

81С
B-62

М. ВОДОПЬЯНОВ

ПОЛЮС

ДЕТИЗДАТ ЦК ВЛКСМ 1939







39-4
552a

М. В. ВОДОПЬЯНОВ

Герой Советского Союза

39-4
552a,

ПОЛЮС

Рисунки А. БУБНОВА



✓
Центральный Комитет
Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи
ИЗДАТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва 1939 Ленинград

10
B-8

U. S. GOVERNMENT

COLON

Published by the U. S. Government Printing Office
Washington, D. C. 20540

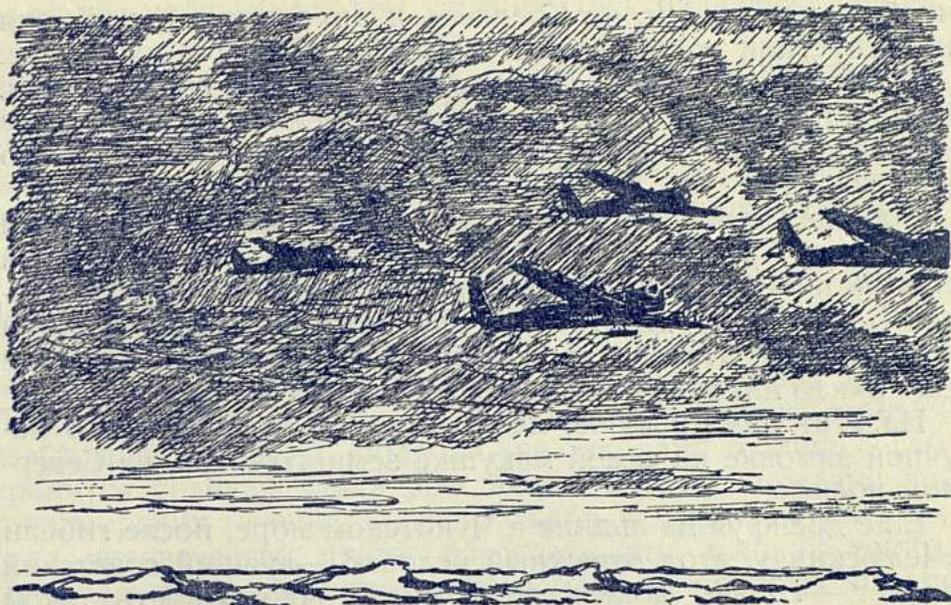
ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Вернувшись в Москву с Северного полюса, я застал дома массу писем и телеграмм со всех концов нашей страны от школьников и пионеров. Мои юные друзья приглашали меня к себе в гости, чтобы я рассказал им об экспедиции на полюс.

Я с большой радостью ездил по школам и клубам, по отрядам и форпостам, рассказывая о том, как было подготовлено и осуществлено завоевание полюса. Но вскоре я увидел, что при всем моем горячем желании я не в состоянии справиться со взятой на себя задачей. Во-первых, как это всегда бывает, при встрече всего не расскажешь; во-вторых, возвращаясь домой от ребят, я обнаруживал, что количество приглашений не уменьшается, а все растет, прямо катастрофически. И я понял: чтобы побывать у всех ребят, мне нужны не недели и месяцы, а многие годы. Отказаться на это время от полетов и работы, что ли? Нет, вы бы и сами не согласились на это.

Тут как раз подоспел мой отпуск. И я решил воспользоваться им, чтобы выступить сразу, как бы на огромном собрании ребят всей нашей необъятной родины. Я решил написать для вас книгу и в ней рассказать как можно подробнее о себе и моих товарищах, о том, как возникла у меня мечта о полете на Северный полюс и как с помощью всей нашей страны, партии и нашего любимого вождя и друга, товарища Сталина, моя мечта осуществилась.

Итак...



Глава I

КАК РОДИЛАСЬ МЕЧТА

Это случилось вскоре после моего возвращения из экспедиции по спасению челюскинцев.

Как-то заехал я в редакцию «Правды». Едва я приоткрыл дверь в кабинет редактора, навстречу мне раздался знакомый голос:

— А, вот и Водопьянов, мой спаситель!

Удивленный этим возгласом, я остановился на пороге кабинета.

— Входи, входи! — продолжал тот же голос.

Я вошел и увидел радиста-челюскинца Эрнста Теодоровича Кренкеля, которого я последним вывез со льдины в Чукотском море.

Кренкель был окружен журналистами, и я своим приходом прервал их беседу. Извинившись, я хотел было уйти,

чтоб не мешать им, но Кренкель и другие товарищи меня не отпустили и пригласили принять участие в их беседе.

Я охотно согласился. Кренкель продолжал свой рассказ. Говорил он очень красочно и увлекательно. С первых же его слов я, как и все присутствующие, был захвачен его рассказом.

Вообще Эрнст Кренкель, до самозабвения преданный изучению Арктики, при каждом удобном случае делился своими проектами, один другого смелей. Он все время мечтал о какой-нибудь страшно далекой и страшно трудной зимовке, обязательно дрейфующей и обязательно там, где еще никто никогда не зимовал.

На этот раз Кренкель вдохновенно фантазировал о научной зимовке на самой макушке земного шара, на Северном полюсе.

Еще дрейфуя на льдине в Чукотском море, после гибели «Челюскина», этот отважный человек — лучший советский радист — горячо доказывал Шмидту возможность такой зимовки.

И сейчас, сидя в уютном кресле в кабинете редактора «Правды», Кренкель так ярко описывал жизнь и работу этой, существующей в его воображении, полярной станции, что я невольно тоже увлекся.

— А возможно ли это практически осуществить? — спросил кто-то из журналистов.

Тут я не выдержал и вмешался в разговор:

— Раз фантазировать, так позвольте и мне пофантазировать.

И, встав с кресла, возбужденно шагая по кабинету, я начал рассказывать всем собравшимся, как научная зимовка Кренкеля, со всем ее оборудованием и научными приборами, может быть доставлена на Северный полюс.

Фантазируя, я все же учитывал возможности и успехи полярной авиации, а также свой личный опыт. Только с помощью самолета, говорил я, можно будет организовать в сердце Арктики научную зимовку.

Очень часто после этого разговора в редакции «Правды» я ловил себя на том, что думаю о Северном полюсе. Я старался отогнать от себя эту мысль, но чем сильнее я старал-

ся от нее избавиться, тем сильнее она овладевала мной. В редкие свободные минуты я подходил к книжному шкафу и брал с полки книгу, посвященную какой-нибудь экспедиции на Северный полюс.

И сколько раз наступление нового дня заставляло меня склоненным над книгой и переживающим трагическую гибель отважных людей, так и не достигших Северного полюса!

«Полюс!» думал я, глядя на висевшую на стене карту Арктики. Там, среди необозримых ледовых просторов, есть воображаемая точка, где сходятся все земные меридианы; точка, где находится воображаемая ось вращения земли. Полюс — зовется эта точка. Там полгода длится суровая безмолвная ночь и полгода не заходит солнце. Там хранится великая тайна рождения погоды, движения ветров, морских течений, дрейфа¹ льдов. Сотни лет стремится туда человечество, чтобы разгадать эту вековую тайну. Природа крепко хранит ее. Корабли, на которых плыли отважные исследователи, сковывало льдом, разбивало штормами. Кровью лучших людей, гибелью смелых и доблестных надежд отмечен каждый шаг к полюсу.

Передо мной длинной вереницей проходили образы отважных смельчаков, преданных покорению Арктики и нашедших во льдах свою гибель: де-Лонг, Франклин, Грилли, Баренц, Уэльман, Брусиков, Толь, Русанов, Седов.

Образ Седова особенно волновал меня. Он снарядил свою экспедицию ценою огромных усилий и унижений, выклянчивая гроши у богатеев, купцов и министров. После двух лет упорной борьбы с суровой природой Седов погиб от цынги, погиб, как герой, за тысячу километров от полюса.

Только одному человеку после двадцати трех лет упорной работы и многократных попыток удалось побывать на Северном полюсе. Это был Роберт Пири. Но научные и практические результаты его пребывания на полюсе были ничтожны, они не стоили стольких лет упорной борьбы.

¹ Дрейф — движение льдов (или корабля) в океане под действием ветров и течений.

Полеты Амундсена и Нобиле над Северным полюсом также мало дали науке. И совсем ничего не дал науке полет Берда.

«Да, — думал я, — только организовав на полюсе зимовку, оборудованную самыми лучшими научными приборами, можно раскрыть многовековую тайну полюса».

Но как с наименьшим риском доставить туда людей, припасы, снаряжение, оборудование? Как осуществить эту грандиозную задачу? Эти вопросы стали неотступно преследовать меня, и вскоре я убедился в том, что идея полета на Северный полюс захватила меня целиком.

Вот так родилась мечта...

Глава II

Я ПОЛУЧАЮ ЗАДАНИЕ

Прошел год.

Я вернулся из большого очередного перелета. На карте воздушных путей я провел новую авиалинию — от Москвы до мыса Шмидта, через Свердловск—Омск—Красноярск—Иркутск—Читу—Хабаровск—Николаевск на Амуре—Охотск—бухту Ногаево—Гижигу—Анадырь—Уэллен. Открытие этой линии прибавило к моим налетанным километрам еще двадцать тысяч...

По возвращении из каждого большого перелета у меня возникал неизменный вопрос: куда же дальше?

«В самом деле, — размышлял я, — что же мне делать? Пойти учиться в Воздушную академию и провести в ней остаток своей летной жизни? Ведь мне скоро сорок, а после сорока, говорят, летать уже не полагается. Значит, это мне не подходит. Учиться я могу и дома, так сказать, без отрыва от производства, а записываться в старики тоже охоты нет — рано! Вернуться к полетам на линию — это значит кончить тем, чем начал. Нет, и это не подходит! Для такой, более или менее спокойной работы у нас много прекрасных молодых летчиков, — им еще нужно приобре-

тать опыт, которого у меня достаточно... Так что же дальше?»

За мою летную жизнь мне пришлось совершить немало самых разнообразных перелетов: я летал морить саранчу, работал на линиях, ходил на разведку тюленей на Каспий, возил матрицы¹ «Правды» из Москвы в Ленинград и Харьков, открывал воздушные линии на Сахалин, на Камчатку.

Немало полетал я над сибирской тайгой, над горными кряжами Дальнего Востока, над снежными пустынями Севера, над торосистыми² льдами Чукотского моря.

Опыт полярных полетов накопился у меня изрядный. Мне хотелось воспользоваться им для того, чтобы слетать на самолете по новой, еще никем не проложенной трассе³. Меня с непреодолимой силой влекло на Север, в глубь Арктики.

Еще крепче мною овладела мечта о полете на Северный полюс...

Есть такие люди, которые могут всю жизнь лелеять свою мечту, носиться с ней, как с писаной торбой, и палец о палец не ударить для ее осуществления. Я не принадлежу к числу этих людей и советую вам, ребята, не брать с них примера. Если у вас возникнет какая-нибудь идея, вы хорошенько обдумайте ее и смело беритесь за ее осуществление.

Вот так и я решил. Независимо от того, удастся ли мне, или не удастся полететь на Северный полюс, чувствуя, что эта идея здоровая, я горячо принялся за работу. Я хотел продумать этот полет во всех деталях с точки зрения полярного летчика. Я решил снова перечитать все книги об экспедициях в Арктику и досконально изучить все имеющиеся материалы и документы, а затем, соединив все почерпнутые знания со своим опытом полярного летчика, посмотреть, что из этого может получиться.

¹ Матрицы — листы особого картона, сохраняющие отпечаток типографского шрифта. На месте, куда привезены матрицы, их заливают металлом, затем печатают с этих металлических форм газету. Вместо того чтобы перевозить тонны отпечатанных газет, достаточно перевезти несколько листов матриц, которые весят 4—5 килограммов.

² Торосистый — мелколоманый лед.

³ Трасса — путь.

Я с головой ушел в эту работу, — как говорится, «занылся» в книги...

Однажды в яркий летний день телефонный звонок прервал мою работу. Это звонил Отто Юльевич; он просил меня заехать к нему, в Главсевморпуть.

За четверть часа машина меня доставила на улицу Разина. Я поднялся на второй этаж и вошел в просторный кабинет Отто Юльевича. Его кабинет напоминал кают-компанию¹. С потолка свешивалась большая люстра — огромный шар из толстого граненого хрусталя на двух массивных бронзовых цепях. Стены были затянуты картами Арктики. На одном столе под стеклянным колпаком стояла большая модель ледокола.

Отто Юльевич тепло встретил меня, усадил в мягкое кожаное кресло и неожиданно спросил:

— Михаил Васильевич, куда бы вы хотели полететь сейчас? Какой маршрут был бы вам наиболее интересен?

Вопрос Отто Юльевича застал меня врасплох.

— Я готов лететь, куда прикажете, Отто Юльевич, — ответил я и затем тихо добавил: — но мечтаю о полете на Северный полюс.

Улыбка промелькнула в добрых голубых глазах Отто Юльевича; он разгладил рукой свою бороду и сказал:

— Вы — неисправимый мечтатель, Михаил Васильевич, но поэтому я вас и вызвал. Я хочу поручить вам, — продолжал Отто Юльевич, — одну научно-исследовательскую работу. Партия и правительство утвердили нам организацию зимовки на Северном полюсе.

Отто Юльевич говорил, как всегда, своим спокойным, проникновенным голосом, а я чувствовал, как всего меня охватывает радостное волнение.

— Нам необходимо перебросить на Северный полюс зимовщиков, грузы, научное оборудование, — продолжал Отто Юльевич. — Мне поручено руководство научной частью экспедиции, а вам, Михаил Васильевич, я хочу предложить составить проект высадки десанта на Северном полюсе и осуществить этот проект. Вот только не

¹ К а ю т - к о м п а н и я — общее помещение для командного состава корабля.

знаю, согласитесь ли вы принять мое предложение?.. — с лукавой улыбкой закончил он.

...Ярко светило летнее солнце.

Я сидел за рулем автомобиля, лавируя по переулкам. Мимо проносились дома, витрины магазинов, толпы пешеходов, мелькали трамваи, машины. Я ничего не видел и ничего не слышал...

Чтобы немного успокоить волнение, охватившее меня, я должен был уехать за город.

За много километров от города я вышел из автомобиля и повалился на зеленую траву, закинув руки за голову. Надо мной в бесконечной синеве неба кружились самолеты. Они то камнем падали книзу, то стремительно взмывали ввысь. Следя за их полетом, вспомнил я, как впервые в жизни увидел самолет...

Село Студенки начиналось рядом с городом Липецком. Наша хата стояла у края села. Как-то раз работал я с отцом во дворе — мы покрывали соломой крышу сарая. Я стоял на крыше, принимал солому, а отец подавал.

Вдруг издалека донесся странный шум. Отец говорит:

— Миша, гляди, вон летит аэроплан.

Шум нарастал все больше и больше, и через минуту над нашей хатой пронеслась огромная распластанная птица.

Как зачарованный, задрав голову, следил я за полетом аэроплана.

— Вон люди сидят, вон они, на крыльях! — заорал я во весь голос, взмахнул руками и, перекувырнувшись... свалился с крыши. Чуть не угодил в бочку с водой.

Потом я узнал, что за людей я принял моторы, стоявшие на крыльях, а самолет, так поразивший меня, был тогдашним гигантом воздушного флота и назывался богатырским именем «Илья Муромец»...

Эх, ребята, с какой неудержимой силой меня потянуло посмотреть на эту диковинную машину! Как только мы кончили крыть сарай, я побежал на железнодорожную станцию. Я видел, что там, где-то недалеко, опустился аэроплан. Но к самолету меня не пустили.

С поникшей головой, разочарованный, вернулся я домой. Вернувшись, я подумал:

«Все равно добыюсь своего: чего бы мне это ни стоило, а самолет я все-таки увижу!»

...Я лежал на зеленой траве, закинув руки за голову, и глядел в небо.

Самолеты, кружась в воздухе, гонялись друг за дружкой, проделывали разные фигуры высшего пилотажа.

«Один виток, два, три... — считал я, следя за самолетом, вошедшим в штопор¹, — пять, шесть, семь... Молодец! Хорошо!»

Почти у самой земли самолет вышел из штопора и стремительно поднялся ввысь. Но вот мое внимание привлек самолет, который очень странно вел себя в воздухе. Я сразу понял, что это учебный полет.

«Волнуется, наверное», подумал я о молодом летчике. И перед моими глазами предстал картина первого моего полета...

Это было в 1926 году.

— Аполлинарий Иванович, разрешите мне полететь с вами в Серпухов вместо вашего бортмеханика.

Летчик Тимошевский внимательно посмотрел на меня и улыбнулся.

— А тебе очень хочется полетать? — спросил он.

— Очень!

— Ну, хорошо, полетим.

В то время я работал бортмехаником. Товарищ Тимошевский не раз летал на моторах, которые я ремонтировал, и оставался ими доволен. Поэтому он взял меня, зная, что я неплохой бортмеханик.

Вырулили на старт. Самолет был пассажирский. Аполлинарий Иванович сидел с левой стороны, а я — с правой, на месте бортмеханика. Летчик дал полный газ, резко отжал от себя штурвал, и машина быстро покатила вперед. Аполлинарий Иванович приподнял хвост самолета и, держа машину строго в горизонтальном положении, не сворачивал ни вправо, ни влево.

Через несколько секунд мы оказались в воздухе. На высоте 300 метров летчик сделал круг над аэродромом,

¹ Штопор — вращательное падение самолета.

затем взял курс на Красную Пресню, а оттуда на Серпухов.

Я прислушивался к работе мотора. Он работал прекрасно, и я был спокоен: не подведет.

Мне никогда не приходилось летать на самолетах с двойным управлением. На этом самолете оно было. Прямо передо мной стоял штурвал второго управления. Я внимательно следил за четкой, уверенной работой летчика, и у меня появилось отчаянное желание взяться за второй штурвал, положить ноги на педали ножного управления и править этой воздушной машиной.

Слева показалась железная дорога. Сверху хорошо были видны поля, лес, шоссе, дороги. Погода была ясная. Видимость хорошая.

В моих глазах Аполлинарий Иванович прочел желание управлять машиной. Он улыбнулся мне, кивнул на управление и крикнул:

— Бери!

Мои руки первый раз в жизни коснулись штурвала, а ноги — педальей. Тимошевский указал рукой направление, велел держать железную дорогу под левым крылом и, отпустив штурвал, снял с педальей ноги.

Теперь машина шла, повинуюсь только моей воле.

Сначала она вела себя хорошо, но потом нос ее стал почему-то подниматься, и она полезла вверх. Я, боясь резко изменить ее положение, стал медленно отводить от себя штурвал. Летчик улыбнулся.

— Да ты не стесняйся! — крикнул он мне. — Давай резче, а то она у тебя на дыбы встанет!

Я отжал ручку больше. Машина круто пошла вниз. Тогда я опять взял ручку немного на себя. Машина снова полезла вверх. Как будто самолет шел по огромным волнам. Он то зарывался носом вниз, то становился на дыбы, то его бросало влево, то вправо. Летчик Тимошевский продолжал улыбаться.

— Ты спокойней! Не напрягайся так сильно! Уже Подольск пролетели! — крикнул он мне на ухо.

Но мне было не до Подольска. Я и не заметил, как мы его пролетели. Машина шла у меня, как пьяная. Ее

бросало из стороны в сторону. Я то брал штурвал на себя, то от себя. Пот лил с меня градом, но я никак не мог поставить машину в строго горизонтальное положение. Наконец Аполлинарий Иванович положил ноги на педали, взял второй штурвал и буквально одним движением выровнял машину.

