах, декорировавших старт дирижабля. Горы молчат, с трех сторон защищая от ветра полярный корабль. Четвертая сторона блокирована льдом, неподвижным и грозным...

Ночью улучшилась погода, и Нобиле решил лететь... Погода позволила укрепить дирижабль рядом с ангаром. Полярный груз доставлен к месту старта. Моряки «Читта ди Милано» работают с такой энергией, что вызывают чувство изумления и восторга не только у экипажа воздушного корабля, но и у всех собравшихся проводить «Италию» на полюс. С усталостью и безжалостным климатом, не отдыхая ни одной минуты, они борются уже третьи сутки...

Вокруг шумит толпа...

Сегодня ярче светит солнце.

Оркестр устал, но мешки с балластом еще

держат у льдов вздрагивающий корпус дирижабля. Моторы еще спят, распластавшись под серою оболочкой. Спят еще остановленные рули, а в гондоле кто-то уже готовится, кто-то складывает инструменты и приборы. В этой маленькой дюр-алюминиевой коробочке все на пружинах. Все шевелится. Подвешены даже подзорные трубы, приборы измерения высоты, скорости, давления газа и воздуха, и кажется странным, почему не подвешены и те люди, которые на нем идут.

Десятки штурвальных [1] ручек, проводов и перепутанных проволок тянутся отсюда в корму корабля.

В углу кабины одиноко стоит проволочное кресло, в котором во время полярного рейса дирижабля по очереди через четырнадцать человек сможет отдыхать пятнадцатый. Поражает отсутствие коек. Экипаж спит на тонких креплениях жесткого киля в легких воздушных гамаках.

По маленькой прутиковой лестнице поднимаешься внутрь и постепенно теряешь самого себя среди бесчисленных креплений,

[1] штурвальных — рулевых.

очень тонких, расставленных между баками, настолько витиевато, а в то же время «понятно» и точно, что кажется — попал человек буквально в «жесткую пустоту».

На борту «Италии» человек кажется тяжелым, и ему хочется стать легче — улететь!

Несмотря на холод, Нобиле ходит без пальто. Его голубая фуражка сливается моментами с голубыми тенями на льду. Все ждут, когда будет дан сигнал, и капитан Романья — командир «Читта ди Милано» — прикажет отпустить корабль.

В радиаторы и водяные балласты залит денатурированный спирт. Клапана уже смазаны глицерином. Теперь пора! Несут лыжи и ружья. Механик докладывает:

«Принято 6 000 литров бензина».

Коротким «баста» отвечает Нобиле. Смотрит на горизонт. Улыбается провожающим. Одевает пальто и отдает приказ включить моторы.

2 часа утра. Гудит. Через несколько минут гудят все моторы.

Закутанный в меховую шубку, фокстерьер Нобиле, с чувством собственного достоинства виляя обрубком хвоста, поднимается на борт дирижабля.

*

На снежном плацдарме Джиан Франческо, торопясь и комкая слова, по просьбе Нобиле служит напутственный молебен.

Тишина.

Фокстерьер смотрит в иллюминатор.

15 странных, тревожных и радостных минут. И Нобиле на капитанском месте дирижабля.

Как птица, которая хочет лететь, точно клюв поправляя, он надевает очки, вместо обычной команды — «Дай свободу» поднимает вверх руки и дирижабль уходит в воздух...

В блокноте против слова «вылет» присутствовавшие вписывают. «22 мая — 4 часа 28 минут».

Те, кто присутствовал при отлете Нобиле на Северный полюс, могли со спокойным сердцем следить за полетом.

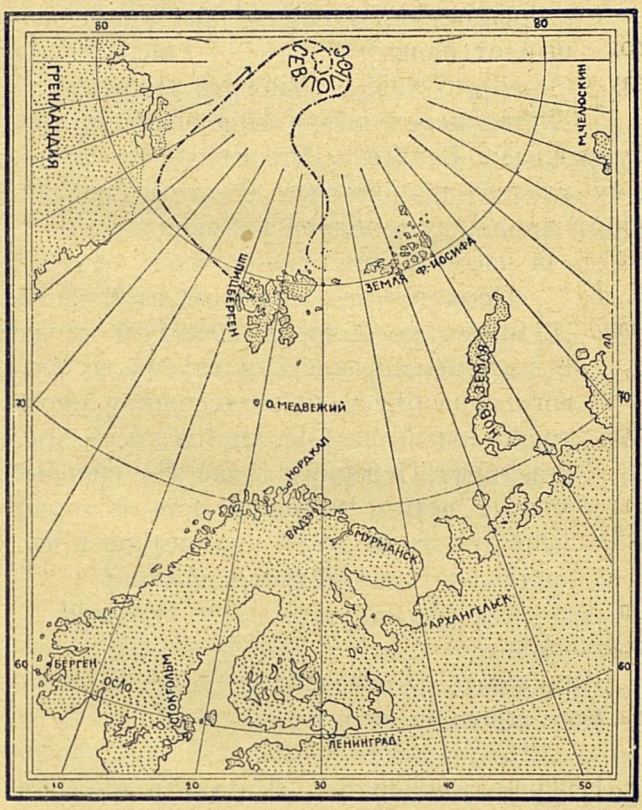
Все было продумано до самых мелких деталей.

★

Первая воздушная телеграмма.

5 часов 45 минут:

«Едва пролетев остров Амстердам, встретил крепкий северо-восточный ветер — 5 баллов. Иду к полюсу, где на



Последний полет дирижабля „Италия“: (Пунктиром обозначен путь).

«вершине мира» спущу крест, полученный от папы.

Умберто Нобиле».

...Ветер переходит в бурю. Нобиле предупреждает Ваадзе «Держитесь наготове». Ему удается пробиться к берегам Гренландии и продолжать полет 27-м меридианом.

...14 часов 30 минут:

«Пролетел над полюсом от 0 часов 20 минут до 2 часов 20 минут точка В первый час чувством глубокого благоговения опустили на «вершину мира» трехцветный флаг Италии и крест Христа точка Повернул точка Но сильные южные ветры, интенсивность которых меняется от 35 до 60 километров в час, заставляют уклониться к востоку

Нобиле».

— Алло?

Дирижабль не отвечает.

Еще никто не верит...

— Алло?

На радио-аппаратах «Читта ди Милано» радисты ждут ответа.

— Сообщите свое место. Что случилось?

Неужели катастрофа?

Тревожные минуты...

Слушайте, слушайте, связь!

— Алло?

«... Ледяных корках... время от времени срываются и с большой силой ударяют в нижнюю часть дирижабля причиняя ему повреждения...»

«... Один мотор не работает точка Буря свирепствует».

Радиограммы становятся короче.

«Через двадцать минут трехцветное знамя родины... вершиной мира...»

— «Алло? Алло?

— Сообщите ваше место! Что с вами? Мы вас не слышим! Примите нашу сводку из Кингсбея и дайте ответ!

— Алло — что случилось?

... Связь оборвалась!

Напрасно эти люди обращаются с призывом к полярному воздушному кораблю. Пространства молчат. Льды удивленно смотрят на людей, мечущихся у радио-аппаратов, в бесплодной бешеной напряженности пытающихся разгадать непонятное, что никто еще не решается назвать — катастрофой.

Однако, что-то произошло...

А север молчит.

Молчит...

III. ДНИ ТРЕВОГИ

Мир, всполошенный, «ищет» радио дирижабля «Италия». И днем и ночью тысячи радистов ждут сигналов: аварии? или благополучной посадки?

— Алло! Алло!

26 мая.

Норвежское агентство сообщает, что никаких новых сведений о дирижабле не поступало. В районе Северного Ледовитого океана продолжаются сильные западные и северо-западные ветры.

Положение становится тревожным...

«Читта ди Милано» завтра отправляется на розыски, но что в состоянии сделать во льдах пароход, сегодня так угрюмо и одиноко дежурящий у входа в Королевскую бухту?

Европейские и американские агентства сообщают, что «Италию» несет к Сибири.

Подтверждений нет! Предположения основаны на метеорологических сводках.

Вечером у министра обороны Норвегии

собираются полярные исследователи во главе с Роальдом Амундсеном, Отто Свердру-Гунаром Иссаксеном и капитаном Рийссер Ларсеном.

Печально проходит совещание. Никто еще ничего не знает. Печально выслушивает Амундсен предложение Ларсена лететь на розыски. Долго сидит молча — задумался старик...

Пароход «Хобби», стоящий в Тромсе, получил радио от итальянского посланника в Норвегии с просьбой подготовиться в срочном порядке к выходу на Свальбард.

Утром сегодня уже вылетел в Тромсе из Хартена норвежский летчик Лютцов Хольм. Свой аппарат он погрузит на «Хобби». Старый, испытанный «Хобби» снова поднимает пары...

27 мая.

«Читта ди Милано» поднял якорь. Выйдя за мыс, лег на норд, но новых сведений о месте нахождения никто не имеет...

— Алло! Алло!

— «Италия» — сообщите ваше место!

— Алло...

Тишина. В трубке радиоприемника треск — отдаленные звуки. Воздух поет...

— Алло!

Наркомпочтель и главное гидрографическое управление СССР отправили вчера радио-молнии радио-станциям, расположенным на северных берегах Советского Союза, о слушании «Италии», но... ответа нет.

Президиум ОСО-Авиахима СССР организует комитет помощи дирижаблю. Он обратился ко всем радио-станциям и местным организациям:

«...По имеющимся сведениям, дирижабль Нобиле несколько дней находится над Северным океаном и гонится штормом на юго-восток. Связь с ним потеряна. Возможно его появление и посадка на северном побережьи до Берингова пролива и в тундре... Оповестите население о необходимости оказать ему помощь».

Льды продолжают молчать...

28 мая.

Хабаровская широковещательная станция, слышимая во всем крае и за границей, передает обращение к гражданам Камчатки: «в случае обнаружения дирижабля «Италия» — оказать ему помощь».

Всем находящимся в северных рейсах па-

роходам Совторгфлот приказывает установить суточные радио-дежурства.

. . . . . .

На север отправляется норвежский пароход «Браганца».

В Ленинграде, в институте изучения севера, вечером — совещание.

Поздней ночью Лондон сообщает о получении сведений о спуске дирижабля у острова Амстердам.

«Читта ди Милано» передает, что не может итти во льдах. Команда судна отправляет спасательный отряд на санях.

29 мая.

Одни сведения опровергают другие. Мир потрясен новой полярной трагедией, но, не зная места нахождения дирижабля, не может оказать помощь погибающему экипажу...

★

Пять дней сумасшедшего состояния. Эфир трясется от судорог, от беспрерывных радиоволн. 72 часа небывалой радио-воздушной разведки.

— Алло! Алло!

...Но ответа нет.

. . . . . .

5 июня.

Радио-любитель Шмидт 3 июня на волне 35 метров принял радио с «Италии»:

«Нобиле Франц Иосиф СОС[1] СОС СОС СОС тирри этэоно эн» (Держу землю).

...Принял или показалось?

[1] СОС — «Спасите наши души» — международный сигналобедствии.

IV. НА РОЗЫСКИ ПРОПАВШЕГО ДИРИЖАБЛЯ

Авиатор Лютцов Хольм, летавший над льдами, возвратился, не найдя никаких следов экспедиции Нобиле. После безрезультатных поисков, вернулся и парусник «Хобби». Вернулись и итальянские охотники, обследовавшие остров Амстердам.

Бессилие. Где искать?

А с «Италии» продолжают поступать сигналы. 8 июня Шмидт вновь принимает радио:

«... Шторм... Норд-вест... СОС СОС СОС... Петерман».

ОСО-Авиахим получает из Кривого Рога радио-донесение, что в тот же день, и час, когда Шмидт принял первое радио от «Италии», слышали сигнал о бедствии с земли Франца-Иосифа...

Но 7 июня, в 11 часов 7 минут по Гринвичскому времени, база Нобиле — «Читта ди Милано» — будто бы уловила сигнал более точный и слышимый отчетливее. Однако, уста-

новить дальнейшую связь оказалось невозможным.

Скажите, разве мало знать, что кто-то все же еще жив, что кто-то просит о помощи? Пусть все сведения разноречивы, не точны и плохо слышимы.

Их достаточно. Советский Союз готовит экспедицию розысков экипажа «Италии» на земле Франца-Иосифа.

★

В состав экспедиции вводятся два ледокольных парохода «Персей» и «Малыгин» и два самолета. Руководство розысками поручается опытнейшему полярному исследователю, профессору Визе, в 1912 году ходившему с Седовым на «Фоке» к Северному полюсу. Помощниками выбраны — Алексей Модестович Лавров, участник полярных экспедиций 1910 — 1915 годов и исторического перехода наших судов из Владивостока в Архангельск, и пилот Чухновский, совершивший в 1925 году перелет Ленинград — Колгуев остров.

Дело идет о спасении людей и сохранении научных работ, производившихся ими в районе Северного полюса. Авария могла прои-

Начальник восточной экспедиции Влад. Юльевич Визэ.

зойти в районе Северного полярного сектора, находящегося под суверенитетом Советского Союза.

Экспедиция снаряжается с расчетом на возможные во льдах опасности. Лучшими научными силами, имеющимися в СССР, ОСО-Авиахим СССР обеспечивает спасение гибнущих во льдах людей.

★

В 8 часов 30 минут вечера 7 июня профессор Визе, гидрограф Лавров, ленинградский синоптик Лорис-Меликов и журналист Геко выехали к месту отправки ледокола — в Архангельск.

★

Огромная толпа провожающих собралась на Октябрьском вокзале. Впечатление, — что эти люди хотят запомнить наши лица, что их тревожит мысль о тяжелом плавании во льдах. Они просят ежедневно сообщать о продвижении на Норд, о неудачах и успехах.

Мы до сих пор не знаем, живы ли те, кого отправляемся спасать. Быть может, замерзают, умирают от голода? А главное — нам неизвестно, где они? Мы руководствуемся исключительно гипотезами, высказанными

метеорологами, и радио-сообщениями коротковолновиков, слышавших отрывочные сигналы о бедствии «Италии».

. . . . . .

Четырехместное купэ завалено приборами и десятками карт. Купэ — наш штаб, походный, движущийся штаб. Мы развернули карты и, под стук колес, проверяем всевозможные предположения о гибели «Италии».

— Здесь? — Нет! Отсюда Нобиле уйдет.

— Здесь? — Если жив Мальмгрен, он поведет всех к берегу. Быть может, они уже достигли земли!?

— Тут? — Не может быть! Но если бы они сюда спустились, это было бы самым ужасным! Оставаться весной на льдах? Но ведь все это предположения, все может быть и не так...

Дорог каждый час, минута.

Совторгфлот предупрежден о «сверхсрочно-экстренной» погрузке необходимых для разведывательных работ запасов на ледокольный пароход «Малыгин».

Организационная работа распределена. Мы предполагаем ее закончить меньше, чем в сутки. Лавров принимает штурманскую подготовку, Лорис-Меликов — метеорологиче-

скую. Геко поручается следить за погрузкой неприкосновенных полярных запасов и по списку, составленному нами в купэ, подготовить продовольствие, обмундирование и оружие для сбрасывания с аэроплана экспедиции Нобиле.

«Малыгин» отправляется к Новой Земле, имея на борту самолет «Ю - 13» с морским летчиком Сергеевым. Завтра утром на мощном аппарате вылетает из Ленинграда в Архангельск авиатор Чухновский. По выходе ледокола к «Новой Земле», Чухновский летит над нами. Сергеев организует промежуточную базу на северных берегах земли, а Чухновский обследует архипелаг земли Франца-Иосифа с севера на запад и восток, когда же подтают льды, «Малыгин» пробьется к ее южным берегам.

Предстоит длительная тяжелая разведка.

— На севере р в а т ь надо, — говорит Визе. — Часто в сутки, пройдя километр, ледокол встречным ветром отбрасывается на десятки миль, и работа тяжелого форсирования льдов сводится к нулю.

— «Рвать» — это большое слово! «Рвать» — пользоваться каждой минутой. «Рвать» — не спать, а следить за малейшим улучшением

*

погоды. Наконец, «рвать» — рисковать. Итти вперед. Упорно продвигаться, а в то же время внимательно следить за состоянием льдов, остающихся за кормой. Они грозят каждый час, каждую минуту и, с усилением ветра, готовы ринуться на корабль и задушить в ледяных об'ятиях.

. . . . . .

Незаметно подкралась короткая северная ночь. Солнце, едва успев зайти за лес, зелеными шпалерами выстроенный у полотна железной дороги, снова поднялось в небо. Белая ночь! Ты облегчаешь положение тех, кто, пользуясь светом, спасает свою жизнь во льдах.

. . . . . .

Колеса продолжают стучать...

У окна вагона остановился маленький вокзал.

И человек в больших очках, в старомодной телеграфной фуражке, вошел в вагон, разыскал и передал нам телеграмму:

«По полученным сведениям, 8 июня, в 19 часов по среднему Гринвичскому времени, радио-станция «Читто ди Милано» в течение 20 минут поддерживала связь с дирижаблем «Италия». Нобиле

сообщил данные о его местоположении, состоянии. Он в 20 милях от мыса Ли-Смит на восточной оконечности Шпицбергена».

«Капитан «Читта ди Милано» сообщает, что в 22 часа он имел непосредственную связь с «Италией», которая находится на 80 — 81-м градусе северной широты и 25 — 30-м градусе восточной долготы».

Подпись — комитет помощи экспедиции Нобиле.

— Теперь мы поняли, где он!

Вслух перечитываем телеграмму. Сидим над картой до утра и готовим новые планы...

Вперед! Теперь «очевидно» куда итти.

Экипаж «Италии» жив! Его несет на юго-восток, вдоль берегов Свальбарда.

Он ждет!

На Норд!

Вперед!

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

У ПОЛЮСА „НЕДОСТУПНОСТИ“

I. ПОСЛЕДНИЕ ПРИГОТОВЛЕНИЯ

12 июня.

К четырем часам дня «Малыгин» закончил погрузку угля и необходимых восьмимесячных запасов продовольствия. Подошел к «Банковской пристани». Участники экспедиции перешли на ледокол. Салон и кают-компания через час приняли походный вид. Каюты превратились в отделы «штаба руководства» розысками дирижабля. Тысячи телеграмм продолжают поступать в адрес восточной экспедиции. Сотни прикомандированных членов Архангельской организации ОСО-Авиахима выполняют срочные поручения. Нет времени для личных дел. Нет мысли об отдыхе.

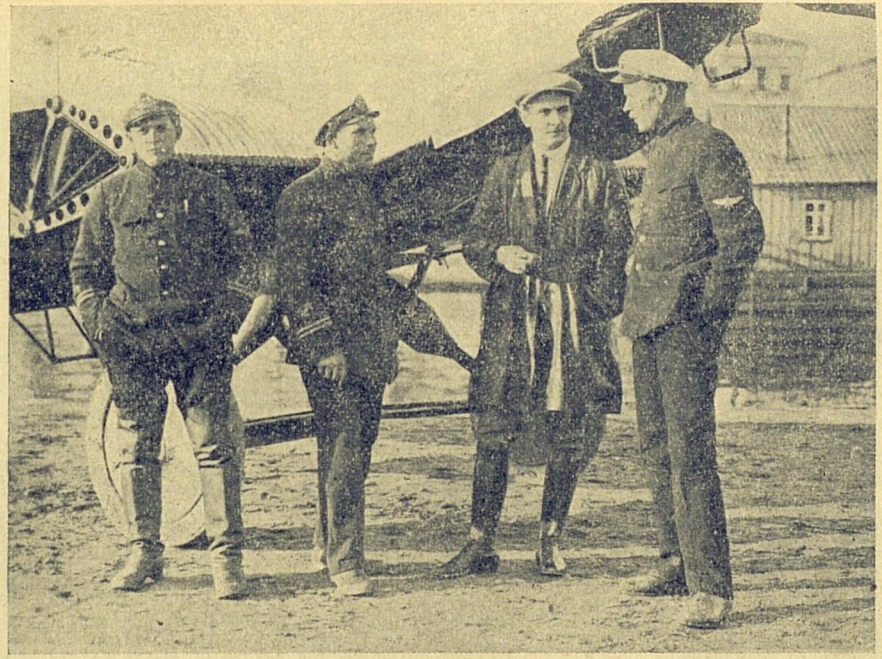
Самолет грузится 240 минут. Поднимается на ледокол не специальными приспособлениями, а вручную.

Бродит мрачно механик «Юнкерса» Грошев. Ему все кажется, будто чего-то недостает.

Час уходит на то, чтобы толстые бревна и доски, по которым самолет будет спущен на лед, были приняты из порта, подвезены к пристани и разложены по обоим бортам ледокола. Вряд ли в городе найдется человек, не принимающий в какой бы то ни было мере участия к отправке «Малыгина». Едва ли когда-нибудь Архангельск так же заботливо снаряжал в море еще одну экспедицию.

Телеграф, телефонная станция, транспортные конторы — все учреждения работают круглые сутки. Пристань с утра осаждается тысячами людей, идущих буквально на паломничество к ледоколу. Они торопятся примерить его силы к той обстановке тяжелого плавания, о которой не раз уже слышали от плавающих во льдах капитанов.

— Старый бродяга «Малыгин» — уходишь! Идешь туда, где до сих пор не был человек. Люди, издавна плавающие во льдах и разбирающиеся в обстановке полярных плаваний, считают наиболее трудным подход к острову Фойн восточными берегами Свальбарда. Там льды круглый год блокируют берега, и редко, лишь во вторую половину лета, промышленникам и научным экспедициям удавалось их огибать.



Погрузка «Юнкерса» в Архангельске.
Слева направо: летчики военно-морского воздушного флота — Сергеев, Воробьев, журналист Геко и бэрт-механик Квятковский.

— Неужели без трепета твоя радио-станция сегодня приняла распоряжение Москвы о выходе «Малыгина» к острову «Надежды»? Увлеченный желанием спасти гибнущих людей, ты, видимо, забыл зимовку, когда тебя затерло льдом у Туманского берега и, продрейфовав через Карские ворота, ты год оставался в плену у Карского моря.

И мы... забыли твой силуэт, без палубы и деревянных надстроек, сожженных в голодных, остывавших без угля котлах. Ты пахнешь еще ворванью, и палуба твоя еще хранит следы зверобойного промысла, законченного так недавно.

— Слышишь, как играют оркестры? На тебя пришли посмотреть и твои старые друзья — портовые буксиры, шныряющие по рейду, и матросы, давно плававшие с тобой, а теперь отдыхающие на суше.

Механизм монотонно выстукивает минуты, сокращая время до момента отхода. Громко хохочет лебедка,[1] укладывая в трюмы[2] бензинные баки. С макушек труб ветер, как пен-

---

[1] Лебедка — паровое приспособление для поднятия грузов.

[2] Трюм — грузовое помещение на пароходах.

ку, снимает черный дым, купает его в небе, уносит далеко в море.

Оно ждет и, вздымаясь, порывисто дышит, переживая отправку «Малыгина» в вечные льды.

13 июня.

«Вчера» незаметно переходит в «сегодня». Полночь. На пристани толпа не поместилась. Улицы и переулки, скаты берегов — все покрыто провожающими.

Скоро вернемся!

... Но протяжный гудок — последний сигнал провожающим. Палуба пустеет. Скрипя деревянною костью, быстро заваливают на борт трап, соединяющий «Малыгина» с землей.

На спардеке[1] и палубе «Малыгина» — уходящие. На стенке — остающиеся.

Между нами — поручни[2] по борту...

. . . . . .

Оркестр исполняет торжественный марш.

Своеобразное чувство охватывает всего. Ощущение — точно снимаются уже все ответственности, что все, что можно было, уже сде-

---

[1] Спардек — надстройка парохода.

[2] Поручни — перила.

лано, и осталось лишь — отдохнуть, а жизнь затем сама войдет в колею и подчинится полярному режиму.

Рядом со мною на мостике писатель Яковлев. Я всматриваюсь в толпу, отыскивая знакомых. Оглядываюсь. Мне кажется, что и Яковлев ищет кого-то.

Странная привычка обязательно с кем то прощаться...

«Малыгин», разворачивая корму, медленно отходит от пристани. Громким «ура» неожиданно наполняется город, и вдруг... по берегам Двины забегали белые дымки, прощальных гудков пароходов.

Пристань уходит. Блекнут яркие краски строений. Люди теряют отчетливость контуров, сливаются в синеватый бордюр. Полным ходом, вперед на север, уходит «Малыгин». Встречные пароходы провожают приспусканием флагов и теми же протяжными сигналами гудков...

7 часов 45 минут, — проходим подводный камень в трех милях от Архангельска. На палубе пусто. Утомленные сборами, напряженной работой последних дней, люди притихли и занялись устройством собственных дел.

На столах появляются чемоданы. Из них

достаются самые обычные вещи, необходимые в дороге. Но все, что в городе казалось самым обычным, на что никто не обращает внимания, неожиданно становится невидалью. Синоптик Лорис-Меликов имеет все права гордиться своим «любопытным» портфелем. На два кармана, вшитые под клапанами, бросаются все с таким любопытством, точно никогда не видели портфелей и костяного домино, бережно упакованного, уложенного рядом с такими же костяными картами. Каждый предмет, вынимаемый кем-нибудь из чемодана, вызывает много толков, рассматривается тщательно и внимательно, и лишь через час, когда все узнали, что в чемоданах, люди расходятся по каютам, укладываются спать.

. . . . . .

Десять часов утра. — Не спится! В каюте душно. Стучат машины и ерзает с борта на борт от зыби по койке матрац.

Я поднимаюсь на спардек и нахожу на мостике Яковлева. Он не ложился. Не мог оторваться от угрюмой красоты берегов. Коротал время с вахтенными штурманами, слушая их рассказы о плавании во льдах.

12 часов дня — повар, приготовивший парадный обед, приводит всех в восторг слад-

ким рисовым пуддингом и изюмовым узором, выведенным на глазированной вареньем корочке.

Через полчаса, облачившись в меховые шубы, подымаемся на мостик. 4 градуса тепла. Ветер попутный. Под двумя котлами идем со скоростью 11 миль в час.

Неприветливы берега Севера, голые гранитные утесы круто падают в воду. В лощинах еще снега. Только изредка встречаются песчаные наносы в заливах горных рек. Берега их покрыты сгорбленным кустарником, таким же печальным и мертвенно-бледным, как желтый олений мох. Безжизненно и скучно. И только телеграфные столбы, да створные башни, расставленные для обеспечения безопасного плавания пароходов, несколько оживляют горы, изрезанные фиордами. Здесь телеграф служит единственным средством, защищающим промышленников от непогод, помогающим улову рыб. По телеграфу передаются метеорологические сводки; по этим проводам сообщается движение рыбы и не одна «трещина» (треска) не пройдет бесконтрольно вдоль берега.

Когда же мимо проходит пароход, ему навстречу выезжают все рыбацкие лодки и

ждут — нет ли писем с земли и новых вестей...

Но нас они встретили, чтобы проводить в тяжелое плавание. Беломорские рыбаки, нередко сами попадавшие в ураганные штормы, зимою живущие в бурсах на льду, бывавшие у берегов Новой Земли, где охотились на моржей и тюленей, знают «Малыгина», знают, куда он идет.

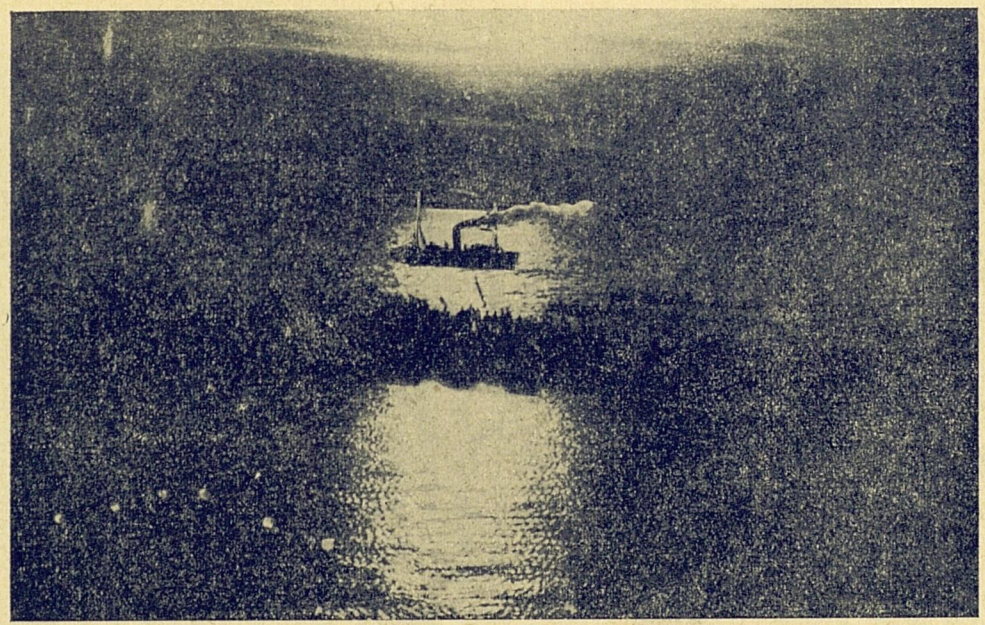
Подойдя вплотную к борту, встав на скамейки красных полузакрытых карбасов, они шлют привет и желтыми клеенчатыми шляпами машут вслед, покачивая в такт седыми головами.