— Вот так держи! — крикнул он и опять передал управление мне.

Теперь машина шла прямее.

— Так, так! — слышал я голос летчика. — Правильно! Молодец!

Эти слова меня подбадривали и помогали мне. Я начал вести машину как-то увереннее и так довел ее до самого Серпухова.

Как я был благодарен этому замечательному человеку и прекрасному летчику за то, что у него хватило терпения сидеть сорок минут, испытывая невероятную качку от моего неумелого управления машиной!

Над Серпуховом Тимошевский взялся за штурвал. Машина почувствовала твердую руку и пошла спокойно. Сделав крутой вираж над аэродромом, мы плавно сели.

— Молодец, Водопьянов! — сказал товарищ Тимошевский, когда остановился мотор. — Из тебя должен получиться неплохой летчик.

— Что вы, Аполлинарий Иванович, — смущенно улыбаясь, ответил я, — я даже не смею и мечтать об этом. Мне просто хочется научиться немного управлять машиной, чтобы быть хорошим помощником летчику.

Через час мы вылетели обратно. Как только мы оторвались и набрали высоту, Аполлинарий Иванович, к великой моей радости, снова передал мне ручку управления.

— На, держи! — крикнул он мне.

За час пребывания в Серпухове нервы мои успокоились, и теперь машина шла гораздо ровнее. Я вел ее до самой Москвы.

Через пятьдесят пять минут полета мы благополучно опустились на Московском аэродроме.

Аполлинарий Иванович вышел из самолета, крепко пожал мне руку и сказал:

— Тебе надо обязательно учиться. Из тебя выйдет хороший летчик.

Тут же, неподалеку, стоял начальник экспедиции по борьбе с саранчой, товарищ Косьмодамианский. Услышав слова Аполлинария Ивановича, он добавил:

— Да, из него может получиться хороший летчик. Я с ним работаю уже два года. Он очень, очень способный человек.

— Что вы, куда мне! — отмахивался я, но тем не менее с этого момента мне в голову засела одна мысль: научиться летать, стать летчиком.

«Счастливым случаем» подвернулся через два года. В 1928 году в наш отряд прислали несколько учебных самолетов «Авро», чтобы мы выяснили возможность их применения для борьбы с саранчой. Нам долго не удавалось так установить аэропыл¹ на новой машине, чтобы она не потеряла от этого своих летных качеств. Когда же, наконец, аэропыл был установлен, то идти в экспедицию не было никакой надобности: другие отряды без нас покончили с саранчой, так что эта машина должна была остаться без дела до будущего года.

Тут я решил попытать счастье. Прихожу к начальнику и докладываю:

— У нас есть учебный самолет «Авро». Разрешите мне снять с него аэропыл, поставить второе управление и учиться летать. После этого я как бортмеханик берусь сам поставить аэропыл на место. В будущем году, когда потребуется машина, она будет в полном порядке.

За разрешением дело не стало. Я горячо принялся за переоборудование машины.

Как-то подходят ко мне бортмеханики Осипов и Камышев.

Они были уже опытными «воздушными волками»: ходили в великий перелет Москва — Пекин. Осипов и Камышев заинтересовались, зачем это я снимаю аэропыл. Я им рассказал и дал товарищеский совет:

— Идите к командованию и просите, чтобы вам разре-

¹ Аэропыл — специальный ящик, в который засыпается ядовитый порошок для уничтожения саранчи.

шили вместе со мной учиться летать. Мы втроем скорее подготовим машину.

Товарищи разрешение получили, и мы дружно принялись за переоборудование нашего «Авро». Ночей не спали, работая над ним. Сняли аэропыл, поставили второе управление, вытащили самолет на аэродром.

Летчик Жиркович провел испытание нашей машины в воздухе. Все было в порядке, и мы приступили к учебе.

Обычно к каждой группе учлетов прикрепляют инструктора и бортмеханика. Инструктор преподает летное дело, вывозит учлетов в воздух, тренирует, а бортмеханик ухаживает за машиной на земле, следит за исправностью мотора, готовит его к учебным полетам. Делается это потому, что в летном, как и во всяком другом, деле существует строгое разделение труда: летчик должен уметь хорошо взлететь, хорошо вести машину и хорошо совершить посадку, а следить за самолетом и мотором должен другой человек, — правая рука летчика, — бортмеханик. Но к нам прикрепили только инструктора, летчика Жирковича, а бортмехаников не дали: мол, сами вы хорошие механики, сами и обслужите свой самолет.

Так как все мы были опытными бортмеханиками, с нами было легче заниматься, чем с вновь начинающими. Через три месяца мы сдали экзамен и получили звание летчиков.

Возвращаясь домой, я несколько раз вытаскивал из кармана полученное свидетельство и перечитывал его: «Товарищ Водопьянов... летчик третьей категории...»

С этого времени прошло уже десять лет...

Задумавшись, я и не заметил, что солнце давно село. Самолеты уже больше не чертили в воздухе замысловатых фигур. Я все лежал на траве, не в силах прервать цепь своих воспоминаний...

Было уже совсем темно, когда я вернулся домой. Там уже начали беспокоиться. Жена и дети окружили меня. Дочка, обнимая меня, спросила:

— Где ты был так долго, папа? И вид у тебя какой-то счастливый!..

Я подошел с ней к большой карте Арктики, висевшей в кабинете на стене.

— Твой папа, Верочка, получил задание слетать вот сюда! — сказал я, указывая на центр карты.

— На Северный полюс?! — воскликнула Верочка.

— На полюс! — утвердительно кивнул я.

Откуда-то сразу мои ребята притащили ножницы, красную бумагу, булавки, и мы все сообща сделали маленький красный флажок.

Затем Верочка с серьезным, важным видом воткнула флажок в самый центр карты.

В моем кабинете полюс был уже завоеван.

Глава III

МЕЧТА ПИЛОТА

На полюс!

Мне часто приходилось готовиться к большим перелетам. Но впервые я с таким воодушевлением и волнением приступил к работе над проектом полета.

Нансен, Пири, Амундсен — прежде всего к ним, старым, опытным полярникам, обратился я. Только в их книгах мог я найти ответ на основной вопрос, волновавший меня: возможно ли найти на полюсе большую ровную льдину?

Амундсен заставил меня крепко призадуматься. В своей книге он рассказывал о том, как с несколькими товарищами совершил перелет через Северный полюс на дирижабле. Вот что писал этот замечательный полярный исследователь:

«В течение всего нашего долгого пути от Свальбарда до Аляски мы не видели ни одного места, годного для спуска самолета. Ни единого! И совет наш таков: не летите в глубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденной посадки».

Не весело было, ребята, читать эти слова! По Амундсену, выходило, что на высоких широтах аэродрома не устроишь и сесть на самолете нельзя будет.

В другой книге Амундсен рассказывал историю первой

своей экспедиции, когда он на двух самолетах пытался достичь Северного полюса. Это было в 1925 году. На 88° северной широты один из самолетов экспедиции сел на лед, второй — в разводье. Обе посадочные площадки оказались очень неудачными. На льду — ропаки¹. Разводья стягивались, грозя раздавить машину. Трудно пришлось беднягам. Экипаж самолетов мужественно боролся с природой, и только на двадцать четвертый день, бросив один самолет, люди вырвались из когтей белой смерти.

Серьезно призадумался я над книгами Амундсена. У него были самолеты, которые могли садиться и на лед и на воду. Это огромное преимущество. А все же результаты экспедиции были печальные. Но я никак не хотел примириться с мыслью о том, что в районе полюса нет льдин, годных для посадки самолета на лыжах.

«Сердце Арктики, — думал я, — огромное ледяное пространство! Там на расстоянии тысячи километров не встретишь ни одного островка. Никакой земли там нет. Почему же должны ломаться льдины?»

Тревога, вызванная у меня книгой Амундсена, несколько рассеялась, когда я взялся за книгу Нансена.

В 1895 году Фритъоф Нансен направился к полюсу на судне «Фрам». Далеко от полюса судно вмерзло в лед и начало дрейфовать. Так дошло оно до 84°4' северной широты. Отсюда «Фрам» стало отходить в сторону от полюса. Тогда Нансен и лейтенант Иогансен покинули судно и пешком пошли к полюсу. В первый же день отважные путешественники прошли, не отдыхая, 11 километров. Это очень много. Итти по льду трудно. Ведь там человеку приходится итти одетым в тяжелую меховую одежду и тащить за собой нарты, нагруженные продовольствием, горючим, научными приборами. Но раз Нансен прошел такое большое расстояние — значит, им не так уж часто встречались ропаки и торосы.

Читая Нансена, я немножко повеселел. Особенно порадовала меня одна фраза в его записках: «Перед нами расстилалась ровная ледяная поверхность».

¹ Р о п а к — глыба льда, занесенная снегом.

Я невольно воскликнул:

— Есть там поля для посадки! Можно лететь!

Потом я лихорадочно схватился за книги Пири. Он — единственный, кто дошел до полюса. У Пири я хотел найти подтверждение своим догадкам, — и я не ошибся. Среди описаний трудностей перехода по острым льдинам, по высоким сугробам снега я находил такие отрадные места: «Утро выдалось наславу, ясное, солнечное; стоял тридцатиградусный мороз, и дул легкий ветерок. Итти было значительно легче, чем в предыдущие дни, — широкие многолетние льдины чередовались с высокими, но сравнительно отлогими торосистыми нагромождениями».

А еще дальше Пири писал: «На ровном старом льду мы постарались наверстать упущенное время».

Мне казалось, что я уже вижу эти бесконечные ледовые поля и на них свой самолет. Скорей туда, на крышу мира!

Легко сказать — скорей! Двадцать три года своей жизни отдал Пири, чтобы добраться до этой точки, побыть там несколько часов и вернуться обратно.

Передо мной стояла другая задача — простая, реальная, почти будничная и вместе с тем фантастическая, грандиозная: мы должны были создать на полюсе зимовку, оставить там людей на целый год для научной работы.

Читая книги и изучая материалы смелых экспедиций, пытавшихся покорить Северный полюс, я понял, почему их попытки были обречены на неудачу. Они несли в Арктику только свое мужество, отвагу и волю. Но они были одиноки. Нередко этих отважных одиночек считали безумцами. На чью помощь могли они рассчитывать? Только на самих себя и на близких своих друзей.

Совсем иное положение у меня и моих товарищей. За нами стоит родина, могучая и любящая. Мы будем чувствовать ее помощь в ледяных просторах Арктики. Мы не погрузимся в страну безмолвия, мы будем слышать бодрые, радостные голоса наших близких. Нам много дано, но с нас много и спросится. Мы не имеем права думать только о рекордах. Нам нужна большая научно-практическая работа, чтобы она служила интересам нашей родины. Все это нужно учесть при составлении проекта.

Тут я неожиданно попал в тупик. Как изложить на нескольких листках докладной записки все свои сомнения, волнения, тревоги? Как дать понять официальной бумажкой, что, перечитывая Пири, Амундсена, Нансена и других замечательных полярных исследователей, я вместе с ними путешествовал по бескрайним просторам Арктики, вместе с ними переживал десятки опасных моментов, напряженно искал выхода из тяжелого положения, накапливал опыт, учился на их ошибках? Часами я обдумывал мельчайшие детали полета на полюс. Почти наяву я видел себя там — на крыше мира.

И вместо того чтобы писать сухую докладную записку, я начал писать то, о чем думал бессонными ночами. Я начал писать книгу «Мечта пилота» — повесть о покорении полюса.

В этой книге я подробно описал, как должна быть оборудована экспедиция, какие должны быть самолеты. Я представил себе возможное осуществление полета на полюс, в каких условиях он будет протекать и какой там нас ждет лед.

А для того чтобы мне стало ясно, какие люди* должны принять участие в экспедиции, я представил себе, что на полюс летят два отряда на совершенно одинаковых самолетах, с одинаковым оборудованием. Только характеры летчиков, возглавляющих эти отряды, разные: Бесфамильный — дисциплинированный, выдержанный, спокойный, а Блинов — чересчур увлекающийся, с замашками рекордсмена.

Сознаюсь, ребята, я видел себя наполовину Бесфамильным, наполовину Блиновым.

Желая опуститься на полюс первым, Блинов поторопился, не проверил машину и потерпел аварию.

Бесфамильный тщательно подготовился к полету, выждал хорошую погоду и водрузил на полюсе советский флаг.

Заканчивая книгу «Мечта пилота», я твердо решил: надо быть Бесфамильным, а не Блиновым.

Работа над проектом в основном была закончена.

Я пришел к Шмидту.

— Отто Юльевич, — сказал я, — прочтите, пожалуйста, проект летной части экспедиции, — и положил на стол толстую рукопись.

Отто Юльевич удивился.

— Это же целое сочинение! — сказал он улыбаясь.

— Я бюрократические бумажки писать не умею. Но здесь вы все найдете...

...Прошел месяц.

Телефонный звонок вызвал меня снова к Отто Юльевичу.

В кабинете я застал Марка Ивановича Шевелева.

Я никогда не забуду этого нашего разговора. На этот раз Отто Юльевич тоже был взволнован. Он сказал нам:

— Товарищ Сталин одобрил проект высадки научной экспедиции на дрейфующую льдину в районе Северного полюса. Теперь — за работу, товарищи! Вашу рукопись, Михаил Васильевич, я прочел. Она мне понравилась. Начинайте действовать! Прежде всего слетайте на Землю Франца-Иосифа, выберите базу для экспедиции поближе к полюсу. Этот полет даст вам, несомненно, очень много...

Я ушел окрыленный.

Я знал: раз проект утвердил товарищ Сталин, значит, «мечта пилота» осуществится!

Глава IV

Я ВЫЛЕТАЮ НА ЗЕМЛЮ ФРАНЦА-ИОСИФА

Еще в 1870 году знаменитый русский ученый и революционер П. А. Кропоткин, изучая дрейф льда в Баренцовом море, пришел к выводу, что на Севере, между Шпицбергом и Новой Землей, должна находиться еще никому не известная земля. Кропоткин составил проект экспедиции и обратился с просьбой к тогдашнему царскому правительству дать необходимые средства для осуществления этого замысла. Но тупые чиновники и самодур-царь, конечно, отказали Кропоткину, ученому и революционеру. И Кропоткину, как и многим другим ученым того времени,

пришлось отказаться от осуществления своего интересного проекта.

Однако за границей воспользовались идеей Кропоткина. Там сразу решили организовать большую экспедицию и послать ее в Арктику, чтобы проверить предположение, высказанное русским ученым. Экспедиция должна была обследовать большой район Баренцова моря к северо-востоку от Новой Земли. В то время этот район представлял собой на карте белое пятно. Никто не знал, что находится в этом районе, здесь не бывал еще ни один путешественник.

13 июня 1872 года специально построенное для экспедиции судно «Тегетгоф», под командованием лейтенантов австрийского флота Юлиуса Пайера и Карла Вейпрехта, развело пары и взяло курс на север.

Плавание «Тегетгофа» было очень трудным. В том году в Баренцовом море ледовая обстановка была очень тяжелой. Льды ежеминутно грозили раздавить деревянное суденышко. Ветры и течения носили его по своей воле.

Через год плавания, после одной тяжелой зимовки, судно оказалось в 250 километрах к северу от Новой Земли. Эти места еще ни разу не посещались человеком. По предположениям Кропоткина, именно где-то здесь должна была находиться неизвестная земля.

Но вокруг судна до самого горизонта простиралась ледяная пустыня. Надежды на освобождение судна от льда у мореплавателей не было. Они начали свыкаться с мыслью о второй вынужденной зимовке в дрейфующих льдах.

И вот, совершенно неожиданно, 30 августа 1873 года произошло важное событие. Около полудня туман, окружавший судно, стал рассеиваться. И когда он окончательно рассеялся, мореплаватели увидели на северо-западе очертания скал. Перед ними развернулась панорама горных вершин со сверкающими на них ледниками. Первое время отважные путешественники отказывались верить своим глазам, но затем разразились бурными возгласами: «Земля! Земля!»

Предположение Кропоткина о существовании неизвест-

ной земли на севере Баренцова моря блестяще оправдалось. Австрийцы назвали ее Землей Франца-Иосифа. Кропоткину оставалось только горько усмехнуться и сказать: «Земля, которую мы предвидели сквозь полярную мглу, открыта Пайером и Вейпрехтом». В царское время такие случаи были обычны.

Долгие годы Земля Франца-Иосифа служила пристанищем для многочисленных экспедиций, стремившихся покорить Арктику и достичь Северного полюса. На ней побывали экспедиции Абруццкого, Фиала, Циглера, Джексона, Нансена, Уэльмана, Седова, Альбанова и многих других.

Земля Франца-Иосифа представляет собой большой архипелаг, состоящий примерно из 80 островов. В 1929 году советская экспедиция во главе с Отто Юльевичем Шмидтом подняла на Земле Франца-Иосифа государственный флаг Союза ССР и объявила ее неприкосновенной территорией Советского Союза...

...В воздухе стояла серая дымка. Кончался март. Погода была отвратительная. Через Москву проходил влажный циклон, сопровождаемый трехградусным морозом. Стекло автомобиля покрылось ледяной коркой — ничего не было видно. Обледеневший стеклоочиститель не работал.

«Не хотелось бы мне в такую погоду оказаться в воздухе, — подумал я. — Не успеешь опомниться, как крылья самолета обледенеют».

И я тотчас представил себе такую картину «гроба», что меня мороз по коже подрал. Я постарался отвлечься воспоминаниями о замечательных конструкциях наших самолетов, о приборах, позволяющих летчику свободно лететь, не видя земли и неба. Но все же самого злейшего врага авиации — обледенения — техника еще не победила. Полярники всех стран ломают голову, как изобрести средство против обледенения, но все опыты кончаются неудачей...

...Вот о чем я раздумывал, подъезжая к Управлению Главсевморпути.

Марк Иванович Шевелев, начальник полярной авиации, поднялся мне навстречу. Крепко пожимая мне руку, он спросил:

— Как машины? Готовы?

— Все в порядке! — ответил я.

— Повторяю, — сказал Марк Иванович, — по пути на Землю Франца-Иосифа обследуйте все существующие авиабазы. Если они окажутся недостаточно подходящими для перелета будущей экспедиции, наметьте новые. А самая главная ваша задача, — продолжал он, — хорошенько изучить условия трассы перелета и обследовать весь архипелаг. Хорошо, если бы вам, Михаил Васильевич, удалось выбрать базу для экспедиции на одном из островов севернее бухты Тихой.

Шевелев говорил спокойно. Но я видел, что все его мысли целиком поглощены моим полетом. Марк Иванович вынул из коробки папиросу, несколько раз поднес ее ко рту и машинально, незажженную, вложил обратно в коробку.

— Когда думаете вылететь? — спросил он меня.

— Завтра утром, — ответил я.

Шевелев улыбнулся.

— Олл райт! Все? Вопросов у вас нет?

Мы расстались, чтобы встретиться утром на старте.

Вечером мне прислали первые экземпляры моей книжки «Мечта пилота». Я очень обрадовался им. Главное — вовремя! Решил взять эти книжки с собой, показать их зимовщикам. Кстати проверю, такая ли обстановка в бухте Тихой и на Земле Франца-Иосифа, как это описано в моей «Мечте пилота». Один экземпляр я послал Отто Юльевичу.

Прежде чем я успел лечь спать, ко мне подбежал четырехлетний Мишук:

— Папа, спокойной ночи!

Следом за ним старший — Вова:

— До свидания, папа!

— Надеюсь, будешь учиться хорошо?

— Постараюсь, папа, — ответил он ласкаясь.

Больше всех меня порадовала Верочка. Она пришла, как обычно, заключать со мной договор.

— Будем соревноваться: ты, папа, лети на «отлично», а я буду учиться на «отлично».

29 марта утром экипаж моего звена был на аэродроме в полном составе. Я летел на Землю Франца-Иосифа звеном в два самолета. На одном самолете летчиком шел Махоткин, штурманом — Аккуратов, бортмехаником — Ивашин. На другом командиром отряда и летчиком — я, радистом — Сима Иванов и бортмехаником — Флегонт Бассейн.

В девять часов утра мы поднялись в воздух и взяли курс на север.

Глава V

МОЙ ЛЕТНЫЙ СПУТНИК БАССЕЙН

Нас обоих, меня и моего бортмеханика Флегонта Ивановича Бассейна, с детства тянуло в авиацию. И оба мы — каждый своим путем — в авиацию пришли...

В августе 1920 года в нашем дивизионе воздушных кораблей «Илья Муромец», где я служил помощником шофера, появился крепкий низкорослый юнец, по фамилии Бассейн. Несмотря на свой возраст, — в то время ему было около восемнадцати лет, — Бассейн, судя по его рассказам, уже второй год служил в авиационных частях и имел хорошую квалификацию — был старшим мотористом. Молодость, повидимому, не мешала Бассейну хорошо выполнять возложенную на него ответственную работу, и летчики были всегда довольны моторами, которые он готовил. Этим он завоевал авторитет у командования и летчиков нашего дивизиона, и скоро его стали ставить в пример остальным. Но мотористы и мы, красноармейцы, долгое время его недолюбливали. Бассейн был каким-то замкнутым, нелюдимым, и мы считали, что он зазнается.

Впоследствии мы убедились, что это не так, и от души полюбили нового молодого товарища.

В то время наш дивизион находился на врангелевском фронте. Врангель уже привел в порядок свои достаточно-таки потрепанные в боях силы и пытался вылезти из Крыма. Красные части ощущали острый недостаток в авиации, и нашим воздушным кораблям хватало работы. Вероятно поэтому наши мотористы очень дорожили каждой свободной минуткой, старались повеселее ее провести, чтобы лучше отдохнуть. В такие минуты они собирались вместе, пели, плясали под гармошку. Бассейн никогда не принимал участия в этом веселье. Он все свое свободное время сидел один в вагоне и либо читал, либо рисовал. Рисовал он хорошо, и особенно ему удавались самолеты.

Я был молодым, любознательным парнем. Мне только-только удалось выбраться из деревни, и я жадно впитывал в себя все новое, хотел узнать как можно больше, скорее догнать своих товарищей. Поэтому меня больше других заинтересовал молодой, но серьезный моторист Бассейн, и мы крепко подружились с ним.

После разгрома Врангеля нашу часть расквартировали в Москве. Но здесь мне пришлось служить недолго. Через несколько месяцев, в 1921 году, меня перевели в Ленинград в разведывательный авиационный отряд, а Бассейн остался служить в дивизионе. Мы расстались, но не надолго. Скоро я от него получил письмо, в котором он писал:

«Случилась у меня нехорошая история, Миша. Ты знаешь, что меня не удовлетворяла моя работа, мне хотелось стать летчиком. Но мотористов у нас не хватало, и мне не разрешили учиться. Я решил идти напролом. И, воспользовавшись тем, что в моем распоряжении был самолет, который я ремонтировал, я на нем вылетел самостоятельно, без разрешения начальства. Машина каким-то чудом осталась цела, а меня уволили в военный резерв. Что теперь делать, ума не приложу».

По совести говоря, я обрадовался этому письму, хоть и нехорошо радоваться, когда у товарища несчастье. Сразу же написал ответ:

«Приезжай, Флегонт, в Ленинград, будем служить вместе».

Он не заставил себя просить дважды. Приехал.

Вначале на мои вопросы о причинах зачисления его в резерв Флегонт отвечал очень невразумительно. Но однажды, в минуту откровенности, он рассказал мне следующее:

— Собрал я старый самолет «Вуазен». Склеил, где порвано было, подправил мотор. Машина неказистая с виду, но летать на ней можно. Попросил летчика-инструктора испробовать «Вуазен» в воздухе. Тот согласился, но день ото дня все оттягивал. Я даже посмеялся: «Ты что, боишься, думаешь — развалится? Не бойся! Хоть самолетишко дрянной, но зато прочный». Предложил еще нескольким молодым летчикам, но и те что-то жмутся. Тогда я заявил, что испробую машину сам... Надо мной посмеялись: «Ишь, летчик какой нашелся!»

«У меня был помощник Ефимушка. Я ему говорю: «Полетим сами, а то их не дожدهшься». — «В чем дело? — отвечает. — Полетим!»

«Пошли на аэродром, вывели самолет, запустили мотор. Мотор «Сальмсон» работает хорошо, а впереди Ходынка — огромное ровное поле. «Эх, — говорю, — полетим, Ефимушка!» — «Полетим. В чем дело?» Порядки тогда на Ходынке были такие: поднимались, как кто хотел. Общего старта не было. Только при сильном ветре разбивался старт и выкладывали «Т» для посадки против ветра. Сели мы в самолет и решили подняться прямо от палатки. Дал полный газ — и даже не заметил, как мы оторвались. Машина стала крениться. Я сразу растерялся: что делать? Но машина настолько лениво шла, что у меня вполне хватило времени найти выход из создавшегося положения. Стал постепенно выводить ее из крена, — вышла. Пошла прямо. Тогда я нажал левой ногой педаль — машина пошла влево. Ну, теперь я совсем осмелел. Начал делать повороты, а Ефимушка толкает меня: «Дай поуправлять». — «Постой, — кричу я ему, — я и сам еще не умею, а ты уж инструктора из меня делаешь». Описав два или три круга над Ходынкой, я благополучно сел. Подрулил к палатке — там никого нет.

«Вечером в дивизионе рассказываю о своем полете. А товарищи смеются. Никто не верит. «Что ж, раз не верите, — повторяю еще раз». На другой день утром снова позвал Ефимушку: «Пойдем полетаем еще». В это утро много летало школьных машин, они мне помешали при взлете, но все же я взлетел хорошо. Летая, я и не заметил, как оказался над Башиловкой, где помещался наш дивизион. Там смотрят: машина дивизионная. Кто же летает? Летчики все здесь, а машина в воздухе. Побежали на аэродром, а я как раз сажусь. Первым делом осмотрели машину. Все в порядке. «Кто летал на «Вуазене?»» спрашивает старший механик. «Я, — отвечаю. — А что?» — «Кто тебе разрешил?» — «Я же говорил, что попробую сам, — ну, вот и попробовал».

«Ну, а что было дальше — из письма знаешь, — закончил Флегонт свой рассказ.

На следующий день я познакомил Бассейна с командиром своего отряда и рассказал ему все, что знал о Флегонте. Сказал, что он любит авиацию, что хороший моторист и вообще человек незаурядный. Командир заинтересовался, вызвал к себе Бассейна, потолковал с ним и, взяв с него обещание, что он без разрешения больше вылетать не будет, направил его старшим мотористом в одну из авиационных частей, расположенных в провинции.

— Поезжайте, Бассейн, — сказал ему на прощанье командир отряда. — Хорошей работой искупите свою вину. А потом возвращайтесь ко мне, я из вас сделаю летчика.

Не помня себя от радости, Бассейн уехал в Карелию.

Воинская часть, в которую получил назначение Бассейн, была расположена в городке Лодейное Поле. Командир моего отряда, надеясь на то, что Бассейн обещал не повторять своих экспериментов, ничего не сообщил о них туда. У Флегонта же молодой задор и желание летать оказались сильнее здравого смысла, и, прибыв в новую часть, он принялся за свое. Он стал рассказывать всем, что он летчик, летал на «Вуазене» и только по недоразумению не успел получить соответствующих документов. Этим он

звел в заблуждение командира части, и тот обещал при первом же удобном случае дать ему машину.

Случай скоро подвернулся. На передовых позициях красным частям удалось захватить у белофиннов два новеньких английских самолета «Ферри». Часть, в которой служил Бассейн, была единственной авиационной частью во всей Карелии, и ей пришлось послать двух летчиков для приемки трофейных машин. Самолеты этих пилотов в отряде оставались свободными.

Это были разведчики типа «Лебедь», очень хорошие по тем временам машины, обладавшие, правда, существенным недостатком: даже при незначительной потере скорости они легко переходили в штопор. За этот недостаток «Лебеди» среди летчиков слыли «строгими» машинами, и их доверяли только старым пилотам.

Бассейн ни о чем не хотел слышать и продолжал осаждать начальника отряда настойчивыми просьбами разрешить ему вылететь на «Лебеде». В конце концов он добился своего.

Как и следовало ожидать, первая же попытка взлететь на «Лебеде» для Бассейна оказалась неудачной. При старте, еще на земле, у его самолета загорелся мотор. К счастью, Бассейн отделался только ожогами. Но что значат какие-то ожоги для человека, который хочет летать?

Правда, у Бассейна уже не было желания подниматься в воздух на капризном «Лебеде», но летать ему попрежнему хотелось. И он стал убеждать начальника отряда, что неудача на «Лебеде» случилась не по его вине, что он хорошо знает самолет «Вуазен», летал на нем, и уж на этой-де машине он может продемонстрировать начальнику отряда высокий класс своего летного искусства.

Как ни странно, но Бассейну поверили. Повидимому, на начальника отряда и всех других товарищей хорошо действовали не столько слова Бассейна, сколько его дела. Механиком он, действительно, был прекрасным и все самолеты знал, что называется, «назубок». Так или иначе, он добился разрешения начальника отряда на самостоятельный вылет на «Вуазене», правда, с одним условием: в первый полет итти со старым летчиком.

Здесь же договорились с ним лететь на другой день, в десять часов утра.

Едва рассвело, Бассейн был уже на аэродроме, готовил свою машину. Вот и десять часов. Мотор работает, самолет на старте, летчика нет. Одиннадцать часов — его нет. Бассейн сидит в пилотской кабине, нервничает. Он знает, что достаточно одного движения руки, и его машина пойдет в воздух. А летчик все не идет. Тут уж Бассейн не утерпел и... в третий раз самостоятельно взлетел в воздух...

Дул сильный, порывистый ветер. На взлете самолет, управляемый неопытной рукой, развернуло, и он сильно черкнул крылом снег.

Бассейн быстро выровнял машину и все же пошел в воздух, сделал круг над аэродромом и стал набирать высоту.

Аэродром, с которого поднялся Бассейн, был расположен на небольшой полянке. Кругом, на многие сотни верст, он окружен огромным массивом карельского леса. Над лесом всегда побалтывает, а тут еще, как назло, ветер. Стало Бассейна побалтывать основательно, и у него зародилось сомнение: сумеет ли он при такой погоде посадить самолет на маленький аэродром? Тем более, что управление на «Вуазене» очень тяжелое, а неудачливый летчик не обладал ни большим ростом, ни особой физической силой. С большим трудом ему удавалось держать машину.

Несколько минут полета его здорово утомили и показались вечностью; направляя самолет на посадку, он уже сам был не рад, что вылетел. Когда же ему показалось, что у него осталось всего 50 метров высоты, он сбавил газ. Мотор стал останавливаться, а высоты еще много — расчет оказался неточным. Бассейн тогда начинает быстро передвигать секторы газа, регулирует подачу смеси и в самый последний момент заставляет мотор заработать.

Люди, которые наблюдали полет Бассейна снизу, послали за санитарной двуколкой. Они были убеждены, что машина будет разбита. Однако Бассейну каким-то чудом удалось сесть благополучно.

Борьба с мотором и благополучная посадка в тяжелых условиях убедили наблюдавших этот полет летчиков в том,

что Бассейн летать умеет. Вечером отряд торжественно отпраздновал вступление его в семью пилотов...

Через несколько дней «летчик» Бассейн получил оперативное задание: перебросить военкома отряда в место расположения соседней воинской части. Старт прошел благополучно, погода тихая и ясная, полет проходил спокойно. Но, как назло, стал пошаливать мотор. В то время приходилось летать на такой материальной части, которая уже давно отслужила все сроки, и подобные неприятности случались частенько. Опытный летчик легко бы вышел из положения: посадил бы самолет на занесенную снегом реку Свирь, которая извивалась внизу, на земле осмотрел бы мотор, выявил бы неисправность, ликвидировал бы ее и полетел бы дальше. Но Бассейн не догадался этого сделать, развернулся и пошел назад, на свой аэродром.

Мотор дает перебой и резко уменьшает обороты. Самолет снижается. Когда до аэродрома оставалось каких-нибудь полкилометра, мотор остановился. Высота была всего метров пятнадцать-двадцать над верхушками деревьев.

Бассейну стало ясно, что до аэродрома он не дотянет. Пора подумать о том, как самому выйти целым и спасти пассажира во время неизбежной катастрофы, которая должна разразиться с минуты на минуту.

Самолет, на котором летал Бассейн, отличался от современных машин тем, что у него мотор расположен позади пилотской и пассажирской кабин. Неудачливому летчику мгновенно вспомнилось множество рассказов пилотов, летавших на машинах этого типа: «При аварии самолет неизбежно втыкается носом в землю. От удара о землю мотор срывается со своего места и сплющивает в лепешку сидящих впереди людей...» Эти воспоминания заняли всего несколько мгновений, но пришлось очень кстати: они помогли Бассейну принять правильное решение.

Убедившись в том, что иного выхода нет, Бассейн резко задрал нос своей машины. От этого самолет потерял скорость, свалился на крыло и с большим креном перешел в беспорядочное падение...

Счастье и здесь сопутствовало Бассейну! Ветки деревьев задержали падение самолета, хотя изодрали в клочья его

крылья и фюзеляж. Это спасло жизнь пилоту и пассажиру. Они отделались испугом и незначительными ушибами.

После аварии неудачливому «летчику» ничего не оставалось, как вернуться обратно в Ленинград. Меня уже там не было. Я уехал домой, в деревню.

Вернувшись в Ленинград раньше Бассейна, его товарищи создали ему в летных кругах славу «отчаянного летчика». Это и не могло быть иначе. Каждый, наблюдавший его катастрофу, был убежден, что он поступил, как опытный летчик: видя, что машину спасти нельзя, он принял все меры к тому, чтобы спасти жизнь пассажира и, конечно, свою собственную.

Несмотря на громкую славу, в отряд Бассейн был принят не как летчик, а как моторист. Правда, командир отряда, не в пример Бассейну, сдержал свое слово и прикрепил к нему для летной тренировки своего помощника. Один раз они вылетели вместе, а другой раз Бассейн снова вылетел самостоятельно, не дождавшись, пока его инструктор придет на аэродром. Его неуверенный полет над самыми крышами Ленинграда был замечен из штаба. И когда Бассейн, после неудачной попытки сесть на крышу одной из водокачек в районе аэродрома, так крепко посадил свою машину на летное поле, что у нее лопнула крестовина тележки шасси, к самолету бросился давно его поджидавший инструктор. Он крепко пожал руку неудачливому пилоту и сказал:

— С точки зрения спортивной я вас вполне понимаю, но вы постоянно забываете, что находитесь на военной службе. За нарушение дисциплины я вам даю пока пять суток ареста, а когда вернется в Ленинград командир отряда, мы с ним решим, что с вами делать дальше.

Бассейну ничего не оставалось, как последовать за поджидавшим его конвойным.

Пришли они на гауптвахту, но там Бассейна отказались принять, так как у конвойного не было сопроводительной записки. Делать нечего! Пошли на другую гауптвахту. Но там то же самое — не принимают Бассейна. Тогда они сели на трамвай, поехали на третью. Но в трамвайной сутолоке

они потеряли друг друга. Не найдя конвойного, Бассейн сам отправился на третью гауптвахту и попросил начальника, чтобы его арестовали на пять суток.

Бассейн так настойчиво уговаривал начальника, что тот наконец, потеряв терпение, арестовал его.

Спустя некоторое время конвойный вернулся в отряд.

— Сдал арестованного? — спросил инструктор.

— Никак нет, потерял! — смущенно ответил конвойный.

Конечно, его за это тоже отправили на гауптвахту, где он наконец встретился с Бассейном, как с товарищем по несчастью...

Вскоре за «партизанщину» Бассейна уволили из действительной военной службы и направили в воинский резерв специалистов в Москву.

Здесь он поступил механиком в Московскую школу летчиков.

Я в то время тоже приехал в Москву и работал шофером в объединении «Промвоздух».

Не один год мы прожили вместе с Бассейном в одной комнате.

Сперва работали в разных местах, а потом и работать стали вместе — мотористами. Ремонтировали самолетные моторы в мастерских Гражданского воздушного флота.

Бассейн, как и в армии, был прекрасным механиком, и я многим обязан ему. Он помогал мне, бывшему шоферу, овладеть новой специальностью.

Скоро мы оба стали бортмеханиками. Я летал в экспедиции по борьбе с саранчой, а Бассейн — на пассажирских линиях.

В 1929 году наши пути скрестились.

К этому времени я стал тем, кем всю жизнь мечтал быть мой лучший друг Бассейн, — летчиком.

А Бассейн из-за слабого зрения должен был навсегда закончить со своей давнишней мечтой.

Он понял наконец, что хорошие бортмеханики так же нужны авиации, как и хорошие летчики.

Мы стали летать с ним на одной машине: я — летчиком, он — бортмехаником.



Мы вместе летали на пассажирских линиях на Севере, вместе совершили большой перелет Москва — мыс Шмидта, и теперь вместе летим на Землю Франца-Иосифа искать базу для будущего совместного полета на Северный полюс.

Глава VI

МОСКВА — ЗЕМЛЯ ФРАНЦА-ИОСИФА

Первый участок маршрута Москва — Архангельск был пройден нами за 7 часов 30 минут. Звено вел штурман Аккуратов. Этот перелет я поручил ему, чтобы проверить его на практике; и нужно сказать, что экзамен он выдержал блестяще. Несмотря на облачность и снегопад, Аккуратов привел самолеты в Архангельск прямо по линейке.

30 марта мы прилетели в Нарьян-Мар и на следующее утро вылетели в Амдерму.

Полет в Амдерму проходил спокойно. Когда мы пересекли остров Долгий в Карском море, мой радист Иванов сообщил в Амдерму, что мы будем у них через 30—40 минут. В это время в Амдерме поднялся сильный ветер, началась поземка. Горизонтальная видимость сократилась до нескольких метров, и в Амдерме решили, что мы обязательно вернемся. Там не учли, что поземка не поднимается высоко и не мешает самолету, который летит выше ее. Таким образом, мы совершенно неожиданно появились над крышами Амдермы. Сверху нам прекрасно был виден аэродром; мы удивились, не обнаружив посадочного знака «Т». Сделали один круг над аэродромом, другой. Но Махоткину надоело кружиться, он развернулся и пошел на посадку, определив направление ветра по дыму, выходящему из трубы какого-то дома. Через несколько минут экипаж его самолета лежал на снегу, своими телами изображая посадочный знак. Увидев живое «Т», я пошел на посадку. Все обошлось хорошо. Мой самолет остановился рядом с распростертым на снегу экипажем Махоткина. Товарищи радостно вскочили, но я омрачил их радость,

крикнув: «Скорее трите щеки снегом!» Двадцатиградусный мороз с сильным ветром, которым встретила нас Амдерма, в несколько минут обморозил щеки моих товарищей.

Пока механики укрепляли наши самолеты, на аэродром прибежали зимовщики.

— Вы получили телеграмму о нашем вылете из Нарьян-Мара? — спросил я.

— Получили.

— Почему же не встретили?

— Люди-то мы не авиационные, — оправдывались они. — Встречу самолетов мы поручили старому летчику Лойку. Он-то нас и успокоил: «В такую погоду они не могут прилететь».