Впереди узкий выход в Баренцово море и «кладбище погибших кораблей». Приливы и отливы здесь погубили не один пароход, в тумане терявший фарватер. Но нам благоприятствует погода. Несмотря на ветер в 3 балла, мы можем спокойно продолжать путь.

15 часов. Проходим полярный круг (— 66 параллель). Последний раз оглядываемся на берега...

14 июня.

Воронка Белого моря оставлена за кормой. Влияние близости теплых течений —



Полярной ночью. «Счастливого пути».

Гольфштрома — становится заметным, вода потеплела на 2 градуса. Участники экспедиции в верхнем салоне, где радио-любитель Кожевников прикрепляет к привинченному к палубе столу свой коротковолновый аппарат.

1 час 20 минут — первая радио-связь. Мы отчетливо слышим позывные «О8 — РА» и передаем ленинградской радио-любительнице Марусе Гиляровой:

«Всем, всем! Передай — мы вышли! Идем в Мурманск, где примем на борт выехавшего из Москвы авиатора Бабушкина. Он полетит на розыски погибшего дирижабля. Дай квитанцию, сообщи, что нового, какая слышимость.

Алло! Алло! Говорит «Малыгин»! Говорит ледокольный пароход «Малыгин»!

Разговор продолжается до 8 часов. Вторая ночь. Солнце, краснея, приспустилось и, не заходя, скоро снова поднялось в небо. Пользуясь суточным освещением, готовим пакеты для сбрасывания с аэроплана тем, кто, по всей вероятности, не имеет ни теплых вещей, ни продовольствия, и живет третью неделю надеждой на спасение.

22 килограмма шоколада. 30 килограммов сливочного масла. 100 килограммов сухарей. 30 килограммов — сахара. 2 килограмма чая, 200 банок мясных консервов. 5 пачек спичек. 16 пар ботинок, теплых шерстяных носков, меховых шапок, свитеров, 2 примуса, 5 винтовок, 3 дробовых ружья с патронами и самоедские малицы — все это надо упаковать отдельными пакетами по 70 килограмм каждый. Это предельная норма, которую может взять с собой в кабину наш аппарат.

Патроны и ружья бережно укладываются в меха. Запасы раскладываются семью отдельными частями, а каждая из них зашивается в четыре брезента, чтобы размер пакета свободно проходил в кабину «Юнкерса». Мы не знаем, находятся ли участники экспедиции Нобиле на льдине или разбросаны на большом расстоянии друг от друга, не знаем состояния их здоровья и возможности передвигаться, и использовать упавший поодаль пакет помощи. Готовимся к худшему. В каждую «воздушную посылку» зашиваем все необходимое, начиная от теплого обмундирования и кончая пачкой чая, пачкой папирос.

Шить оказывается значительно проще, чем заниматься геодезией. В течение жизни

вряд ли, пришив к своим брюкам полсотни пуговиц, каждый из нас наладил быстро иглу и через полчаса шил пакеты, подобравши под себя ноги, размашистым стежком, французским швом. Работа эта никого не утомляла.

Я упоминаю о трудностях геодезии под впечатлением личного приключения с ареометрами. Повидимому, не следует браться за то, чего в совершенстве не знаешь. Мне казалось нужным помочь синоптику в его утомительных наблюдениях, отнимавших много времени. Но едва я дотронулся до ареометра, хрупкого, чувствительного прибора, он запрыгал у меня в руках с быстротой, которая не могла пройти безнаказанно. В конце-концов, сосуд выскользнул из рук — экспедиция осталась с приборами, обреченными на бездействие в течение всего плавания, так как не было самой главной и необходимой части. Но борт-механик Квятковский знал замечательный способ лишать горлышек четвертные. Медными кольцами, закаленными на углях самой обыкновенной камбузной плиты, он произвел необходимую операцию, и когда мы проходили Кильдинский пролив, научные работы уже возобновились.

Любопытная деталь. Новый сосуд, по отзывам специалистов, оказался значительно устойчивее и удобнее разбитого. Через несколько секунд термометр отметил потепление воды до 8 градусов.

Снег на горах и теплая вода!

Полярная река Гольфштром пытается отеплить полярное море!

. . . . . .

Кильдин, как саркофаг, стоит угрюмо в стороне, закрыв плоскую расплющенную ледниками гору. Играя с солнцем, льды и снег кажутся ртутью, а чайки, спугнутые нами с белых скал, серебряною дробью.

Хорошо в такую погоду стоять на мостике и полной грудью пить газированный ветром воздух, глазами, расширенными от изумления, всматриваться в юрты-становища у Могильного мыса и встретить по пути знакомый пароход!

У Белого маяка — старый приятель «Малыгина» — пароход «Сосновец» — сгружает поморам привезенных с материка коров...

Но еще приятнее следить за водой разных цветов и наблюдать границу теплых и холодных течений. Прямо по курсу на водяной поверхности — белая полоса. Так вспененная на

кромке двух течений вода отмечает границу Берингова моря и реки Гольфштром.

Против ее течения подходим к Мурманску — столице Заволоцкой Чуди (Нестор), пугая плоскодонным корпусом касаток, китов и гренландских тюленей, идущих с нами наперегонки в Кольский залив...

17 часов 55 минут, — Мурманск!

«Бабушкин приезжает завтра. Угля нет. Воды пресной нет. Времени нет. Надо переходить в Александровск. Последний телеграфный пункт. В этом городе следует кончить все расчеты с землей и торопиться дальше».

(Из письма.)

★

Римские газеты сообщают, что радиосвязь с экспедицией Нобиле сведена до минимума. Большой шведский гидросамолет вылетел на Свальбард. Итальянский летчик Маддалена сегодня вылетел на север из Люлеаа...

Последние сведения из Кингсбея о местонахождении экипажа «Италии» мало утешительны. Широта 80 градусов 36 минут, долгота 27 градусов 49 минут. До сих пор нет

сообщений о положении отделившихся групп...

На Норд!

★

15 июня.

Выполнив все формальности заграничного плавания, в 7 часов снимаемся с якоря, а в 11 часов 30 минут подходим к порту Александровск, где пополняем уголь и израсходованные запасы.

По мокрым доскам причала скрипят деревянные тачки. Люди, ставшие неграми от угольной пыли, не отдыхают. Торопятся...

Я не видел еще никогда города, похожего на Александровск. Дома в нем приспособлены к климату, к постоянным приливам и отливам, и город весь построен на гранитных утесах, соединенных между собой воздушными переулками, улицами и площадями.

Скалы падают в воду. Складками, еще засыпанными снегом, они, как морщинами, режут профиль земли. Деревянные одноэтажные домики на гранитных пьедесталах — на отдельных каменных холмах. Улицы заменяют мостики над пропастями, в часы отлива засыпанные мелкой рыбой и морскими звездами.

Здесь никогда еще не видели самолета, и на борту «Малыгина» мы принимаем экскурсию лопарей, карелов и самоедов, с детской откровенностью рассматривавших наш аппарат и нас.

. . . . . .

23 часа. — На катере из Мурманска пришел Бабушкин.

Открытая улыбка и радостные детские глаза, не гармонирующие с грозной фигурой, в состоянии надолго покорить тех, кто с ним работает. Появился и в движение пришли летчики, и борт-механики, и... улыбнулся мрачный Грошев. За Бабушкиным Грошев ходит по пятам, как нянька ходит за своим любимцем, оберегает каждый шаг и постепенно перестает волноваться.

Теперь он спокоен: Бабушкин с ним. Бабушкин треплет Грошева по плечу и смеется:

— Соскучился?

Грошев кивает головой, улыбается:

— Ладно, теперь полетаем!

II. К ЛЕДЯНОМУ НЕБУ

16 июня.

2 часа 12 минут. Без шума, проводов и суетни «Малыгин» отдает швартовы и выходит в море.

Последний раз мы видим берег и расходимся по каютам лишь в пятом часу утра, когда и по носу и по корме «чист горизонт» — вода и небо!

. . . . . .

Сегодня на обеденном столе — знаменитая «скрипка». Мало общего имеет этот прибор с музыкальным инструментом. Пожалуй, трудно догадаться, кто, а еще труднее разгадать за что назвали «скрипкой» реечную клетку, пристегивающуюся ремнями к обеденному столу во время качки. В гнезде ее ставятся обеденные приборы. Однако это не мешает супу с силою выплеснуться на колени, когда, ударившись о край «скрипки», тарелка делает скачок, под такт волны кивая вам своими кантами.

Отвратительна качка и это нелепое сооружение! Но таков обычай на кораблях. Приходится мириться.

16 часов. Приказано развести третий котел и полным ходом продвигаться к ледяной кромке.

Бросает на волне. Посменно дежурим у самолета, оберегая от качки чувствительный и сложный корпус дюр-алюминиевой птицы, отправляющейся к месту гибели людей, без помощи с материка обреченных на смерть.

До острова Надежды остается 450 морских миль (720 километров). Но трудно сказать, когда мы увидим его. Все зависит от состояния льдов.

Сидим в кают-компании и вспоминаем о «Титанике», потопленном гренландским айсбергом,[1] а в это время сверху сбегает по трапу радист Плевако и сообщает, что видел на баке двух воробьев.

Два настоящих воробья! Мы долго разглядываем случайных спутников «Малыгина», забывших, видимо, остаться на земле и отправившихся с нами в ледяное плавание. Се-

[1] Айсберг — ледяная гора, отколовшаяся от глетчера, свободно плавающая в океане.

рые птицы обречены на смерть. Но, может быть, случайно возвратятся, когда придет к земле наш ледокол? Мы крошим на палубу хлеб и стараемся дать понять воробьям, что здесь их не тронут, не запрут в клетку, но впустят в каюту, согреют и позволят отдохнуть на письменном столе.

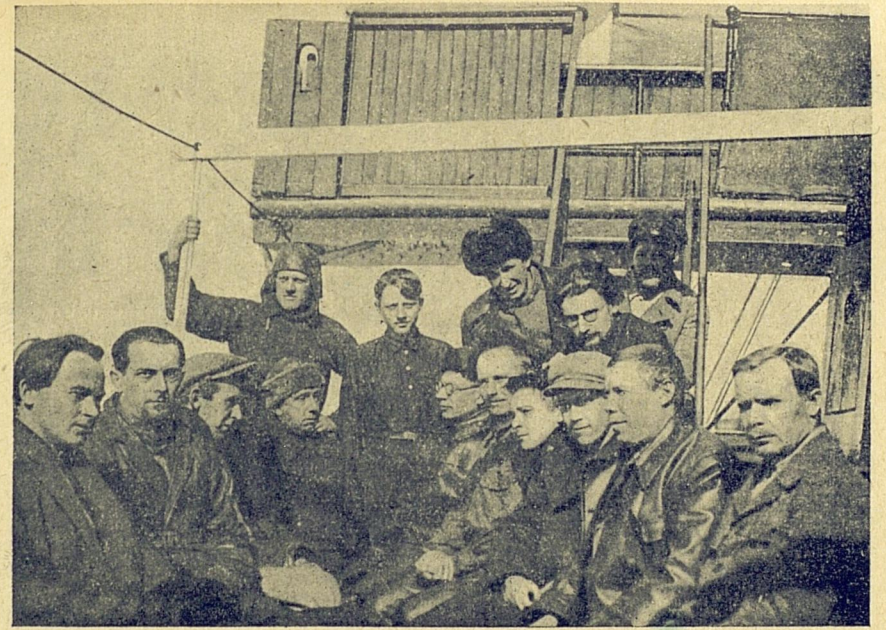
Но глупые птицы... Они перелетают на корму, спасаясь от человека, затем поднимаются на воздух и с чайками летят над нами, ожидая, когда вновь опустеет палуба.

Вечером снова вышли взглянуть на воробьев, но их уже не было. Последняя память о суше, о далекой родной стране, покинула нас. Событие это настолько взволновало всех, что мы ходили долго по кораблю и искали в муфте лебедки, в бухтах [1] троса [2] — не спрятались ли куда-нибудь маленькие спутники.

Проискали бы долго, если бы в этот момент не получили тервожного радио-сообщения об аварии «Савойя 55», на котором летел к Свальбарду итальянский летчик Маддалена. Авария произошла над Верангер-фиордом, и аппарат отбуксирован обратно в Вардзе...

[1] Бухта — сверток.

[2] Трос — веревка.



Состав в сточной экспедиции.

20 часов. Комитет спасения Нобиле отправляет на розыски ленинградский ледокол «Красин». Мы получили радио, что в 6 часов утра он вышел в Балтийское море. Уголь погрузит в Бергене и без захода дальше идет в Кингсбей. Западным берегом к Ли-Смиту. Через несколько дней у места аварии дирижабля встретятся два советских ледокола!

Мы собирались спать, когда радио-станция «Малыгина» приняла сообщение о вылете в Берген Роальда Амундсена. Одновременно на поиски дирижабля из Нарвика (Норвегия) отправляется шведский аппарат «Упланд». Китобойное судно «Хобби» попрежнему остается во льдах, а экспедиция, отправленная к Норду на собаках, продвинулась до сих пор всего-навсего на 5 километров и находится в Валленбергбее...

Почти каждый час приходят новые сообщения. Они подтверждают необходимость быстрой помощи экспедиции Нобиле, но до сих пор, судя по ним, никто еще не летал к мысу Ли-Смит и лагеря итальянцев не видел...

17 июня.

2 часа. Встретили ледокол «Персей». Сообщил, что лед у 74 параллели. Становится

холодно. Одеваем лепты, и ноги кутаем в теплые оленьи пимы.

С минуты на минуту ждем «ледяное небо».[1] Все на мостике. Кто в этот час не хочет первым увидеть белую полоску в небе, отраженную солнцем от белых полярных льдов? Но кромка не показывается. Южным ветром, державшимся три дня, ее угнало на север и о приближении к ней мы узнаем по низкой температуре воды.

Нежданно и негаданно на нас ползет туман. Густой туман. Ход 3 узла.

Наблюдения Нансена, к сожалению, сбываются. Туман встретил нас в преддверии ледяной пустыни. Ветер усилился до 5 баллов. Но волна стала мельче — прижал ее лед.

Белая пена на гребнях волн постепенно спадает...

[1] Ледяное небо — полярное название белой отраженной от льдов полосы на небе.

III. БЕССОННЫЕ НОЧИ

18 июня.

Изумительны воды Баренцова моря, где верхним слоем идет Гольфштром. Можно часами стоять, склонившись над ними, и с борта ледокола смотреть в глубину вод. Она манит к себе, кажется совершенно неощутимой. Макушки волн, разрезанные ветром и сдавленные близко находящимися льдами, играют синими шарами брызг. Освещенное медузами море искрится и живет...

Шумы и шорохи постепенно становятся тише. Все вокруг умолкает.

Покой и молчание встречают нас у границы страны, еще не покоренной человеком.

Вслушайтесь! Можно уловить новые звуки, неведомые человеку, здесь тишина слушается. Быть может, покажется странным, но в Арктике и тишина музыкальна. Она имеет свою определенную мелодию, повидимому ту, о которой писал Данте, вспоминая музыку атмосфер. Временами кажется знакомый звук — будто бы чей-то голос позовет,

и тогда стараешься не дышать — не зовут ли погибающие на льду спутники Нобиле? Но скоро убеждаешься, что это показалось. Невозможно у кромки льда найти экипаж, еще вчера сообщавший о своем местонахождении у 80-й параллели.

1 час. 30 минут. Увидели кромку. Ветер ее подравнял и подстриг «под горшок». Она как берег суши, покрытый снегом. Чем ближе подходит «Малыгин», тем ярче становится свет, отраженный от белой пустыни, и солнце и даже воздух слепят.

Все засверкало.

Сбавив ход, осмотревшись, «Малыгин» средним ходом разбив ледяной абажур у воды, в 1 час 45 минут вошел, наконец, в мелкобитую ледяную «щебенку»...

Дивная свободная жизнь, без заборов, изб, конюшен, чистота изумительная. На серебряных снегах греются под солнцем тюлени...

Лед слепит. Жестоко платится тот, кто не защищает глаз черными полярными очками от непривычной белизны; заболевает «снежной слепотой». Опухают глаза, и долгие ночи светлые, как наши дни, ходят люди по кораблю с забинтованными глазами, ощупью пробираясь от каюты в каюту. Без-

наказанно наблюдать полярное солнце природа не дала прав даже тем, кто родился во льдах. Много смелых и мужественных путешественников, отправлявшихся на Северный полюс, гибло от слепоты.

Они шли. Быстро двигались. Напрягали глаза. Восторженно рассматривали снега и падали в конце-концов на тот же снег, грызли его зубами, так как все вокруг становилось черным, отнималась возможность итти вперед.

Итти и видеть! Без глаз и ног человек во льдах умирает и... не кричит. Бессмысленно — никто не услышит! Постепенно становится жарко, снег кажется теплым. Тело мерзнет. Кружится голова. Хочется спать. И люди засыпают. Они никогда не просыпаются.

Неужели и экипаж «Италии» не имеет очков? Быть может, многие из них уже скоблят ногтями лед, ползут на четвереньках за зрячими, которые завтра тоже ослепнут...

Я не знаю причин, но чем севернее проходит «Малыгин», тем грустнее становится нам; и страх, что найдем не живых, но мертвых, усиливается.

А льды шипят, становятся дыбом, жмут друг друга, ныряют под борт и снова, как звери, выплескиваются наружу.

Корпус дрожит. Тяжестью и силой бьет «Малыгин» перемычки, но не сбавляет ход.

2 часа — мы встретили первого белого медведя. Спокойно идет он на четвереньках по льду. Заметив нас, привстает на задние лапы и «тянет» воздух носом. «Малыгин», видимо, его заинтересовал. Долго «катится» рядом с бортом, трясется рысью и кажется золотым клубком. Над ним вьются полярные чайки. Никто его не убивает. Не хочет убивать. Он так красив и спокоен, величественен настолько, что руки не поднимаются. Мы пришли не для охоты, идем вперед, пользуясь малейшей возможностью продвигаться льдами, еще не сплоченными ветром.

Лишь здесь, во льдах, мы заметили, что с нами на ледоколе отправилась на розыски дирижабля полярная самоедская лайка. Три дня она лежала в кубрике, а когда «Малыгин» вошел во льды, выбралась на палубу, поднялась по трапу на капитанский мостик и, накрывшись пушистым хвостом, сверну-

вшись в клубок, легла у основания нактоуза[1] — путевого компаса.

В прошлом году она зимовала в Карском море. Шумы льда до сих пор пугают ее, выгоняют на палубу, но как только останавливаются машины и ледокол стопорит ход, ждет разводьев — трещин во льдах, чтобы двинуться дальше, она уходит к команде и спит в кубрике.

С момента входа в лед прошло два часа. Но двух- и трех-километровые ледяные поля, толщиной до 8 фут, уже встречаются чаще. Теперь «Малыгин» бьет льды с разбега. Льдины становятся ребром. Корпус ледокола резко вздрагивает. Поля гнутся и, ломаясь, падают в воду.

Туман. Солнце закрыто молочной пеленой. Мы не знаем точно своего местонахождения, так как (лаг не спускают во льдах), курс чрезвычайно извилист.

Во всяком случае, где-то близко остров Надежды. В английских картах он назван — «Серая Лошадь». Но моряки прозвали его островом «Оставь надежду». О нем в английской лоции написано немного. Остров рас-

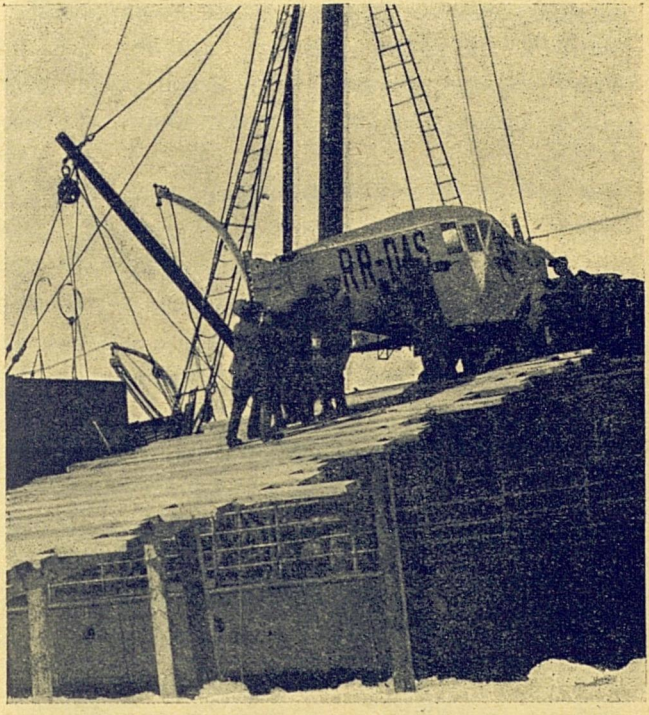
[1] Нактоуз — деревянная тумба.

положен (по указаниям отдельных мореплавателей) несколько западнее места, обозначенного на карте.

В любой момент он может показаться перед нами, а туман не рассеивается. Никто не спит. Для того, чтобы начать розыски, необходимо прежде всего точно определить свое место.

Мы ищем берег. Мы лишены возможности запросить остров по радио и принять его радио-пелинг, так как он необитаем. Остров даже мало исследован. Скалистые берега поднимаются до 1 000 фут и забраться на них невозможно. У пятки острова постоянные прибои. Лед вокруг в большом движении. Лишь в 90-х годах на нем побывал князь Монакский, а затем, несколько позже, экспедиция Натгорста. Но в наши планы задачи изучения и исследования острова не входят, и быть его случайными гостями никто не хочет на «Малыгине». К тому же в этой же английской лоции говорится, что судам с осадкой больше 15 фут подходить к нему категорически воспрещается ближе, чем на 10 миль. «Малыгин» же сидит в воде 21 фут.

Только что получили радио-пелинг Цип-Наволока, но, имея одну линию, невозможно



Спуск на льды аппарата.

определить свое место, а станция Грин-Гарбурга, на Свальбарде, не отвечает...

Бессильная злоба гложет. Только теперь поняли, каковы условия плавания в Арктике. И желания итти вперед, видимо, мало там, где природа еще не подчинена человеку.

Бинокли направлены на горизонт. На мостик поднимается капитан «Малыгина» Чертков и, плюнув пренебрежительно на стовосьмикратную трубу, поставленную на треноге около компаса, смотрит вдаль простым, невооруженным глазом и уверяет, что видит лучше, чем в бинокль.

Откровенно говоря, нам безразлично — смотрит ли он в бинокль, или невооруженным глазом, но только бы увидел...

И неожиданно Чертков увидел...

— Вахтенный, в бочку! [1]

— Есть!

На вате стоял Бастанжи.

Кошкой — по вантам... [2] Взбежал по вы-

[1] Полярная бочка укреплена на верху мачты и служит наблюдательным пунктом для полярных моряков (Пр. ред.)

[2] Ванты — веревочная лестница на мачту.

бленкам[1] до марса,[2] перешмыгнул на тонкий трап из стальных прутьев, рядом со стеньгой грот-мачты и через тридцать секунд был уже в бочке и сверху кричал:

— Отам видать! Товарищ командир — видать!

— А где? Где видать?

— По леву руку!

— Ладно, слезай!

— Товарищ командир, посмотреть хочится, может, итальянцы сидять!

— Слезай, слезай!

... «Надежда» показалась на норд-весте...

10 часов. Стоим. Широта 76 градусов 10 минут. Долгота 27 градусов 10 минут. 48 миль до острова «Надежды». Льды толщиною в несколько метров. Ледяные поля длиною в 15 километров. Решено ждать северного ветра и развода льдов. Тишина. Туман. Вокруг бродят медведицы с медвежатами. Мы готовим к полету аппарат. Собираем ледяные лыжи, пригоняем к самолету.

14 часов 20 минут, — получено радио-сообщение Риссер-Ларсена и Лютцов Хольма.

[1] Выбленки — веревочные пара ступеньки.

[2] «Марс» — место скрепления мачты и стеньги (верхней части мачты).

Летчики летали к месту аварии «Италии», но, несмотря на прекрасную видимость, найти им группу Нобиле не удалось. Они не видели палатки. Ларсен следовал по пути Северный мыс — мыс Платтен и остров Рекс; Лютцов же—до острова Карла XII, затем к мысу Платтен и дальше — по пути группы проводников с санями, ушедших на розыски 13 июня из Валленберга.

Они сообщают, что мало возможностей для спуска их самолетов у группы Нобиле, так как в том районе нет чистой воды. Донесения заканчивают: «Русские ледоколы как будто имеют хорошие шансы спасти экспедицию».

Выбор Бабушкина оказывается правильным. Летать над льдами на поплавках бессмысленно. Надо иметь лыжи. Только аппарат, приспособленный к посадке на льды, может рассчитывать на оказание действительной помощи.

Наш вылет задерживает дальность расстояния, так как «Юнкерс» требует продвинуться к северу еще на 200 километров. Район полета его ограничен тремя стами километров.

14 часов 30 минут — снова форсируем лед.

Радио-станция лагеря Нобиле говорит с

«Читта ди Милано». Аппарат «Малыгина» слышит его сообщение. Нобиле видел два самолета, но тщетно им сигнализировал. Он ждет помощи, так как льды начинают таять. Грозит возможность утонуть в океане.

Надо итти! Итти и торопиться. Но лед расступается нехотя. Проходим километр и останавливаемся. Однако, не упускаем малейшей возможности продвинуться даже на метр.

19 и ю н я.

В сутки пройдено — 10 миль. Льды чудовищно крепки. Не легко оборвать в себе человеческую гордыню, воспитанную на мысли, что человек покорил природу. Угнетает сознание необходимости торопиться и действительность, требующая выжидать.

Ждать!

Проклятое слово! Мы продолжаем стоять во льдах. «Вырвать» 200 километров. Начать полеты, казалось, недавно еще делом двух-трех дней. Но не так просто...

17 часов. Выглянувшее ненадолго солнце поймано, наконец, штурманами. Результат определения места нахождения «Малыгина» по солнцу мало утешителен. Оказывается, все, что было пройдено с трудом вчера,

приходится стирать с путевой карты. Мы двигались к северу относительно двух ледяных полей, стоявших у нашего борта. Но их дрейфовало к югу, и нас отнесло назад значительно дальше, чем мы предполагали. Теперь «Малыгин» в пятнадцати милях восточнее северной оконечности острова.

Скверно!

20 и ю н я.

Продвижение к северу невозможно. Визе считает необходимым организовать промежуточную базу на одном из островов земли короля Карла. До вылета к Ли-Смиту Бабушкину предстоит совершить ряд полетов для переброски в бухту Виктория (земля короля Карла) запасов бензина. Единственное средство, оставшееся в нашем распоряжении и обеспечивающее успех — семиэтапные полеты к месту нахождения лагеря Нобиле. Нам дважды предстоит доставить в промежуточную базу запасы бензина, возвратиться на «Малыгин», принять полный груз горючего, отправиться на землю короля Карла, пополнить бензином снова баки аппарата и только затем лететь к конечной точке. Каторжная работа. Долг оказать помощь людям, гибнущим во льдах, требует лишений

и риска. Бабушкин согласен. Но полеты, главным образом, зависят не от нас. Нужны дни без туманов, чрезвычайно редкие в июне в районе восточного Свальбарда.

Иного выхода нет.

Приказано готовить аппарат.

★

Кто догадался у самолета нагородить внизу металлические трубы, мешающие нам быстро и легко спускать его на лед? Ровное ледяное поле легче отыскать, чем спустить на него аппарат. Мы настилаем уже стелажи. а в это время снова ледокол обволакивают туманы и приходится работу прерывать.

На трех языках радио «Читта ди Милано» в это время сообщает об успешном полете Маддалена:

> «(Он) улетел в 7 часов 30 минут и вернулся в 14 часов борт «Читта», где был встречен громким «ура». Он видел генерала Нобиле и его спутников. Узнал, сбросил провизию и необходимое. На борту «Читта» неописуемый энтузиазм».

Короткое сообщение, но оно убеждает в трудности спуска на льды аппарата. Мы полу-

чили сведения, что шведский и финляндский самолеты, вылетевшие на розыски, вынуждены были возвратиться. Район, где находится экипаж «Италии», одинаково далек от всех авиа-баз; и могут рассчитывать на удачу только аппараты с большим радиусом действий. Экспедиции, снаряженные аэропланами, полет которых ограничен 300 километрами, вынуждены организовывать промежуточные базы.

Не спится!

IV. ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ

21 июня.

Ровно 10 часов. В коридоре меж кают знакомый веселый голос Бабушкина:

— Лечу!

...И через пять минут мы все одеты. На льду.

Впервые вижу Бабушкина в кожаном пальто. На фоне льдов грузная фигура выделяется резко. Бабушкин напоминает вставшего на ласты огромного черного тюленя. Обветренное лицо улыбается. Он радуется, он, видимо, торопится лететь...

Рвать, надо рвать, — говорю себе, вспоминая теорию Визе.

Рвать — это значит всем таскать бревна и доски. Сбрасывать их за борт на льды. Затем оттаскивать к корме. С полуюта[1] на лед спустить две деревянных рельсы, по ним на-

---

[1] Полуют — кормовая надстройка.

Не спится! (Впереди в летном полярном костюме пилот Бабушкин.)

катать стелажи. Затем отнести на лед лопасти крыльев самолета. Осторожно уложить их на снег. Снова подняться по шторм-трапу [1] на «Малыгин», снести рули и поплавки, а потом впрячься в фюзеляж «Юнкерса» и тащить его на четвереньках к борту, хватаясь руками за ближайшие предметы, ограждающие от возможности свалиться за борт.

Потом собирать, свинчивать и регулировать. Вот это и называется рвать...

. . . . . .

«Вырвали» и теперь лежим, не отдышимся. Бабушкин шутит:

— Вставай, вставай, а то наспишь туман?

— Ладно, — а сам исподволь смотришь — и вправду ли не движется...

Туман преследует. «Малыгин» стоит на двух ледяных якорях. Удивительно простое сооружение. В прорубь загоняется конец с бревном, которое, приняв под льдиной горизонтальное положение, крепко держит у поля ледокол.

Настроение быстро меняется. Громче разговариваем. Веселее перекликиваемся с корабля с теми, кто уже вышел на лед. А борт-

[1] Шторм-трап — веревочная бортовая лестница.

механик Грошев ходит у «Юнкерса» и слушает стук его сердца...

Смешной самолет на льду. Обрубленным кажется. Слегка горбатым.

— Хилкая штука, — говорит боцман, подмигивая Бабушкину.

— Поглядим!

— Надо людей!

— Есть!

Мотор рявкнул и... потянул самолет вперед. Бабушкин остался доволен.

— Вперед!

Лыжи вскинули клювы, аппарат вздрогнул, скользнул по снежному плацу. Становится «легче», и в 20 часов впервые отрывается от многолетних льдов...

Три флага на мачте: «счастливого плавания» отметили первый под'ем.

Тревожно следим за виражами аппарата. Бабушкин делает круг, несколько снижается, а затем быстро уходит в небо. Радио-телеграфист Фоминых сообщает с аэроплана, что Лорис-Меликов производит метеорологические наблюдения на высоте 1 000 метров, что холмы острова Надежды от яркого отблеска льдов сливаются в одну гряду камней уже на

высоте 500 метров и кажутся сверху графитным пятном.

День этот прошел бы незаметно и радостно, если бы отчаянно не ныли руки и плечи от сборки и перегрузки самолета.

— В самолете Бабушкина я больше всего ненавижу фюзеляж, — пожаловался мне Гарри. Талантливый конструктор Юнкерс, автор десятка самых разнообразных летательных машин, вероятно, никогда не думал, что одно из его творений «Ю — 13» сумасшедшие люди на 70-х параллелях будут таскать на плечах с палубы на лед.

Я лично больше всего ненавижу корзину с продовольствием, сборы которой лежат обычно на мне — старосте экспедиции. Но несколько раз в день приходится укладывать в нее окорока, масло и банки с консервами и не меньшее число раз выкладывать все это снова на лед, прятать в трюм, так как полеты отменяются из-за тумана...

Но все это так, между прочим...

А почему никто не спит? Не спит никто шестую ночь. Тревожно.

Сегодня спать нельзя...

Сегодня — на землю короля Карла!

Первый полет к промежуточной базе.

22 июня.

Солнце на Норде. Спят в залежках тюлени. Бродит в торосах медведь. Люрики, чайки и гаги кружатся у воды за кормой... Туман рассеивается...

1 час 15 минут. Аппарат поднимается в воздух и уходит на север, на острова. Аэронавигатор — Алексей Модестович Лавров.

Неописуемый праздник на льду. Сидим на бензинных бидонах и следим по часам за полетом. Высчитываем, где находится наш аппарат, и не замечаем, как с юга снова подкрадывается дымка тумана.

1 час 55 минут. Лавров передает: «Не долетев из-за тумана до земли короля Карла 40 километров, повернули назад».

«Малыгин» в белой парной пене. «Малыгина» не видно, по всей вероятности, с высоты 50 метров. На льдах расстилаем из красной материи букву «Т», ею обозначая место для посадки самолета. Морлет Сергеев с бортмехаником Квятковским кричат, что слышат в воздухе работу мотора.

Черным дымом, выпущенным из трубы ледокола, мы пытаемся дать знать о себе аппарату Бабушкина. Но... аппарат пролетает над нами и не снижается.

«Вы пролетели только что над нами», — передаем по радио.

Самолет не отвечает. Он не видит выпущенных нами ракет...

Снова повторяем по радио просьбу вернуться и лишь через десять минут, тревожных десять минут, наконец, слышим, что звук мотора постепенно усиливается, по звуку определяем, что Бабушкин пролетает над мачтами, а через пять минут его серая птица показывается у ледяного поля и плавно садится у места взлета.

Туман накрыл аппарат у земли короля Карла, но, пролетая надо льдами, Лавров и Бабушкин видели много разводьев, чистую воду...

2 часа 57 минут. Как только кончилась воздушная вахта, радио-станция «Малыгина» приняла сообщение капитана Романьа, предупреждающего Бабушкина, что палатка Нобиле слишком мала, а, главное, плохо видна с воздуха. Палатка разбита в торосах восточнее острова Фойн, в 10 милях. Он просит нас предупредить «Читта ди Милано», когда вылетит советский аппарат, чтобы уведомить о последних координатах лагеря экипажа «Италии».

Никто и в эту ночь не расходится. На столах — карты. Вновь разбираются планы спасения экипажа «Италии», к розыску которой прибавляются розыски Роальда Амундсена. Великий полярный исследователь пропал без вести, отправившись на помощь экспедиции Нобиле. Рация [1] «Малыгина» слушает донесения Риссер Ларсена о том, что Амундсен, вылетевший из Тромсе (Норвегия) в понедельник, 16 июня, до сих пор никуда не прилетел. Вестей о нем до сих пор никаких нет. Он обращается с просьбой к шведскому и итальянскому правительствам оказать помощь Амундсену и послать три шведских аппарата, находящихся в бухте Вирго... Но куда послать? Место посадки неизвестно.

Неужели это правда? Север требует жертв. Медленно покоряясь человеку, он отнял от нас Амундсена, имя которого вписано в историю Южного и Северного полюсов — первым. Вылететь на помощь другим и погибнуть самому... Не хочется верить. Подтверждений и новых сведений нет.

Неужели правда?

Надо снова торопиться к островам. Ту-

[1] Рация = радио-станция.

маны лишают возможности организовывать базу на земле короля Карла с помощью самолета. Он снова грузится на корму «Малыгина», и ледокол отправляется к Норду.

21 час. Туман. Проклятый туман. Дрейфуем во льдах. Впереди непроходимое ледяное поле.

Когда же все это кончится? Кто потребует от нас обязательства спать ночами, когда человек потрясен упорством враждебно встретивших нас льдов?

Спать. Кто придумал это слово? Надо итти пешком. На лыжах. Однако, все это было бы возможным, если бы не было невозможно продвигаться к намеченной цели по движущимся льдам.

Итти для моциона ног?

Визе молчит и усмехается:

— Ждать надо!

Мы потеряли счет часам и перепутали дни и ночи. Быть может, скоро выучимся ждать. Но говорят, «здесь надо рвать». Рвать и ждать? Это непонятно.

— И ничего странного! Рвать — едва появится возможность продвинуться к цели. В благоприятный момент следует проскакивать возможно дальше, а в туманах

ждать, когда погода вновь позволит продвигаться.

Такова азбука полярных путешествий. Мало ее знать и понимать, ее надо чувствовать.

Итак, мы привыкаем. На острове Фойн экипаж «Италии», по всей вероятности, не хочет привыкать к зимовке.

23 июня.

2 часа (ночи). Мы превращаемся в летучих мышей: дремлем днём и работаем ночью. Из Москвы только что получено сообщение, что возможным местом посадки Амундсена следует считать восточные берега Свальбарда. Розыски Риссер Ларсена и Маддалены на южном берегу безрезультатны. Известно, что команда «Латама» (самолета Амундсена) обеспечена продовольствием лишь на две недели.

Круглые сутки радио-станции северной Норвегии, острова Джан-Майн и Медвежьего острова слушают воздух в надежде получить сигнал «Латама», но до сих пор — тишина.

Узел затягивается. У Свальбарда собираются научные силы всего мира, лучшие летчики; они разыскивают шестнадцать человек,

погибших по пути к Шпицбергену, не погибнув у Северного полюса, а в это время неожиданно пропадает Амундсен, летевший над океаном на аппарате, управляемом первым французским пилотом Гильбо.

— Волосы становятся дыбом...

V. ПЯТЬ ЧАСОВ НА ЗЕМЛЕ КОРОЛЯ КАРЛА

Мы снова разгружаем аппарат. Доски, крылья, фюзеляж. Все повторяется...

Погода благоприятствует. Но кто верит ее постоянству? Держим экзамен на умение рвать.

1 час 30 минут. Самолет готов. Стоит рядом, на льду, с ледоколом. Медленно работает пропеллер. Корпус аппарата дрожит и кажется живым на фоне льдов, освещенных солнцем. Кино-оператор Валентей фотографирует его со всех сторон и даже снизу снимает, лежа на снегу, бортмеханика Грошева, заливающего в баки «Юнкерса» бензин. Гарри, Островский, Сергеев, Стрелков и я укладываем ручные бидоны с бензином в корзину самолета. Квятковский со старшим механиком ледокола шьют «колдунчик» для водружения его на промежуточной базе. «Колдунчик» — прибор, указывающий направление ветра. Полчаса оказались достаточными для того, чтобы вышли они на лед, неся

торжественно на старт самодельный указатель ветра. Воронкообразный мешок «колдунчика» пришили к проволочной сетке, надев краями на палку самой обычной, к тому же старой, корабельной щетки. Экспертиза летного состава экспедиции приняла модель полярного «ветродуя», и он торжественно был погружен рядом с бензинными баками в кабину «Юнкерса».

Белая полоса тумана, движущаяся по горизонту, проходит стороной.

Бабушкин должен «рвануть». Бабушкин должен найти Амундсена. По пути к Ли-Смиту отойти от курса к берегам Свальбарда и с высоты 200 метров осмотреть каждую льдину.

Третьи сутки имя Амундсена повторяется беспрерывно. Спасение его — основная задача «Малыгина». С отправкой на север «Красина» положение группы Нобиле не вызывает уже особых тревог. Радио-связь с лагерем Нобиле поддерживается ежедневно. Маддалене удалось сбросить продовольствие и теплые вещи для людей, оставшихся на льду. Со дня на день кто-нибудь их снимет. У Амундсена ничего нет. Его радио-станция слышна всего на всего на 100 километров. Мир знает

только его позывные «ФМГР» и предполагает аварию...

Утверждение итальянского летчика Пендцо, будто бы «СОС» «Латама» слышен у острова Надежды, требует тщательных работ Бабушкина по оказанию помощи Амундсену. И лишь одно обстоятельство, о котором упоминает в своих радиограммах Маддалена, заставляет допустить возможность посадки Амундсена в океане по пути к Медвежьему острову. Вылетевший из Вардзе на Свальбард в тот же день, когда Амундсен вылетел из Тромсе, Маддалена встретил по пути сильный юго-восточный ветер и густой туман, распространявшийся вверх до 500 метров. Неблагоприятная погода могла вынудить Амундсена к спуску на воду.

Но и эти догадки не могут служить доводом для ослабления розысков «Латама» в районе льдов...

24 июня.

0 часов 25 минут... Ее уже нет. Улетела наша полярная маленькая птица. Поднялась. Бабушкин не успел попрощаться, поторопился. Пользуясь солнцем, хотел улететь без помех. Утомленный экипаж «Малыгина» быстро разошелся по кораблю, и на мостике

остались лишь двое — Стрелков и я. Быстро движется минутная стрелка. Незаметнее в небе становится серая точка. Следим за ней. Следим за горизонтом, и кажется, что и теперь появится туман.

Смотрите: самолет идет на север, он делает поворот влево и уходит к берегам!

24 минуты мы его видим. На двадцать пятой он исчез. При скорости 120 километров в час он отошел от «Малыгина» на 60 километров и через полтора часа первым в мире самолетом опустится на землю короля Карла.

Радио-рубка сообщает на капитанский мостик, что связь прервалась на тридцатой минуте. Самолет сообщал о хорошей видимости и безупречной работе мотора; затем пожелал спокойной ночи участникам экспедиции, оставшимся на «Малыгине», и, видимо, что-то еще хотел сказать, но в воздухе раздался треск и все старания малыгинских радистов связаться с аппаратом до сих пор остаются напрасными.

Предполагать можно что угодно. Но нам кажется вероятнее всего неисправность передатчика. Мы продолжаем передавать им состояние погоды и предупреждаем о готовности «Малыгина» выйти на помощь, если бы

аппарат не возвратился на четвертые сутки. Просим ответить, подтвердить слышимость, но Бабушкин молчит.

Что-то случилось...

. . . . . .

7 часов.

— Прилетели?

— Нет, не видно.

— Радио самолета работает?

— Слушаем, но никто не отвечает.

А с юга снова стелется туман. Комитет помощи ОСО-Авиахима вновь сообщает, что связь Тромсе с «Латамом» оборвалась в понедельник, в 4 часа 45 минут дня. Сейчас, по всей вероятности, в Москве получено и наше сообщение о том, что с Бабушкиным также потеряна свявзь, а о судьбе его ничего неизвестно...

Теперь кого же искать? — Амундсена, Нобиле или Бабушкина. Льды настолько велики и так глубоки, плотны и сплоченны, что, в случае упорного продвижения «Малыгина» к северу, в любой момент может пополниться число людей, ожидающих на льдах спасения, и всей командой экипажа нашего ледокола.

Прошло не более получаса, а мы передаем уже по радио в Москву и Бабушкину: «Гу-

— *Нет, не видно . . .*

стой туман. Безветренно. Быстрое рассеяние тумана мало вероятно».

Рация Мурманска — наш посредник с Москвой — немедленно отвечает — сообщение принято. Но Бабушкин молчит... Мы бродим, утомленные бессонными ночами, по кубрикам корабля, по палубе и бесчисленным трапам и тычем пальцем в барометр, который продолжает падать.

25 и ю н я.

2 часа (ночи). Сверху раздается сумасшедший крик штурмана:

— Летят, летят!

Выбегаем наверх. Туман шквалом ветра на момент разорвало. Мы видим возвращающийся самолет.

Он садится. Мы видим Бабушкина, и тех, кто летал с ним на северную землю.

Затаив дыхание, слушаем торопливый рассказ:

— Первые тридцать минут слышали отлично малыгинскую радио-станцию. Затем, видимо, что-то стряслось с аппаратом. Было жаль возвратиться, преступлением было бы не использовать хорошую погоду, и решили лететь вперед. Каждую льдину осматривали внимательно, но нигде не видели «Латам».

Отклонились от курса. Хорошая видимость позволила осмотреть восточные берега земли Эджа и земли Баренца, но и там мы не нашли признаков людей. Через час с небольшим правее курса показался гористый берег среднего из островов земли короля Карла. На горах лежит еще снег. Нам казалось возможным снизиться на него. Но при внимательном рассмотрении заметили трещины на ледниках. Место для посадки пришлось выбирать у гор. Долго кружил над бухтой Виктория. Потом заметил гладкий припай и через несколько минут спустился.

База организована в одном из южных фиордов земли Тирпица. Оттуда видна на востоке белая шапка земли Абеля. Крутые скаты, совершенно черные, точно высеченные ветрами, высоко поднимаются над гладким синим льдом бухты Виктория, еще покрытой глубоким снегом, кажущимся на солнце голубым отблеском водяной подкладки.

Мы отправились немедленно в горы. Нам казалось, что до берега не более пятидесяти шагов. Прошли два километра, ноги устали, а когда действительно оставалось пятьдесят шагов, справа на скале увидели хижину.

Вы поражены? Хижина поразила и нас.

Она оказалась обитаемой. Мы видели в ней людей. В окнах, светлых, казавшихся серебряными, двигались тени. Мы долго не верили своим глазам. Вскоре открылась дверь и избушка... рассыпалась на части, пошла на четвереньках, двинулась к нам на двадцати медвежьих лапах.

Грошев выстрелил. Медведи остановились. Избушки никакой, конечно, не было. Это были медведи. Они жались друг к другу, один ворочал головой, внимательно разглядывая нас, и голова его показалась нам открывающейся дверью.

Поднимаясь на вершину земли, видели бесчисленное количество белых медведей. Они не проявляли признаков вражды к человеку. Наоборот, разглядывали нас с нескрываемым любопытством. Некоторые шли за нами по пятам и нюхали наши следы. Когда кто-нибудь из нас оглядывался, медведи приподнимались на задние лапы и, забавно прикрывая черный нос белыми лапами, смотрели на нас исподлобья. Стоило крикнуть: эй, вы, я вам задам, — и медведи бросались врассыпную.

— Еще бы ты крикнул!

— Да это все Грошев, я не кричал, — оправдывался Бабушкин.

— Ладно. А дальше?

— Подожди ты, дай чаю глотнуть.

— Ладно, нальем, рассказывай!

— Что рассказывать? — Бабушкин расстегнул ворот и вытер пот на лбу.

В 7 часов вылетели обратно. Сделали снова круг над землей, пролетели над островом Бремер и считали, что полет кончился благополучно. В 8 часов с минутами на юге показался туман. Пришлось сесть на пловучую льдину. До «Малыгина» не долетели каких-нибудь 30 — 40 километров. Через два часа стали замерзать. Отчаянно клонило ко сну. Теплых шуб с собой не было. Решили спать по очереди в кабине, согреваясь единственной малицей. Мучила жажда. Безумно хотелось пить, но снег оказался солоноватым.

— Мы боялись, что «Малыгин» пробьется вперед, и мы разойдемся, друг друга не найдя в пустыне льдов. Но теперь хорошо, так как все хорошо, что благополучно кончается. Временный разрыв тумана дал мне возможность взлететь и возвратиться.

— Валентей, снимай всех в кают-компании «Малыгина». Где капитан? Дмитрий Тимофеевич, сниматься!

Снизу, из помещения I класса, раздался знакомый голос:

— Хватит сниматься! Грязное это дело... Сейчас приду!

Хорошо, когда все в сборе.

Бабушкин проскочил к «Малыгину» вовремя. Снова туман. «Рвать» кончилось и теперь, стало быть — ждать. Мы постепенно постигаем мудрость тяжелых плаваний во льдах...

Ждать, так ждать...

VI. ВЫНУЖДЕННАЯ ПЕРЕДЫШКА

26 июня.

0 часов 15 минут. Два дня напряженной работы радио-станции, беспрерывно слушавшей самолет Бабушкина, и снова связь с Мурманском. «Малыгин» получает последнюю информацию: «В ночь на 24-ое шведский самолет под управлением авиатора Лундборга с большим риском снизился невдалеке от группы Нобиле, взял его на борт и доставил в пролив Хинлоппен, откуда другой шведский самолет переправил его на борт «Читта ди Милано», находящийся в Виргобае».

... Судя по второй телеграмме, Нобиле не хотел оставлять группу и упрашивал Лундборга первым спасти Чичионе, затем Бегоунека и Трояни. Но Лундборг сообщил, что получил приказание немедленно привезти в базу спасательных экспедиций Нобиле с тем, чтобы он указал возможность разыскать всех

участников экспедиции погибшего дирижабля.

Теперь руководство оставшейся на льдах группы передано лейтенанту Вильери, уже проявившему себя способным командиром.

У Нобиле констатирован перелом правой ноги, вывих правой ступни, с разрывом связок, и контузия третьего правого ребра с обильным внутренним кровоизлиянием.

Вчера, не взяв с собой борт-механика, Лундборг снова отправился к месту аварии дирижабля, но... при посадке его аппарат опрокинулся и он остался на льдине с группой Вильери.

Шведское правительство отправляет военные самолеты для спасения Лундборга и спутников Нобиле. Москва передает «Малыгину», что до сих пор не имеет никаких сообщений о судьбе итальянского самолета типа «Дорнье-Валь», вылетевшего 23 июня, утром, из Амстердама в Берген. Все розыски двух оторвавшихся групп экипажа «Италии» до сих пор безуспешны. Место их нахождения неизвестно. Задача спасения усложняется. «Красин» подходит к Нордкапу и вряд ли в ближайшие дни начнет воздушную разведку.

Бабушкин берет с собой минимальное количество груза и отправляется к Ли-Смиту для того, чтобы в один перелет спасти двоих. По пути к земле короля Карла он попытается связаться по радио с Амундсеном. Местом аварии его на материке считают до сих пор остров Надежды, землю Вайча.

Работа «Малыгина» проходит в исключительно тяжелых условиях. Продолжает дрейфовать на юг. Бабушкину предстоит до полета к острову Фойн покрыть в воздухе 1 600 километров. Единственная надежда на успех сводится к надежде на улучшение погоды. Ветер, раздвинувший лед, даст возможность «Малыгину» продвинуться к северу.

Последний полет Бабушкина, закончившийся случайно без аварии, убеждает в исключительных трудностях продолжать работу, находясь от места аварии в расстоянии нескольких сот километров. Льды продолжают сплачиваться. Пароход «Браганца» уже затерт льдами у Северного мыса. Надежды разыскать группу Мальмгрена уменьшаются с каждым днем. Разведочные полеты иностранных летчиков, обследовавших район, где она могла находиться, не дали результатов. Нобиле сообщает, что у них продовольствия

хватит еще на один-два дня. Начинают голодать...

На побережьи Свальбарда, на западе и востоке, погода ухудшается. Норвежский пароход «Квест» только что сообщил, что группу Вильери и Лундборга едва ли удастся кому-нибудь спасти ранее трех-четырех недель, так как они находятся на сплошном ледяном поле, и гидросамолетам невозможно спуститься в том районе из-за отсутствия воды. Все надежды возлагаются на Бабушкина.

Мир потрясен чудовищной катастрофой дирижабля «Италия» и продолжает с трепетом следить за гибнущими и пропадающими без вести летчиками, отправляющимися к ним на помощь. У Свальбарда небывалое количество полярных экспедиций. Пожалуй, впервые понял человек, насколько недоступен приполярный район, и какие нечеловеческие усилия требуются для продвижения во льдах, где каждая пройденная минута градуса свидетельствует о героизме и смелости.

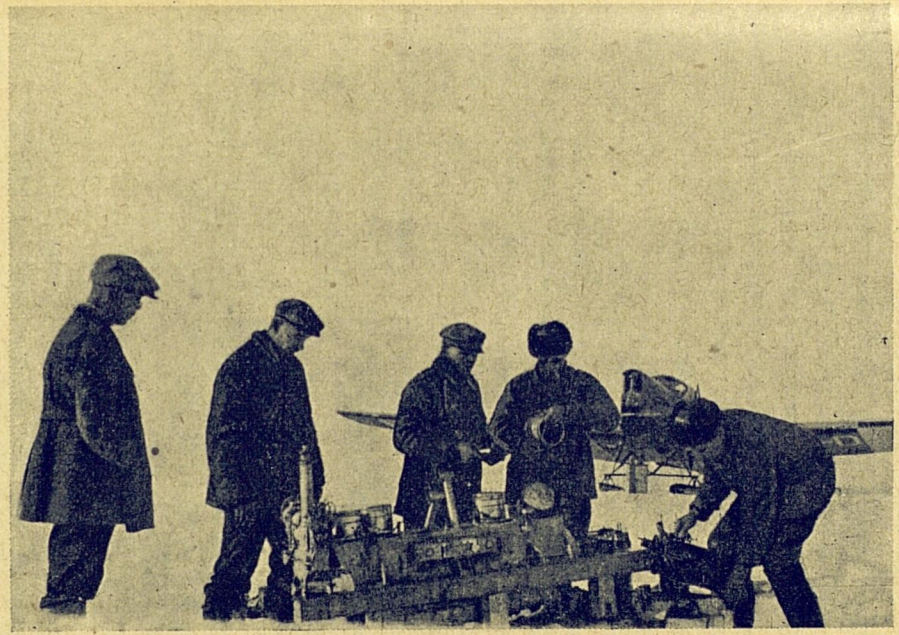
На помощь экипажу дирижабля уже отправлено 12 морских судов. Из них — три советских, два итальянских, одно французское, три шведских и три норвежских. От-

правлено 15 самолетов — два советских, четыре шведских, три итальянских, один французский, три норвежских и два финских. Два самолета потерпели аварию, — аппарат Лундборга и аппарат Амундсена.

Количество людей, брошенных на Свальбард, превышает полторы тысячи человек...

Узел, вне всяких сомнений, затягивается. Никто не может предсказать, будут ли спасены люди, потерпевшие аварию, придется ли спасать спасителей.

Вторые сутки из-за густого тумана, застлавшего горизонт, ни один из самолетов, прибывших сюда, не вылетал на розыски. К Свальбарду дополнительно отправляются шведское судно «Хобби», французский крейсер «Норденшельд», посыльное судно «Квентен Рузвельт», население Осло собирает деньги на отправку китобойного судна «Весликари» для розысков Амундсена, Германия предоставила в распоряжение капитана «Читта ди Милано» гидроплан «Ройланд Гокко», сняв его с пассажирской линии. Продолжая оставаться во льдах, мы, быть может, и не знаем всего, что предпринимается для ускорения помощи гибнущим. Но, очевидно,



Авиа-мастерская на льду.

недостаточно отправлять экспедиции, надо уметь во льдах и «рвать» и «ждать».

1 час ночи — на льдах недалеко от ледокола «Малыгин» организована пловучая мастерская. Мотор аппарата Бабушкина требует смены. Продолжаем работать, отдыхая урывками.

Аппарат подведен к борту ледокола. Снова сверхчеловеческая работа. Две огромных льдины, плавающие за кормою, пешнями [1] и веревками команда «Малыгина» подтаскивает к стелажам. [2] Льдины около тонны. Волокут их по снегу и спускают в воду между бортом ледокола и ледяным полем, упирающимся одним из своих тупиков в «Малыгин». Люди, подвешенные на талях [3] шлюпбалок, [4] тяжестью своей зажимают их вниз, одна под другую. Тремя слоями льдов укрепляется край поля, обеспечивающий самолету безопасную стоянку около «Малыгина».

Приняты все меры к быстрой замене мо-

[1] Пешня — морской ломик с дер. ручкой.

[2] Стелажи — деревянные настилки.

[3] Тали — система блоков и веревок для подъема грузов.

[4] Шлюпбалки — стальные бортовые стойки для шлюпок.

тора. Аппарат в 40 сантиметрах от бортовых стоек.

Новый мотор собирался на палубе. Мотор готов, опускается сверху лебедкой в пустые гнезда снятого мотора...

Бабушкин не оставляет самолет ни на одну минуту. Руководит сборкой и отправкой «Юнкерса» на старт. На руках относят дюралюминиевую птицу на ледяной аэродром, и все следят за регулировкой нового мотора.