— Лойк летал пятнадцать лет назад, — сказал я. — Тогда таких самолетов не было. Нам сейчас ни туман, ни ветер не страшны. А в общем — все хорошо, что хорошо кончается.

Дальнейший путь наш лежал вдоль острова Вайгача, по восточному берегу Новой Земли, на мыс Желания и дальше, через Баренцево море, в бухту Тихую на Земле Франца-Иосифа.

По предложению Махоткина, мы совершили небольшую ледовую разведку в Карском море, и, как только немного улучшилась погода — это было 6 апреля, — мы поднялись в воздух и пошли на север.

Через час полета позади остался остров Вайгач, а вместе с ним и хорошая погода. Карские ворота встретили нас таким густым туманом, что я в мгновение ока потерял самолет Махоткина. Опасаясь столкновения в воздухе, я добавил обороты и стал пробиваться вверх. Это мой любимый способ борьбы с туманом. Впрочем, он имеет одну опасную сторону — обледенение. Но это бывает при температуре от 0 до 4—5° мороза. При такой температуре, когда самолет пробивает туман, капельки влаги осаждаются на лобовой части машины и замерзают. Образуется толстый слой льда, который изменяет вес, центровку и все аэродинамические качества самолета настолько, что грозит аварией.

Все мое внимание было сосредоточено на приборах. В тумане удержать самолет правильно по отношению к земле можно только с помощью приборов для слепого полета. Мороз был 20°. Обледенения не должно быть, но на всякий случай я поручил бортмеханику внимательно следить за крыльями и сигнализировать мне, как только появятся признаки обледенения. Окна моей кабины заиндевели, и сквозь них было очень плохо видно. Улучив минутку, я открыл обе форточки и сам осмотрел крылья. На сердце сразу стало легче: никаких признаков обледенения.

На высоте 1700 метров мы как бы вынырнули из воды и увидели солнце. Оно нам показалось особенно ярким. Наверное потому, что нам долго пришлось пробить в сплошном «молоке» тумана.

Через два часа полета я сел на Маточкином Шаре, рассчитывая встретиться здесь с Махоткиным. Но здесь мне передали его радиограмму:

«Попал в сплошной туман. Решил вернуться. Сел в бухте Варнека».

На другой день прилетел Махоткин. И как раз вовремя: не успели механики закрепить самолет, разгулялась обычная гостья этих мест — пурга. Лишь через три дня мы наконец вылетели и в этот же день достигли мыса Желания.

От нашей последней посадки, на Маточкином Шаре, до мыса Желания мы летели всего 3 часа 25 минут. Для перелета из Амдермы до Маточкина Шара нам потребовалось около четырех часов. Значит, от Амдермы до мыса Желания — всего семь с небольшим часов полета. Нам же потребовалось «немного больше» — девять суток, причем мы не потеряли даром ни одной минуты. Видно, правы полярные летчики, которые говорят: «В Арктике не так важно уметь хорошо летать, как уметь хорошо ждать».

Девять суток ожидания хорошей погоды в Амдерме и Маточкином Шаре сделали для нас мыс Желания настолько желанным пристанищем, что мы по-настоящему поняли голландца Виллема Баренца, который в 1596 году на парусном судне впервые достиг этой самой северной точки

Новой Земли. Более подходящего названия для этого мыса придумать нельзя было.

От мыса Желания до конечного пункта нашего перелета оставалось 450 километров — самая трудная часть пути. Нам предстояло на сухопутных самолетах пересечь Баренцево море.

На семь дней плохая погода приковала нас к мысу Желания. То пурга, когда человеку ни за что не устоять на ногах и в двух шагах ничего не видно; то туман, когда мутное, молочное небо спускается на землю; то шторм, когда вековой лед на море ходит волнами, толстые льдины с легкостью щепки становятся на ребро и воздух на много сот километров вокруг дрожит, как от орудийных залпов...

16 апреля у нас и в бухте Тихой установилась ясная, солнечная погода. Сразу закипела работа. Сборы были короткие. Даже моторы, как будто чувствуя нашу торопливость, запустились быстро, без капризов. Я взлетел первым. За мной — Махоткин. Сделав круг, я пустил его вперед.

Через час полета впереди стали попадаться облака. Хотя они были рваные, Махоткин снизился и пошел под ними. Я понял его: как-то лучше себя чувствуешь, когда видна земля. Здесь под нами было нагромождение льдов и мелких разводьев, но все-таки что-то видно. Я все время «сидел на хвосте» у Махоткина, ни на шаг не отставая. Скоро облачность стала прижимать нас ко льду. Попали в туман. Через две-три минуты он кончился, но тут же мы снова вошли в туман, на этот раз такой густой, что я сразу потерял Махоткина. Как и всегда в таких случаях, я добавил обороты мотору и полез вверх. Не успел я набрать и 1000 метров, как выскочил из тумана. Немного пролетев, я опять увидел льды: полоса тумана окончилась. Обрадованный таким счастливым оборотом дела, я начал искать Махоткина. Далеко на горизонте я заметил черную точку, похожую на самолет. Я обрадовался.

— Почему же он так далеко впереди? — с недоумением спросил Бассейн.

— Нет ничего удивительного, — ответил я. — Пока мы набирали высоту, наша скорость была незначительна, а он

в это время шел бредущим полетом, — вот и ушел вперед.

Я направил свой самолет к черной точке, но уже через несколько минут меня постигло разочарование: это оказалась полынья, похожая на самолет. Что делать? Продолжаю поиски. Посмотрел направо, налево, сделал круг — Махоткина нет.

Успокоив себя тем, что Махоткин идет впереди, я решил продолжать полет.

Мы находились в воздухе уже $3\frac{1}{2}$ часа. По нашим расчетам, скоро должны были показаться острова архипелага.

Погода снова начала ухудшаться. Мы летели на высоте 200 метров. Под нами громоздились ледяные торосы и айсберги Баренцова моря. В кабине было тепло, хотя термометр на крыле самолета упал до -31° .

Слева показалась земля. Архипелаг. Но какой это остров из восьмидесяти островов архипелага?

Я стал обходить обнаруженный остров. В случае чего на него можно было сесть без особого риска. Приказал Иванову перестроиться на короткую волну, связаться с бухтой Тихой и узнать, какая там погода. Пока Иванов пытался связаться с Тихой, мы снова вышли в скованное льдом море. Я начал нервничать. Никому не известно, в какой части архипелага Франца-Иосифа мы сейчас находимся. Бухта Тихая не отвечала. Бензин был на исходе. Нужно было немедленно принимать какое-нибудь решение. Посоветовавшись с Бассейном, я решил вернуться обратно и сесть на острове.

Вскоре справа показался какой-то маленький островок. Дальше — остров побольше. Между ними — ровное место. Внизу видно, как с северо-востока быстро-быстро по поверхности снега бежит поземка. По этой поземке я определил ветер и сел.

— Прилетели! — облегченно вздохнул я и, улыбаясь, обратился к товарищам: — В какой ангар прикажете поставить машину?

Через несколько минут я подрулил к неизвестному острову, остановил мотор и сейчас же выпустил воду из радиатора.

Только здесь я узнал о несчастье, которое произошло с Бассейном на мысе Желания.

При взлете на мысе Желания Флегонт обнаружил, что сломалась подкостыльная лыжа на хвосте самолета. Пока он поднимал ее, самолет примерз лыжами шасси к снегу аэродрома. Казалось, что без посторонней помощи самолет вряд ли сдвинется с места. На скорую помощь рассчитывать трудно: мы уже находились по крайней мере в километре от группы провожающих нас зимовщиков. Пока они, закутанные в меха, добегут до самолета, пройдет слишком много времени, самолет может пристыть к аэродрому. И Бассейн решил без посторонней помощи выпустить самолет в воздух. Он передал сломанную лыжу Иванову, а сам стал раскачивать самолет за левое крыло. Попытка увенчалась успехом.

Самолет тронулся. Бассейн подбежал к левой лыже, влез на крыло, позабыв впопыхах о том, что на этом крыле стояла динамка. Пропеллер динамики вращался с такой быстротой, что его трудно было заметить. В спешке Флегонт попал в него рукой. Сила вращения была настолько велика, что пропеллер мгновенно разрубил меховую рукавицу, кожаную перчатку и изуродовал два пальца на руке. Бассейн на ходу залез в кабину самолета и занял свое место. Я пошел в воздух, не подозревая о случившемся.

**

Даже здесь, за мысом неизвестного островка, ставшего местом нашей первой вынужденной посадки, ветер неистово рвал и кружил целые тучи снега. Начинался шторм.

Мы знали, что о нашей судьбе будут беспокоиться на зимовках и на Большой земле, что нам необходимо дать о себе знать. В свою очередь мы сильно беспокоились о Махоткине. Но в такой шторм запустить моторчик аварийной радиации¹, установить динамку было невозможно. Волей-неволей пришлось отказаться от мысли связаться с внешним миром.

Нам казалось, что сейчас не больше трех часов дня, а на самом деле шел уже первый час ночи. Мы поднялись около

¹ Р а ц и я — радиостанция.

трех часов утра и с тех пор непрерывно работали, провели пять часов в воздухе в довольно тяжелых условиях полета. Все это нас здорово утомило. Решили немного отдохнуть. К тому же я втайне надеялся, что за время отдыха погода улучшится и нам удастся установить рацию.

Иванов достал из багажных ящичков меховые комбинезоны, спальные мешки и прочее полярное оборудование.

— Довольно, — сказал он, — по-московски ходить. Раз мы в Арктике — значит, и одеваться надо по-арктически.

Напялив на себя комбинезоны, мы все равно чувствовали холод. Стены кабины не защищали нас от холода и ветра: ледяное дыхание шторма пронизывало нас насквозь. Стали распределять места — где кто ляжет. Бассейн заявил, что он займет свое любимое место — в хвосте. Ему уже не раз приходилось спать на самолете «П-5» в подобных условиях. Это место показалось ему наиболее удобным: там, по крайней мере, он может вытянуться во весь рост! Я занял место в пассажирской кабине, а Иванов — в пилотской рубке.

На мой взгляд, труднее всего на свете залезать в спальный мешок. Мне, например, пришлось испытать это удовольствие первый раз в жизни. Другое дело — Иванов. У него огромный опыт. В 1934 году он два месяца сидел на льдине лагеря Шмидта. За это время он так натренировался, что юркнуть в меховой мешок для него не представляло никакого труда. Бассейн тоже обладал некоторым опытом, к тому же он небольшого роста. Он с задачей справился довольно успешно. Я же, при моей комплекции, да еще в тесной кабине, «спасовал». Хорошо — Иванов помог и с большим трудом втиснул меня в спальный мешок.

Не знаю, как моим товарищам, но мне и в спальном мешке отогреться не удалось. Я долго ворочался, щелкал зубами и в конце концов не выдержал — попросил Иванова достать примус. После того как мы разожгли его, в кабине стало немного теплее. Холод перестал мучить нас, и мы уснули. Но не надолго. Сильный мороз скоро вновь разбудил нас.

Ветер стихал. Погода стала медленно улучшаться. Убедившись, что заснуть нам все равно не удастся, мы с

Ивановым вылезли из кабины и приступили к установке палатки. Бассейн спал, и мы не стали его беспокоить.

Иванов как опытный полярник принялся мною командовать. Он выбрал более защищенное от ветра место, недалеко от самолета, начертил на нем лопатой квадрат, и мы энергично принялись копать яму.

— Яма нужна для того, — между делом поучал меня Иванов, — чтобы ветер не унес палатку и не поддувал под ее края.

За работой мы впервые согрелись по-настоящему. Вместе с теплом вернулось и бодрое, жизнерадостное настроение. Сами того не замечая, мы начали громко разговаривать, смеяться, шутить. Наши голоса разносились далеко вокруг, нарушая тишину скованного льдом необитаемого острова. Услышав шум, основательно продрогший Бассейн догадался, что нам удалось согреться, и вылез из своего логова.

Мы установили палатку, расстелили чехлы и спальные мешки. Теперь у нас был дом. Растянувшись около зажженного примуса, мы впервые почувствовали голод.

— Невредно бы теперь пообедать, — мечтательно заметил Бассейн.

— Во, во! — обрадовался Иванов. — По-моему, из тебя, Флегонт, должен получиться замечательный повар!

Бассейн охотно принял на себя обязанности нашего главного повара.

Он что-то долго и упорно готовил. Что именно он приготовил, трудно сказать. Я уверен, что ни один повар не сумел бы найти этому название. После того как вода согрелась, Бассейн всыпал в котелок несколько ложек сухого молока, положил плитку шоколада, две ложки сливочного масла, какие-то приправы. Вода постепенно меняла свой цвет: от молока она стала белой, затем... зеленой и, наконец, черной. Оказалось, на окраску «супа» повлияло не столько искусство и умение Бассейна, сколько олений мех, из которого были сшиты наши комбинезоны и спальные мешки. Мех сильно линял, и, пока варился обед, в кастрюле набралось столько оленьей шерсти, что наш «суп» поневоле приобрел такую странную окраску. Но, сверх

ожидания, обед оказался довольно вкусным и питательным. Кастрюля «полярного супа» придала нам новые силы, и мы приступили к установке динамки и аварийной рации.

После долгих усилий, потратив несколько часов, мы установили динамку и запустили бензиновый моторчик. Рация заработала. Иванов сел за ключ, стал выстукивать наш позывной знак «РУТУЙ». Но не успел он его отстучать, как оборвался ремень, соединяющий динамку с мотором. С тех пор ремень рвался без конца. За весь день мы смогли передать одну маленькую радиограмму. В ней мы просили Махоткина привезти нам 100 килограммов бензина и бак для нагрева воды.

Радиограмму мы адресовали в бухту Тихую, так как были уверены, что Махоткин там. Каково же было наше удивление, когда мы получили ответ Махоткина... с мыса Желания!

«У меня испортился указатель скорости, — радировал он, — поэтому я вернулся на мыс Желания. При первой возможности вылету в бухту Тихую и к вам на помощь».

Мы уже по опыту знали, что мыс Желания отличается плохой погодой и может случиться, что Махоткину не скоро удастся добраться до Земли Франца-Иосифа.

— Давайте проверим наличие горючего, — предложил я.

Мы сразу приступили к делу. Пришлось чайником сливать бензин из всех баков в верхние, и мы набрали горючего почти на два часа полета. Этого было вполне достаточно, чтобы добраться до бухты Тихой.

Но бензин — это еще не все. Без воды тоже не полетишь. В чем же греть воду? А ее нужно немало — шесть ведер.

Выход предложил Бассейн. По его совету, сняли с самолета добавочный девяностолитровый бензиновый бак. Посудина подходящая.

Вместе с Ивановым мы вырыли яму в снегу, зажгли примус, паяльную лампу, наполнили бак снегом и начали подогревать. Дело подвигалось страшно медленно. Бак разогревался только снизу — и все усилия шли впустую. Чтобы сохранить тепло и добиться равномерного нагрева бака, я собрал все самолетные чехлы и наши кожаные пальто и накрыл ими бак сверху. Дело стало налаживать-

ся. Снег начал таять настолько быстро, что я едва успевал подкладывать в бак все новые и новые порции.

Одно плохо: очень медленно наполняется бак. Снегу я в него свалил, наверное, воза два, а воды — едва полбака. Эдак придется шесть ведер копить часов десять, если не больше. Пока воду нагреешь — весь бензин спалишь, лететь будет не на чем. Я поделился своими опасениями с механиком.

— Жги масло, — предложил он.

— А лететь на чем?

— Масла у нас много, часов на двенадцать хватит. Две трети можешь смело сжечь.

— Куда мне столько!

За эту идею пришлось расплачиваться моему бедному самолету. Сняли мы с него лист жести, который служил обтекателем правой стороны мотора, согнули из листа противень, налили туда смеси масла с бензином, добавили тряпок, подожгли, и получился замечательный костер. Правда, на этом костре сгорел чехол с радиатора и кожаное пальто Бассейна, зато снег стал топиться наславу.

Не десять часов, а почти сутки ушли на то, чтобы накопить достаточное количество воды. За это время Флегонт с Ивановым подогрели мотор.

Стали наливать воду в радиатор — нехватило полведра. Эх, досада! Пришлось сливать воду обратно в бак и все начинать сначала...

Сердце сжалось у меня от радости, когда, после пяти дней вынужденной посадки, я занял своё место у штурвала. Едва товарищи сели по местам, я дал полный газ, машина легко оторвалась от снега и пошла в воздух.

На высоте 2500 метров я без труда определил, что мы сидели на острове Греэм-Белль, который находится в 180 километрах от бухты Тихой.

Погода стояла на редкость хорошая, но самолет продвигался вперед очень медленно: мешал сильный встречный ветер. Иванов прилагал все усилия, чтобы связаться по радио с Тихой и узнать погоду. Но рация бухты Тихой не отвечала.

При подходе к острову Галля впереди показались об-

лака. Мне пришлось отказаться от своего любимого приема — уходить вверх; я мог пролететь Тихую. Волей-неволей пришлось снизиться и лезть под облака. Скоро облачность снизилась почти до самой воды, и лететь стало очень трудно. В тумане промелькнул под нами остров Мак-Клинтока.

Погода продолжала портиться. Бассейн предложил выбрать место поровнее, сесть и переждать погоду.

— А то долетаемся, пока кончится горючее и нечем будет даже развести примус, — заключил он.

Пока я раздумывал над предложением Бассейна, впереди вырос обрывистый берег острова Гукера; бухта Тихая находилась на его противоположной стороне. А через несколько минут полета прямо передо мной из тумана выросли две мачты и несколько домиков.

Бухта Тихая...

От счастья у меня остановилось сердце. Зимовка в бухте Тихой, как две капли воды, похожа на десятки других поллярных зимовок, но в этот момент она показалась мне сказочно прекрасной...

«А вдруг нехватит горючего?»

Я кое-как дотянул до аэродрома, определил направление ветра и без всяких кругов, камнем пошел на посадку. Конечно, нас никто не встречал. Когда мы уже рулили к берегу, на краю аэродрома показались спешащие нам навстречу зимовщики и... наши товарищи по полету — экипаж Махоткина.

Оказалось, что несколькими часами раньше в Тихую прилетел Махоткин, и, в то время как мы летали, он разговаривал с Москвой; поэтому рация Тихой не отвечала на позывные Иванова.

Итак, 21 апреля оба самолета моего звена опустились на лед бухты Тихой. Обе машины в исправности, люди здоровы. У нас были все основания, чтобы с гордостью заявить:

— Большой арктический перелет завершен успешно. Впервые в истории самолеты пересекли всю Новую Землю с юга на север, пересекли Баренцево море и достигли Земли Франца-Иосифа.

Но мы не забывали, что перед нами стоят еще две, пожалуй, не менее сложные задачи: выбор места, где можно будет организовать базу для полета на полюс, и возвращение в Москву.

Полет, который нам нужно было совершить в первую очередь, был не обыкновенный, а разведочный. Для него нужна была совершенно ясная погода и хорошая видимость.

Глава VII

БАЗА НАМЕЧЕНА!

В ожидании летной погоды мы познакомились с тем, как живут и работают зимовщики в бухте Тихой.

Даже как-то странно называть «зимовкой» этот полярный городок. Правда, население этого городка составляет всего двадцать два человека, но зато живут они настоящей городской жизнью. Здесь, на 80° северной широты, заботливой рукой нашей родины создано все, чтобы облегчить существование советским людям в суровых условиях Арктики.

Дома зимовки построены прочно, добротно. Каждый зимовщик имеет отдельную чистую и теплую комнату. В каждой комнате — электрическое освещение и телефон. К услугам зимовщиков уютная, светлая столовая, чистая баня. В свободное время все собираются в большой общей комнате. Репродуктор доносит сюда музыку из Москвы. Здесь есть библиотека, шахматы, пианино, звуковая киноустановка. Мы просмотрели там много хороших фильмов. Словом, чем не Большая земля?

Зимовщики хорошо обеспечены питанием. У них имеется скотный двор, где находятся двадцать свиней и корова. В складе лежат штабеля окороков, грудинки, всевозможные сорта копченых колбас, рулетов, консервов — фруктовых, рыбных, мясных, овощных. Есть мука, сахар, сыры, конфеты, шоколад, кофе, какао. Запасов здесь — на несколько лет.

Пока находишься в помещении, ничто не напоминает о полярной зимовке. Но стоит выйти «на улицу», Арктика дает себя знать: тут и там развешаны шкуры убитых медведей; ледящий кровь ветер валит с ног; грозен и величественен вид знаменитой скалы Рубини-Рок, вершина которой вечно закрыта рваными клочьями облаков.

Зимовщики влюблены в свое дело, готовы работать круглые сутки, чтобы лучше выполнить поставленные перед ними задачи. Больше всего достается метеорологам.

Какая бы ни была погода — ясное солнце, или пурга, или шторм, — каждый час нужно побывать на метеостанции, записать показания термометров и отсчеты многих других приборов, составить сводку и передать ее на рацию. И не было еще случая, чтобы запоздала очередная сводка.

Но метеорология — только одна часть многообразной и сложной научной работы зимовщиков. Не менее важны наблюдения за земным магнетизмом. Ведь бухта Тихая находится ближе всех других зимовок к магнитному полюсу.

Оказалось, что в районе Земли Франца-Иосифа магнитные бури достигают такой силы, что стрелка компаса отклоняется до шести градусов в ту и другую сторону. Я как летчик предпочел бы попасть в пургу, но только избежать подобной, незаметной для глаза и слуха, бури...

Больше всего по сердцу мне пришлось работа аэрологов. И техника их мне родная и понятная: стоят в ангаре миниатюрные самолетики «У-2» и «Ш-2», облетавшие вдоль и поперек всю Землю Франца-Иосифа, лежат сморщенные до поры до времени радиозонды и шары-пилоты.

— Высота стратосферы, — сказал мне аэролог, — у нас колеблется между семью и десятью тысячами метров...

— Вот хорошо! — сейчас же одобрил я и подумал о стратопланах, которые в недалеком будущем помчатся из Москвы через Землю Франца-Иосифа, через Северный полюс — в Америку...

Как ни интересно было знакомиться с жизнью зимовщиков, я все посматривал на небо: мне не терпелось приняться за мою работу — за поиски места, подходящего для базы, за подготовку полета на полюс.

Подходящая погода установилась около 26 апреля. Ранним утром я отдал приказ о вылете звена.

Экипаж приступил к работе, моторы весело загудели, и Махоткин стал выруливать на старт. На пути его самолета стоял ропак. Опасаясь столкновения с ним, Махоткин чуть-чуть свернул в сторону и попал правой лыжей в занесенную снегом трещину. Лыжа провалилась. Мы вместе с зимовщиками бросились на помощь Махоткину. Самолет быстро вытащили и установили на безопасном месте, но лететь он не мог: у него был сломан конец крыла.

Мне жаль было упускать хорошую погоду, и я решил лететь один. Набрав высоту, я взял курс на остров Рудольфа. Часы в моей кабине показывали двенадцать часов дня. Ветер дул в спину. Скорость самолета доходила до 200 километров в час.

Все шло хорошо, и впереди уже стали вырисовываться очертания острова Рудольфа, как вдруг я получил тревожную записку от Иванова.

«Рация вышла из строя, — писал он. — Не пойму, в чем дело. Для ремонта необходима посадка».

Эта записка после блестящего полета подействовала на меня, как гром с ясного неба. Но, делать нечего, надо принимать какое-то решение, тем более, что справа, под крылом, уже расстилается остров Рудольфа. Я легко узнаю знакомые по картам очертания бухты Теплиц. На берегу видны три домика и какое-то разрушенное строение. Вспоминаю, что один из этих домиков построен американской экспедицией Циглера, которая побывала здесь в 1904 году, пытаясь достичь Северного полюса. Два других домика построены нашими зимовщиками в 1932 году; зимовщики жили здесь только один год.

Погода исключительно хорошая. Видимость не менее 100 километров. Моторы работают прекрасно. Я решил лететь дальше на север, до 83—84° северной широты, и, израсходовав часть горючего, уменьшить нагрузку самолета, вернуться назад в бухту Теплиц и заняться исправлением радио.

Набрав 1300 метров высоты, я взял курс на север. Всего

900 километров отделяли меня от места, к которому столько веков подряд стремились исследователи Арктики, — от Северного полюса. Со скоростью 180 километров в час я приближался к заветной цели моих мечтаний. Внизу развевалась величавая картина нетронутых вековых льдов. В этих местах лед был как будто пропущен через гигантскую мясорубку. То там, то здесь гордо вздымались айсберги. От них далеко тянулась четкая фиолетовая тень. Кое-где виднелись небольшие разводья, но они скоро пропали. Чем дальше на север, тем ровнее становилась эта ледяная пустыня, исчезали гряды торосов, заметно редели горы айсбергов.

То, что лед становился к северу все ровнее, убеждало меня в правильности моих предположений: в районе полюса можно найти ровную льдину для посадки больших самолетов!

Как зачарованный, смотрел я на эту картину, стараясь запомнить ее всю, до мельчайших деталей.

Внезапно толчок в плечо и громкий окрик вывели меня из очарования:

— Земля скрывается, пора возвращаться!

Это кричал Бассейн. На его обязанности было следить за островом Рудольфа. Его крик означал, что если мы будем медлить с возвращением, остров скроется из виду, и нам будет стоить больших трудов вновь обнаружить его.

Мне не хотелось возвращаться. Но подвергать экипаж и себя риску я не имел никакого права. Оставалось только одно — вернуться на остров Рудольфа.

Через час с минутами, обогнув остров Рудольфа с южной стороны, я пошел на посадку. Самолет посадил хорошо.

Пока Иванов исправлял рацию, мы с Бассейном пошли посмотреть поближе те домики, что видели с воздуха.

Первое, что мы увидели, был огромный сарай. Он, повидимому, когда-то был крыт брезентом, но время сделало свое дело: брезент сгнил, и его по частям сорвало ветром. Из-под снега торчали разбитые ящики и несколько деревянных бочек. В ящиках еще сохранились круглые банки

консервов. Банки проржавели, и консервы испортились. Сарай, как видно, служил складом экспедиции Циглера.

Недалеко от сарая — деревянный дом. Около него — множество медвежьих следов. Мы заглянули в окно. Внутри дома лед доходил почти до потолка: за тридцать лет в нем образовался настоящий ледник...

Ближе к берегу расположены хорошо сохранившиеся строения нашей зимовки: дом и склад.

Мы зашли в склад. Дверь была не заперта и даже не была занесена снегом. Мы ее легко открыли, удивляясь, как до сих пор сюда не проникли арктические грабители — медведи.

В складе оказалось много всякого добра: к потолку подвешено несколько окороков и связки копченой колбасы; на полках, как в хорошем универсальном магазине, в образцовом порядке разложены коробки с гильзами и порохом, банки с конфетами, бутылки с клюквенным экстрактом, спички. В общем, с таким запасом продовольствия мы втроем безбедно прожили бы здесь не меньше года.

Полакомившись конфетами, мы направились к дому нашей зимовки. Дверь была заколочена. Заглянули в окно — маленькая, совершенно пустая, закопченная комната.

На этом наше обследование закончилось, и мы вернулись к самолету.

Иванов успел уже починить свою рацию, и я снова поднялся в воздух.

На этот раз я сделал несколько кругов над Рудольфом. Внимательно изучив его, я нашел, что это самый удобный остров для постройки базы будущей экспедиции на Северный полюс. Возвратившись в Москву, я смогу рапортовать Отто Юльевичу Шмидту:

«На восточном берегу острова Рудольфа, начиная от мыса Флигели и кончая мысом Габельмана, ледники вполне пригодны для посадки и взлета. Правда, имеется большой наклон, но он не мешает посадке. Морской берег не очень обрывист. Особенно хороши условия для посадки в проливе Наймейера».

Вскоре мы благополучно вернулись в бухту Тихую. Всего мой полет продолжался шесть часов. По нашим расчетам, мы поднялись до 83° северной широты.

В начале мая сильно потеплело. Подули южные ветры. Каждый день в бухте Тихой ломало лед и выносило его в Британский канал. С каждым днем росло беспокойство моего экипажа. Наш аэродром, расположенный на льду бухты Тихой, быстро уменьшался.

Наконец 13 мая установилась хорошая погода. Простившись с товарищами, я вылетел обратно на мыс Желания. Летел я один, так как Махоткин из-за неисправности своего самолета остался в бухте Тихой ждать прихода ледокола.

Я покинул бухту Тихую при ясной, солнечной погоде. Перелет начался спокойно, но скоро впереди показались облака. Возникая недалеко от южной оконечности Земли Франца-Иосифа — у острова Сальма, они шли прямо на нас, низко нависая над черными волнами Баренцова моря.

Воспользовавшись своим излюбленным приемом, я пошел пробивать облака. Слой облаков оказался толстым, но я легко пробил его и пошел верхом. И не пожалел об этом. Лететь было очень хорошо, спокойно. Каждые десять-пятнадцать минут в облаках попадались окна, через которые вполне можно было определить характер льдов, расстилавшихся под нами. Через три часа полета я нырнул в одно из окон и оказался над берегом Новой Земли.

В 11 часов 50 минут «Н-127» благополучно сел на аэродроме мыса Желания.

Порядком проголодавшись, мы с удовольствием приняли предложение начальника зимовки товарища Никитина отложить деловые разговоры и приняться за обед.

За столом Никитин рассказал нам забавную историю, произошедшую при нашей встрече:

«В одиннадцать часов тридцать минут мы получили от вас последнее радио. Дежурные пошли на аэродром готовить костры и выкладывать для вас посадочные знаки. А надо сказать, что, выходя из дому, мы всегда вооружались винтовками на случай встречи с медведем. На этот

раз руки у дежурных были заняты: кто нес полотно, кто дрова, кто нерпичье сало, и винтовки никто не захватил.

Разложили знак, развели костер, стали в него по кусочку подбрасывать нерпичье сало: оно хорошо горит и дает черный, хорошо заметный дым. Но дежурные не учли одного: нерпичье сало не только хорошо горит, но, сгорая, далеко распространяет свой запах, столь любезный сердцу всякого медведя.

Товарищи пристально всматривались в горизонт, стараясь увидеть появление самолета. Вдруг вдалеке показалась черная точка. Самолет! В костер полетели еще большие куски нерпичьего сала. Но что за странность? Точка то появляется, то исчезает... Дежурные начали внимательно вглядываться вперед. Прямо на них шел большой белый медведь, ворочая своим черным носом.

Наши дежурные впервые столкнулись на практике с изумительным явлением Арктики — со зрительным обманом. Движущаяся черная точка казалась им очень далекой, и они приняли ее за самолет, а на самом деле это совсем близко оказался «хозяин», и на белом фоне выделялся его нос.

Медведь, привлеченный запахом сала, шел прямо на дежурных, словно он знал, что у них не было оружия. Дежурные начали кричать во весь голос, но медведь шел вперед, не обращая внимания на их крики. Когда ему осталось пройти не больше ста шагов, на пути ему попала пустая бочка. Медведь заинтересовался ею. Это и спасло дежурных от неприятной встречи со старым хозяином Арктики.

Крики дежурных привлекли внимание остальных зимовщиков, которые находились дома. Они сразу поняли, в чем дело, схватили винтовки, позвали собак и побежали на выручку.

Почувяв собак, медведь бросился наутек. Но не тут-то было! От собак медведю уйти трудно. Какой-то пес цапнул его сзади. Мишка обозлился и ударил пса лапой; тот так и покатился по снегу. Мишка хотел было броситься вперед, но тут подросла другая собака и схватила его за ногу. Тут мишка совсем расвирепел. Он сел на задние лапы и

с остервенением стал отбиваться от налетавших на него собак. Но бороться медведю с собаками пришлось недолго. Один из подоспевших зимовщиков меткой пулей уложил его на месте.

Так полярному мишке и не удалось встретить своего московского тезку», под общий смех закончил Никитин свой рассказ.

На другой день, взяв почту, я вылетел на Маточкин Шар.

А еще через несколько дней — 21 мая, в 6 часов 30 минут вечера, — колеса моего самолета коснулись Московского аэродрома.

Большой арктический перелет Москва — Земля Франца-Иосифа — Москва был благополучно завершен. База для переброски зимовщиков на полюс была намечена твердо.

Глава VIII

ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ У О. Ю. ШМИДТА

Зимой Арктика погружена в многомесячную полярную ночь. Без видимых ориентиров¹, без оборудованных по всем правилам авиационной техники аэродромов и промежуточных посадочных площадок в темноте лететь невозможно.

Лето в Арктике изобилует густыми туманами, угрожающими самолету обледенением, гибелью. Летние туманы устойчивы, они занимают огромные площади и поднимаются на 5000 — 6000 метров.

На весну в Арктике падает наибольшее количество солнечных дней. В это время температура редко падает ниже 20—30° холода, а туманы реже и поднимаются не выше 1000 метров. При таком тумане хотя и нет большой видимости по горизонтали, но зато сверху сквозь мгlistую пелену нетрудно уловить очертания земли или определить

¹ Ориентиры — ясно видимые с воздуха предметы, строения и т. п., нанесенные на карту.

характер льдов. Мой полет на Землю Франца-Иосифа целиком подтвердил эти наблюдения.

На другой же день после возвращения в Москву в кабинете Шмидта я делал доклад о результатах моего перелета. Все слушали меня внимательно. Местом для постройки основной базы я предложил самый северный остров архипелага Земли Франца-Иосифа — остров Рудольфа. Я убежден был, что там можно будет построить аэродром для больших самолетов.

— Какое время вы считаете наиболее подходящим для полета на Северный полюс? — спросил меня Марк Иванович Шевелев.

— Лучшее время, по-моему, — это ранняя весна: март, апрель, май.

— Михаил Васильевич, есть ли какое-нибудь сходство между описанием высоких широт в «Мечте пилота» и действительностью? — неожиданно спросил Отто Юльевич.

— Не знаю, как на полюсе, — ответил я, — а до 83° все совпадает. Помните, я писал, что в бухту Тихую вынесет в мае? Так оно и было. И погода на острове Рудольфа точно такая, как описано в моей книге.

— А есть ли недалеко от острова Рудольфа льдины, годные для посадки тяжелых самолетов? — продолжал спрашивать Отто Юльевич.

Я уверенно ответил:

— Чем ближе к полюсу, тем чаще встречаются ровные ледяные поля. Мы сумеем найти удобную льдину для нашей научной экспедиции в районе полюса.

Отто Юльевич одобрительно кивнул головой.

— Пора готовить базу и самолеты, — сказал он и тут же обратился к Папанину: — Иван Дмитриевич, мы даем в ваше распоряжение ледокол «Русанов». Постройте на Рудольфе дома, отвезите туда зимовщиков и основное оборудование для экспедиции на полюс.

— Есть, — коротко, по-военному, ответил Папанин.

— Вам, Марк Иванович и Михаил Васильевич, — предупредил нас Отто Юльевич, — придется сейчас заняться самолетами. Поезжайте на заводы и договаривайтесь обо всех деталях.

Самолетам нашей экспедиции мы предъявляли два основных требования: максимальную грузоподъемность и максимальную дальность полета без посадки. Годом раньше Герой Советского Союза майор Юмашев установил международные рекорды высотных полетов с нагрузкой в 5, 10 и 12 тонн на самолете «Г-2». Скорость этой машины и ее предельная дальность по прямой нас вполне удовлетворяли. На этом же заседании было решено, что самолеты «Г-2» — самые подходящие для экспедиции. Кроме того, нам нужна была еще одна машина, более легкая, в качестве разведчика.

Марк Иванович предложил двухмоторный самолет.

Мы охотно согласились, считая его выбор очень удачным.

— Имейте в виду, товарищи, — сказал Отто Юльевич, — до старта на полюс осталось немного более полугода.

Я невольно усмехнулся, когда вспомнил, что Пири для осуществления своей мечты отдал двадцать три года своей жизни.

Хорошо, что мы живем в другое время, в другой стране. Наша родина не жалеет затрат на любое дело, приносящее пользу социалистическому государству.

Первое заседание, посвященное подготовке экспедиции на Северный полюс, закончилось...

Глава IX

МЫ ГОТОВИМСЯ...

Какие это были замечательные дни! Мы все горели желанием блестяще подготовить нашу сказочную экспедицию.

У полярников есть поговорка: тяжела не зимовка, тяжела подготовка. Но трудности нас не пугали.

Ледокол «Русанов» уверенно пробивался сквозь тяжелые льды к Земле Франца-Иосифа. Начальник будущей зимовки на Северном полюсе Иван Дмитриевич Папанин вез на Рудольф оборудование самой северной авиабазы. Среди грузов на ледоколе находилось много ящиков и тюков с волнующей надписью: «П о л ю с».

В этом году в Баренцовом море ледовая обстановка была очень тяжелой, и морякам то и дело приходилось пускаться в ход аммонал¹ и взрывать грозные льды. С большим трудом ледокол пробился к Рудольфу и остановился в нескольких километрах от берега. С неослабевающей энергией принялись люди перетаскивать по ледникам и торосам грузы с ледокола на остров. Папанин выстроил на Рудольфе два жилых дома, радиостанцию, радиомаяк, гараж, технические склады, баню, скотный двор, слесарные мастерские. Остров Рудольфа стал надежной базой, вполне готовой к принятию больших самолетов экспедиции. Оставив на Рудольфе зимовщиков, Папанин вернулся в Москву.

В Москве подготовка шла усиленным темпом. Об экспедиции на Северный полюс знали немногие. В маленькой комнатке в Рыбном переулке помещался штаб экспедиции. В эту комнату приносили образцы тары, керосиновых печек, ножей, табака, посуды, обуви, белья, меховой одежды. Все, кто принимал участие в подготовке экспедиции, были горды, что им поручено такое дело. Один завод работал над переоборудованием тяжелых самолетов, приспособляя их к трудным условиям Арктики. Другой завод изготовлял специальные моторы с увеличенной мощностью, которые могли бы работать при низкой температуре. Радиозаводы готовили специальную радиоаппаратуру. Научные лаборатории изготовляли всевозможные точные приборы для научной станции. Институт питания готовил будущим зимовщикам вкусные и разнообразные концентраты². Конструкторы, инженеры, рабочие не жалели сил, чтобы лучше подготовить нашу экспедицию.

Я вместе с Марком Ивановичем почти ежедневно ездил на заводы и предприятия: мы проверяли, как выполняются наши заказы. Подгонять не приходилось: люди работали с большим подъемом.

¹ Аммонал — взрывчатое вещество.

² Концентраты — пища, приготовленная таким образом, чтобы она занимала возможно меньше места и обладала большой питательностью.

Каждую пятидневку мы докладывали Шмидту о ходе подготовки. Вместе обсуждали предложения участников экспедиции и, если эти предложения были ценны, немедленно проводили их в жизнь. Все шло хорошо. Каждый день, каждый час приближал нас к заветной цели: к старту на полюс.

Меня товарищи считали фантазером-мечтателем. Но я — советский летчик. Мне поручили возглавить летный отряд самой замечательной экспедиции в мире. Я был горд и счастлив.