Бабушкин справляется ежеминутно у Лорис-Меликова о состоянии погоды. Визе проверяет обстановку льдов и третьи сутки, не отходя от карт, вычисляет возможности наиболее благоприятных продвижений «Малыгина» к земле короля Карла.

Корзина с продовольствием — в аппарате...

27 июня.

...Но мотор не дает нужного количества оборотов. Сердце «Юнкерса» работает скверно. А разве сердца Бабушкина и Грошева не могут в конце-концов также не дать полных оборотов, не могут разорваться в итоге этой сумасшедшей торопливости, напряженности? Надо иметь исключительное здоровье, а, главное, иметь невиданные нервы

для того, чтобы продолжать работу после всех неудач.

13 часов... Мотор в конце концов дал полные обороты. Снова на «Малыгине» радостное:

— Лечу!

Испуганные шумом пропеллера чайки, недавно дравшиеся у воды из-за куска выброшенной за борт медвежатины, взлетают в воздух и пронзительным криком заставляют нас взглянуть туда, в небо, где снова собирается туман. Он подкрался незаметно, в тот момент, когда мы заняты были работой. Прекрасная погода, державшаяся во время смены мотора, испортилась, когда все готово к вылету в бухту Виктории.

Однако, Бабушкин решается вылететь в пробный полет. Он над нами. Спускается и оставляет на старте в полуминутной готовности свой аппарат...

Единственная возможность продолжать розыски Амундсена и Нобиле в районе 77 параллели — быть готовыми в любую секунду и вылетать при малейших улучшениях обстановки. Еще один удачный полет к земле короля Карла — и в первый же ясный день

аппарат Бабушкина опустится в лагере Вильери.

«Читта ди Милано», узнав о первом успехе Бабушкина и закончившихся подготовительных работах к дальнейшим полетам, телеграфировала Визе о том, что палатку с группой Вильери отнесло на восток на 20 километров. Нобиле предполагает, что остатки дирижабля с группой Алессандри следует разыскивать южнее.

Теперь только бы солнце!

Стрелка барометра то падает, то снова поднимается.

. . . . . .

VII. ПОЛЯРНЫЙ УРАГАН

28 июня.

Мрачно бродит стюарт.[1] Люди, угомленные бессонными ночами, отсыпаются, пользуясь передышкой.

Туман сгущается. Запасы, принятые «Малыгиным», расходуются. Пресной воды остается на двенадцать суток. «Малыгин» должен торопиться к пресным водам ледников земли короля Карла...

20 часов — снег. Сыро. Не выходим из кают-компании. А как счастливы были бы спутники Нобиле в этакую погоду быть с нами на борту «Малыгина». Мы не ценим предоставленных нам удобств. Едва ли можем представить себе положение тех, кого разыскиваем.

Но что будет завтра?

Страна льдов таит миллиарды загадок, сотни опасностей угрожают ежеминутно отважившимся мериться с нею силами.

---

[1] Стюарт — буфетчик.

29 июня.

На горизонте появилась яркая серебряная нить. Бабушкин, Грошев и радиотелеграфист Фоминых третьи сутки не раздеваются. Они ждут предупреждения об улучшении погоды. Мне кажется, их понимает лучше нас стюарт Зигмунд, зимовавший во льдах на этом же «Малыгине». Он знает, что такое льды, что такое туман и плавание в Арктике. Зигмунд бродит около кроватей отдыхающих Бабушкина и Грошева и третьи сутки печально качает головой. Он не может понять, что заставляет этих людей выбегать поминутно на палубу и всматриваться в горизонт.

Я встретил на трапе только что Бабушкина. Неужели он вправе расточать свои силы и не отдыхать? О сомнении своем сказал Михаилу Сергеевичу:

— Быть может, и нет, — ответил Бабушкин. — Но силы меня еще никогда не оставляли, когда я был спокоен и уверен, что делаю все возможное для выполнения заданий. Мне жутко проспать прояснение погоды, не спится и тянет все время на мостик. Лишь убедившись в невозможности лететь, я на некоторое время успокаиваюсь и засыпаю, чув-

ствуя, что отдыхает даже в нервном сне мозг и уставшее тело...

Погода не улучшается.

. . . . . .

Черные тучи бродят над нами. Ветер свежеет. Недоброе замышляет.

Но Бабушкин выходит неожиданно на палубу в очках и авиационном шлеме. На ремне — ружье. Прощается и медленно спускается по стелажам на ледяное поле.

Неужели же теперь? В этакую погоду?

Безумие или упорство? «Только сумасшедшие русские могут в такую погоду летать». Так телеграфировал Лундборг шведскому королю после своей неудачной посадки в лагере Вильери.

Теперь Грошев кричит:

— Летим!

И никто не может им пожелать счастливого пути. И никто не решается остановить их, попытаться отговорить от рискованного рейса. Мы утомлены. Теперь все безразличным кажется, а лететь когда-нибудь надо.

Не двигаясь с мест, молча следим за пилотами. Аппарат, примерзший поплавками к снегу, не хочет улетать. Медведем бросается на его крылья Грошев, раскачивает, и вдруг

самолет отрывается. Грошев висит, держась руками за трап аппарата. Бабушкин продолжает разбег. Грошев скользит ногами по льду, делает в воздухе сальто-мортале. Радист из каюты подтягивает его за ворот. Аппарат отделяется от аэродрома и впервые с отчаянным риском улетает туда...

А через двадцать минут радио-связь вновь прекратилась. Никаких об'яснений.

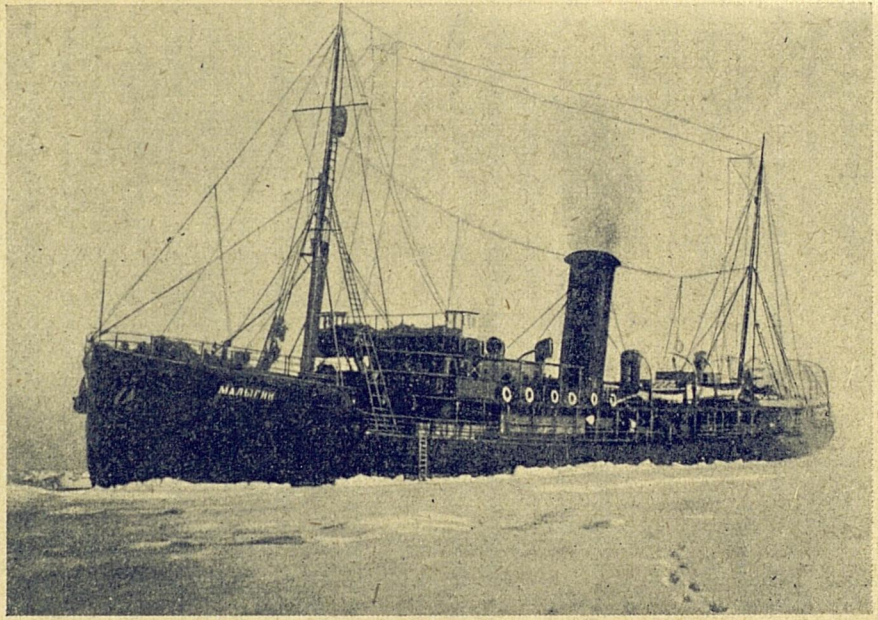
Ветер продолжает усиливаться.

22 часа. Льды сходятся, становятся дыбом и жмутся у борта. Они пробуют крепость «Малыгина». «Читта ди Милано» сообщает, что сильным ветром группу Вильери относит к югу. Лагерь в девяти милях от Ли-Смита. В два дня отнесло на пятнадцать миль.

Мы сообщаем Бабушкину о предупреждении «Читта ди Милано». Но слышит ли он нас?

30 и ю н я.

18 часов. Ветер 7 баллов. Льды полезли на борт. Команда рубит их топорами, бьет баграми, рвет порохом. «Малыгин» кренится на борт. Ледяные поля дали трещину. Стонут и в страшных муках рожают мелкие льдины, торосами нагромождающиеся у краев. Теперь мы ждем, когда ватага их, обезумев, обру-



Ледокольный пароход «Малыгин».

шится на нас и «снимет» ледокол с поверхности белой пустыни...

1 и ю л я.

День сумасшедшего напряжения!

Ветер переходит в шторм. Срывает снасти.[1] Льды на палубе. Улучшения погоды не предвидится.

Где Бабушкин?

— Алло! Алло! Сообщите, наконец, место! Нас жмут льды. Туман не расходится.

Радио не отвечает!

Положение становится тревожным. Наступают ледовые силы, собираются группами и штурмом идут на ледокол.

2 и ю л я.

8 часов утра. Регулярно писать дневник — некогда. Час пробил, и мы не знаем теперь — увидим ли когда-нибудь вновь улетевший аппарат. Быть может, теперь судьба разлучила нас надолго, а, пожалуй, и навсегда. Мы не уверены, что сами через несколько минут не отправим на землю телеграмму: «Спасите наши души», — СОС, СОС СОС СОС!

Океан лопнул, и вырвавшаяся ледяная корка, рыча, потоком горных водопадов, засыпает нас льдами...

[1] Снасти — веревочные крепления мачт.

Пустыня, видимо, решила подвести итог.

Кто в этот час не вспоминает далекую родную страну. Кто верит в возможность спасения, глядя на лед, расколовшийся на части, и свалившийся на бок ледокол?

Лед опускается и снова прыгает, он кружится тревожно у бортов и вертит ледоколом, как брошенной в море шлюпкой.

Бессмысленно бить дручьями километровые поля. Чертков приказал, наконец, отдать штуртросы.

«Малыгин» отдан стихии.

Руль освобожден.

Экипаж ждет...

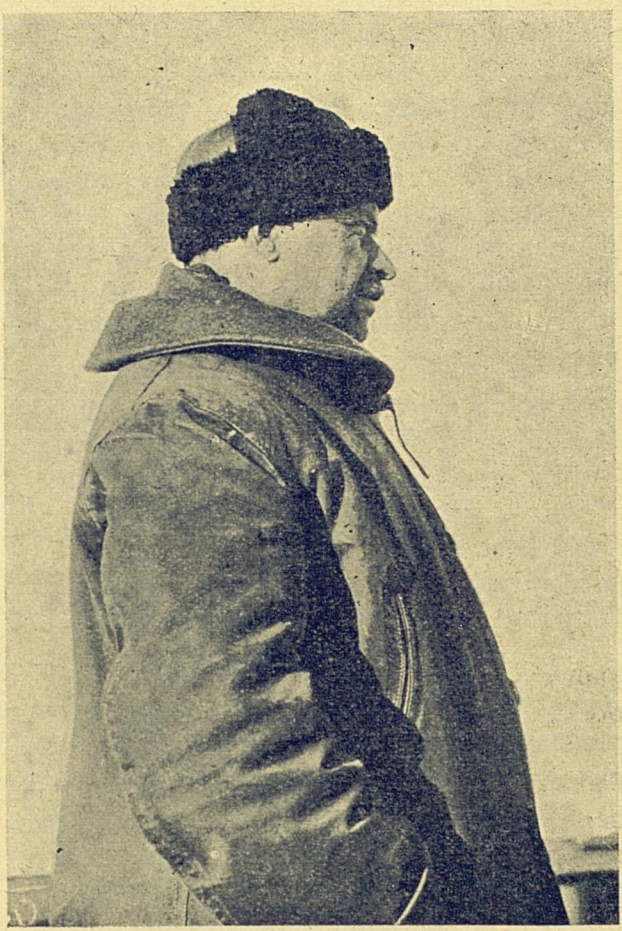
Трещат борты... Как канонада гаубиц, они трещат со всех сторон. Не слышны голоса людей. Все в савиках.[1]

Иллюминаторы выбиты. Внутрь корабля карабкаются искрошенные в порошок торосы.[2]

Люди, обезумев от тряски и шума, не доверяют себе. Разыскивают друг друга глазами, переспрашивают спрошенных о возможности спастись, но не могут деревяннные

[1] Савик — меховой самоедский костюм.

[2] Торосы — ледяные нагромождения по краям ледяных полей.



Капитан «Малыгина» Д. Т. Чертков.

шлюпки спасти их во льдах, когда утонет сильнейший в мире ледокол!

Броситься с борта на льды и быть раздавленным ими, быть заживо погребенным в ледяном склепе?

Кто вызовется искать землю, когда она так безнадежно далека от «Малыгина».

И мысли начинают холодеть. Радист Плевако предупреждает Москву:

> «Слушайте, слушайте нас, не отходите от аппаратов. В любой момент вы можете услышать наше СОС. Сжимают льды. Их силы неимоверны. Имеем повреждения. Бороться бессильны. Направление дрейфов постоянно меняется. Ветром двинутые к юго-западу ледяные поля кружатся вокруг нас и своих собственных центров».

Когда мы попадаем в стык двух ледяных громад, выжимает на поверхность льдов. Следующая льдина, принесенная ветром, подхватывает ледокол, изменяет его движение относительно полюса и несет в сторону.

Улыбаться!

Друг друга подбадривать?

Однако, запасы продовольствия уже уло-

жены в чемоданы. Они приготовленными лежат на кроватях, на трапах, в кают-компании. Спасательные пояса также уже в шлюпках. Остатки пресной воды залиты в анкерки...

Совторгфлоту отправлено экстренное донесение о тревожном положении. По обоим бортам гнутся бимсы.[1] Переборки угольных бункеров гофрированы. Лопасть винта дала трещину. Машины остановлены...

Радио-телеграфист комбинирует походную радио-станцию. Надежда спастись во льдах теперь — мечта. Мы по льдинам через несколько минут отправимся со шлюпками на розыски безнадежной Надежды. Когда под нами лопнут льды, мы пересядем в шлюпки.

Тысячи планов! Тысячи соломинок, за которые мы хватаемся. Игра в жмурки со смертью продолжается!..

12 часов. Туман прорвался. Перед нами неожиданно появилась черная каменная стена. Берег острова Надежды. Неприступны берега. Вершины его в тумане.

Несет на камни! Несет с ураганною силой давлением миллиардных льдов.

Южная или северная оконечность?

---

[1] Бимсы — распорки у шпангоутов (робер корабля).

Где подводные камни? Мы знаем не больше адмирала, составлявшего английскую карту, поставившего у острова Надежды всего на-всего пять глубин, меньших чем глубина «Малыгина».

Кажется, что скалы теперь уже висят над нами. С них сползают вековые льды и падают близко — в двух километрах от ледокола.

На отмелях стамухи[1] караулят ледокол.

Будьте готовы!..

— Полный вперед!

— Бороться?!

«Малыгин» бьет носом многолетние льды. Форштевень[2] гнется, но безразличны обстоятельства смерти...

Смерть на льдах! Смерть на камнях! Однако, неужели нет надежды?

«Оставь надежду»!

Мы отходим от острова с трудом на четыре километра. Вновь упираемся в огромное ледяное поле. Оно преграждает отход, оно подхватывает нас и с чудовищной быстротой несет вновь к югу, а с левого борта — черные скалы.

[1] Стамуха — ледяная скала, севшая на мель.

[2] Форштевень — носовая часть киля.

Раздавит или пронесет?

С острова Надежды стаями улетают птицы. Они ищут воду, улетают к свободному морю...

Лощина! Видите, показалась лощина на берегу! Если бы выбраться! Быть бы ближе к ней в случае катастрофы...

Ближе? А видите айсберги? Они выделяются на белом фоне своею синевой и прозрачностью. Встреча с ними едва ли не опаснее подводных камней и берегов Надежды с ее моренами в грудах щебня и камней...

На льдах появились желтые водоросли...

22 часа 45 минут. Постепенно ослабеваем. Привыкнув к мысли возможной катастрофы, реже выходим на палубу, молча сидим в кают-компании в меховых костюмах. Снегопад, временно прекращавшийся, снова возобновляется. Туман слегка рассеивается. Берега Надежды видны отчетливее.

Рискуя ежеминутно попасть на мель с дрейфующим льдом, проходим вдоль восточного берега...

Остров волнист, и скаты семи холмов покрыты острым черным камнем. С любопытством дикарей, разглядывающих бочку с по-

рохом, мы смотрим на остров, редко показывающийся людям.

Стаи уток продолжают кружить над нами. Оставили гнезда. Если бы кто-нибудь из нас мог дойти до земли, яйцами диких уток будем питаться!

На материке теперь цветут васильки во ржи! Там — солнце!..

...Но на льдине у мыса Ли-Смит умирает экипаж дирижабля. На плавучих льдинах, вздыбленных ураганом, гибнут Амундсен и Бабушкин. До сих пор мы не имеем сигналов «Латама» и «Юнкерса».

3 и ю л я.

9 часов утра. Только издали красиво-сказочны плавучие ледяные горы. Издали красивы айсберги. Нас проносит меж них. Льды стиснули ребра «Малыгина», мы приближаемся. Их скаты в уступах.

Согласны прижаться, но быть раздавленными, выйти наверх, на хребет айсберга?

До айсберга не больше ста шагов...

Девяносто шагов...

Льдина, преграждавшая к нему дорогу, служившая нам буфером, лопнула и выскользнула к югу. Теперь отчетливо видны на скатах айсберга следы кусков земли...

*

Мы выходим на палубу с чемоданами, но... неожиданным порывом ветра приносит с севера огромную льдину; она подхватывает ледокол и проталкивает меж двух холодных скал.

Теперь мы вырвались! Ветер стихает...

Туман, наконец, рассеивается...

★

17 часов — ветер неожиданно ослаб.

... Но от Бабушкина попрежнему нет никаких известий.

VIII. НА ПЛАВУЧЕЙ ЛЬДИНЕ

4 июля.

Полярная ночь с шумами и шорохами. Где-то плачет тюлень. Льды, утомленные ураганом, устало осели на воду и, пораженные неудачей, молчат. Туман рассеялся, и ярко блещет снег на вершинах острова Надежды, освещенного полуночным солнцем. Остатки облаков целуются с утесами и разбегаются от центра к горизонту. И «Оставь надежду» вновь кажется нам «Надеждой» — островом, полным сказочной недосказанности, островом неожиданностей.

Теперь временами действительно хочется побывать на нем, сойти на лед и отправиться к берегу на лыжах.

Прошлое быстро забывается. Живешь настоящим — менее опасным, но беспокойным, так как с нами до сих пор нет нашего аппарата.

Сотни раз принимаем уток, возвращающихся на землю, за самолет, выскакиваем на

палубу и ждем Бабушкина, несмотря на умершую надежду когда-нибудь снова увидеть его.

Погиб!

Нет его!

Кончилось!..

Во льдах остались три смелых и отважных человека — Бабушкин, Грошев и Фоминых...

Но Квятковский и Сергеев верят в возможность возвращения самолета. Выбрали рядом с «Малыгиным» ровное ледяное поле и раскладывают на нем красный холст.

— Зачем, — спрашиваем друг друга, — они это делают? Бабушкин вряд ли долетел до промежуточной базы, а уцелеть во льдах, грозивших гибелью «Малыгину», хрупкому самолету, конечно, не удалось. Разыскать во льдах Бабушкина, не зная места его нахождения, — невероятно. У них продовольствие кончится завтра. Их ждет голодная смерть.

И вновь: кого спасать — Бабушкина или Амундсена? Мы знаем о «Браганце», выбравшейся из льдов, о неудачной попытке шведских самолетов снабдить провизией группу Вильери и безуспешных поисках Амундсена норвежским крейсером и французским паро-

Льды у южного мыса «Надежды» в час отлива.

ходом «Страссбург», но... Бабушкина до сих пор никто не искал.

О судьбе его никто ничего еще не знает. Повидимому, кончилось.

Спать... Скорее забыться и ни о чем, ни о чем не думать!

. . . . . .

Монотонно рычит вентилятор.

. . . . . .

Слышно, как ходит дежурный на мостике.

. . . . . .

«Малыгин» спит.

. . . . . .

5 часов.

7 часов.

9 часов. Да, это было 9 часов. Кто-то сорвал с меня одеяло и крикнул: вставай! Кто-то еще раз мне крикнул: летят! — и... улыбнулся.

— Яковлев?

— Летят, вставайте!

— Кто?

— Бабушкин, Бабушкин! Скоро!

Я выбежал голым на мостик...

— Летят! Что это — кажется или правда? Команда на палубе в одном белье. Визе в

шубе, одетой на голое тело. Флаги на мачтах. Кричим.

Многие уже на льду, но самолет пролетает над нами и, сделав круг над островом Надежды, снова уходит.

Не видел?

Самолет становится меньше, уже как точка, и вдруг опускается низко, почти садится на лед у самого горизонта, где показалась синяя полоска водяного неба. Вдруг снова повернул.

Пять низких кругов. Пять раз приближается и уходит. Наконец, садится с нами рядом.

Дикое «ура»...

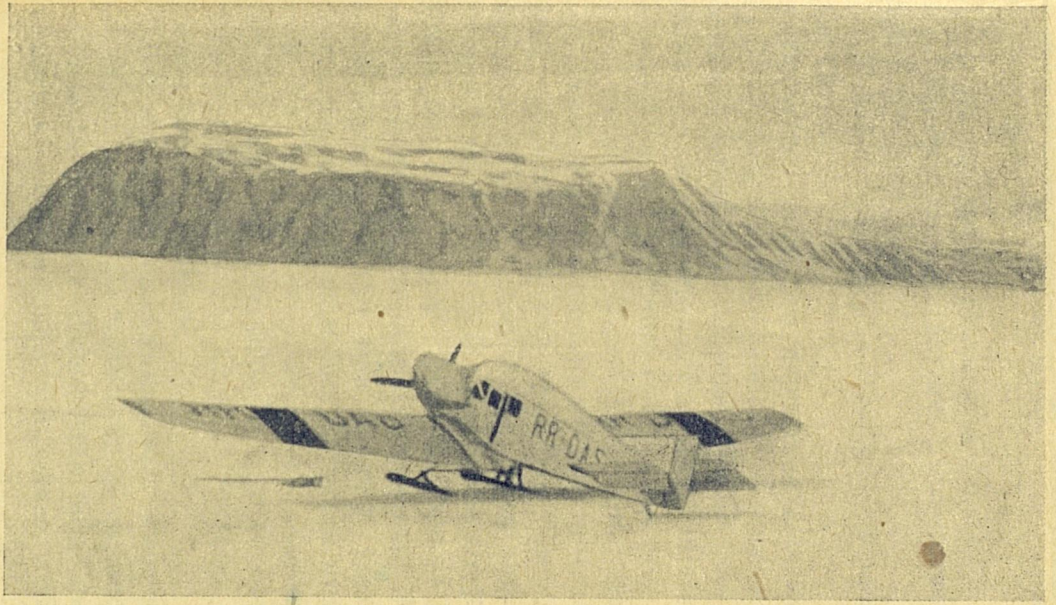
. . . . . .

Несем близких, дорогих людей на руках. Смотрим друг на друга. Целуемся и молчим. И они не могут понять, что произошло, что заставило «Малыгина» подойти так близко к берегу, и мы не верим своим глазам, что Бабушкин мог возвратиться.

— Где угодно я мог вас искать, но только не в трех километрах от острова Надежды. Бабушкин не верит.

— Но подождите, потом!

— Где? Как вы вернулись?



Самолет Бабушкина у южных берегов «Надежды»

— Кто поставил «Малыгина» сюда?

— Ветер! Ладно! Потом! Что случилось?

— Плохо пришлось... Думали, кончилось все. Плохо!

Бабушкин с трудом переводил дыхание. Руки дрожат. В глазах радость и слезы. Фоминых растирается спиртом. Плох: провалился под лед, замерзал. Бабушкин молчит. Говорить не в состоянии. Грошев кричит:

— Он вырвался. Хотел до шторма. Вот! Да! Думал, все до Карла. Сидит, смотрит. Лететь, так лететь! Нажал и пошли. Где синоптик? я ему задам! Какого там чорта шторм! Ураган! Буря! Где он? Это не шторм! Туман кругом! Начало трепать. Говорю — садись! На пятидесяти метрах не улетишь. Назад повернули, а там еще плотней туман. Оборвали антенну. Фоминых не успел скрутить. Где он? Кричит — не садись! Хорошо ему. Нет вот, батеньки, сели. Но и то хорошо. Пять раз примерялись. Сверху: «садись», а вблизи торосы. Выбери!

Бесхитростный рассказ простого человека. Страшная правда. Случилось то, чего никто не ожидал. Аппарат «Малыгина» пять дней носился в океане на плавучей льдине, и Ба-

бушкин не знал — вернется ли он снова когда-нибудь к нам.

— Плохо... — об'ясняет Бабушкин. — Плохо!

— Сидел на льдине. Вокруг туман. Рискнуть не решился. Самолет еще нам пригодится. Усиление ветра началось тридцатого. Мы успели отлететь от «Малыгина» на сто километров. Думали, переждем и вылетим на острова. В конце-концов решили пробиваться к вам. Не обращая внимания на туман, снова поднялись в воздух.

Летал около часа. Мне казалось, аппарат был там, где раньше стоял «Малыгин». Но, так как не видел я силуэта, решил снова спуститься на лед. Самолет стоял у края огромной льдины. Не успели мы открыть дверь кабины — навстречу вышел из-за торосов огромный белый медведь. Приготовились завтракать, а он у самого хвоста аппарата. Выпустили ракету. Убежал. Оглядывался на шипящую ракету.

Ветер свежел. Заходил к норду. Через четыре часа мы пожалели, что не убили медведя. Положение ухудшалось. Провизии хватило бы максимум на семь суток. Но на наше счастье вскоре появился второй медведь и

Льды угрожали смертью радио-телеграфисту Фоминых.

был убит. Мясо сложили в ведро — неприкосновенным запасом.

Льды в это время начали ломаться. Аппарат был отведен на середину пятнадцатикилометрового аэродрома. Мотор прогревали. Движения льдов не чувствовали. Просидели на льдине до третьего числа. Вылетев к «Малыгину», думали, что северным ветром вас вынесло за кромку льда. Решили запастись терпением и ждать ясной погоды для розысков пропавшего ледокола. В этот полет нигде вас не нашли. Это был день чрезвычайных напряжений. Нас преследовали десятки белых медведей, от которых приходилось отстреливаться. 4-го решили закончить розыски, но поле, на котором оставался аппарат, было раз'едено туманом, стало таять и появилась вода.

Под'ем угрожал гибелью самолета. Пришлось аппарат облегчить, Фоминых вскакивал на ходу. Держась за поручни трапав в кабину, он бежал за «Юнкерсом», пока приобретал он скорость и не начал отрываться.

Только риск, риск! Исключительная безвыходность толкнула меня на этот взлет с подтаявшего поля. Фоминых попал в прорубь, провалился по пояс. Не знаю, какими

судьбами он выскочил. Был дан уж «полный газ», костыль попал в прорубь, поплавки аппарата подбросило, и аппарат удержался в воздухе...

Оглянулся, смотрю — в кабине мокрым сидит радист.

Переодеваться было некогда и негде. Грошев передал ему пимы и записку: «Держись»!

Так отправились мы к месту стоянки «Малыгина», а, не найдя вас и не зная, что думать, что предполагать, пролетели опять над островом «Надежды» и решили лететь на землю короля Карла, но... Грошев оглянулся.

— Назад! Стоит у берега!

Но мне казался ледокол стомухой.

— «Малыгин»! Грошев несколько раз повторил: «назад»! и лишь на всякий случай, не веря, не допуская возможности стоянки ледокола так близко у скал, я все-таки решил сделать еще один круг...

— Не мог поверить, что сами вы сюда пришли...

— Не сами, Бабушкин, не сами! То же пережили...

...И тебе не спится и мы еще не можем заснуть...

IX. СТРУЕЙ ТЕПЛЫХ ТЕЧЕНИЙ

5 июля.

— Читал?

Гарри улыбнулся. «Губернатор Свальбарда знал, что ураган не сломит самолет Бабушкина, верил в английскую лоцию, что невозможно плавать там, где плавать невозможно». Принята телеграмма норвежскому правительству, в которой он сообщает, что Бабушкин, возвратившись после пятидневного отсутствия на ледокол «Малыгин», застал всех живыми и здоровыми...

По всей вероятности и он знал о ледяных сжатиях, догадывался о повреждениях, причиненных «Малыгину» ураганом.

За обедом старший механик передал капитану докладную записку о досмотре дефектов, требующих ремонта. Оставаться у острова Надежды «Малыгин» больше не мог.