В число пилотов экспедиции были привлечены выдающиеся летчики-полярники, штурманы, механики, радисты, инженеры. Весь летный состав серьезно готовился к выполнению ответственного задания. Командиры кораблей и их помощники, несмотря на большой летный опыт, снова и снова проходили тренировку слепого полета, изучали искусство вождения тяжелых самолетов. Я вместе с другими товарищами попал в ученики к майору Бабкину — инструктору тяжелого самолетовождения. С большой гордостью я выслушивал его похвалы, — они меня радовали, как ребенка.

Наши штурманы учились определять курс по солнцу, водить машину по солнечному компасу. Бортмеханики слушали специальный курс лекций по моторам «АМ-34».

Будущие папанинцы тоже не дремали. Они усиленно готовились к предстоящей экспедиции. Для того чтобы проверить оборудование своей зимовки, они выехали под Москву, на озеро, и провели «генеральную репетицию». Вдалеке от любопытных взоров они установили свою палатку, ветряк, радиомачты, проверяли работу радиостанций и научных приборов. А Иван Дмитриевич, кроме того, усердно стряпал, проверяя качество продуктов и приучая своих товарищей к «полярному меню». Оно было настолько питательно и сытно, что товарищи не могли есть больше одного раза в день. «Генеральная репетиция» прошла блестяще, все было в порядке.

На Московском центральном аэродроме нам отвели две комнаты. Одна из них служила складом. Каждый день сюда



Лучшее время — это ранняя весна.

привозили детали оборудования наших кораблей, имущество папанинцев. В комнате становилось все тесней и тесней.

Все работы по подготовке в основном были закончены. Оставалось проверить в воздухе самолеты, оборудование, рации. В заводских лабораториях все испытания прошли очень удачно.

Но неожиданно подкралась весна. Туманы и низкая облачность мешали провести испытания в воздухе.

Зимний аэродром доживал последние дни. Наши самолеты стояли на лыжах. Но попробуйте подняться в воздух, когда на аэродроме не только мокрый снег, но и самые настоящие лужи! Скорее менять лыжи на колеса!

Наконец удалось выбрать денек более или менее подходящий.

— Сегодня погода нас не подведет, — сказал я, крепко пожимая руку флаг-штурману. А сам про себя думал: «А вдруг опять испортится?!»

— Обязательно закончим испытания, — ответил мне Спирин, улыбаясь, словно прочел мои затаенные мысли.

К нам подходят штурманы Ритсланд, Жуков и Аккурагов. Они внимательно выслушивают последние инструкции Спирина:

— Сегодня в воздухе самостоятельно, без инженеров, проверить еще раз радиопередатчики и приемники. Не забывайте, что радист будет только на флагманском корабле. Вы — и штурманы и радисты. Надо также посмотреть, как работают радиопеленгаторы¹.

— Иван Тимофеевич, — не утерпел я, — не забудь, что надо вылетать. Поторопи своих штурманов.

В этот момент приехал Шевелев.

— Что, Марк Иванович, летите с нами? — спросил я его.

— Олл райт! Для этого я сюда и приехал.

Вскоре мы были в воздухе. Денек выдался удачный, все успели сделать.

Теперь, если погода позволит, можно хоть завтра вылетать на полюс.

¹ Радиопеленгатор — прибор, стрелка которого указывает направление на какую-либо радиостанцию, находящуюся на земле.

В ОЖИДАНИИ ПОГОДЫ

В этом году была ранняя весна. По всей трассе от Москвы до Архангельска стояла отвратительная погода: сплошные туманы, снегопад, встречные ветры.

Каждый вечер в кабинете Отто Юльевича собирались Шевелев и командиры кораблей. Совещание открывалось докладом о погоде. Наш замечательный синоптик¹, Вера Александровна Самойлова, уже давно забыла, что такое нормальный сон. День и ночь собирала она погоду со всего Советского Союза и вместе со своими помощниками наносила ее на синоптическую карту. С этой картой в руках она каждый вечер делала нам коротенький доклад.

В один из таких вечеров она вошла со смущенной, виноватой улыбкой. Я сразу понял, что вести плохие.

— Завтра погода на участке Москва — Архангельск ухудшается. Почти наверняка грозит обледенение, — сказала она, не поднимая глаз.

Несмотря на серьезное беспокойство за старт, я не удержался от улыбки. У нашего синоптика был такой вид, будто от нее зависело сделать хорошую погоду, а она вот не сумела и теперь ждет от нас выговора.

Отто Юльевич взял карту, внимательно все просмотрел и обратился к нам:

— Товарищи командиры, завтра опять нельзя лететь. С юго-запада идет мощный циклон.

— Разрешите слово? — попросил я. — Самолеты сейчас стоят на лыжах. Завтра нам не удастся вылететь. А, судя по всему, ожидается потепление. Придется опять менять лыжи на колеса, иначе мы с трудом оторвемся от аэродрома. Я предлагаю отправить лыжи поездом в Архангельск.

— Предложение ценное, — поддержал меня Отто Юльевич. — Что вы скажете, товарищи командиры, и вы, Марк Иванович?

— Подождем еще денек, — сказал Шевелев. — Может

¹ Синоптик — сотрудник, составляющий сводку состояния погоды.

быть, удастся улететь на лыжах, тогда мы избавимся от лишних хлопот.

— Это верно. Хлопот будет немало, — согласился я.

Решили подождать еще один день.

Назавтра мы долго ездили с комендантом аэродрома на аэросанях, разыскивая место для взлета на лыжах. После осмотра аэродрома я направился к самолетам.

Меня закидали вопросами:

— Когда вылет?

— Долго еще будем тянуть?

— Когда будет хорошая погода, — коротко и сердито ответил я, хотя прекрасно понимал, как мучительно ожидание.

— Товарищ командир, разрешите доложить, — подошел ко мне командир корабля «Н-169» Илья Мазурук. — Самолет в полном порядке, но при рулежке что-то попало под левую лыжу. В результате лыжа продавлена и сильно поцарапана. Разрешите заменить лыжу.

— Подожди немного. Я узнаю на центральной станции погоду, тогда окончательно решим, что делать.

Ура! Радость! Завтра ожидается улучшение погоды. Надеюсь, улетим!

Я немедленно дал распоряжение переменить лыжи на колеса.

— В последний раз меняем? — недоверчиво спросил меня мой механик Бассейн.

— В последний, — уверенно ответил я.

Мы в последний раз собрались на совещание в кабинете Шмидта. Отто Юльевич должен был опоздать минут на десять. Я решил, не теряя золотого времени, еще раз спросить Молокова, Алексеева и Мазурука о готовности машин.

У Молокова и Алексеева все в порядке. Хоть сейчас вылетать! Самолет Мазурука будет на колесах к восьми часам вечера. Это не страшно.

В кабинет вошел Отто Юльевич, на ходу снимая короткую кожаную куртку.

— А ну, Вера Александровна, расскажите-ка нам, какие у вас виды на завтра? — обратился он к синоптику.

Вера Александровна разложила свои карты.

— Вот утренняя погода. Циклон, как я и предполагала, между Вологдой и Архангельском. Если бы вы вылетели сегодня, вам пришлось бы пересекать главный фронт циклона. Могли бы быть крупные неприятности.

Отто Юльевич одобрительно кивнул головой в ответ:

— Умница. А что завтра?

— Завтра тоже идет циклон, только более слабый, и движется он очень медленно. Я советую вам вылететь как можно раньше, чтобы не натолкнуться на циклон в районе Вологды. Облачность по всей трассе полная, с редкими разрывами. Видимость предполагается от четырех до десяти километров. Вот и все, что я могу вам сказать.

— Ну, товарищи командиры, что вы скажете? — обратился Отто Юльевич к нам.

Зима уходила стремительно. Весна вступала в свои права. Аэродром раскисал. Нет, ждать больше нельзя!

Мы решили: надо вылетать завтра, в шесть часов утра. Тогда мы успеем до полудня попасть в Холмогоры и избежать встречи с циклоном.

Отто Юльевич внимательно выслушал нас.

— Вам виднее, — сказал он. — Я, товарищи, человек не авиационный. Вы говорите, что лететь можно, — значит, завтра вылетаем. В пять часов утра все будьте на аэродроме. Совещание считаю закрытым. Идите отдыхать.

Глава XI

НАКАНУНЕ

— Куда поедем? — спросил меня шофер.

— Домой, отдыхать. На завтра назначен старт. В пять часов нужно быть на аэродроме, — ответил я, усаживаясь поудобнее.

Поехали. Пересекаем Красную площадь. Часы на Спаской башне показывают 7 часов 25 минут...

Едем по улице Горького. Москва сверкает огнями. Я выглянул из машины, посмотрел вверх. Темно... Звезд не

видно... облака... А вдруг завтра не удастся лететь? Машина мчится мимо Реалистического театра. В этот театр я отдал свою пьесу «Мечта». В ней герой пьесы летчик Бесфамильный тоже мечтает о завоевании Северного полюса. В последнем действии он благополучно достигает полюса и водружает на нем родной советский флаг.

«Неужели, — думаю я, — Бесфамильный осуществит мою мечту раньше меня, раньше, чем мечта пилота станет действительностью? Нет! Этого не должно быть!»

— А ну, давай на аэродром! — говорю я шоферу.

Машина стремительно помчалась по Ленинградскому шоссе к Центральному аэродрому.

Сколько раз я уходил с этого аэродрома в большие перелеты! Пять раз летал в Хабаровск, два раза на Чукотку, на Землю Франца-Иосифа, а завтра... лечу на полюс.

Вот и аэродром.

Наши машины кажутся еще огромнее, четко выделяясь на темном фоне. Я еду к ним. Я знаю, что все мои товарищи находятся сейчас дома, отдыхают в кругу семьи, друзей... Но что это? Кто это копошится около моего самолета? Подъезжаю ближе... Знакомая картина: у самолета возится Бассейн.

— Ты что здесь делаешь, Флегонт? — спрашиваю я. — Шевелев сказал, что отправил тебя домой отдыхать. А ты здесь...

— Вернулся обратно. Не сидится мне дома, командир, — виновато отвечает Бассейн.

Смотрю, из самолета вылезает инженер Морозов, за ним Петенин. Я прямо развел руками.

Пошел посмотреть другие машины и... застал там то же самое.

Сознаюсь, мне было приятно встретить здесь своих товарищей.

«Разве усидишь дома!» мысленно повторил я слова Бассейна. Но как командир я должен был отправить их домой. Завтра на старте каждый должен был быть свежим, полным сил.

— Завтра в шесть часов улетаем. Товарищи, не подкачаете? — спросил я.

— Не подкачаем, Михаил Васильевич! — дружно ответили мне механики.

— А теперь, товарищи, приказываю сматывать удочки и домой — отдыхать!

— Есть, товарищ командир, сейчас едем! — ответили мои механики.

Это «сейчас» наступило только через два часа.

В одиннадцать часов вечера я вернулся домой с аэродрома. Весть о том, что мы завтра улетаем, уже разнеслась среди родных и знакомых.

Столовая была полна народу. Меня встретили упреками, что я заставил себя так долго ждать. Я рассказал о причинах позднего возвращения.

— Маруся, где ребята? — спросил я жену.

— Дети уже легли спать. Время позднее, — в один голос ответили мне жена и мать.

— Мы не спим! — вдруг раздались веселые голоса из детской. — Папа, иди к нам скорее! Мы тебя ждем!

Я открыл дверь в детскую:

— У вас тут темно.

Из темноты доносится возбужденный голос пятилетнего Миши:

— Это мы нарочно потушили свет, чтобы мама думала, что мы спим.

Я взял Мишу на руки.

— Вы что не спите?

— Как же нам спать, когда ты завтра уезжаешь! — лепечет Мишук.

— Не уезжает, а улетаает, — поправляет его Вера.

— Улетаю, Миша. Далеко, на север. Если ты будешь умником, послушным, я тебе оттуда привезу... — и запнулся: что можно привезти с полюса, и сам не знаю.

Выручил меня Вова:

— Привези ему медвежонка, папа!

— Правильно! Белого медвежонка привезу, если не будешь шалить.

У Мишутки сон как рукой сняло. Загорелись глазенки.

— Живого, папа, живого?

— Ну, конечно, живого, обязательно живого.

Этим обещанием я надеялся поскорее уложить Мишутку спать. Но получилось совсем обратное: он никак не мог уснуть. Все говорил о живом медвежонке и мешал спать Вере и Вове. Плохая из меня нянька!

Попрощавшись с ребятами, я вернулся в столовую и рассказал присутствующим замечательный случай.

Это было в тот памятный день, когда мы, участники челюскинской эпопеи, вместе с нашими вождями поднялись на трибуну у Кремлевской стены. Нас восторженно приветствовали москвичи... Цветы... Музыка... Лица сияют особенной лаской и теплотой. Нам что-то кричат... Мы слов не слышим, но чувствуем в них дружескую любовь.

Вдруг около трибуны я увидел своих ребят: Веру и Вову.

Я позвал их. Часовой посторонился, и дети взобрались ко мне на трибуну. Я дал им маленькие флажки и сказал:

— Приветствуйте демонстрантов.

Но Вера и Вова только мельком взглянули на идущие мимо колонны. Их глазенки бегали по трибуне, они кого-то искали.

— Папа, где Сталин? — тихо спросил меня Вова.

Я не успел ответить, как Иосиф Виссарионович, стоявший неподалеку от нас и слышавший вопрос Вовы, подошел к нам.

— Здравствуйте, — сказал он и пожал детям ручонки.

Глаза Иосифа Виссарионовича светились такой лаской и добротой, что дети сразу перестали смущаться.

— Как тебя зовут? — спросил он.

— Вера.

— А тебя?

— Вова.

— Вова?.. Так это ты побоялся сказать учительнице, что твой папа спас челюскинцев?

Вова храбро поднял глаза на Сталина.

— Я совсем не боялся, — баском сказал он. — Но разве я мог ей это сказать, когда еще сам не знал, удалось ли папе спасти челюскинцев?

Товарищ Сталин весело рассмеялся.

Меня до глубины души поразило, что этот великий человек, так загруженный важнейшими государственными делами, удержал в памяти этот маленький эпизод, рассказанный моей женой в газете «Правда». Я с особой силой почувствовал, какой огромной любовью к детям наполнено сердце этого величайшего человека нашей эпохи.

Глава XII

ВЫЛЕТ

Ровно в пять часов утра я был на аэродроме. Там уже собрались все участники экспедиции, кроме Отто Юльевича.

Наши самолеты стояли в разных местах: мой и Мазурука — около центральной станции, Молокова и Алексеева — вблизи ангара ЦАГИ. Выкрашенные в ярко-оранжевый и синий цвета, самолеты казались очень нарядными.

Флагманский самолет был отделан еще и вишневой краской. Расстояние между самолетами — около километра, а до машины Головина еще больше. Пешком идти трудно. Снег рыхлый, под ним вода. На автомобиле не проедешь. Пришлось воспользоваться аэросанями.

Я быстро проверил все машины. Неутомимые механики копошились у самолетов, проверяя уже в который раз исправность приборов и оборудования. К самолетам подвозят горячую воду. Скоро начнут запускать моторы.

Переговорив с командирами кораблей, я установил порядок рулежки на старт: первым выруливаю я, за мной Молоков, Алексеев, Мазурук и последним Головин.

Теперь дело за погодой. В Москве небольшие порывы ветра. Лететь можно.

В 5 часов 30 минут на аэродром приехал Отто Юльевич. Я вместе с ним поднялся на второй этаж здания Центрального аэродрома. Вера Александровна по телефону принимала сводку погоды по нашему маршруту.

— Как погода?

— Погода удовлетворительная. Лететь можно. Местами будут небольшие снежные заряды. Видимость ухудшается до четырех-двух километров.

— Разрешите, Отто Юльевич, запускать моторы? — обратился я к начальнику экспедиции.

— Запускайте!

Я отдал распоряжение, и механики поспешили к самолетам. На корабле «Н-170» один за другим заработали три мотора. Механики запускают четвертый. Водомаслогрейка отъехала к самолету Мазурука. Я внимательно прислушиваюсь. На самолете Молокова заработал один мотор... второй... третий... Гудят моторы машины Алексеева, а у меня четвертый мотор забастовал: остыла вода, а водомаслогрейка застряла у самолета Мазурука. Приходится ждать.

Механики самолетов Молокова и Алексеева перевели свои моторы на незамерзающую жидкость — антифриз. Но у них тоже что-то не в порядке — четвертый мотор не работает. Время идет... Уже девять часов. Решаем послать Головина первым. Пусть выполняет свою роль разведчика. Дорогой он будет по радио передавать состояние погоды.

Взмах флажком... Головин дает полный газ. Через минуту он в воздухе. Прощальный круг над аэродромом... И Головин улетает в северном направлении.

Мы все бьемся — никак не можем запустить моторы. Ко мне подошел Шевелев.

— Ну, как?

— Сейчас сменят воду, тогда все будет в порядке.

— А на других машинах?

— Поедем, посмотрим.

Через минуту аэросани нас доставили к ангару ЦАГИ. Картина невеселая: дела много хуже, чем у меня. Оказывается, и у Алексеева застыл антифриз. Эту дорого стоящую жидкость придется сливать и снова нагревать. Сколько это займет времени — подумать страшно!

Наконец во всех моторах жидкость нагрели до 80°.

— Сейчас пойдут, — облегченно вздохнул я. — Через полчаса все машины будут готовы к полету.

Как бы в доказательство, мотор, капрызничавший боль-

ше всех, начал прекрасно работать. У механиков довольные лица. Смеются. К нам подошел Алексеев.

— Когда будете готовы к вылету? — спросил его Шевелев.

— Через десять минут. Молоков тоже. А как погода?

— Портится, — махнул рукой Шевелев.

Я прислушался. Моторы всех самолетов работали хорошо.

— Иду докладывать о готовности к вылету, — сказал я и направился к Отто Юльевичу.

Шмидт поспешил к Вере Александровне. Та уже в шестой раз получала сводку о погоде.

— Как, Вера Александровна, можно лететь? Головин уже прошел Вологду.

Она ответила Шмидту очень нерешительно:

— Не могу поручиться, что погода будет столь же благоприятна, как во время полета Головина. Погода портится с каждым часом. — И Вера Александровна начала читать нам последние, малоутешительные сводки.

Я призадумался. Сколько мы сегодня мучились сами и мучили других! Конечно, это неплохая репетиция. Если вылетим завтра, моторы запустим без задержки. Но какова будет завтра погода?!

— Как вы думаете, Михаил Васильевич, можно лететь? — прервал мои грустные размышления Шмидт.

— Если погода по нашей трассе ухудшится еще в два раза, то все же лететь можно, — твердо заявил я.

— Я присоединяюсь к Михаилу Васильевичу. Погода все-таки летная, — поддержал меня Шевелев.

Отто Юльевич дал распоряжение немедленно вылетать. Началось прощание с родными. Нас улетало сорок три человека. Можно представить, сколько было провожающих!..

Нас приехали провожать представители правительства, родные и друзья, журналисты, писатели, художники, артисты. Каждый из нас чувствовал ответственность задачи, перед которой он стоял. Но при прощании меньше всего говорили о предстоящем полете. Говорили о самых разнообразных вещах, шутили, смеялись и единодушно

восторгались папанинцами, которые должны были провести на дрейфующей льдине целый год...

Последние поцелуи, объятия, крепкие рукопожатия, пожелания счастливого пути... Все члены экспедиции занимают свои места.

Я вырулил на старт, за мной пошли машины Молокова, Алексеева, Мазурука. Впереди, на аэросанях, ехал начальник аэродрома, указывая нам дорогу.

Погода испортилась. Начался сильный ветер. Но все четыре корабля уже на старте.

Я взглянул на Бабушкина. Он улыбнулся мне.

— Ничего, ведь мы не впервые летим в Арктику.

Начальник аэродрома держал красный флажок. Вот он поднял белый. Это значит: «Готовься!»

«Мечта пилота сбывается», мелькнула мысль.

Взмах белым флажком... Немедленно даю полный газ... Четыре мотора с воем отрывают машину от аэродрома.

22 марта 1937 года, 12 часов 30 минут дня... Полет на Северный полюс начался...

Самолет в воздухе. На границе аэродрома нас так сильно бросило вверх, что, если бы не помощь Бабушкина, не знаю, как бы удалось удержаться. В это время новый бросок.

«Если так будет продолжаться до Архангельска, плохо нам придется, — подумал я. — Автопилот при такой болтанке включить опасно: может не только сам поломаться, но и управление испортить».

Вслед за мной уходят в воздух корабли моих товарищей.

Внизу мелькают Бега... Белорусский вокзал... площадь Маяковского... площадь Пушкина... Постепенно набираю высоту. Вот он — Кремль! Сюда мы вернемся только победителями, поверь нам, Сталин!

Бабушкин указывает по направлению к Ходынке, знаками объясняет мне, что все самолеты уже в воздухе. Хорошо. Бассейн внимательно прислушивается к работе моторов, но все же не забывает взглянуть в окно, окинуть прощальным взором красавицу-Москву.

Эх, и хороша же она, наша красная столица! Часто любо-

вался я ею с высоты, но каждый раз она меня волнует по-новому. До свидания, Москва! До скорой встречи!

Страна еще не знала о нашем полете. Мы, большевики, не любим шумихи. Но если бы весть о вылете на Северный полюс разнеслась по городам и селам, миллионы дружеских глаз смотрели бы в этот час вверх, желая нам полной удачи.

Открывается дверь штурманской рубки. Показывается флаг-штурман Спириин. Он старается быть спокойным, серьезным, но это ему не удается — задорная улыбка освещает его строгое лицо: летим!..

Он подходит ко мне и сам переводит стрелки компасов на север.

— Норд! — говорит он.

— Есть норд! — повторяю я.

Глава XIII

МОСКВА — ХОЛМОГОРЫ

Самолеты в воздухе. Курс — норд...

Впереди я на флагмане, слева Молоков, справа Мазурук и Алексеев. Стоит мне только повернуть голову — и вот они передо мной, сине-оранжевые птицы. Винты с силой рассекают воздух, и машины уверенно идут вперед.

Перед моими глазами — аэронавигационные и контрольные приборы. С их помощью я могу найти дорогу в густом тумане, в облаках, в темноте.

Глядя на приборы, я подумал:

«Вот идет человек ночью по неосвещенной улице, идет неуверенными шагами, спотыкается, вот-вот упадет. Вдруг он вспоминает, что у него в кармане лежит электрический фонарик. Секунда — и фонарик освещает дорогу. Человек спокойно продолжает свой путь. Так и летчик. Он рискует споткнуться в слепом полете, но вот он включил приборы, и воздушный путь освещается ярче, чем темная улица электрическим фонарем...»

Москва уже далеко... Мы летим на высоте 300 метров. Видимость хорошая, но нас зверски болтает. Вести самолет сегодня нелегко. Я часто меняюсь с Бабушкиным.

Вот, передав ему управление, я пошел проверить, все ли в порядке на самолете. Я с трудом пробираюсь. Вокруг грузы — ящики, тюки. Наше общее хозяйство аккуратно уложено между кабиной механиков и просторной радиорубкой. Мы взяли с собой спальные мешки, резиновые матрацы, оранжевые шелковые четырехместные палатки; на случай вынужденной посадки на воду у нас есть резиновые надувные лодки. Они весят очень мало, а поднимают груза 300 килограммов. Везем мы с собой нарты, лыжи, аварийную радиостанцию, неприкосновенный запас полярного обмундирования: меховые кухлянки¹, унты², собачьи чулки, теплое белье. Мы везем с собой трехмесячный запас продовольствия из расчета один килограмм на человека в день. Рядом с продуктами примостился ящик с кухонной посудой: примусы, сковородки, кастрюли, чайники, кружки, даже иглол для чистки примуса мы не забыли.

Я иду по самолету. Присматриваюсь к своим спутникам. На корабле их одиннадцать человек. Настроение у всех прекрасное.

Подхожу к радисту Симе Иванову. Он разговаривает с Архангельском. Сима — мой старый спутник. С тех пор как я снял его со льдины вместе с последними челюскинцами, он уже третий раз летает со мной. Я к нему очень привязался. Он прекрасно знает свое дело и замечательный товарищ, всегда удивительно спокойный, ровный. В каких только «переплетах» ему не приходилось бывать! Но он только открывает свои большие глаза и удивленно спрашивает:

— Разве случилось что-нибудь страшное?..

Я иду дальше. Вот мимо прошел озабоченный бортмеханик Петенин.

— Ну, как? — спрашиваю его.

— Все в порядке, товарищ командир! — отвечает он и бежит дальше.

Бортмеханик Петенин попал к нам в экспедицию почти случайно. Познакомился я с ним, когда тренировался на «Г-2». Он был на этой машине старшим бортмехаником. Я

¹ Кухлянка — меховая шуба с капюшоном.

² Унты — высокие сапоги из оленьего или собачьего меха.

тщательно изучал материальную часть самолета. Приходилось обращаться за объяснениями к Петенину. Он очень охотно давал толковые и подробные ответы.

Однажды в воздухе он неожиданно выключил один мотор.

— В чем дело? — спросил я.

— Сгорел выпускной клапан правого мотора.

Мы сели.

«Бедняга! — подумал я о Петенине. — Придется ему по-возиться порядком; сменить этот клапан — дело не шуточное. Надо работать на открытом воздухе, а морозы крепкие, не меньше двадцати градусов».

На другой день приезжаю на аэродром, смотрю: три мотора уже работают — клапан сменен. Мне это понравилось.

Стали запускать четвертый мотор — воздух просачивается... Винт ни с места.

— Что случилось? — спрашиваю я Петенина.

— Пустяки! — успокаивающе махнул он рукой. — Сейчас все налажу.

Он быстро справился с неполадкой. Тренировочный полет прошел хорошо.

За время тренировки я привык к этому бойкому человеку. Я подумал, что он будет под парю Бассейну. Оба они невысокого роста, круглолицые, краснощекие. Руки и головы у них золотые.

Я и решил: пусть «маленькие» механики управляют большим кораблем.

— Петенин, пойдешь со мной на полюс?

Мой вопрос прозвучал для него слишком неожиданно. Он, вероятно, подумал, что я шучу. Замялся.

— Как ты думаешь, Михаил Сергеевич, если он согласится, возьмем к себе на корабль? — обратился я к Бабушкину.

— Его взять можно, — поддержал меня Бабушкин.

— Петенин, что же не отвечаешь? — вмешался в наш разговор инструктор, майор Бабкин.

— Если это не шутка, пойду с радостью. — У Петенина загорелись глаза.

Я не ошибся в своем выборе. Наша экспедиция приобрела еще одного великолепного механика, а мой экипаж — хорошего товарища.

...Я сменил Бабушкина.

Мы идем на высоте 300 метров. Впереди что-то чернеет... Попадают облака. Земля постепенно скрывается. Снижаюсь до 200 метров. Впереди черная стена. Вот-вот она надвинется на наши самолеты и скроет от нас землю. Но это только кажется. Мы, летчики, уже знаем, что это не туман, а снегопад или дождь.

Сильный снегопад заставил нас снизиться еще на 100 метров. Летим над самыми деревнями. Крыши домов мелькают совсем близко. Снег все усиливается и усиливается. Я уже начал к нему привыкать. Иду по компасу. Железная дорога ушла далеко вправо, мелькнула Волга.

Я могу разговаривать, не покидая своего места, с любым кораблем. Радиосвязь прекрасно налажена. Сбоку у меня висит микрофон, а прямо в шлем вделаны наушники. Я шутливо предупреждаю товарищей по телефону:

— Берегитесь, скоро зацепим деревья!

В ответ мне присылают записку:

«Видал, как мчится с колхозного двора напуганный скот? Даже куры разлетелись».

Да, много шума наделали мы над деревнями и селами. Вероятно, стекла в окнах дрожали и звенели, когда четыре гиганта пронеслись мимо, разрезая крыльями встречный воздух.

...Мы в воздухе уже 2 часа 15 минут. Вологда осталась правее. Ко мне подходит Спирин. Указывает на землю.

— Видишь Кубенское озеро? Теперь посмотри на карту, — говорит он.

Я смотрю на карту. На ней красным карандашом от Кубенского озера прочерчен прямой курс на Архангельск. Это значит, что по этому курсу я должен вести свой корабль.

— Идем хорошо. Через пять часов будем в Холмогорах, — говорит Иван Тимофеевич.

— Как, через пять часов? Согласно путевой скорости должны быть раньше.

— Ветер боковой. Скорость уменьшилась до двухсот километров, — сообщает мне Иван Тимофеевич.

...Недалеко от Архангельска я забеспокоился. Молоков и Мазурук идут за мной, а самолета Алексева не вижу. Я передаю управление Бабушкину и спешу в штурманскую рубку.

— Марк Иванович, Алексеев пропал, — обращаюсь я к Шевелеву.

Шевелев немедленно берет микрофон:

— Алло, алло! Сто семьдесят два, сто семьдесят два... Что случилось? Почему вы отстали?

Выслушав ответ, Марк Иванович говорит:

— Алексеев просит убавить скорость. Ему трудно нас догнать. А вообще у них все в порядке, так что могут и самостоятельно добраться до Архангельска.

Спирин посмотрел на указатель и пожал плечами:

— Ничего не понимаю. Скорость нормальная!

Ближе к Архангельску погода стала улучшаться. Облачная пелена приподнялась, мы пошли на высоте 500 метров. Внизу расстилалась однообразная снежная равнина. Кое-где попадались редкие деревушки. Моторы работали ровно и безотказно.

Но ранняя весна наступала и на север. Архангельский аэродром подтаял, и там не могли принять наши тяжелые корабли. Поэтому для нашей посадки был подготовлен большой, просторный полевой аэродром в 70 километрах от Архангельска, вблизи села Холмогор.

Показались льды Северной Двины. Архангельск остался слева, в тумане.

Мы взяли курс на Холмогоры. Там уже все было готово к приему наших кораблей. Горели сигнальные костры. Ждали люди.

Вот и аэродром. Мы залюбовались огромным полем, покрытым снегом. Никаких признаков оттепели! Наконец-то мы вырвались из объятий преследовавшей нас весны! Отсюда мы сумеем улететь на лыжах. На аэродроме нас ждут два самолета: разведывательный самолет Головина и маленький «У-2», присланный из Архангельска специально для обслуживания нашей экспедиции.



Сюда мы вернемся только победителями!

Я делаю над аэродромом большой круг... Внимательно всматриваюсь — вижу границы, отмеченные красными флажками. Часть площадки, у края аэродрома, тоже обнесена красными флажками. Сюда садиться нельзя — это опасное место. Кажется, что здесь растянулся гигантский кит, в бока которого люди вонзили десятки острог.

Я сел первым. Снег очень глубокий. Огромные, двухметровые колеса проложили настоящие траншеи в снежном покрове. Над всем аэродромом поднялась туча снега. Я поспешно отрулил в сторону, давая дорогу другим самолетам. Вслед за мной сели Молоков, Мазурук и Алексеев.

Отто Юльевич внимательно осмотрел снежный покров аэродрома. Я доложил ему, что все сели благополучно и, как только получим лыжи, приступим к их установке.

— А как вы думаете, Михаил Васильевич, мы легко оторвемся на лыжах? — спросил он меня.

— Конечно. Посмотрите — снег, как скатерть, ровный.

Первый этап нашего пути был экзаменом для материальной части самолетов. Экзамен прошел блестяще.

Настроение у всех было бодрое, уверенное. Но все же начала сказываться усталость. И неудивительно: мы все не спали уже вторые сутки.

Отто Юльевич отдал распоряжение всем отправиться отдохнуть.

Глава XIV

НА РОДИНЕ ЛОМОНОСОВА

За много километров до впадения в Белое море река Северная Двина разветвляется на множество рукавов, омывающих большие и маленькие острова. На одном из таких островов находится городок, или, вернее, большое село, — Холмогоры.

В этом селе в 1711 году в семье простого рыбака Василия Ломоносова родился сын Михаил.

С малых лет потянуло Михаила Ломоносова к знанию.

С величайшим трудом выучился он грамоте; пешком зимой ушел в Москву и там добился поступления в школу.

Прошли годы, и сын простого рыбака, самоучка, стал великим русским ученым, академиком, поэтом.

Гениальный ученый, Ломоносов занимался не только физикой, химией, астрономией, механикой, философией, историей, литературой, государственными делами. Он, кроме всего этого, внимательно изучал отчеты и судовые журналы разных кораблей, побывавших в Ледовитом океане. Изучая эти материалы, он пришел к убеждению, что должен существовать сквозной Северный морской путь.

Еще в 1752 году он в своих стихах писал:

Напрасно строгая природа
От нас скрывает место входа
С берегов вечерних на восток.
Я вижу умными очами:
Колумб российский между льдами
Спешит и презирает рок.

И тогда же в прекрасных стихах он писал о своей второй мечте: о покорении полюса.

Он даже указывал единственно возможный путь на полюс: между островами Шпицберген и Новая Земля.

Незадолго до смерти Ломоносов составил проект экспедиции. Через несколько лет адмирал Чичагов пытался его осуществить, но неудачно.

То, что было не по силам царской России, сделала наша молодая социалистическая страна. Великий Северный морской путь советские корабли проходят в одну навигацию, пересекая Ледовитый океан от Архангельска до Владивостока. Спустя почти две сотни лет одна мечта великого русского ученого осуществилась.

А теперь на его родине опустились четыре гигантских воздушных корабля, которые летят, чтобы осуществить его вторую прекрасную мечту...

Крепко спали мы в эту ночь.

Утром встаем, а нас ждет «приятный сюрприз»: нас нагнала весна. С крыш течет, снег стал мокрым, рыхлым.

— Где же Арктика? — спрашивал нас Спирин. — Мне в мрачных красках описывали арктический холод. Я с пе-

репугу оделся так, что никак мороз до меня не доберется, а на улице дождь. Что же мне теперь делать?

— Это еще только ворота в Арктику... Погоди, минувешь «заставу» — намерзнешься. И теплая одежда не поможет, — насмешливо успокаивал его Бабушкин.

На третий день мы получили лыжи, а Папанин — свое имущество. Началась горячка...

Впрочем, Иван Дмитриевич и раньше не сидел без дела.

К Ивану Дмитриевичу весь состав экспедиции относился с особой теплотой и любовью. Замечательный организатор, прекрасный товарищ, живой, энергичный, веселый, человек большой храбрости и отваги, — его грудь украшал орден Красного Знамени за заслуги во время гражданской войны, — Иван Дмитриевич пользовался у всех нас большим уважением.

С шутками, прибаутками тащил он на самолет все, что только можно было.

Как-то обратился он к механикам:

— Ребятки, я купил теленочка и поросеночка. Прихватим, а?.. Пригодятся.

Механики охотно согласились, предвкушая прелесть жареного поросенка с кашей.

Но сколько было смеху, когда механики обнаружили в самолете «поросеночка», который оказался огромной свиной тушей, и «теленочка» с целую корову!

Как-то раз, узнав, что я еще не завтракал, Иван Дмитриевич угостил меня сметаной. Она была очень вкусной. Видя, с каким удовольствием я съел сметану, Иван Дмитриевич предложил мне прихватить с собой в самолет небольшую кринку сметанки. Через час прибегает ко мне механик и спрашивает:

— Товарищ командир, ты разрешил Папанину погрузить в самолет сметану?

Я сразу понял, в чем дело, и направился к самолету. А там разыгралась целая драма. Иван Дмитриевич, воспользовавшись моим разрешением, погрузил в самолет целую кадку сметаны. Увидев меня, Иван Дмитриевич обрадовался:

— Вон идет сам Михаил Васильевич! Он вам подтвердит.

Когда я увидел эту «кринку» сметаны, я ахнул. Но делать было нечего, и я, к великому удовольствию Папанина, подтвердил свое согласие.

— Ну, что я вам говорил! — торжествовал Папанин.

Механики и сами непрочь были захватить с собой что-нибудь лишнее, не указанное ни в каких списках, например целый запасный мотор. Мало ли что может пригодиться в дороге! Поэтому, хоть по штату им положено было спорить с Иваном Дмитриевичем, но в душе они сильно поощряли его хозяйственные наклонности. Папанин прекрасно знал, что на полюс мы можем доставить ему только 9 тонн груза и ни одного килограмма сверх этой нормы, но все же он накапливал новые «богатства».

— Иван Дмитриевич, — подшучивали мы над ним, — ты бы отдал приказ своим подчиненным — Кренкелю, Ширшову и Федорову — спустить несколько кило весу. Да и самому похудеть не мешало бы. Подумай, сколько новых грузов можно было бы захватить за счет живого веса!

— Ладно, ладно, — только ухмылялся Папанин.

...Прошло четыре дня. Машины — на лыжах. Моторы проверены. Баки наполнены бензином. Подсчитали груз — оказалось 22 с лишним тонны. Из них две с лишним — Папанина. А его основной груз еще осенью 1936 года отвезли на Рудольф. Ой, придется нам сильно спорить с Иваном Дмитриевичем, когда будем грузить самолеты на полюс!

...В ожидании летной погоды проходили дни.

Вынужденное бездействие очень утомляло. Каждое утро Отто Юльевич обращался к синоптику Дзердзиевскому:

— Какова погода по маршруту?

— Лететь не рекомендую, — отвечал Дзердзиевский.

— А завтра?

Дзердзиевский разводил руками.

— Брось, Борис Львович, хватит нас мучить, — уговаривали мы нашего синоптика. — Завтра же вынь да положь хорошую погоду!

ГОЛОВИН ВИДИТ «АРКТИЧЕСКИЙ МИРАЖ»

Первоначально экипаж разведывательного самолета состоял из командира — летчика Головина, двух механиков — Кекушева и Терентьева и штурмана Волкова. Последний выполнял также обязанности радиста.

При перелете из Москвы в Архангельск на самолете часто портилось радио, и штурман Волков не в состоянии был его исправить, так как ему приходилось заниматься прокладкой курса.

Когда вся экспедиция собралась в Архангельске, Отто Юльевич отдал распоряжение включить в состав экипажа самолета «Н-166» специального радиста, товарища Строилова. А командиру корабля строго наказал: если по вылете из Архангельска рация снова будет капризничать, ни в коем случае не лететь дальше, а возвращаться обратно.

27 марта погода чуть-чуть улучшилась, и Головин получил распоряжение вылететь на Нарьян-Мар и в пути произвести разведку.

Рано утром экипаж разведчика был на месте. Строилов сидел в своем уголке, который служил ему радиорубкой; механики возились у моторов. Головин и Волков заняли свои кабинки. Но так как кабинки штурмана и летчика на разведывательном самолете были открытые, Головин и Волков в полете одевались много теплее нас. Они надевали не только меховые шапки вместо шлемов, но и специальные меховые маски. Со стороны казалось, что в штурманскую рубку и к штурвалу забрались большие бурые медведи. Головину и Волкову, одетым в двойные меховые шубы, было настолько тесно в кабинках, что они с трудом могли поворачивать голову вправо и влево и совсем не могли оборачиваться назад.