9 часов 30 минут (утра). Океан закидан айсбергами. Ураган кончился. И на горизонте

синяя полоса водяного неба зовет нас на чистую воду. Слабый западный ветер. Сплоченные штормом льды расходятся и каналами разрезает вода ледяную пустыню. Самолет вновь погружен на ледокол, оставляющий «Надежду».

Вода! Чистая вода и... ледокол спокойно, полным ходом уходит на восток.

Ледяная кромка перемята ветром. Льды разбиты и далеко отнесены от границ «пустыни». Они попадаются изредка. «Малыгин» вздрагивает, металлическим корпусом разбивая препятствия. Кромка уходит на северо-восток, предсказание Визе о теплой ветви Норд-Капского течения у 31 меридиана сбывается.

Вода исключительной синевы. Но чем севернее поднимается «Малыгин», тем она становится темнее, постепенно зеленеет, и цвет ее уже напоминает яркие цвета полевых трав.

10 часов 45 минут. Вторично проходим ледяную границу и полным ходом идем на норд.

Капитан Вильери сообщает по радио, что его группа находится на 80° 21′ северной широты и 27° 45′ восточной долготы. Несет на запад. Лундборг спасен своим товарищем, лейтенантом шведской службы Шубергом,

летавшим на малом шведском самолете «Де Хевеланд» типа «Мот». Ему с большим трудом удалось сделать посадку на размягченный лед и еще с большим трудом, с риском стартовать в воздух. Группа Вильери получила новые пополнения, продовольствие и теплую одежду. Судьба Амундсена и группы Мальмгрена до сих пор неизвестна. Альпийские стрелки, обыскавшие всю северо-восточную сторону Свальбарга, дойдя до десятикилометровой полосы к мысу Ли Смит, никого не обнаружили. Зато на мысе Бруни шведские летчики нашли письмо, оставленное капитаном Сорра. Он сообщает о предположении пробраться на остров Фойн.

Но мы не знаем, возвратится ли Сорра благополучно в Беверлизунд. Во всяком случае, от него нет пока никаких сведений.

А что с группой Алессандри? Нас запрашивают тысячи организаций об ее судьбе. Но мы не можем дать исчерпывающего ответа. Нам известно не более того, что было помещено в интервью специального корреспондента газеты «Трибуна» с Лундсбергом. Авиатор сообщал, что группа Нобиле, выпотрошив белого медведя, убитого еще Мальмгреном перед его уходом с Цаппи и Мариано на

поиски земли, нашла в желудке медведя обрывки газетной бумаги и клочья материи. На газетной бумаге итальянские буквы. Судя по этой находке, можно заключить, что кто-нибудь из членов группы, отнесенной вместе с дирижаблем к востоку от места аварии, был растерзан белым медведем.

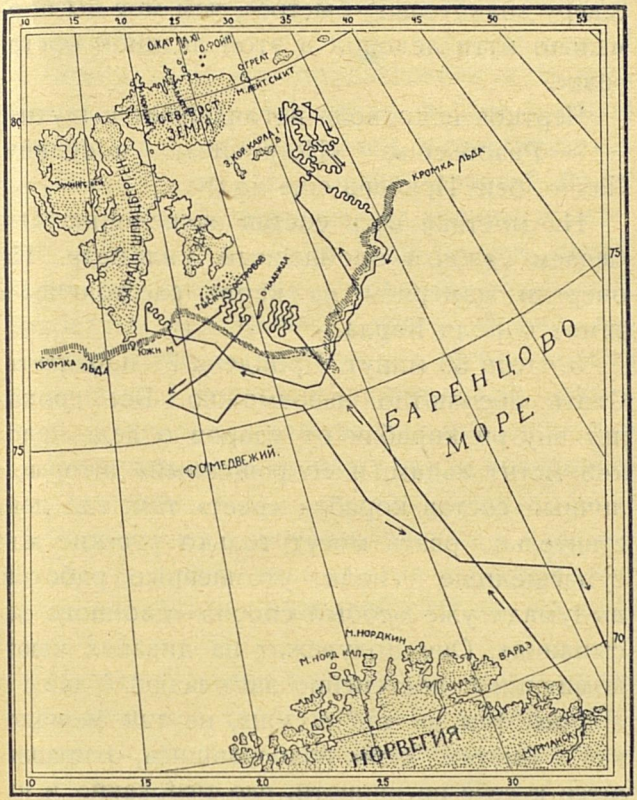
6 и ю л я.

Лед и здесь достигает толщины 6 фут. Встречающиеся на нашем пути ледяные перемычки подбиты тремя слоями мелких льдин. Их приходится брать с разбега. Несколько раз, давая задний ход, затем снова передний, пробиваться силой.

На вахте штурман Александр Петрович. 25 лет плавает этот отважный полярный капитан во льдах. Он знает крепость льдов еще издали. Поминутно перебегая от компаса к крыльям мостика, записывает в походную книгу зигзагообразный ледяной курс, не обращая внимания на отчаянный крен ледокола и стуки о борт огромных ледяных полей. Идем к северу полным ходом.

— Выдержит ледокол! — говорит он улыбаясь. — Надо только уметь.

Огромная практика «Петровича» дает возможность во время его вахты продвигаться к



Путь «Малыгина».

1) Сплошная прямая линия — путь «Малыгина». 2) Волнообразный зигзаг — дрейф во льдах. 3) Штрихованный пунктир — кромка ледяной пустыни.

северу значительно быстрее, чем мог бы нормально итти ледокол в этой ледяной обстановке.

Чертков исподволь поглядывает и шутит:

— Разобьешь, «Петрович», посудину. Ладно, бей! Прибавь еще ход!

На мостике весь состав экспедиции. Отмечаем каждый пройденный километр. По очереди измеряем на карте расстояние к земле короля Карла.

0 часов 30 минут. Пройдена 77 параллель. Спать абсолютно невозможно. Все грохочет внутри корабля от ударов о лед. Ледокол мстит льдам, и «окрещенный» штормом личный состав корабля «рвет» там, где действительно рвать могут только русские или сумасшедшие. Люди, утомленные работой, выдумали уже особый способ «двойного засыпания». Они полулежат на диванах кают-компании и постепенно замолкают. Удары о льдины там не так шумны, не так мешают, как в каютах. Затем разоспавшись, отправляются к себе на кровати, где мгновенно и надолго засыпают. Только непроходимая, многокилометровая льдина в состоянии разбудить людей, не спавших несколько ночей.

12 часов. Разбудили льдины, упершиеся

в борт, растирающие в порошок иллюминатор каюты.

Чем дальше мы продвигаемся к северу, тем причудливее становятся формы торосов и цвет ледяных водорослей, встречающихся на нашем пути. Водоросли слизистой полужидкой эмалью окрашивают льдины в зеленые, красные, синие и даже черные цвета. Ветер складывает их домиками, тоннелями, штабелями, мостиками, а часто форма настолько правильна и красива, что невольно сравниваешь торосы с памятниками изумительной красоты, расставленными природой на льдах тем, кого отняла у земли непокоренная Арктика.

Раскатанная корпусом ледоколов вода налегает на них и мраморными жилками, живыми и гибкими, волна сбегает по их скатам.

Но нет у севера той радости, которая переполняет все твое существо, когда попадаешь в смеющиеся самыми разнообразными звуками зеленые густые рощи юга. Плачет и печалится север.

Всмотритесь во льды, начавшие таять, и вы увидите замершие слезы, прислушайтесь к печальному крику тюленей, вглядитесь в пол-

ные грусти глаза белых медведей, обнимите льды и послушайте, как они стонут внутри. Вам покажется, они оплакивают обреченность на холод и туманы.

А может быть это мое личное настроение?

20 дней мы видим только льды. Двадцать дней тенью Арктики нас преследуют туманы. 20 дней мы прилагаем нечеловеческие усилия к спасению погибающих во льдах, и ледокол встречает непроходимые препятствия для продвижения к месту аварии, а самолет возвращается с мясом медведей, с полуголодными людьми, не видевшими во время своего рейса ничего, кроме тумана.

«Красин» подошел с запада, где льды и туманы слабее и реже. Сегодня он уже в двадцатипяти километрах от группы Вильери. Мы готовы вновь пережить шторм и выдержать северный ветер, но только бы скорее оказать помощь экипажу дирижабля. Однако, мы не сомневаемся в мало вероятном успехе «Малыгина». Только «Красин», идущий с северо-запада, пользуясь разводьями льда, сможет подойти близко к Ли-Смиту. Мы были бы уже давным давно в Архангельске, если бы не Амундсен и группа Алессандри.

Временами кажется, что все экспедиции

кроме «Малыгина» о них забыли. Все перехваченные радио-сообщения говорят о поисках группы Вильери и Мальмгрена. Но надежда, что Амундсен и Алессандри живы, заставляет нас и теперь торопиться.

Льды швыряют ледокол из стороны в сторону. Лишь изредка попав в водораздел, «Малыгин» быстро рвется на север, но по пути вновь встречаются льдины, ледокол взметается кверху, падает на борт, по борту грохочет лед...

Вперед! Вперед!

Лето кончается! Скоро льды вновь станут замерзать и закроют нам обратный выход на чистую воду.

Торопиться! Притти к месту стоянки экипажа «Италии» через несколько дней после смерти его — что может быть ужаснее и трагичнее? Полный ход вперед не уменьшается. Риск, но надо итти быстрее.

Дмитрий Тимофеевич третьи сутки на мостике спит и обедает. Устал старый волк, но не отходит от машинного телеграфа. Двадцать четыре раза сменились штурмана. Трижды солнце спустилось к северу и поднялось к югу, сотни льдин расколоты «Малыгиным», а он один, бессменный капитан, не отдыхал.

Рядом, на крыле мостика, Владимир Юльевич Визе. Обычно молчаливый и угрюмый, но с живыми детскими глазами, в кожаном пальто, в высоких сапогах и старой полярной шапке — памяти об экспедиции Седова, он теперь быстр, порывист. Глаза стали строже и смотрят пристальней на горизонт из-под черных полярных очков, одетых на круглые роговые.

Минуты, пройденные к северу, откладываем на карту. Здесь градусы и мили кажутся значительно длиннее, чем в южных океанах. Здесь никто не поражается рычанию Визе:

— Прошли 78 параллель.

Он заражает нас своим полярным энтузиазмом. Когда же становится не по себе и сомневаешься в возможности дальнейших продвижений, иди к нему, иди на мостик, он как рукою снимет одним каким-нибудь словом и печаль твою и мысли о безнадежности, и ты снова поверишь и в силы человека и ледокола.

Победит! Победит!

. . . . . .

Что это?

— Стойте!

— Назад! Назад! Держись!

Удар и... падает мостик, на крыло подымается борт, кто-то на льдине, нет, это кажется! Стук непривычный в машине и корма проваливается под воду...

Ледокол тонет! Нет, подождите, кто тонет? Это что-то не то.

— Боцман, к балластам!

Да это так, померещилось... Устали глаза. Капитан устал. Да, да, это показалось.

Надо отдохнуть. Силы оставляют. Теперь нельзя.

— Заведите на льдину якорь!

— Есть!

— Где наше место?

— 78° 05′ северной широты. Отошли на 2 000 километров от Ленинграда. К острову Фойн Бабушкин теперь долетит без промежуточной базы.

Северная ветвь Норд-Капского течения привела нас к земле короля Карла.

— Боцман вернулся — трюм № 2 дал течь...

Теперь бессмысленно возвращаться.

Один из трюмов потек, но два оставшихся еще не имеют пробоины.

ОСО-Авиахиму отправлено радиодонесение:

«Завтра продолжаю норд. Визе».

X. В ПОИСКАХ ЗЕМЛИ

7 июля.

Мы сидели в кают-компании за утренним завтраком, когда младший штурман отправился осматривать трюмы и угольные ямы. Необходимо проверить вновь полученные «Малыгином» повреждения. Течь в трюме № 2 за ночь значительно увеличилась. Вода бьет из небольшой пробоины фонтаном и заливает ледокол. Верхняя команда с боцманом и трюмным механиком брошена на заделку пробоины.

Но никакая сила теперь не может остановить нас. Визе приказал двинуться дальше.

А повреждения?

О них говорим, как о неизбежной во льдах случайности...

Льды расступаются, проходят по борту.

Туман. Видимость — сто шагов по носу. Идем, как нищие, буквально наугад и ощупью. Лавров поднимается в полярную бочку.

19 часов. Итти некуда. Ферштевнем уперся ледокол в огромное ледяное поле. Края его в намерзших ледяных буферах и справиться с ними «Малыгин» не может. Запасы угля и пресной воды на исходе. Облегченный корпус теперь не в состоянии давить льды, но наскакивает на них, выбрасывается до машинного трюма и... застревает. На отдельных льдинах отлеживается часами и только при помощи лебедок, особых якорей, помогающих машинам, удается вновь сползать на чистую воду.

Но на наше счастье именно в один из таких моментов туман разнесло ветром. Где-то рядом должна быть земля!

Все толпимся на палубе. Машины остановлены. Фронт биноклей над поручнями бродит по горизонту. Люди лезут на трубу, на ванты мачт и ищут землю... Но земли, триста лет тому назад открытой Уэджем, — нет!

Адмирал, составлявший английскую лоцию, описывает ее достаточно подробно. Она из трех островов, берега ее покрыты старой китовой костью, но мы не видим ни одного из островов, и было бы лучше, если бы на вершине горы оказался воткнутым хоть один из позвоночников кита, скажем, с подвешен-

ной на нем — керосиновой лампой, вместо маяка.

Шапка скал, покрытых снегом, видна на горизонте. Но Визе считает, что большинство из нас принимает за землю чудовищный айзберг, плавающий во льдах.

Мы смеялись над Колумбом, радостным криком приветствовавшим землю, когда нас ураганом несло на остров Надежды. Но здесь мы трепетно ищем во льдах черный контур земли.

На капитанском мостике сорокадвухкратная подзорная труба. На громоздкой триноге она медленно вращается и щупает горизонт. Но земли не видно!

Вызван штурман.

«Его глаза умудрялись обычно различать издали чаек самцов и самок» — смеется капитан. Приветствуем его появление громким «ура» и верим, что Александр Петрович первым крикнет — вижу землю!

Труба проходит быстро по горизонту и медленно возвращается назад. Следим за выражением лица Петровича.

Видит или нет?

Труба остановилась...

Видит!

Нет... Снова отходит в сторону и короткое: «ни черта не видно» — застает нас с открытыми ртами.

— Так значит ни черта?

— Ничего не поделаешь.

Земля, земля!! Восточнее ли ты, западнее, севернее или южнее? Во льдах и туманах плавая без лага и точных курсов, землю часто ищут капитаны на севере, оставив ее давным давно к югу от себя.

Случается!

И в кают-компании собираются руководители экспедиции.

Пробиваться или спускать самолет? Необходимо немедленно решить. Решить? Но если бы были у нас приспособления совершеннее собственных рук, которыми спускается на лед аппарат, имелась бы на «Малыгине» площадка, позволяющая стоять юнкерсу на палубе ледокола с собранными крыльями, а время вылета и спуска не отнимало бы 4-5 часов, да если бы не туманы...

Если бы не было стольких «если», давным давно судьба дирижабля «Италии» и его экипажа была бы решена.

Но условия, в которые попал «Малыгин», и опыт требуют выжидать.

Летим в случае хорошей и ясной погоды. В случае тумана отправимся землю искать ледоколом.

Земля! Земля!

Счастливый капитан Колумб!

XI. «ХОЛОДНЫЙ КРАЙ»

8 июля.

Медвежье мясо, вопреки уверений, не пахнет ни рыбой, ни водой. Его надо уметь хорошо приготовить. Мясо коровье, забранное в тушах из Архангельска, начало портиться. Второй день питаемся мясными консервами. Вечером повар приготовляет нам медвежатину. Сегодня он решил поразнообразить и угощает салатом и тушеным мясом медведя. Аппетит с каждым днем ухудшается. Нас не заставишь теперь с'есть рисовый пудинг. Все надоело. С каждым днем меньше людей появляется за обеденным столом. Только к ночи проголодавшись собираемся в кают-компании и питаемся остатками обеда и медведем.

Владимир Юльевич необычно молчалив. Печать грусти и на всем окружающем. Ветер стихает, но медленно редеет туман.

Шведское правительство отдало распоряжение отозвать мощный гидро-самолет

«Упланд» на континент, и на Свальбарде остаются только малые самолеты. Неужели разысковые экспедиции уже свертываются и лишь Нобиле и Лундборг будут спасены, а остальные обрекаются на смерть? Это было бы несправедливо. Хотя может быть появление советских ледоколов и отважные полеты Бабушкина поразили иностранцев и они полагают лучшим выжидать результатов нашей разведки. Они быть может ждут неудач?

Неудач? Кто осмелится здесь конкурировать, когда речь идет о спасении людей, кто посмеет предсказывать удачи и неудачи разыскиваемым экспедициям во льдах, где многое зависит от погоды. Не прошло еще месяца со дня выхода «Малыгина» из Александровска, а мы не можем уже дня прожить без обязательной метеорологии. Наш бедный старый судовой анероид!

Каждый подходит к нему и тычет пальцем, следя за стрелкою давления. Сколько раз в день мы подходим к компасу и по дыму из трубы и компасной картушки определяем направление ветра. Как должен нас в конце концов возненавидеть синоптик за бесчисленные справки о погоде.

Мы никогда еще не ждали хорошей по-

Команда ледокольного парохода «Малыгин».

годы с такою тревогою, как сегодня. Близость к месту аварии «Италии» увеличивает желание ускорить спасение разыскиваемых людей. Визе рассказывает о способах чтения состояния льдов по отражению на небе.

— Где вода, там небо в черных полосах, где лед — мертвенно бледное.

И мы замечаем, что будто постепенно темнеет небо, на нем появляются чаще черные линии и количество их на глазах у нас начинает увеличиваться. По мере рассеивания тумана, теория отражений воды и льдов на небе подтверждается. Однако, часто кажется, судя по отражениям на небе, возможным пройти вперед, но невозможно этого сделать на самом деле. Существуют непроходимые перемычки, и стилажи снова спускаются на ледяное поле для самолета.

Невыносимо болит тело. Оно покрыто синяками от беспрерывной носки юнкерса. Аппарат кажется теперь значительно тяжелее, чем казался в первые дни. С трудом переносим его на ледяной аэродром.

Туман исчез, но горизонт попрежнему не предвещает доброго, и дюралюминиевая птица ждет благоприятной погоды...

Сегодня впервые мы ощутили северную

весну. Воздух потеплел. На льдах появились проталины и небольшие озера. У одной из льдин осыпались торосы, но остался тонкий, как перламутр, ледяной кант. Солнце осветило его и он «горел», а рябь воды, подкатывавшаяся под него, пунктиром рассыпала тени, и создавалось впечатление, будто кто-то устроил на льду световую рекламу из точек и тире.

Над нею носился разбойник и предвещал шторм...

9 и ю л я.

Утром судно «Хобби» под командой капитана Рийсер-Ларсена вышло для разведки кромки льда к западу от Свальбарда. Пароход «Браганца» идет к северному мысу северо-восточной земли и надеется подойти вплотную к стоянке группы Вильери. На борту его финский самолет.

Группа Вильери, по имеющимся у нас данным, в угнетенном состоянии ждет помощи со дня на день и страдает от болезней. Посадка вблизи лагеря из-за начавшегося таяния льдов возможна только при температуре ниже нуля. В нашей работе, таким образом, появились новые препятствия. Последние дни в Арктике держится преимущественно теплая

погода. К тому же начальник шведской спасательной экспедиции на Свальбарде сообщает по радио, что в районе места нахождения Вильери туман сгущается. Мы придумываем самые невероятные развлечения, чтобы отвлечься, пережить и снова продвигаться к северу.

Квятковский починил граммофон. Мы слушаем отчаянные марши. Слушаем для того, чтобы не слушать бесконечных разговоров о погоде.

Я не знал никогда дней, проведенных ужаснее вот этих беспросветных туманных дней.

В 7 часов вечера Стюард передал Визе копию радиодонесения Самойловича, отправленную им комитету спасения. Сообщает о поломке крепления руля «Красина», лыж самолета Чухновского.

Теперь вся надежда на нас. Теперь должны быть собраны все силы и в ближайшие дни розыски закончатся. . .

XII. СОЛНЕЧНОЙ НОЧЬЮ

10 июля.

Покой. Мир на льду в безветренные ночи... Выбились из сил. Постоянно работать и разрабатывать план борьбы с ледяной стихией? Спать днем и бодрствовать ночью, отказаться от привычек земли и солнечной ночью, когда все живое предпочитает ее матовый молочный свет яркому блестящему дню, думать о тех, кто борется со льдами, и забыть далекую родную страну... Все, наконец, забыть и отдохнуть хочется. Человек слабее, чем многие думают, и, 25 дней проработав, он должен отдохнуть одну ночь.

Печали и неприятности превращаются в полярную сказку о грустных белых ночах. Будоражит эта ночь и угнетает беспросветной пустотой света.

Вот она какова.

Бледновато-зеленая в отблесках белых льдов и голубого неба, где бродят медленно разорванные ветром облака. Тихая и таин-

ственная. Льды и торосы приняли причудливые формы ломаных и кривых начертаний и светятся лампадами, зажженными солнцем в таинственных гротах вечных снегов.

Причудливые арабески украшают каждую льдину. Рисунок их напоминает арабские ковры, расшитые серебром...

То кажется всадник на быстром коне несется белою пустыней. Весь в белом и сам, как мех, пушистый и мягкий. Дотронешься и пропадет, таит и уходит холодной водой в поры льда... А рисунки на самых мелких осколках льда — цветы печальные. «Цветами льдов» зовут их самоеды.

Они рассказывают, будто бы когда-то во льды ушел светлокудрый мальчик, родившийся на берегах земли и полюбивший льдину, зимовавшую у палатки отца — рыбака. Льдина его унесла с попутным ветром на север, встретила полярные льды, которые были так красивы, так могучи и белы, что мальчик не захотел оставаться на льдине, испачканной землей, и ушел куда-то на север.

Лето кончилось. Солнце зашло, мальчик остался ждать весну в ледяной пещере. Много лет никто не имел о нем сведений. Часто отец выходил с рыбаками во льды, но снова воз-

вращался и рассказывал, что видел на льдах следы ног. . . Проходили года, следы на льдах становились крупнее и потом совсем исчезли. Появились вместо них узоры ледяные. Потом кто-то вернулся на землю и сообщил, что видели цветы из льдов, а между ними лежало сердце человека. Оно замерзло и стало ледяным. Он хотел взять его, но сердце выскользнуло из рук и провалилось в ледяную щель. С тех пор на льдах «цветут» каждой весной белые снежные цветы.

Я слышал эту сказку от старого самоеда, провожавшего меня от Мурманска в Александровск. И в нормандских сагах поют о сердце человека, похороненном во льдах, и о белых цветах.

И песнь эта печальна, и цветы печальны. Я их видел.

Наша весна только сколок полярной весны. Тень ее, но настоящая весна на севере. Говор наших цветов — прелюдия чарующей музыки полярных солнечных лучей.

Расскажите здесь сказку самую невероятную и фантастическую, спойте над льдами песенку земли, уроните слезу на снег, разбейте воздух смехом, — одинаково грустно и

молчаливо взглянет в глаза ваши эта безумная ночь и... зачарует.

Двадцать ночей я боялся ее и давал себе слово всю жизнь проклинать солнце, белые ночи, но... заболел. Незаметно для самого себя, я полюбил снежные поля, горы и таинственный гуд тяжелых льдов.

Страшен своими чарами север. Ночи безумными делают человека. Но отнимите их? Лишите слез тюленя, который по-человечески плачет, когда убивают его мать, и разыщите сердце человека во льдах! Но до тех пор, пока его хранят сковавшие океаны льды, вы будете всегда скорбно и грустно смотреть в купол солнечной ночи.

Она отнимет у вас радость. Хочешь думать о чем-то и нет... другие мысли, больные — не твои — ползут в голову и беспокоят. Тогда уходишь далеко по льдинам и, не оглядываясь, бродишь среди ледяных скал, не отдаешь себе отчета, куда и зачем ты движешься.

Кто-то тебя разделил. Где-то знакомый «ты» остался, и появился рядом другой, новый человек — легкий, ледяной, но... сердце людское. Оно бьется и ты его чувствуешь...

. . . . . .

11 июля.

Так. Значит новый день!

Утро — полночь!

Здесь утро начинается, когда солнце на севере. Сегодня на небе показались серебряные черточки. Они становятся больше с каждою минутой, золотятся и постепенно превращаются в синеву от появившихся водяных разводьев, отраженных небом. Тучи рвутся и тают на глазах, как тает снег под солнцем...

Довольно! Все это только момент, и надобно проснуться. Было и прошло. Стало легче. Отдохнулось. Бабушкин, рядом со мною стоявший на мостике, вздрогнул, мы посмотрели друг другу в глаза и поняли: «это»... прошло.

«То» солнечной ночью, а теперь — лететь!

. . . . . .

XIII. ПОДВИГ И НЕУДАЧА

1 час ночи. Все пытавшиеся в эту ночь заснуть, но не спавшие, так как не спится в такие ночи, поднялись и вышли из своих кают на спардэк. Сегодня решено лететь к группе Вильери, минуя землю короля Карла, а затем снова на поиски Амундсена. До мыса Ли-Смит от места стоянки «Малыгина» столько же километров, сколько от места красинской базы, где готовит свой самолет Чухновский.

Два советских пилота через несколько минут поднимутся с востока и запада в воздух, а затем встретятся у места аварии «Италии».

Чухновский летит вторично. Он сообщает, что проба в воздухе аппарата дала прекрасный результат.

Четырнадцать раз поднимался Бабушкин над снежной пустыней. Четырнадцать полетов совершил он уже над льдами и наконец сегодня может осуществить мечту и экипажа

«Италии», и советского Союза, и мира, с тревогой следящего за героическими полетами этого опытнейшего и храбрейшего человека.

Впечатление — точно сегодня праздник.

2 часа. Экипаж самолета — Бабушкин, Грошев и радио-телеграфист Плевако сняли непромокаемые бахилы [1] и одели пимы. [2]

Бабушкин волнуется. Его глаза блестят, освещают темные полярные очки. Бабушкин торопится. Он рвется в воздух и, провожаемый всем экипажем «Малыгина», вышедшим его проводить на лед, в 2 часа 15 минут поднимается в пятнадцатый полярный рейс...

На реях флаги: «Счастливого пути!»

Два полных круга делает самолет над ледоколом и скрывается на севере в «припае» горизонта.

В этот момент из воды выглянул удивленный тюлень, я оглянулся, а затем снова пытался найти самолет и не нашел. Улетел! Скрылся! Вахтенный спускает флаги и оттягивает к поручням.

Флаги мы поднимали много раз, но счастья они не приносили, а в то же время

[1] Бахилы — непромокаемые сапоги.

[2] Пимы — меховые сапоги.

напоминали Бабушкину каждый раз о нашей вере в возможность осуществить невозможное.

Сорок пять дней сотни людей, работая днем и ночью, спасли лишь Нобиле и Лундборга. Лундборг заявил, что больше возобновлять полетов он не предполагает, а возвращается на родину. Что же Бабушкин, совершивший четырнадцать полетов, отправившийся в пятнадцатый рейс, дважды без вести пропадавший на плавучих льдинах? Кто он, кто воспитал в нем эту железную волю, перед которой преклоняется армия лучших и отважных летунов?

Рядовой солдат русско-немецкой войны — теперь пилот гражданской авиации — три года летал на промыслах тюленей и льды выковали мужество и упорство Бабушкина.

Все в рубке. Следим за каждой телеграммой.

«Алло, алло! — говорит самолет, самолет! Вдали в тумане видны вершины земли, много разводьев, дайте квитанцию, перехожу на ключ, перехожу на ключ, отвечай. Сейчас буду определяться. Слушайте через пять минут. . .»

Длинные эти минуты. Наконец, снова раздается знакомый голос радиста:

«Алло, алло! — говорит самолет! Туман сгущается. Следите!.. Снижаемся до 50 метров. Туман прошел пеленой и снова видны разводья. Впереди новая полоса тумана. Льды настолько мелки, что сесть невозможно. Продолжаем рейс, но поднимаемся выше на случай вынужденной посадки... Вошли в туман. Пройдено 40 километров. Туман становится гуще. Идем на посадку. Сейчас определимся. Следите... Всюду вода! Сесть негде! Вынуждены возвратиться... Приготовьте черный дым. Зажгите костры.

Ничего не видно!..»

Почти одновременно туман подошел к ледоколу.

Возвратившись к «Малыгину», самолет повредил правую лыжу.

Чинить!

И лыжу тянут на ледокол, а радио получает телеграмму о победе Чухновского:

«Самолет Чухновского вторым полетом с пилотом Страубе, летчиком-наблюдателем Алексеевым, бортмехаником Шелагиным и кино-оператором Блюр-

штейн вылетел 10 июля в 16 часов 30 минут. Точка Цель произвести разведку льда, выяснить положение группы Вильери Точка В случае тумана, вернуться пути Точка Сделав два круга самолет скрылся направлении острова Карла XII Точка Время полета была налажена связь по радио Точка Самолет пролетел остров Карла, полетел к югу над ледниками, к острову Эсмарка, в 17 часов 30 минут был у острова Грeат запятая лагеря не видел Точка 18 часов 45 минут обнаружили группу Мальмгрена Точка 19 часов 58 минут не могли подойти к «Красину» из-за наступившего густого тумана, поэтому Чухновский искал посадку в районе семи островов. «Красин» пускал ракеты, развел дымовой костер, однако, самолет не показывался. С 20 часов 16 минут радио-связь была прервана до 30 минут 11-го, когда получено донесение Чухновского: самолет принужден был снизиться в одной мили на Зюйд-Вест от мыса Вреда или Платена из-за тумана точно сказать трудно Точка Конце пробега снесло шасси сломало два винта самолет годен под морское шасси

*

Точка Запас продовольствия две недели теплые вещи, оружие, патроны имеются. Группа Мальмгрена обнаружена на широте 80 градусов 42 минуты долготе 25 градусов 45 минут на небольшом остроконечном торосе Точка На льду весьма разряженном двое с флагами третий лежал навзничь Точка Чухновский сделал пять кругов над ними, предлагает срочно итти спасать Мальмгрена Точка

Самойлович» (начальник зап. экспедиции)

Подробностей еще нет.

«Малыгин» шумит. «Малыгин» радуется. «Малыгин» знает о тревожных посадках на льды. Бабушкин приказывает немедленно и не отдыхая чинить лыжи и готовится к полету на помощь Чухновскому.

Теперь еще быстрее необходим вылет. Экипаж «Италии» умирает.

На борту «Малыгина» производится вручную ангарный ремонт.

Обтекатели порваны и сломаны обе внутренние переборки лыжи.

7 часов. Лыжа готова! Лететь! Немедленно! Не отдохнув! В тумане, снова лететь!

Мотор гудит... На льдах тревожно, но...

кто-то нагнулся над левой лыжей и крикнул:

— Стой!!!

— Бабушкин, стой! У тебя сломана вторая лыжа...

— Лопнула скользящая плоскость.

Вот теперь кончено!

С севера снова ползет туман...

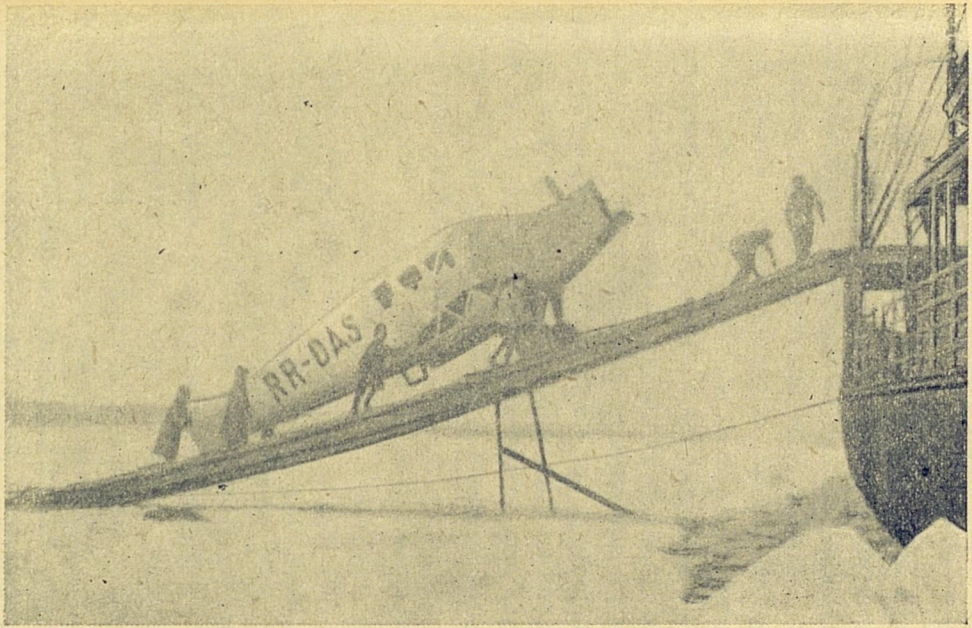
В книгу истории авиации СССР этот день будет вписан как день всемирной славы пилота Чухновского и чудовищной неудачи пилота Бабушкина.

XVI. ПОСЛЕДНИЕ ДНИ ВО ЛЬДАХ

Дни потянулись нудные, а льды вновь преградили «Малыгину» путь. Запасы угля почти кончились, в умывальнике появилась уже соленая вода. Надежд на удачное продвижение к северу как будто больше нет. ОСО-Авиахим сообщает о передаче работ у Ли-Смита «Красину». Восточные берега Свальбарда обследованы и «Малыгиным» и самолетом Бабушкина. Следов «Латама» не обнаружено. Единственное место, где может быть найден Амундсен, — Сторфиорд. Через несколько дней мы должны быть у южной оконечности Свальбарда.

...Но находиться в нескольких милях от места гибнущих людей, пережить десятки неудач, испытать лишения и не попытаться в последний раз испробовать судьбу?

Подсчитав точно, что хватит угля на десять суток, снова пытаемся двинуться к северу.



Дни потянулись нудные... Туман... Самолет вновь грузится на борт.

Сегодня прощаемся с ним. Во всяком случае, так кажется. Север точно дразнит нас перед уходом, и впервые за долгое плавание действительно изумительна его красота.

Я видел тридцать суток незаходившее солнце, тридцать ночей светлых, как день, сказочные земли Арктики и чудовищный ураган, условия работы ледокола во льдах, условия работы самолетов. Я фантазировал, часто создавая в своем воображении тот сказочный полярный пейзаж, о котором написаны сотни книг, и все-таки не мог представить, при всем моем воображении, того, что впервые вижу накануне возвращения.

Огромное озеро рядом с «Малыгиным» убрано разноцветными льдами. Ни ряби, ни течений. Неподвижна водяная пустота. И льдины маленькими островками застыли в молчаливой дреме на поверхности вод. И солнце остановилось. Оно опустилось на дно океана, оставив свое отражение в небе.

Птицы притихли и сели на льды, заснули тюлени, ушли в глубину вод игривые моржи и белые медведи остановились и не бродят...

Там вдали марево рисует на утесах льдов мраморные города, верблюдов, бедуинов и тысячи готовых к взлету самолетов... Прош-

лое и настоящее во льдах принимает желаемые очертания.

Далекий берег кажется степью, покрытой золотой рожью. А посмотрю в пространство вод и отхожу от борта ледокола. Боюсь поддаться скверному желанию спуститься в эту глубь, чтоб видеть ближе растопленный фарфор в пучине отраженных облаков...

Два мира. Два водяных пространства. Они разделены солнцем и тенью ледокола. Два мира на воде. Здесь голубое все и розовые тени, как контуром, украсили шелка облаков, а там черно, там пустота и пропасть океана...

Все движется в бликах солнца, то прячущегося за облака, то снова появляющегося в небе.

Дня такого достаточно, чтобы полюбить вечную юность — природу.

★

12 июля.

7 часов 15 минут. Сегодня «Красин» спас Цаппо и Мариани из группы Мальмгрена. Мальмгрен остался у острова Брок месяц тому назад. Теперь он умер. У Мариани отморожена нога. Тринадцать дней они ничего не ели.

★

22 часа. — «Красин» спас всех из группы Вильери. На борт погружен аппарат Лундборга.

Итальянское правительство сообщило, что выяснена безнадежность положения группы Алессандри, и считает розыски законченными. Но «Малыгин» закончит работу, лишь когда исчерпаются все возможности.

Ни на одну минуту не пугает мысль зимовки, хватило бы угля — раздвинулись бы льды.

13 июля.

Машины готовы.

На норд! Да, да, на норд! Визе не отходит от карт. Капитан не сходит с мостика. Нет глубин на картах района, где плавает «Малыгин». Здесь не был человек. Возможно открытие новых земель, новых островов, но возможны и подводные мели. Однако, средств предохранить подводную часть «Малыгина» от них — нет. Льды, движущиеся по борту, мешают мерить глубину, и мы идем, не зная, что под нами, что впереди...

Туман. На возможность спасти Алессандри надежд очень мало. Живыми найти их—один процент.

Но?!

14 июля.

1 час ночи — снова вперед!

4 часа ночи. — Зажало льдом.

5 часов — льды отпустили.

— Скорей, скорей!

. . . . . .

Стоп!

— Люди!

— Видите, люди!? Кто-то лежит! Люди! Три черных точки показались еще издали. Теперь людей можно почти узнать.

Кто-то стоит на высокой остроконечной льдине и машет руками. Двое лежат в ледяных пещерах. Они уже умерли. Человек, махавший руками, неожиданно падает и лежит долго неподвижно на льдах.

Сбоку мачта.

Ледокол остановился. . .

А может быть и теперь показалось?

— Вызовите всех наверх!

— Смотрите, смотрите!

— Владимир Юльевич, это кажется тени!

— Назад!

— Что там, — капитан Чертков улыбается. Наверное показалось, что ж, пойдем назад. . .

Корма нехотя уваливается вправо. Через

несколько минут снова отчетливо виден человек. Он приподнимается. Что-то держит в руках. Ослаб настолько, что не может подняться.

Теперь уже отчетливо видны три человека.

Теперь не сомневается и капитан. — Лежит на льдине что-то вроде флага, — говорит он, не отрывая бинокля от глаз...

— Да, это люди!..

Группа Алессандри!

Ее отнесло к земле короля Карла северным ветром, и, оставшись без продовольствия, двое уже умерло, умирает третий. Он не в состоянии подойти к ледоколу.

— На лед немедленно шторм-трап! Корреспондент «Известий» Гарри и радио-телеграфист Плевако с оружием и продовольствием отправляются на лыжах к Алессандри. Путь тяжел, сотни рапаков[1] преграждают им дорогу. Приходится обходить бесчисленные торосы, перебираться через полярные «озера».

Кто-то идет к ним навстречу. В ночь возвращается к выдолбленным во льдах пещерам и скрывается в третьей — пустой. Неужели возможно так одичать, чтобы и здесь

[1] Рапак — местное названия торосов.

испугаться человека? Но может быть, он ослеп от белого снега и теперь боится погибнуть в трещине льдов, зная, что близко спасение. Он по всей вероятности слышал тревожный малыгинский гудок.

Гарри и Плевако машут нам возбужденно руками и бегут назад. К ним навстречу отправляется вся команда. Санитары несут носилки. Но Гарри машет тревожно руками...

Поздно...

Все умерли!

На севере умирают молча. Здесь побеждает обычно смерть. Теперь торопиться «Малыгину» некуда. Где-то близко должны быть остатки дирижабля. Там мы найдем журналиста Лаго, профессора Понтремоли и мотористов Ардуино, Каррати и Чакка.

Гарри поднимается по шторм-трапу на борт ледокола и... уходит к себе в каюту.

Ничего не понимаем.

— Плевако, что с Гарри?

— Да там ничего нет!

— Где?

— Это водоросли, так показалось.

— Водоросли?

— Да, это было именно так. «Малыгин» двигался, нам казалось, что во льду шеве-

лятся люди. Мы верили, что где-то здесь их могут носить льды. Мы жили много суток одной мечтой помочь им, и зрение и нервы у нас устали.

Вздор нервы! Нет нервов!

Визе поднимается снова на мостик:

— Прямо руль!

Пройдена 79-я параллель.

★

Норма угля израсходована. Теперь на юг!

Кто оценит каторжную работу ледокола, возвратившегося на материк с пробоиной, погнутыми бинсами и ворохом разбитых иллюзий...

Потеряв двадцать пять процентов своей первоначальной прочности, ледокольный пароход «Малыгин» с невероятным трудом, при исключительно неблагоприятной погоде, сплошных туманах прошел до 79-й параллели, обследовав все восточное побережье Свальбарда от острова Надежды до земли короля Карла. Из пилотов всех иностранных государств, участвовавших в розысках дирижабля «Италии», только Бабушкин совершил пятнадцать полетов и готов снова лететь на розыски Амундсена у южных берегов

Шпицбергена в случае, если бы льды не позволили морскому летчику Сергееву вылететь на поплавках.

Остатки угля, пресной воды, продовольствия, сил, льды и туманы...

Зимовать?

— Сколько дней потребуется на форсирование льдов для выхода за кромку?

— Быть может день, два, а может быть год — и никогда...

Снова начинаются ледяные сжатия.

Ветер усиливается. Небо чернеет.

Густой туман.

XV. ЗИМОВКА

Шторм у земли короля Карла может иметь значительно худшие последствия, чем у острова Надежды. Здесь льды достигают неимоверной толщины. Пространства океана абсолютно не исследованы. От постоянных сжатий на краях льдин подушки торосов чудовищных размеров. Почти отсутствуют мелкие льдины, которые могли бы пружинить и задерживать стремительность полей в случае ветра. Близкое теплое течение грозит изломом движения льдов. Не исключена возможность попасть между вращающихся ледяных полей, как жернова расплюсчивающих все, что попадается на их пути.

Нам не откуда ждать здесь помощи. Она может притти только в следующем году. Подходы к 80 градусу вдоль восточного побережья Свальбарда исключительно тяжелы и маловероятны для большинства северных ледоколов.

Мы стоим в водяной котловине, сжатые двумя полями. Одно из них абсолютно ровное, квадратное, но соседнее имеет выбоины в том месте, где отдал ледяной якорь ледокол.

Счастливое положение. Льды, видимо, уже уперлись в землю.

Ветер 7 баллов. В Архангельск отправлена предупредительная телеграмма о тяжелом положении «Малыгина». Потеряв во время плавания значительную часть первоначальной прочности, теперь «Малыгин» едва ли сможет сопротивляться и отделаться только повреждениями.

Порывы ветра временами достигают ураганной силы. На небольшом водяном пространстве за кормой — саженная волна.

Мы бросили в воду пустой боченок и следим за его дрейфом. Несет на север. Боченок остается все время у северной кромки южной льдины, скорость которой уже превосходит скорость ветра. Инерция ее с каждой минутой увеличивается. Туман, закрывший солнце, не дает возможности определить точно местонахождение «Малыгина». По приблизительным подсчетам мы вместе со льдом движемся к северу по две мили в час. Продержавшись не-

Мелкобитые льды, разряженные ветром.

делю, этакий шторм унесет нас севернее земли Франца-Иосифа. Нас ждет зимовка и... смерть!

Запасы неприкосновенного полярного довольствия рассчитаны только на восемь месяцев.

Радио-телеграф прекратил прием частных депеш и держит непрерывную информационную связь с континентом и радио-станциями Маточкина Шара и Свальбарда.

23 часа. Взревел, окрысился ветер и закачал, подхватил и понес. Выбиты двери в машинное отделение. Порваны снасти на мачтах, содрана парусина на капитанском мостике. Машины приведены в готовность, люки закрыты наглухо броневыми металлическими крышками, штормы-трапы спущены за борт, шлюпки снова готовы, но никто не вывалывает их за борт, и теперь не расспрашивают о вероятности аварии.

Авария неизбежна, она понятна каждому. Но в такой момент необходимо держать себя в руках. Мы нарочно уходим с мостика в кают-компанию и играем в пинг-понг для того, чтобы не передать своих тревожных настроений насторожившейся команде. Она не

*

отдает себе еще отчета, какая опасность угрожает «Малыгину».

Играем и слушаем, как ветер воет в замочных скважинах.

Черная зловещая полоса появляется на горизонте...

★

Ночь. Я не знаю, куда разошлись остальные. Предо мною три человека, поминутно выглядывающие в иллюминатор, с тревогой глядящие в небо, проверяющие показания барометра. Они говорят теперь о возможности возвратиться к земле.

— Если так долго продержится, придется зимовать?

— Да!

— У нас осталось топлива только на девять суток...

— Да!

— Сожгем надстройки корабля, сожгем малыгинскую палубу, а дальше?

— Мм-да!

«Красин» теперь «Малыгина» не спасет!

— В Архангельске?

— Там нет свободных ледоколов!

Зимовать?

— Знаете, что-то не хочется.

— А что же делать? Разместимся плотнее по каютам. Переселимся в одну палубу и станем ждать.

Скверно!

— Ну, а вы как думаете, хорошо?

— Мм-да!

Зимовать не хотелось.

Сотни догадок, и все они — «если погода?» Но может быть и не придется зимовать?

— Эх, только бы верить в возможность вернуться!

Солнце!

Неужели правда промелькнуло, показалось солнце? Правда, солнце! Яркое полярное солнце! Как меняешь ты настроение! Ты в состоянии в один момент стереть печаль и поселить радость в сердцах людей, плавающих во льдах.

Радостным возгласом приветствуем его, и даже судовая собака, глядя на солнце, виляет своим пушистым хвостом.

Молчите!

. . . . . .

7 часов 30 минут. «Малыгин» двинулся к югу. Успели определить свое место. Вчерашний дрейф снес нас до 79 градусов 27 минут

северной широты. Теперь земля короля Карла южнее нас. На выход из льдов потребуется несколько суток...

★

17 июля.

Сегодня тридцать дней во льдах. Ветер заходит к норду. Возможно постепенное разряжение льдов. Сегодня наш тридцатидневный полярный юбилей. Сегодня вывешена на палубе специальная стенная газета «30 дней». Команде роздан бюллетень итогов работ по спасению дирижабля «Италия». В маленьком, так называемом «дамском салоне», где спят Бабушкин, Грошев и Валентей, собрались все участники экспедиции. На парашютах, пустых консервных банках, ящиках и грудах кино-пленок сидят они и слушают заигранные песни граммофона. Никто не протестует, что ручку его необходимо вертеть, так как только человеческой энергией приводится в движение испорченный винт.

Большинство требует «женских голосов». Островский приплясывает и подпевает. Веселый человек, а главное... юбилей. Только Валентей, понурив голову, ждет мрачно качки. Уверяет, что болезнь к воде у него с детства.

Быстро проходит время.

Полдень.

На юг!

Всех одолевает беспокойство. Ежеминутно выходим на мостик и всматриваемся в горизонт, где должно показаться синее водяное небо.

Пять часов. Все на палубе. Последние фото-с'емки во льдах...

Прощайте, льды!

8 часов. Синяя полоса на востоке!

— Полный ход!

Льды быстрее двинулись к норду, и в 9 часов 10 минут мы вышли на тридцать первые сутки на чистую воду...

XVI. С ИМЕНЕМ АМУНДСЕНА

30 бессонных суток мы напрасно разыскивали Амундсена и группу Алессандри. Самолет Бабушкина совершил рекордное количество полетов и нигде не видел следов «Латама», на котором погиб великий исследователь льдов — Амундсен. Мы обследовали берега Надежды, земли Эдге, земли Баренца и короля Карла. «Малыгиным» осмотрены тысячи ледяных километров, но могила Амундсена не найдена.

С именем отважнейшего исследователя южного и северного полюсов связана экспедиция на «Малыгине». Ни одно радиосообщение нас так не потрясло, как весть о пропаже «Латама».

Долго молчал Амундсен, когда узнал о гибели дирижабля «Италии», и неожиданно вдруг вылетел в открытый океан на самолете...

Его провожали друзья и немногие случайно оказавшиеся на аэродроме.

Теперь, когда спасены почти все участники экспедиции Нобиле, мы вынуждены разыскивать могилу Амундсена.

Это несправедливо.

Близость района плавания нашего ледокола к месту предполагаемого нахождения Амундсена, а также поручение Москвы приложить все силы к его розыскам — лучшая награда шестидесяти малыгинцам, месяц уже плавающим в ледяных водах.

С именем Амундсена у меня связан его последний полет на норд. Тогда он ждал дирижабль в Кингсбей. Кто видел его на фоне льдов в своем меховом испытанном самоедском савике, идущего к гондоле дирижабля сквозь строй сотен журналистов и туристов, идущего с непокрытою седою, высоко поднятою головой, с яркими, по-детски задорными глазами, — никогда не забудет Амундсена.

Я встретился с Амундсеном последний раз во время его приезда в Ленинград. Он рассказывал мало. Устал. Помню, тогда спросил я его, знает ли он о новом полете Нобиле к Северному полюсу?..

Амундсен посмотрел на меня и улыбнулся.

Мне показалось, что он не понял моего вопроса. Я переспросил, знает ли он, что опыт

«Норге» генерал Нобиле собирается в этом году повторить на дирижабле той же конструкции — «Италии».

Амундсен раздул пепел в трубке, затянулся, посмотрел на меня грустно и грустно улыбнулся.

Он тогда еще боялся возможной катастрофы.

Неужели теперь никто никогда не увидит его улыбки?

Амундсена нет! По всей Норвегии об'явлен траур. Но не скоро привыкает человек к сознанию потери. Ему еще кажется, что всего этого не может быть. И мы не верим. Мы еще полны надежд, что в Стор-фиорде наконец его отыщем...

Какой был бы у нас на «Малыгине» праздник!

Идем на юго-запад. Встречаем ледяные обломки Свальбардского архипелага и обходим их, когда они преграждают нам путь. Обсуждаем план возможности полета юнкерса на поплавках. На нем полетит морской летчик Сергеев с бортмехаником Квятковским.

Организация этого полета значительно труднее лыжного. Выясняется невозможность

переделки сухопутного ледяного аппарата на морской на полуюте «Малыгина», где стоит аппарат. Требуется перестановка шасси. На «Малыгине» нет приспособлений.

Решено искать ледяной припай у берегов и чистую воду у кромки, аппарат спускать на особую раму, на весу менять лыжи, ставить поплавки и только после предварительной подготовки юнкерс спустить на лед. Работа эта в обычной обстановке отнимает четверо суток. Сергеев и Бабушкин берутся выполнить ее на сутки быстрее.

Команда сообщила о том, что вырубит в течение нескольких часов во льду спуски для гидросамолета и заготовит из тросса и якорей ограждения водяного аэродрома от случайных, ветром нагоняемых льдин.

Четыре бы дня безветряной погоды!

Все на карте!

18 июля.

17 часов. На севере снова показалась «безнадежная Надежда». Встречаются отдельные льдины...

21 час, — и здесь преследует туман. Сыро, моросит дождь...

На мостике в непромокаемом полярном комбинезоне вахтенный пристально вгляды-

вается в белую тьму. Ход сбавлен до малого. Отвратительна мертвая зыбь. Компас покрыт чехлом. Рулевой уже в рубке.

Через каждые полминуты тревожно воет сирена, предупреждая корабли, которые здесь могут встретиться, о нашем приближении. Но мы одни. Никто не отвечает. Лишь зыбь и ветер тревожно шепчутся между собой...

Шепчутся... Они рассказывают о том, что кто-то из нас нашел только что на палубе мертвого воробья, ушедшего с нами в полярное плавание. Он лежал мокрый, с широко раскрытыми крылышками на барабане. Белые веки закрыли глаза. Не выдержала птица холодов и стужи. Умерла, не возвратившись на землю. Умерла в океане.

Никто бы из нас по всей вероятности не обратил внимания на околевшего воробья на земле, никто не сложил бы так бережно его крылья, как это сделал только что Бабушкин.

А мы стояли молча на палубе, когда он ниткой привязывал к холодному телу птицы балласт. Бабушкин посмотрел на нас грустно, странно смутился и, перегнувшись за борт, осторожно опустил в море умершего летуна.

— Ты провел с нами тяжелый поход,

оставаясь среди нас одиноким и незаметным соплавателем. Сколько раз улетал ты с борта «Малыгина» на поиски земли и, застигнутый бурей и туманом, сколько раз снова возвращался на ледокол.

Прощай!

Тебя напрасно будут ждать на берегу другие воробьи и никогда не узнают о твоей судьбе.

Мы вспомнили, что где-то должен быть и второй воробей. Искали его, но не нашли.

. . . . . .

19 июля.

3 часа 30 минут. Начинает свежеть. Глубина тридцать сажен. Машины работают монотонно. И еле слышны удары винта о шумливую воду моря Баренца.

Я спускаюсь в машинное отделение. Здесь пляска шатунов, здесь говорят и металлические части ледокола:

— Амун(д)сéн, Амун(д)сéн, Амун(д)-сéн, гдé, не... т, а в это время шатуны опускаются к клапанам, где-то вверху, у кулис, автоматически засасывая свою смазку.

Выбранный нами путь лежит через Шпицбергеновскую банку.[1] Он длиннее прямого

[1] Банка — отмель.

пути, но мы рассчитываем пройти его быстрее чистой водой, продолжая движение у кромки льда. К тому же плавание чистой водой позволяет точно знать наше место, в тумане же это имеет чрезвычайное значение.

Рассчитываем войти в водораздел островов Баренца и земли Эджа. Он отделяет Свальбард от юго-восточного берега Шпицбергена.

Мы не можем отказаться от обследования его, так как не считали бы в этом случае розыски Амундсена законченными. Еще вчера думали пробраться в Валеспонт, что севернее Деви-Бея, на земле Эджа, и отыскать ледяной припай в небольшой бухте, где несколько столетий тому назад существовало становище русских рыбаков.

Теперь мы видим, что глубины резко изменяются, что глубины, имеющиеся на картах, не обеспечивают нам безопасного подхода. Мы готовы изменить наш план, но это не отразится на розысках Амундсена.

Густой туман лишает возможности пройти между тысячей островов, последний раз виденных Ла-Монтеном в 1852 году. Сильные приливо-отливные течения, наблюдавшиеся им по нескольку раз в сутки, представляют

для нас большую опасность в тумане, чем сжатие льдов у острова Надежды и земли Карла. Эти острова настолько близко расположены друг от друга, что даже в ясную погоду приходится итти между ними малым ходом и ждать поминутно возможности сесть на мель.

Решаем пожертвовать еще несколькими часами и продвигаться к южной оконечности Шпицбергена, к мысу Сауткап, прозванному моряками всего мира — мысом «Берегись».

XVII. НЕТ!

Две горных гряды окружают Стор-фиорд. В ясную погоду и восточные и западные берега Шпицбергена, а также земли Эджа видны одинаково хорошо и дают возможность по ним определять точное место своего нахождения. Огромная скала в 1 700 футов видна издали, но в плохую погоду закрыт безопасный подход к Стор-фиорду. Парусник, уходя от урагана, не спасется у его берегов, а в случае сноса ветром не возвратится снова в порт отправления. Здесь, между скал, ветер настолько силен, что у чаек ломает он крылья. Здесь гибнет судно в чудовищном водовороте воздуха, льдов и камней...

В древних исландских сагах о нем поется, как о заливе смерти. Сотни отважных мореплавателей сложили на его камнях свои пароходы. Берега хранят памятники и кресты...

Безумие! Да, другого слова нет. Но разве не такое же безумие совершено уже «Малы-

гиным» походом к земле короля Карла? Розыски, обычно, связаны с риском. Ни одна розысковая экспедиция не возвращалась еще без потерь на материк. Мы к этому должны были быть готовы.

Идем вперед! Окончательно теперь сбились с расчета времени. Спросите кого-нибудь из нас, который час, и вряд ли вам ответят.

Мыс — страшный, черный камень показался перед нами только что в тумане! В пяти милях. Вершины закрыты тучами и туманом.

Поворачиваем на норд и входим в «запретную зону».

Пустынны берега этой «северной земли». Вход со стороны моря кажется окруженным каменистым барьером, поставленным на пьедесталы столетних льдов. Бесчисленные закоулки, гроты, ущелья и глубокие фиорды чередуются с синевато-белыми льдами глэтчеров, сползающих к воде.

Узнаем Сауткап — мыс «Берегись». Он то скрывается в тумане, то снова показывается. Ощупью движемся дальше.

Но первая льдина бросает ледокол на бок. Вторая поворачивает на 100 градусов. Третья

вздымает нос. Отчаянные льды! Я видел льды всех цветов, выучился определять их давность по окраске, но впервые встретил лед, который в состоянии управлять кораблем по собственной прихоти даже в безветряную погоду. Впервые вижу лед, покрытый землей. Перед нами ни одной ровной льдины.

— Мелкобитый столетний лед, — улыбается капитан Чертков, показывая пальцем на совершенно черную льдину с красным кровяным пятном на краях.

Медведь здесь пировал!..

Рассчитывать на спуск гидро-самолета — невозможно. Разведку произведет ледокол!

Рыщем среди скал, среди льдов, отыскивая след аппарата Амундсена. Иногда нам кажется, что кто-то впереди зовет, мы разводим на льдах костры, гудим сиреной...

Через каждые пять минут запрашиваем по радио: «Латам»! Алло!

Но на позывные никто не отвечает.

Около трех часов команда дежурит на вантах, в полной готовности на палубе ждет лыжный отряд команды: вперед по льду на розыски!

Но Стор-фиорд молчит!

20 июля.

Угля осталось на пять суток. Мы снова спускаемся к югу для того, чтобы избежать где-то рядом с нами расположенных рифов. О них нам рассказывает английская лоция.

Машины работают полным ходом вперед. Но ураганное течение относит нас назад. Его скорость достигает 16 миль в час. Средств сопротивляться нет. Нас несет около тысячи островов в расстоянии нескольких миль, затем прилив кончается, с отливом мы выскакиваем наконец из льдов на чистую воду...

Теперь на восток. Снова к Надежде! В проход между тысячью островов и западным берегом Надежды!

Последняя попытка...

Здесь или нигде!

Льды начинают таять. Они ослабли, и мы идем вперед, сравнительно легко преодолевая препятствия. Идем день, ночь, идем вторую половину следующего дня, но нигде не встречаем следов человека.

Запас угля, сэкономленный командой «Малыгина» для похода к Стор-фиорду, кончился.

Теперь назад, на материк!

Теперь мы говорим: «там Амундсена нет!».

Великого исследователя Арктики больше нет нигде!

На судах, плавающих во льдах, 18 июня в 4 часа дня приспускайте ежегодно кормовые флаги.

Мы оставляем Арктику с тяжелым чувством потери Амундсена.

Могила его не лед — вода!

Теперь — это прошлое...

XVIII. ШТОРМ В МОРЕ БАРЕНЦА

20 июля.

Земля!

Возвращаемся на материк!

Прощай, пустыня смерти! Последний раз я вышел на мостик взглянуть и проститься. Пора подвести черту, окинуть прошлое и беспристрастно подписать итог.

Я возвращаюсь на землю с иными мыслями и настроениями, чем уходил на север. Я познал наконец, насколько слаб человек, насколько могущественен полярный лед. Какое разочарование!

Но разве не выше сил — мужество и отвага человека?

Малыгинцы не видели солнечной северной земли и сказочных по красоте берегов западного Шпицбергена, куда с начала XVII столетия шли беспрерывно на промыслы англичане, голландцы, норвежцы, бискайцы, датчане, русские и суда ганзейских городов Гамбурга и Бремена; не видели и Кингсбея

с его роскошными палатами, дворцами, отелями, Кингсбея, утвержденного столицей Свальбарда, славившегося когда-то своими китобойными промыслами, привлекавшими тысячи промышленников. Но мы видели иной, угрюмый и дикий восточный Свальбард.

Тридцать дней носили мы черные очки, боясь ослепнуть от белизны ледяной «земли». Видели берега, до сих пор не исследованные человеком, видели «отелившиеся» ледники и десятки айзбергов, ветром движущихся во льдах со скоростью танков.

Я видел там особых, непохожих на обычных, людей мореплавателей, а вот теперь они стоят на мостике и смотрят не вперед, смотрят на корму «Малыгина», где ими оставлены льды. Льды угрожали, льды мешали работать, но мы смотрим на них оттого, что быть может никогда не увидим их снова.

★

Встретили два норвежских парохода, идущих на восток вдоль кромки льдов. И они ищут Амундсена. Встретили два огромных айсберга и с ними попрощались...

Теперь впереди большое, чистое от льдов, Баренцово море.

Скоро земля.

«Вуаль кромки льдов».

21 июля.

Чернеет горизонт, хмурится небо. Волна морщинится и кудлачится в пене. Слегка начинают топорщиться ванты, и легкий корпус «Малыгина» вздрагивает.

Собственно говоря, что теперь делать? За что приниматься? Все как-то оборвалось, и, отвыкнув от привычек, приобретенных на земле, мы лишены возможности работать на «Малыгине», возвращающемся в Архангельск.

На столах снова появились чемоданы. Теперь никто не рассматривает их содержимого. И скучно, и давным-давно друг другу все известно...

Снова крепят их к койкам. Поднимается ветер.

К вечеру ветер буквально завыл.

★

22 июля.

2 часа ночи. Ветер все рвет. Бросает ледокол из стороны в сторону. Корпус гудит, стонут шпангоуты, ослабленные повреждением бимсов. Никто не спит. Ветер достиг штормовой силы. Иллюминаторы закрыты. Непроницаемыми переборками перекрыты отсеки.

Ходы и выходы защищены от перекатывающейся через борт волны. Стоять на палубе, не держась руками за привинченные к кораблю предметы, невозможно. Посуда, вырвавшись из сорвавшегося с петель буфета, рассыпалась черепками по палубе кают-компании и, шурша и звеня, катается по ней с носа на корму. Один за другим срываются с болтов привинченные к палубе кресла, сбивая на своем пути столы. Вся эта лавина, точно обезумев, пляшет морскую чечотку.

. . . . . .

К обеду никто не вышел.

23 июля.

23 часа. Ветер усиливается и переходит в ураган. До мыса «Святой Нос» осталось 333 мили. Меняем курс. Спасаемся от бортовой качки, выворачивающей внутренности плоскодонного корабля. Черные разбойники кружатся над нами...

Вторые сутки не уменьшается вз'яренная вода. Вторые сутки люди, изнемогая от усталости, ведут к земле пароход. 48 часов никто не выходит на палубу. Два дня и две ночи мы не видим Грошева, остающегося все время на корме, около своего аппарата. Волна заливает капитанский мостик, окаты-

вает соленой пеной вахтенных, затем с шумом и грохотом сливается по ватер-вейсам в море, бросающее на «Малыгина» новую волну.

. . . . . .

В трюме № 2 пробило заделанную щель. По пояс в воде команда пытается забить ее досками. Все водоотливные приспособления пущены в ход. Участники экспедиции помогают команде откачивать воду ручными помпами.

Силы постепенно ослабевают...

Голова пухнет от шума. Тело горит. Мускулы набухли...

Кажется, лег бы — и чорт с ним, что дальше, но... только б отдохнуть!

Когда покажется земля?

★

24 июля.

Кричите «ура»! Поднимите на мачтах флаги! Приветствуйте каменную землю! Не уходите с мостика! Стойте все с обнаженными головами и не говорите...

Слушайте ее!

. . . . . .

★

25 июля.

7 часов утра. Деревянная пристань. Безоблачное небо. Люди...

Вышел на землю, уперся ногой. Топнул. Крикнул:

— Не качается!!!

Лег на камни...

Прижался и

...обнял свою землю.

★

Лоцман Пустошный, ходивший на Северный полюс с Седовым, свидетель смерти этого отважного исследователя, поднял меня и сказал:

— Не верил, что вы возвратитесь...

Мы встретились глазами и улыбнулись...

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

ПЛЕННИКИ ЛЬДОВ

I. НА НОРД, НОРД-ОСТ

30 августа я встретил в Ленинграде свидетеля подвигов «Красина», о героизме которого теперь говорит весь мир. Около месяца мы были друг около друга в нескольких сотнях миль, 50 дней жили одной мыслью возможно скорее оказать помощь оставшимся на льдах спутникам Нобиле. Неделю нас разделял всего-на-всего 70-мильный ледяной барьер, но... потребовалось три месяца для того, чтобы встретиться снова.

Различны наши успехи, как различны пути во льдах, но общая радость успеха советской экспедиции и общая работа сглаживают прошлое. «Малыгин» возвратился исковерканным льдами и сообщил о гибели Амундсена, которого в течение полутора месяцев ему нигде не удалось разыскать. «Красин» пришел исправлять повреждения руля, сломанного во льдах, угрожавших смертью спасенному им экипажу дирижабля.

★

Туманными днями мы оба вспомним льды...

★

«Туман!

Это страшное слово, едва не стоившее жизни Чухновскому. Мы следили по радио за работой «Малыгина». Никто из нас не верил, что вы поднимитесь к 80 параллели.

15 и ю н я теперь в прошлом...

А помню, накануне выхода из Ленинграда на «Красин» приехали иностранные представители и президент Академии наук Карпинский. Он верил, что один из советских ледоколов спасет экипаж дирижабля, и просил привезти Мальмгрена.

Мальмгрен!

Мы долго не верили его смерти. Но нет ничего удивительного. Он был способен отправиться по льду на розыски земли и подвергнуть себя опасности, угрожающей каждому отважному путешественнику, в особенности там, около полюса.

Не умеющие плавать обычно держатся за перевернутую ветром шлюпку и ждут помощи с берега, а лучшие пловцы отправляются к нему вплавь и... гибнут.

Геофизическая обсерватория предсказы-

вала благоприятную погоду. Радиосвязь была обеспечена лучшими радиотелеграфистами. 16 июня мы были уже в море. Никогда не забудем прощального сигнала дедушки русского ледокольного флота «Ермака». Через день погода испортилась. Однако, 18 июня «Красин» пересек меридиан северного Готланда. Было получено радиосообщение о вашем успешном продвижении на норд. Искренно радовались успеху «Малыгина».

— Да, тогда мы шли вперед...

— А мы считали, что западный вариант значительно длиннее восточного.

— Длиннее, но там океан не забит полярным льдом!

21-го мы подошли к острову Утсире, а в полдень прошли вершины Ревера по дороге к Берген-фиорду. Погрузки, торопливая работа, радио-молнии, все, что было и у нас.

В океан вышли 24 июня. Провожали сотни яхт и катеров. Люди кричали: «Спасите Амундсена»!

— Вы знали о гибели Амундсена еще тогда?

— Да! Но неужели никто не найдет его, и Амундсен не возвратится на землю?

— Пожалуй, нет...

*

В ночь на 26-ое «Красин» пересек полярный круг. Началась качка. «Красин» шел к Шпицбергену со скоростью 11 миль в час. Первый мелко-битый лед «Красин» встретил в 13 часов 30 минут 28 июня. «Малыгин» стоял уже у острова Надежды.

— Нас дрейфовало льдом!

Да, да, мы получили сведения. Радиосвязь работала отлично. Знали все, что делается у Шпицбергена. Читто-ди Милано был еще далеко. Тяжелые льды нас встретили у 80 параллели. Поиски разводьев продолжались несколько дней. Спали урывками. Во льдах повредили лопасть винта.

6 июля подошли к месту, где было возможно спустить на лед аппарат Чухновского. Белая льдина, выбранная для организации аэродрома, скоро приняла пестрый цвет. Желтой краской отмечались ее неровности и торосы. Кочегары «Красина», по указанию Чухновского, два дня работали на ледяном аэродроме, обозначая сажей наиболее удобные стартовые дорожки.

Аэродром наш был покрыт глубоким снегом. Проталины обозначались цветной краской.

В 7 часов утра 7 июля аппарат был спущен по эстакаде на лед.

II. ПЕРВАЯ ГРУППА

Пробный полет не дал хороших результатов. При взлете аппарата оборвался тросс правой лыжи. Мы видели, как повисла она в воздухе, но ничем не могли помочь, и ждали катастрофы. На аэродром выкинули запасную лыжу. На снегу сажей сделали большую черную стрелу, указывающую на нее, но Чухновский видимо не видел наших сигналов, или не понимал их и, сделав круг над нами, спустился. Посадка кончилась благополучно, благодаря исключительной ловкости и тренированности Чухновского. 10-го он снова вылетел к Ли-Смиту. Предполагал найти группу Вильери. В этот полет борт-механик Шелагин и увидел во льдах на торосе Мариано и Цаппи.

Чухновский вынужденно сел невдалеке от «Красина» и сообщил о них по радио. На «Красине» делалось что-то невообразимое. Шум, беготня. Радио-рубка ледокола осаждалась в течение нескольких часов. Мы не

знали, что сказать друг другу. Хотелось бегать, кричать, а в то же время боялись радоваться...

В полдень двинулись вперед. Шли со скоростью четыре мили в час. Вряд ли возможно передать наши настроения.

«Красин» сошел с ума!

Движения людей стали порывисты. Говорили, перескакивая с мысли на мысль, не договаривали слов...

Десятки торосов принимались нами за группу Мальмгрена. Большинство не верило биноклям. Смотрело невооруженными глазами. Темные полярные очки были сняты. Теперь никто не думал о снежной слепоте.

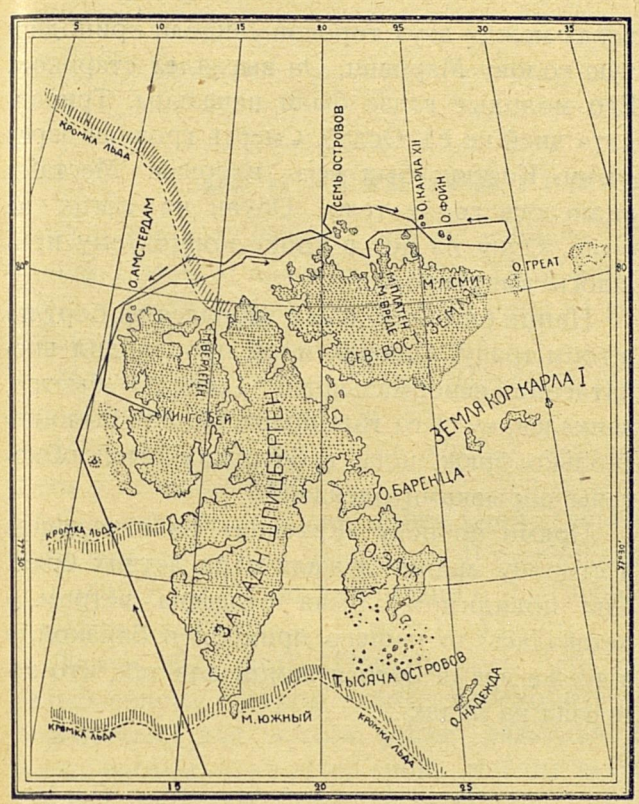
В 6 часов утра помощник капитана Брейнкопф увидел их...

Мальмгрен!

Люди!

«Красин» кричал, гудел сиреной...

Льдина была настолько мала, что удар «Красина» о край ее мог расколоть льдину и утопить людей, спасавшихся на ней. В 200 метрах машины были остановлены. Справа от «Красина» на бугре человек размахивал руками. Мы напрасно искали остальных. Когда на лед были спущены доски, только



Путь «Красина».

тогда между двух торосов увидели приподнятую голову Мариани. Он выглядел стариком. Его молодые глаза были печальны. Тринадцать дней не ел. Ослаб. Смерть грозила через сутки. Костюм был весь изорван. Местами виднелось голое тело. Обуви на ногах не было. Одну из ног в конце концов ему пришлось ампутировать.

Цаппо был бодр и сам забрался на борт по шторм-трапу. Однако, и он производил впечатление ненормального. Говорил быстро, заикался, куда-то торопился. На нем было несколько брюк, ноги в ботинках были обмотаны обрывками одеяла.

Прямо по носу «Красина» на отнесенной в сторону льдине лежала пара летних брюк. Она повидимому была отнесена ветром и оставалась до нашего прихода и близкой, а в то же время недосягаемой для тех, кто замерзал на льдах...

III. В ЛЕДЯНОМ ГРОБУ

Они были поражены, когда увидели на нашем самолете красные звезды. Пять аппаратов пролетало над нами, но ни один не видел их.

Мальмгрена уже не было. Цаппо и Мариани тяжело говорить о нем.

Нет того, кто вел их на землю. Остался один в ледяном гробу...

Они втроем пытались найти промысловые суда или добраться до берега Шпицбергена и сообщить на Читто-ди Милано о постигшей «Италию» катастрофе. Шли к Нордкапу.

Тяжел был путь. Приходилось итти по вздыбленному ветром льду, переходить с опасностью для жизни узкие разводья и ждать часами, пока ветер снова сплотит льды, когда встречалась широкая вода.

Единственный человек, знавший отлично полярную обстановку, — Мальмгрен, на которого больше, чем на себя, рассчитывали Цаппо и Мариони, через две недели ослаб.

Отмороженные ноги и сломанная при аварии дирижабля рука истощили его здоровье, и железное сердце участника нескольких полярных экспедиций не выдержало...

Группа попала в исключительно тяжелое положение. Мальмгрен двигался ползком. Часами лежал на льду, затем снова поднимался, чтобы пройти несколько шагов. Льды дрейфовали. Их ветром относило в сторону.

Когда вдали уже показался остров Брок, когда снова появилась жажда жизни, Мальмгрена оставили силы...

Он передал им свое продовольствие, а компас просил передать матери. Потребовал вырыть могилу...

Во льду!

Цаппо и Мариани продвигались к земле. Прошли в первые сутки — сто метров. Видели издали Мальмгрена, поднявшего голову.

Ждали, звали его, но он не поднялся...

— Идите, идите, — кричал Мальмгрен, вы спасете остальных.

. . . . . .

★

— Так трагически погиб на 31-м году жизни шведский метеоролог и ученый исследователь Арктики, Финн Мальмгрен.

20-летним юношей оставил он берега родной страны и с Амундсеном провел три полярных зимы на судне «Моод», прошедшие от Беринговав пролива к берегам Европы. Два года тому назад в качестве метеоролога на «Норге» с Амундсеном он перелетел Северный полюс.

Последние годы Мальмгрен работал в Упсальском университете. Год тому назад сдал докторскую диссертацию, выпустил ряд трудов о метеорологических разработках курсов дирижаблей, отправляющихся на Северный полюс, и писал обширный труд об экспедиции «Моод», но закончить его не пришлось...

Страна льдов, пройденная Мальмгреном и вдоль и поперек, приняла его тело.

Компас его передан матери...

IV. НА МЕСТЕ АВАРИИ

12 июля разрядившиеся льды позволили «Красину» двинуться вперед на розыски группы Вильери. Однако, скоро по борту снова зашаркали льды. Толщина их превосходила встречавшиеся на пути и до этого времени.

Красинцы снова всматривались тревожно в каждый торос и проклинали непогоду. Туман грозил лишить возможности разыскать людей, быть может уже слышавших ледокольную сирену.

В это время на острове Фоин неожиданно показалось что-то похожее на группу людей.

То был капитан Сорра со своими спутниками, собаками и нартами, отправившийся на розыски «Италии» по льду. Разряженные льды загнали его на остров, а вода отрезала пути отступления к Шпицбергену. Он прошел группу Мальмгрена, не видя Цаппо и Мариани. Зная, что у Сорра достаточно запасов продовольствия и теплых вещей, «Кра-

син» сигналом дал знать ему о том, что он замечен, и отправился к мысу Ли-Смит...

Много пережили мы, когда, подойдя к указанному «Читто-ди Милано» месту на льдах, никого не нашли. Запросили итальянскую базу. Спутников Нобиле вновь отнесло на север. Они видели на горизонте ледокол и сообщили нам радио-пеллинг. Через несколько минут «Красин» заметил прямо на носу черный дым...

До лагеря оставалось не более трех миль. Пройдя еще две мили, заметили черное, плоское, слегка серебрящееся у краев пятно — аппарат Лундборга, лежавший на льдах перевернутым лыжами кверху. Затем палатку, мачту и людей.

Расстояние между нами и ними быстро сокращалось. Подошли. Остановились в 80 метрах.

«Италия» — прекрасный дирижабль! Жалкие остатки его лежали на испачканной бурой льдине.

Почти у борта «Красина» — небольшая палатка. Маленькая и мокрая от снега. Бесчисленное количество всевозможных остатков одежды и частей гондолы валялось внутри. В палатке так же холодно и сыро, как на

льдине. Четыре пневматические каучуковые лодки вокруг полярного жилища. В них запасы продовольствия и остатки обмундирования.

Видимо группа Вильери не рассчитывала долго оставаться на льдине.

Радио-мачта стояла вдалеке. Рядом флаги, чтобы с воздуха самолеты скорее находили место посадки.

Чудовищную картину представляла обгорелая гондола погибшего дирижабля. Мы видели металл, бесформенный и перемятый. Все перепуталось и смешалось с навигационными приборами.

Запасы топлива у группы уже подходили к концу. Нобиле сжег фотографический аппарат. Последние дни сжигали одежду.

Вильери ежедневно раздавал продовольствие своим спутникам уже в строго ограниченном количестве. Завтракали шоколадом, с бисквитами, размоченными в морской воде...

Только с прилетом Лундборга, кстати плохо чувствовавшего себя и хотевшего застрелиться, положение этой группы несколько улучшилось, так как в резервуаре его самолета оказался значительный запас бензина.

Угнетали разлады. Отношение между чле-

«И Амундсена, и группы Алессандри нет во льдах...»

нами группы не всегда было сердечно. Многие начинали нервничать, проявлять признаки психического расстройства. Единственной радостью была радио-связь и естественно, что приход «Красина» был исключительным для всех событием.

Люди бросились на нас и целовали...

Слезы радости были у них и у нас на глазах...

Они не производили такого ужасного впечатления, как Цаппо и Мариани, наоборот, выглядели бодро и загорели.

Но все же это были новые люди, которые умерли и снова начинают жить.

Радио-телеграфист Биаджи передал миру:

«Всем, всем, всем!

Мы спасены «Красиным»!»

— Финита!.. и захлопнул крышку аппарата...

Вокруг лагеря остались скелеты убитых медведей. Мы оглянулись последний раз на место, где вчера еще погибали люди, и повернули к мысу Вреде».

★

Капитан Вильери, Трояни, профессор Пегуонек, механик Чичиони, радист Биаджи,

полковник Мариани и Цаппо возвратились на материк. Нобиле несколькими днями раньше был спасен шведским авиатором Лундборгом. Погибли Мальмгрен и механик Помелло (убит при аварии), но до сих пор никто не знает о судьбе журналиста Лаго, профессора Понтремоли, монтера Алессандри, мотористa Ардуино, Каррати и Чекка.

Группа Алессандри до сих пор не разыскана. Она унесена ветром вместе с оболочкой дирижабля на 30 километров от места падения группы Нобиле.

Ни один самолет не видел ее. У нее кончились запасы продовольствия.

И Амундсена, и группы Алессандри нет во льдах...

★

«Красин» вернулся к Чухновскому, поднял его аппарат на борт и лег на вест...»

V. РАССКАЗ О СТРАШНОМ

«16 июля в 19 часов на сломаном, но укрепленном веревками, шасси самолет Чухновского подошел к борту «Красина». Борис Григорьевич знал о спасении экипажа «Италии» из радио-сводок, и, видимо, волнуясь, оттягивал встречу с теми, кто был обязан своей жизнью именно ему.

Странная торжественная тишина...

Чухновский будто ищет кого-то среди незнакомых. Он узнает тех, кто два года назад виделся с ним в Салюзи, когда он, Чухновский, рассказывал Нобиле о свойствах гололеда в полосе полярных льдов.

— Чухновский?

— Да, это он!

— Он?

Они не верили. Спасенные люди думали, что придет огромного роста человек, закутанный в меха и шерсть. Глаза его будут светиться особым блеском, не знаю, как пред-

ставляли они себе Чухновского, но были все удивлены, увидев таким, каким он есть.

Среднего роста, худой и бледный. Блондин, бритый. Слегка печальные, утомленные глаза, на сторону сбитые мягкие волосы. Говорит тихо, часто останавливается, и тогда две глубоких морщины западают между бровей...

Это Чухновский?

— Да, да!

— Чухновский!

Борис Григорьевич садится на край стула. Казалось, он хотел бы в тот момент остаться с самим собой. Слишком много пришлось пережить и радость встречи утомляла...

Но кто отпустит Чухновского, медленно, почти шопотом, рассказывающего все, что произошло.

★

10 июня в 16 часов 30 минут, сделав два круга над «Красиным», я вылетел к земле Севена. Меня тревожили предсказания (красинского синоптика) Березкина о надвигающемся циклоне. Мы ждали ухудшения погоды через день, через два. Откладывать полет, значило бы оказать помощь людям, уже в ней не нуждающимся...

На востоке у острова Карла XII я видел светлый промежуток в небе и решил отправиться на остров Фойн. Туман в это время надвигался со стороны «Красина», но сознание, что гибнут люди, заставило забыть о посадке и возвращении на «Красин».

А погода ухудшалась. Появился туман. Группу Вильери разыскивать при скверной видимости было бессмысленно. Решил возвратиться. Льды были настолько мелки, что сесть на них не представлялось возможным.

В районе острова Фойн повернул, чтобы осмотреть льды у стровов Брок и Карла XII. Кино-оператор снимал ледяные поля. Шли на высоте от 100 до 50 метров. Неожиданно у Фойна туман разнесло, и я отправился к Ли-Смиту. Прошел над мысом и дальше на остров Греат. Казалось, где-то здесь должна находиться группа Мальмгрена. И, действительно, в 18 часов 40 минут борт-механик Шелагин увидел внизу людей.

Я сделал пять кругов. Спустился до 70 метров. Хотел сбросить теплое платье и продовольствие, но вокруг льдины оказалась чистая вода. Снова насел туман. Я видел двух человек. Стоявший на торосе заметил нас, я

дал ему понять, что мы вернемся, и отправился к «Красину».

Но уменьшив высоту полета настолько, что пришлось убрать антенну, я «Красина» из-за тумана все же не нашел. Оставалось лететь к берегам Норд-Осланда. Там попытаться сесть...

Аэронавигатор сообщил, что мы проходим над мысом Платен. Решил спускаться. Аппарат быстро приближался к просвечивающему в тумане мысу. Я вел его в глубине залива.

Несколько тревожных минут и раздался треск...

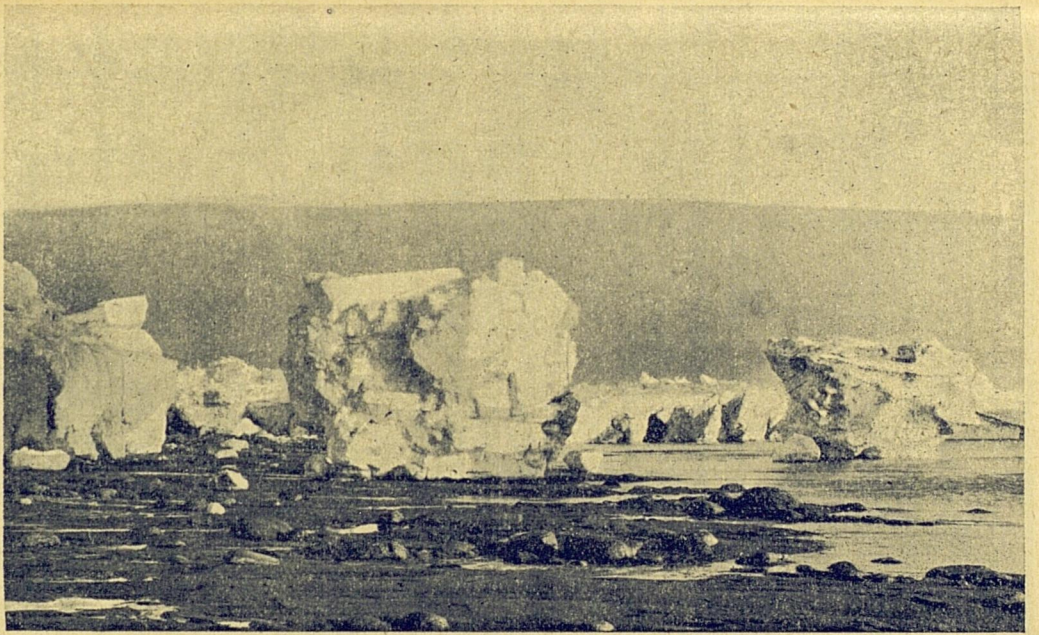
Из-за тумана торосы на льду казались бесцветными, не было теней. Здесь и были сломаны лыжа, шасси, два пропеллера.

Аппарат проскочил вперед боком на 20 метров и... остановился.

Началась лихорадочная работа по установлению радио-связи с «Красиным». Радиомачта, поднятая в 22 часа 30 минут, дала наконец возможность сообщить миру о находке Мальмгрена».

★

Так пять человек осталось на льду. Они имели с собою десять банок мясных консер-



«Туман преследовал . . .» Стамухи у мыса Ли-Смит.

вов, десять банок сгущенного молока, 50 плиток шоколада, два кило масла и немного галеть. Винтовка одна на двоих. Продуктов хватило бы на 10 — 15 дней.

★

«Вечером заболел Шелагин. Вскипятив воду в бензиновом ведре, он отравился. Ведро не было оцинковано. На второй день решили пополнить запасы продовольствия оленьим мясом и летчик Страубе с кино-оператором Блувштейном отправились на берег.

К банкам мяса и галетам прибавились две туши оленей. Настроение поднялось. Мы были обеспечены продовольствием надолго.

Но кабинка аппарата остывала. Мы начинали замерзать...

Не спали пять ночей. Видели пролетавшие над нами аппараты. На шестые сутки к нам прибыли одновременно и лыжники Браганца и вы...»

★

Так кончился первый этап розысков дирижабля «Италия».

Найдут ли когда-нибудь Амундсена и группу Алессандри?

Полторы тысячи людей работали в продолжение трех месяцев у берегов Свальбарда и спасли девять человек из экипажа погибшего воздушного корабля...

А гибель произошла так внезапно и неожиданно!

Один момент...

VI. ГИБЕЛЬ «ИТАЛИИ»

25 мая около 10 часов утра в Кингсбее еще слышали работу радиостанции «Италии». Нобиле сообщил, что дирижабль страдает от обледенения.

Прошло несколько минут, связь прервалась, метеорологические сводки, переданные с Читта ди Милано, остались без света, а в 10 часов 30 минут утра, когда дирижабль уже приближался к северо-восточной земле, произошло несчастье, потрясшее весь мир.

«Италию» погубило желание Нобиле и его спутников исследовать район юго-восточной Арктики, куда, с чудовищной силой, ветром несло полярный корабль. Нобиле поддался течению воздуха и дирижабль несся со стремительной скоростью надземного экспресса.

Туман постепенно осаждался на оболочку дирижабля, на снасти, и «Италия» тяжелела. В конце концов корабль обледенел, потерял пловучесть, куски льда, срывавшиеся

с моторов, вибрировавших вместе с винтами, разрушали мягкую оболочку.

Скорость падения увеличивалась с каждой минутой, но механические части попрежнему работали хорошо. Нобиле надежды возлагал на них. За несколько минут до катастрофы профессор Пегуонек отправился из носовой гондолы будить спавшего на килевом проходе Понтремоли. Он встретил Мальмгрена, обеспокоенного падением дирижабля. Мальмгрен первый обнаружил и сообщил всем о непорядках в управлении корабля...

Дирижабль уже плохо реагировал на действия рулей. Маневрирование затруднялось...

«Италия» шла вниз, а сбрасывание балласта не помогало. Несмотря на большой наклон осевшей кормы, моторы продолжали работать. С их помощью Нобиле тщетно пытался выравнять корабль и спуститься медленно на льды.

Альтиметр [1] показал через несколько мгновений 250 метров и дирижабль с катастрофической быстротой начал снижаться.

Судьба «Италии» была решена.

Но люди продолжали бороться!

---

[1] Альтиметр — прибор, указывающий высоту.

Нобиле боялся, что от обледенения оболочки в клапанах могли образоваться заторы. Следя за приближающейся землей, от отдавал распоряжения.

На проверку клапанов был брошен мотористе Алессандри. Механик Чичиони выбрасывал балласт. Люди хватали все, что попадало им под руку, и за борт падали с'естные припасы и теплое обмундирование... Рядом с Чичиони стоял Пегуонек, отсчитывавший вслух показания альтиметра.

Радио перестало работать. Связь с землей прервалась...

Чичиони сбросил последний балласт — металлические шары, укрепленные на носу дирижабля, весившего 170 кило, и дирижабль временно снова поднялся до 400 метров.

Затем одна секунда...

Люди не успели почувствовать под'ем...

Нобиле остановил моторы.

Удар...

Хвостовая гондола коснулась земли, смялась, но осталась висеть боком на уцелевших тросах. Затем о льды ударилась капитанская гондола и вместе с нею очутились на льду девять человек, во главе с Нобиле.

Облегченный дирижабль взметнулся в воз-

дух. В этот момент из полуразрушенной кормовой гондолы выпал на лед старший механик «Италии» Винцент Помелло. Он больше никогда не возвратится на материк. Похоронен во льдах...

Дирижабль несло ветром на юго-восток. Моторист Ардуино бежал по мостику к клапанам, чтобы форсировать спуск, но поздно...

Через двадцать минут капитан Мариани заметил на месте быстрого падения оболочки шара дым и огонь...

«Италия» исчезла во льдах, закрытых туманом. На ней осталось шесть человек, судьба которых до сих пор так же никому не известна, как и судьба Амундсена.

Люди носовой гондолы получили сильные ушибы. Цаппо три дня лежал с разбитой грудью, не мог подняться. Нобиле и Чичеони сломали ноги, Мальмгрен руку.

Оставаться долго в таком состоянии на льдах, начавших таять, было бы безумием. Многократные попытки радиста Биаджи установить радиосвязь с землей ни к чему не приводили. Вначале еще была слышна работа каких-то радио-станций, расположенных поблизости, но затем все смолкло и экипажу

дирижабля казалось, что не от кого ждать помощи.

Мир не знал о местоположении экипажа. 30 мая решили отправиться на поиски земли. Нобиле настаивал, чтобы все уходили, оставив его и больного Чичеони. Никто не согласился. Тогда решили отправиться к северному мысу земли Мальмгрен, Цаппо и Мариани. Они предполагали проходить ежедневно десять километров. С ними хотел итти радист Биаджи, но Мальмгрен поставил условием своего участия в походе, чтобы телеграфист остался с группой и продолжал работу по установлению радио-связи с землей...

Уходя Мальмгрен чувствовал себя плохо. Его беспокоила сломаная рука. Мариани же чувствовал себя превосходно. Пегуонек передал Мальмгрену два письма в Чехию, и обе группы распрощались...

. . . . . .

★

В 8 часов утра 19 июля «Леонид Красин» отдал якорь на рейде Виргобая.

★

— 30 августа мы с тобой снова встретились...

— Мы были друг около друга так близко. 50 дней жили одною мыслью возможно быстрее оказать помощь оставшемуся на льдах экипажу «Италия», неделю нас разделял всего лишь на-всего 70-мильный ледяной барьер, но... потребовалось почти сто дней для того, чтобы встретиться вновь.

. . . . . .

★

... Так кончилась новая попытка человека проникнуть в неизведанную область льдов.

Во льдах остались свежие могилы.

На них зимою расцветут «ледяные цветы»...

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. ОСТРОВ ШПИЦБЕРГЕН

История острова Шпицберген, одного из наиболее населенных арктических островов, чрезвычайно занимательна.

Теперь Шпицберген называется Свальбардом — «холодным краем». Еще недавно считали, что открыл этот арктичесий архипелаг голландский мореплаватель Баренц. Он и назвал его Шпицбергеном, характеризовав этим именем изогнутый, иглообразный профиль острова.

Однако, в 1920 году Фритиофу Нансену удалось доказать, что задолго до голландцев остров был открыт норвежцами, назвавшими его Свальбардом. Остров был переименован.

О существовании «холодного края» давным давно знали и русские мореплаватели. До сих пор на берегах его — сотни крестов и могил наших мореплавателей.

Слово Свальбард впервые появилось в 1194 г. в исландских анналах.

*

★

Огромное количество китов, водившихся в водах, омывающих Свальбард, способствовало быстрой колонизации края.

В XVII веке главным городом Шпицбергена считался город Смернбург, находившийся на острове Амстердам, около которого недавно стояла база итальянского дирижабля «Читто ди Милано». В этом городе почти не было постоянных жителей, но зато было много гостиниц и кабаков, где оставляли львиную долю своих доходов возвращавшиеся на землю отважные китобои. На смернбургской ярмарке с'езжались ежегодно проститутки со всех концов мира. Жили они на острове, называвшемся островом любви.

Теперь Свальбард неузнаваем. Недавно еще дикий и угрюмый, превращен он человеком в каменноугольное золотое дно. Китобойцы, хищничавшие у берегов, истребили китов. Расчеты с ними покончила китобойная пушка, изобретенная Свен-Фойном.

Теперь кита здесь нет. Но зато есть миллиардные залежи каменного угля. В 1907 году отсюда было вывезено 1 500 тонн. Но в 1924 году уже 429 170 тонн. Добыча увеличивается с каждым годом. Ветвь теплого те-

чения, проходящая у западных берегов Свальбарда, открывает свободный подход к нему в течение большего промежутка времени. Они могут итти по чистой воде почти до 80 параллели. Будущее Свальбардского архипелага впереди.

2. ОСТРОВ «НАДЕЖДА»

Остров «Надежда» назван в английских картах «серой лошадью». Моряки прозвали его островом «Оставь надежду».

Западные и восточные берега его до сих пор не исследованы. Постоянные пирбои. Высокие тысячефутовые отвесные скалы не приступны. Лед у острова в постоянном движении.

Открытие острова приписывается голландцам (1613 г.) В 90-х годах его посетил князь монакский, плававший во льдах на яхте «Принцесса Алиса». На этой же яхте у острова «Надежды» побывал океанограф Бресс, имя которого было дано «Малыгину» при его постройке. Кроме них здесь удалось побывать и норвежской ученой экспедиции Надгорста.

Только в 1928 году у его восточных берегов в расстоянии двух миль от скал прошел

с севера на юг ледокольный пароход «Малыгин», разыскивавший под руководством русского профессора Визе экипаж погибшего дирижабля «Италия».

Ему удалось впервые точно выяснить характер течений, профиль острова и провести ряд работ по определению прибрежных глубин.

«Малыгин» целиком видел первым остров, редко показывающийся в тумане.

Он состоит из семи каменных глыб, тянущихся с северо-востока на юго-запад примерно на расстоянии 15 — 17 миль. Удобный выход на остров замечен лишь между двумя северными холмами.

Вершины гор покрыты круглый год снегом. Сотни медведей и тысячи тюленей бродят вокруг него по льдам.

3. ЗЕМЛЯ КОРОЛЯ КАРЛА

Земля короля Карла открыта в 1613 году промысловой экспедицией лондонского купца Уэджа. 200 лет ее никто не видел и лишь в 1864 году ее видел известный мореплаватель Норденшельд, а несколько позднее полярный путешественник Бирбек.

Земля состоит из трех островов базаль-

тового происхождения, изрезанных плоскими, продольными каменными террасами, в изгибах которых остались следы осевших глетчеров.

Берега покрыты плавником, перенесенным полярными течениями с материка. Он встречается на террасах на уровне 130 метров от льдов, что дает возможность заключить о постепенном под'еме земли.

Первым прилетел на землю короля Карла на аэроплане советский пилот гражданской авиации М. С. Бабушкин. Он обследовал бухту Виктория, но признаков человека нигде не нашел.

На вершине одной из гор им оставлена флюгарка, указывающая место посадки самолетам, которых судьба занесет на эту дикую полярную базу.

4. ВОЗДУШНЫЙ КОРАБЛЬ «ИТАЛИЯ»

Корабль «Италия» построен в Италии на заводе воздухоплавательных конструкции по проекту Умберто Нобиле. Принадлежит к дирижаблям полужесткой системы (но с учетом опыта дирижабля Норге, совершившего с

Амундсеном в 1926 году перелет из Кингсбея в Аляску через Северный полюс).

Корпус состоят из матерчатой оболочки (два газовых баллона). Газовые баллоны разделены внутри сплошными переборками, делящими его на отсеки. В нижней части оболочки укреплен продольный дюралюминивый киль, к которому прикреплены тонкие металлические шпангоуты.

Моторные гондолы висят на стальных тросах под кормовою частью дирижабля и соединяются с внутренним помещением воздушного корабля открытыми воздушными трапами.

Численные данные «Италии» таковы:

1. Объем (максимально возможный по конструкции объем газа)	18 800 $м^3$
2. Высота	25 »
3. Длина	115 »
4. Ширина	18,8 »
5. Число моторов «Майбах» .	3
6. Суммарная мощность мотора	720 л. с.
7. Максимальная скорость . .	113 *км/ч.*
8. Собственный (мертвый) вес.	130 *т.*
9. Число бензиновых баков .	26
10. Общая вместимость баков.	8 *т.*

11. Район полета	70 ч.
12. 15 человек команды	1,50 *т.*
13. Дополнительное оборудование	0,50 »
14. Лыжи, сани, челны, амуниция и т. д.	0,25 »
15. Запасные части для моторов	0,15 »

Балласт доведен до минимума. В случае необходимости балластом служат пакеты с пищей и бензин.

Дирижабль снабжен водяными, ледяными и снеговыми якорями, а также четырьмя пневматическими шлюпками.

5. ПРОЕКТ НОБИЛЕ

Цель полета:

Пролететь к земле Ленина (бывш. Николая II), открытой капитаном Велькицким и до сих пор не исследованной. В районе земли Ленина произвести поставку и научные изыскания.

Во втором полете Нобиле предполагал пролететь на Северный полюс, где «Италия» должна была стать на якорь и спустить в резиновой шлюпке двух участников экспедиции для научных наблюдений. На полюсе предпо-

лагалось пробыть полтора дня и возвратиться в Кингсбей через Северную Гренландию.

6. СОСТАВ ЭКСПЕДИЦИИ НА «ИТАЛИИ»

Начальник экспедиции (командир дирижабля) — Умберто Нобиле (спасен Лундборгом).

Пом. нач. экспедиции (капитан воздухфлота) — Мариани (спасен «Красиным»).

Воздухоплаватели — Вильери и Цаппо (спасены «Красиным»).

Инженер — Трояни (спасен «Красиным»).

Механики — Чиченони (спасен «Красиным»), Помелло (убит при аварии).

Радист — Биаджи (спасен «Красиным»).

Монтер — Алессандри (пропал без вести).

Мотористы — Ардуино, Каррати, Чакка (пропали без вести).

Научный состав:

Метеоролог — д-р Мальмгрен (умер во льдах).

Физик — проф. Понтремоли (пропал без вести).

Журналист — Лаго (пропал без вести).

7. «ЛАТАМ» И ЕГО ПАССАЖИРЫ

«Латам» — трехмоторный самолет фирмы «Комс-Компани» — типа летающей лодки, вначале предполагался для транс-атлантического перелета 1928 года.

Пилот «Латама» — французский летчик — Гильбо, один из лучших авиаторов Франции.

Второй спутник самолета капитан норвежского воздушного флота — Дитрехсем.

Роальд Амундсен — известный полярный путешественник. В 1903 — 1905 гг. совершил свое путешествие к берегам Северной Америки на промысловом судне. В 1911 — 1912 гг. обследовал Антарктику. В декабре 1911 г. первым достиг южного полюса. Летом 1918 г. повторил рейс Фритиофа Нансена через Северный ледовитый океан. В 1925 г. с семью спутниками вылетел на двух самолетах из Кингсбея на Северный полюс. Достиг 80 градусов 74 минут северной широты. В 1926 г. вместе с Умберто Нобиле совершил перелет над Северным полюсом со Шпицбергена в Аляску на дирижабле «Нобиле».

8. КОМИТЕТ ПОМОЩИ ОСО-АВИАХИМА СССР

В состав Комитета помощи экипажу дирижабля «Италия» вошли:

Председатель К-та — зам. пред. Реввоенсовета и зам. пред. ОСО-Авиахима — И. С. Уншлихт.

Зам. председателя — зам. пред. Реввоенсовета — С. С. Каменев.

Члены:

Зам. Наркомпочтель — Любович.

Ред. «Известий ЦИК СССР и ВЦИК» — И. В. Степанов-Скворцов.

Зам. нач. ВВС РККА — Я. И. Алкснис.

Гл. инспектор гражданск. возд. флота — В. А. Зарзар.

Генеральный секретарь ОСО - Авиахима СССР — Л. П. Малиновский.

Председатель правления Совторгфлота — В. В. Зоф.

Инженер-воздухоплаватель — Б. М. Воробьев.

Профессор — Я. М. Шатуновский.

Литератор — М. Кольцов.

9. ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «МАЛЫГИН»

Ледокольный пароход «Малыгин» приобретен во время империалистической войны в Канаде и носил до прихода в Россию имя известного океанографа Бресса. Затем ледокол был переименован в «Соловья Будимировича». После Октябрьской революции получил имя «Малыгина» — участника великой северной экспедиции 1734 — 1742 гг.

В январе 1920 г. «Малыгин» был затерт льдами у Тюманского берега. Спасен ледоколом «Святогор», ныне «Леонид Красин».

Зимой 1925 г. в течение двух месяцев «Малыгин» дрейфовал во льдах Белого моря. На него неоднократно возлагались ответственные работы по проводке судов через Карское море. При его участии была построена в 1923 г. полярная обсерватория на Маточкином Шаре и Новой Земле.

1. Водоизмещение	1 900 *т*
2. Длина	250 ф.
3. Ширина	36 »
4. Число котлов	4
5. Полный запас угля в тоннах	750
6. » » » в ход. днях	35
7. » » » в бункерах	285

8. Полный запас воды (пресной) . . . . . 290 *т.*
9. Команда (с администрацией) . . . . . 42 ч.
10. Радио-позывные . . . . . РСК
11. Длина волны радио . . . . . 35 *м.*

10. СОСТАВ ВОСТОЧНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Нач. экспедиции . . . проф. В. Ю. Визе.
Пом. нач. . . . . гидрограф А. М. Лавров.
Командир парох.
«Малыгин» . . . . . Д. Т. Чертков.
Комиссар . . . . . А. П. Стрелков.
Ст. летчик . . . . . М. С. Бабушкин.
Морской летчик . . . Г. И. Сергеев.
Борт-механик . . . . . М. И. Грошев.
» » . . . . М. Ф. Квятковский.
Синоптик . . . . . М. А. Лорис-Меликов.
Доктор-хирург . . . . Масеев.
Радио-телеграфисты Плевако и Кожевников.

Представители печати:
«ТАСС», «Лен. Правда»,
«Веч. Москва» и журн.
«Вокруг Света» . . . . . Ю. В. Геко.
«Моск. Правда» . . . . . А. С. Яковлев.
«Изв. ЦИК СССР и ВЦИК» Гарри.

«Рабоч. Газ.» . . . . . Островской.
«Волна» (Архангельск) . . Филиппов.
Кино-оператор . . . . . Валентей.

11. НАУЧНАЯ БАЗА

На «Малыгине» для определения состояния погоды, льдов и т. д. была организована база научных вычислений.

Приборы:

1. Барометр 1
2. Анероид 1
3. Анемометр Фуса . 1
4. Барограф 1
5. Анемометр . . . . . 1 (набор)
6. Психрометр Асмана 1
7. Шкала Улефореля 1 (для определения отствета воды)

12. ЮНКЕРС И ЕГО СНАРЯЖЕНИЕ

На борту «Малыгина» находился пассажирский самолет «Ю13» с мотором в 185 сил, поднимающий в воздух шесть пассажиров. К нему были взяты следующие запасные части:

Мотор 1
Радиатор 1

Колеса	2	
Винт Цагги	1	
Шасси	1	комплект
Руль поворотов	1	(для гидро)
Лыжи Цагги	1	
Винт Решки	1	

13. НАБЛЮДЕНИЯ

По выходе «Малыгина» из Александровска, на ледоколе была организована походная обсерватория. На основании наблюдений составлялись синоптические карты и ежедневно давались предсказания погоды на ближайшее время.

Погода в мае, июне и июле в районе плавания «Малыгина» мало чем отличалась в 1928 году от общеизвестной скверной летней погоды в Арктике.

С 16 по 26 июня — редкие, исключительно ясные дни, обусловленные стационарным гребнем повышенного давления полярного происхождения.

С 26 июня — по 2 июля резко выраженная циклоническая погода. Наблюдался целый ряд отдельных минимумов, перемещавшихся вдоль моря Баренца в направлении с запада, северо-запада к востоку, северо-востоку.

С 2 по 4 июля, благодаря создавшихся больших градиентов давления, наблюдалось значительное увеличение восточных и северных ветров силою до 7 баллов.

В течение всего периода плавания «Малыгина» во льдах — ежедневные туманы кроме 26 июня (ясный день). Туманы здесь следует разделить на два периода: до 26 июня поземные, местного происхождения, проходившие часто при ясном небе. После 26 июня — протяжные, густые, вызванные микроскопическими причинами. После 26 июня наблюдались дожди и снегопады.

Ветер.

Первого периода (до 1 июля) — слабые, неустойчивые. С 1 июля — умеренные до крепких, восточной и северо-восточной четверти.

Температура.

Первый период (суточный ход).	+ 5 град. (от — 2 до + 3)
Второй период	небольшие колебания около 0 градусов (при пасмурном небе).
Температура воды (в пределах кромки льда) от	— 1,0 град. до 1,8 град.

Плотность воды . . . . . 1 026 — 1 029

Видимость . . . . . { до 26 июня — 35 миль, после 26-го — 3 »

14. ЛЕДОКОЛ «ЛЕОНИД КРАСИН»

Ледокол «Леонид Красин» построен в Англии и приобретен СССР в 1919 г. До прихода в Архангельск носил имя «Святогора».

В 1920 году «Красиным» был спасен ледокольный пароход «Малыгин», затертый льдами у Тюманского берега.

1.	Водоизмещение	10 500 *т*
2.	Длина	323 *м*
3.	Ширина	71 ф.
4.	Число котлов	10
5.	Полный запас угля в тоннах	3 743
6.	» » воды (пресной)	857
7.	Команда (с администрацией)	105 чел.
8.	Осадка (при полн. загруженности) .	30 ф.
9.	Число машин	3
10.	Сила машины	10 000 инд. сил.

15. СОСТАВ ЗАПАДНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Нач. экспедиции . . . . . Р. А. Самойлович.
капитан «Красина» . . . . К. П. Егги.
комиссар экспедиции . . . П. Ю. Орас.
ст. летчик . . . . . Б. Г. Чухновский.

летчик . . . . . Г. С. Страубэ.
летчик-наблюдатель . . . . Алексеев.
ст. механик . . . . . А. С. Шелагин.
механик . . . . . Г. С. Федотов.
синоптик . . . . . В. А. Березкин.
радио-любитель . . . . . Добровольский.

Представители печати:

«ТАСС», «Изв. ЦИК СССР и ВЦИК» . . . . Н. Н. Шпанов
«Моск. Правда» . . . . П. С. Чекердекович.
«Красная Газета» (Ленинград) . . . . . Д. Г. Южин.
«Веч. Москва» . . . . . Э. О. Миндлин.
«Раб. Москва» . . . . . В. М. Валентинов.
«Труд» . . . . . Л. А. Воронцова.
«Комсомольск. Правда» Н. М. Том.
Кино-оператор . . . . . В. О. Блувштейн.

ОГЛАВЛЕНИЕ

стр.

Предисловие 5

Часть первая

Мир всполошенный.

I. На полюс! 9
II. Последний рейс 13
III. Дни тревоги 24
IV. На розыски пропавшего дирижабля 29

Часть вторая

У полюса «недоступности».

I. Последние приготовления 41
II. К ледяному небу 60
III. Бессонные ночи 67
IV. Первые полеты 82
V. Пять часов на земле короля Карла 94
VI. Вынужденная передышка 106
VII. Полярный ураган 117
VIII. На плавучей льдине 133
IX. Струей теплых течений 147
X. В поисках земли 158
XI. «Холодный край» 163
XII. Солнечной ночью 170
XIII. Подвиг и неудача 175

СТР.

XIV. Последние дни во льдах 182
XV. Зимовка? 193
XVI. С именем Амундсена 202
XVII. Нет! 210
XVIII. Шторм в море Баренца 215

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

Пленники льдов.

I. На норд, норд-ост 225
II. Первая группа 229
III. В ледяном гробу 233
IV. На месте аварии 236
V. Рассказ о страшном 243
VI. Гибель «Италии» 251

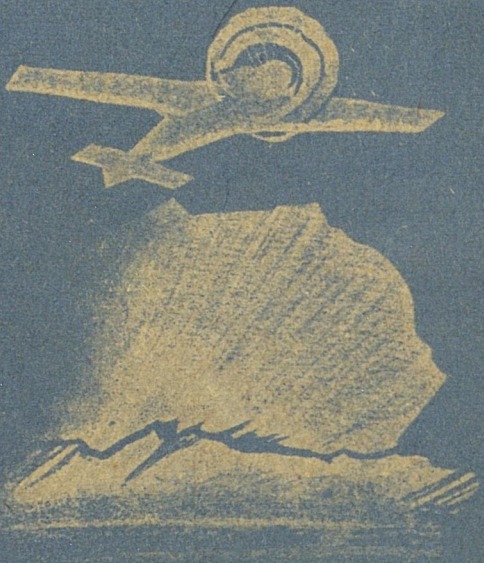
ПРИЛОЖЕНИЕ.

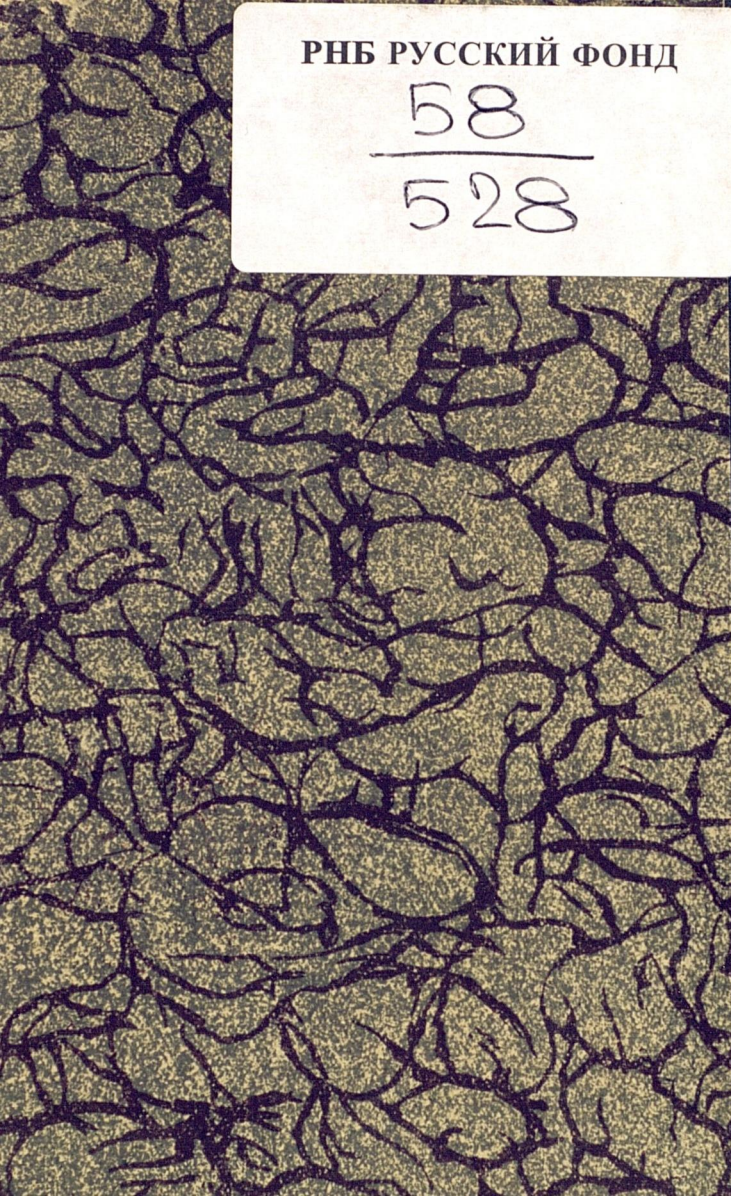
1. Остров Шпицберген 259
2. Остров «Надежда» 261
3. Земля короля Карла 262
4. Воздушный корабль «Италия» 263
5. Проект Нобиле 265
6. Состав экспедиции на «Италии» 266
7. «Латам» и его пассажиры 267
8. Комитет помощи ОСО-Авиахима СССР 268
9. Ледокольный пароход «Малыгин» 269
10. Состав восточной экспедиции 270
11. Научная база 271
12. Юнкерс и его снаряжение 271
13. Наблюдения 272
14. Ледокол «Леонид Красин» 274
15. Состав западной экспедиции 274

ос. Публичная Б-ка Ленинграда

1 р. 20 к.

37085



1953

РНБ РУССКИЙ ФОНД
58
528