Когда все было готово к старту, механики поднялись к себе в кабину. Головин дал полный газ моторам, чтобы пойти в воздух, но машина прилипла к глубокому рыхлому снегу.

Моторы ревели, винты с бешеной быстротой рассекали

воздух, вся машина содрогалась, но стояла, точно прикованная.

Несколько человек с других самолетов, находившихся поблизости, подбежали к самолету Головина и принялись раскачивать его за хвост, стараясь помочь летчику сорвать машину с места.

Минут пять гонял Головин моторы на полных оборотах, а машина с места так и не тронулась.

К людям, помогавшим раскачивать самолет Головина, присоединилось еще несколько человек.

Дав немного остыть моторам, Головин снова включил полный газ, люди дружно, изо всех сил, качнули машину, — на этот раз самолет тронулся с места.

Так как впереди было ровное поле и самолет стоял против ветра, Головин, не убавляя газа, стремительно пошел в воздух. Люди, помогавшие раскачивать машину, побежали за ним следом, что-то крича и размахивая руками. Головин качнул на прощанье крыльями и взял курс на Нарьян-Мар. Через несколько минут машина скрылась из виду.

Головин уверенно вел машину вперед, но вскоре Стромилов доложил ему, что рация неисправна и устранить причину неполадки можно только на земле.

Ничего не поделаешь! Не хотелось Головину возвращаться, но, помня наказ Отто Юльевича, он развернулся и пошел на посадку.

Подруливая к месту стоянки, Головин неожиданно заметил впереди одного человека, удивительно похожего на его механика.

«Вот до чего бывают похожи люди! — подумал Головин. — Ну, прямо точная копия Кекушева».

Но тут же к двойнику Кекушева подошел двойник второго механика — Терентьева.

У Головина прямо глаза на лоб полезли:

«Что за наваждение такое? Мои механики это или арктический мираж?..»

«Арктический мираж» оказался действительностью. Когда Головин подрулил к стоянке, его встретили механики Кекушев и Терентьев. Головин не знал, что и думать.

«Каким образом я потерял их?» гадал он.

Оказывается, когда раскачивали машину, людей нехватило, механики вылезли из самолета, чтобы помочь. Головин не видел этого и, воспользовавшись тем, что машина тронулась с места, сразу пошел в воздух. Штурман Волков тоже не мог видеть этого, так как сидел впереди Головина, а Стромиллов настолько был занят своей рацией, что не заметил отсутствия механиков. Крики провожающих Головин понял как выражение радости по поводу удавшегося старта и пожелание счастливого пути.

Так что, если бы рация была исправна, пришлось бы Кекушеву и Терентьеву из механиков превратиться в пассажиров, а Головину по прилете в Нарьян-Мар решать задачу: каким образом механики испарились в воздухе.

На следующий день Головин, пробежав 900 метров, оторвался от земли и спустя несколько часов прилетел в Нарьян-Мар, где должен был ждать прилета наших больших кораблей.

Глава XVI

КОГДА ЖЕ ОТКРОЮТСЯ «ВОРОТА АРКТИКИ»?

После отлета Головина Спирина, Мазурук и я поехали на аэродром.

Весна достаточно попортила наш аэродром. Снежный покров уменьшался прямо на глазах. Всюду появились предательские лужи, проталинки.

Как оторваться большим кораблям на лыжах? Что делать? От Холмогор до Нарьян-Мара нет железной дороги. Придется подвешивать лыжи к крыльям самолетов.

— Для подвешивания лыж потребуется целое сооружение, — мрачно заметил Спирин.

Я его успокоил:

— Бассейн уже кое-что изобрел, придется только сделать специальные хомуты.

Мазурук сказал:

— Может быть, еще снег и не растает, удастся полететь на лыжах.

— Да, — поддержал я. — Только кто знает, сколько придется ждать хорошей погоды? Рисковать в полете нельзя.

— Кто это дает такие мудрые советы? Ах, это Водопьянов! — насмешливо протянул Спириин. — Давно ли ты стал таким? Насколько мне известно, ты раньше летал в любую погоду.

— Я и сейчас летаю в любую погоду, если это нужно для успешного выполнения задания, — спокойно отпарировал я. — Конечно, когда я возил из Москвы матрицы «Правды», о погоде не размышлял. В два часа утра матрицы во что бы то ни стало должны были быть на аэродроме, иначе задерживался выход газеты. А сейчас — дело другое. Задание у нас исключительно ответственное, не связанное с точными сроками. Мы не имеем права рисковать собой, машинами, исходом экспедиции.

Я напомнил товарищам о своей встрече в Совнаркоме с товарищем Молотовым. Вячеслав Михайлович очень интересовался, как идет у нас подготовка, расспрашивал о мельчайших деталях. Прощаясь, он несколько раз мне напомнил: «Не торопитесь!» И я не забываю его мудрого совета...

Стоп! Машина резко затормозила у берега Двины. Нам надо переезжать на другую сторону. Какой-то гражданин нас предупреждает:

— Товарищи, ехать через реку нельзя. Смотрите, как размыло. Машина провалится.

Мы немного поколебались. Поверх льда видна вода. Риск, конечно, есть. Но что делать, — надо попасть на аэродром.

Нам повезло, перебрались через Двину благополучно. Сразу отлегло от сердца. Начали шутить и смеяться.

...В разговорах время прошло незаметно. Вот и аэродром. Посмотрел я на снег, вижу: вода просачивается. Попросил летчика подняться на самолете «У-2». Мне хотелось посмотреть, как побежит машина по такому рыхлому снегу. Летчик запустил мотор, дал полный газ. Самолет, не пробежав и 100 метров, стал на нос. Лыжи совершенно не скользили, — их присосало к снегу так сильно, что летчик не успел и опомниться, как хвост машины поднялся вверх.

«Плохо наше дело! — подумал я. — Если не подморозит, придется менять лыжи на колеса».

Вместе с Шевелевым я обошел весь аэродром. Мы пришли к выводу, что для взлета машины нужно укатать дорожку с помощью тяжелого катка и трактора. Так и сделали.

29-го утром Дзержиевский наконец сообщил нам радостную весть: завтра предполагается улучшение погоды. Надо готовиться к вылету. Если задержимся, погода может испортиться, и придется нам опять сидеть в Архангельске дней семь-восемь.

Еще затемно я был на аэродроме. Пока механики разогревали моторы, я осмотрелся кругом. Увы! Укатанная специально для взлета дорожка оказалась очень мало подходящей, каток обнаружил раньше закрытые снегом ямы, а на буграх выступила голая земля. Наконец мне удалось выбрать возвышенное место, где снег лежал ровно, а воды под ним было очень мало.

Последняя сводка была не вполне удовлетворительной. Все же решили не откладывать полета. Я начал выруливать на старт. Из-под лыж во все стороны полетели брызги мокрого снега. Выбранное мною место оказалось очень удачным. Легко скользя лыжами, я оторвался от снежной пелены. Вслед за мной поднялись в воздух остальные машины.

Пока я описывал круг, Спирин определил направление ветра, снос, путевую скорость.

Мы строим легли на курс Нарьян-Мар.

Глава XVII

ХОЛМОГОРЫ — НАРЬЯН-МАР

Наконец раскрылись «ворота в Арктику»! Мы летим в Нарьян-Мар.

Город Нарьян-Мар — это центр Ненецкого национального округа.

Ненецкий национальный округ по величине своей территории может оставить позади многие западноевропейские государства. Его протяженность с юга на север достигает 300 километров, а с запада на восток — 900 километров.

Нарьян-Мар вырос в тундре только при советской власти. Впрочем, иначе и не могло быть.

До Великой социалистической революции все кочевые племена, жившие в Большеземельской и Малоземельской тундрах, именовались царскими чиновниками презрительным словом: самоеды.

Царское правительство было не в состоянии освоить богатейший край, лежавший за Полярным кругом. Оно отдало его в полное владение купцам-хищникам, которые без зазрения совести грабили местное население и насаждали царскую «культуру»: водку, нищету, грязь, заразные болезни.

Только при советской власти кочевые народы тундры почувствовали заботу о себе.

До советской власти народы Севера не только не знали грамоты, они даже не имели собственной азбуки. Советская власть дала им письменность.

Неся на Север культуру, большевики построили в тундре культбазы, больницы, школы. Тысячи детей ненцев, эвенков, чукчей и многих других народов Севера учатся теперь в школах, в техникумах и вузах.

Народы Севера, обреченные царским правительством на гибель и вымирание, зажили новой, радостной жизнью благодаря советской власти.

Скоро мы передадим вам привет от красной Москвы, друзья!

...Мы летим с юга на север. Интересно наблюдать, как постепенно меняется пейзаж под крылом самолета.

Сначала мы идем над сплошным лесом. Слева от Архангельска видим густой дым: это работают лесопильные заводы. Скоро вскроется красавица Двина, и в город потянутся один за другим большие пароходы, станут под погрузку и повезут в разные страны пахнущую смолой и лесным воздухом драгоценную древесину.

Глядя вниз, на пушистые верхушки сосен, я думаю:

«Если вдруг придется совершить вынужденную посадку, выберу, где погуще лес, и туда направлю свой самолет».

...Впереди показалась длинная белая полоска. Это река Мезень. Она окаймлена бурой зеленью соснового леса и белыми пятнами озер и болот. Извиваясь, как змея, она как бы упирается головой в огромную темную массу моря.

Через десять минут мы пересекаем реку. Спирин показывает на город Мезень.

— Хорошо идем, — говорит он: — путевая скорость двести одиннадцать километров.

Боковой ветер сносит наши самолеты к морю. Ориентира, кроме реки, нет. Курс держим по компасу.

После Мезени лес все редет и редет. Попадаются низкие кустарники. Среди белых просторов изредка встречаются зеленые пятна. Но наконец и они исчезают.

Мы идем над тундрой. Однообразная, мертвая тундра вся затянута снежной пеленой. Ни конца, ни края...

При плохой видимости над тундрой трудно лететь. Все сливается в один общий фон. Летчику не к чему прицепиться глазом. Радуешься каждому черному пятнышку.

Мы летим на высоте 400 метров. Солнце скрылось за серыми тучами.

Ко мне подходит механик Морозов. В Арктику он летит впервые. Все для него ново и занимательно.

— Что это? — указывая вперед, спрашивает он. — Остров?

— Это не остров, — отвечаю я, — а вода. Залив Чешская губа.

В прошлом году, во время моего полета на Землю Франца-Иосифа, Чешская губа была замерзшей, снег засыпал лед, и ее невозможно было отличить от тундры. А нынче сильные ветры, очевидно, вынесли лед в море.

От Чешской губы Спирин взял курс прямо на Нарьян-Мар.

Мне эти места очень знакомы. Справа — озеро. Скоро должна показаться река Печора, а затем должен быть Нарьян-Мар. Что ждет нас там?

За Чешской губой мы попали в низкую облачность. Началась болтанка. Вот показались избушки колхозников, вот река Печора, а вот и Нарьян-Мар! Прямо на реке нас ждет хороший, большой, ровный аэродром. Я иду на посадку. Самолет мягко и легко катится по ровному, твердому снегу.

Бассейн весело подмигивает мне: теперь — дудки, весна нас не догонит.

Гостеприимные нарьянмарцы приняли нас очень радушно и организованно. Для каждого самолета приготовлена определенная стоянка. В лед вморожены концы веревок для крепления самолетов.

Меня, Бассейна и Иванова встречают, как старых знакомых. Нас окружают ненецкие дети-школьники.

— Здравствуйте, товарищ Водопьянов! — кричат они. — Вы передали товарищу Сталину наше спасибо за новую школу?

— Ваше поручение, ребята, выполнено, — отвечаю я. — Надеюсь, что и вы тоже сдержали свое слово?

— Да, да! Мы учимся на «отлично» и «хорошо», — весело отвечают школьники.

— Молодцы, ребята!

— Приходите к нам в школу. У нас есть кружок моделистов. Посмотрите, как мы работаем, помогите советом.

— Ладно, приду. Вместе с товарищами.

Механики надевают чехлы на моторы, крепят самолеты.

— Товарищи, качать Спирина! Он наконец попал в Арктику! — кричит Шевелев.

— Нам придется качать не только Спирина, — говорю я: — в нашей экспедиции много новичков в Арктике.

— Поздравляю вас, товарищи! — прервал нас летчик Алексеев. — Наконец-то мы удрали от весны! Посмотрите, как здесь хорошо! С такого аэродрома можно подняться с любой нагрузкой.

— Да, — поддержали его все, — теперь нам можно не беспокоиться об отлете.

...В прекрасном настроении мы уехали в город отдыхать. За ужином все очень много шутили, смеялись, пели песни.

Наконец коварные происки весны закончились! Она осталась по ту сторону Полярного круга.

На коротком совещании мы решили на следующий же день заправить самолеты, а затем вылететь прямо на Рудольф.

Глава XVIII

ОПЯТЬ ПРОБАЗНИЦА - ВЕСНА!

Трудно описать, как возмущены мы были погодой, когда проснулись на следующее утро. На дворе была самая настоящая оттепель!

В Архангельске мы легко примирились с догнавшей нас весной, но здесь, в столице Заполярья, ее неожиданное появление было похоже на издевательство.

— Проспали зиму, проспали, — мрачно цедил Сима Иванов, натягивая сапоги.

— Где же Арктика? — лукаво спрашивал нас Спирин. — Какое же это Заполярье? Дождь идет, тепло...

— Подожди, подожди, ещехватишь Арктики! — утешал его Папанин.

— Ой, дождусь ли, Иван Дмитриевич! Ты давно мне обещаешь лютые морозы, — не унимался Спирин.

Мы шутим, остроим, но настроение у всех неважное. А день принес еще более отвратительные новости: на Новой Земле ураган, доходящий до 12 баллов, а на Рудольфе пурга. С одной стороны, нас преследовала ранняя весна по всему Крайнему северу, с другой — навстречу шли циклоны, снегопады, штормы, пурга. В атмосфере было полное смятение.

Потянулись дни томительного ожидания.

На третий день снег на аэродроме стал совсем рыхлым. Под ним появилась вода. Самолеты своей огромной тяжестью в 23 тонны осадил лед. Под каждой машиной появились лужи. Пришлось перетаскивать самолеты на другое место.

В удрученном настроении возвращались мы с аэродрома.

— Когда же, наконец, нас перестанет преследовать теплая погода? Посмотрите, как развезло. Настоящая снежная каша... — сердито говорит Спирин.

— Может быть, подморозит еще, — неуверенно тянет Мазурук.

— Сегодня, в восемь часов вечера, у нас лекция по метеорологии, — говорю я. — Читает Борис Львович Дзердзиевский.

— Это зачем же? Чтобы мы знали, почему до сих пор не улетаем? — спрашивает Бассейн.

— Нет, — отвечает ему Головин. — Чтобы не ругали синоптиков и умели разбираться в синоптической карте.

С большим интересом слушали мы лекцию Бориса Львовича о том, как зарождаются циклоны, антициклоны.

Он говорил так картинно и увлекательно о воздушных течениях, о движении облаков, что мы боялись проронить хоть одно слово. Правда, тайну рождения погоды еще никто не знает. Как раз эту задачу должны будут разрешить наши зимовщики на Северном полюсе.

В комнате было тепло, светло и уютно. Борис Львович горячо любит свою науку и верит в нее, и мы с большим уважением относимся к нашему «хозяину погоды». Лекция перешла в дружескую беседу. А в дружеской беседе почему бы и не пошутить?

— Вообще, если бы не вы, Борис Львович, мы бы уже давно были на полюсе, — как бы невзначай, спокойно заявляет Спирин.

— То есть как, Иван Тимофеевич?

— От вас зависит дать нам хорошую погоду. Скажите, что можно завтра лететь, мы и полетим.

— А как попадете в обледенение, меня же будете ругать. Спасибо! — парирует Борис Львович. — Благодарю, покорно!

Мы смеемся.

— Нет, вижу я, не верите вы в мою науку, — сокрушенно говорит Борис Львович.

— Дайте нам хорошую погоду, будем верить! — хором кричим мы. — После сегодняшней лекции мы убедились, что вы действительно «бог погоды».

— Ладно, придется уж постараться как-нибудь оправдать ваше доверие. Скоро я вам дам погоду, так и быть уж! Уговорили!

С этого дня мы все мыслили «синоптически». Разговоры были только о погоде. За обедом невкусное блюдо называлось «окклюзией», удачное — «антициклоном».

Задавать вопросы о погоде Борису Львовичу мы не решались — так безнадежны были его прогнозы.

Несмотря на то, что гостеприимные ненцы всячески нас развлекали, устраивали вечера самодеятельности, каждый лишний день вынужденного пребывания в городе казался нам вечностью.

Ежедневно в девять часов вечера командиры кораблей собирались в комнате Отто Юльевича изучать утреннюю, полуденную и вечернюю синоптические карты. И каждый раз приходили к малоутешительному выводу: завтра лететь нельзя.

Глава XIX

УРОК СПИРИНА

Как-то, поздно вечером, поднялся сильный ветер. Спирин предложил Марку Ивановичу и Михаилу Сергеевичу поехать с ним на аэродром проверить крепление самолетов.

Наши самолеты охраняла милиция и местный актив молодежи. Подъехав к аэродрому, Спирин, Бабушкин и Шевелев вышли из саней и направились прямо к самолетам. Около самолетов ходил человек с винтовкой. Он их не остановил и продолжал шагать дальше от самолета к самолету. Спирин подошел к нему:

— Товарищ постовой, а почему вы не спрашиваете, кто идет?

— А я вижу, что летчики идут, и потому не требую пароля, — оправдывается часовой.

— А может, мы враги, переодетые летчиками? Хотим взорвать самолеты, а ты любезно отходишь в сторону — мол, пожалуйста, проходите!

Часовой виновато молчит. Спирин не унимается:

— А что ты сделаешь, когда заметишь пробирающегося в темноте человека?

— Крикну ему: «Остановись!»

— А он тебя не послушает, тогда что?

— Крикну еще раз.

— Ну, а если он все же не остановится?

— Не знаю... Стрельну, что ли.

Спирин — человек военный, дисциплину уважает. И отчитал же он караульного из местного актива! Потом начал объяснять ему, как нужно держать себя, стоя на часах. Остальные караульные окружили нашего флаг-штурмана и внимательно ловили каждое его слово.

Проверив крепление самолетов, Спирин, Шевелев и Бабушкин сели в сани и поехали обратно.

В машине Бабушкин сказал Спирину:

— Хорошая у тебя была сегодня аудитория, Иван Тимофеевич, благодарная. Я думаю, твои слова не пропали даром. Теперь эти ребята не подпустят чужого близко к аэродрому. Твой урок им очень пригодится.

...На следующий вечер Спирин с товарищами снова приехал на аэродром.

— Стой! Кто идет? — раздался оклик.

— Свои, летчики.

— Пароль!

Товарищи переглянулись: им не успели еще сообщить о том, что установлен пароль. Как они ни уговаривали караульного пустить их к самолетам, тот даже не подпускал их близко к себе.

Лишь после прихода караульного начальника, знавшего Спирина в лицо, товарищи были допущены к самолетам.

В строгом караульном Спирин узнал своего вчерашнего ученика.

Урок и впрямь не пропал даром.

НЕУДАВШИЙСЯ СТАРТ

Наконец Борис Львович нас обрадовал: завтра будет хорошая погода, надо готовиться к вылету.

Все просияли. Отто Юльевич немедленно дал распоряжение участникам экспедиции лечь пораньше спать. Его распоряжение было исполнено с большой готовностью.

— Не забывайте, что завтра в пять часов утра все должны быть на аэродроме, — сказал он прощаясь.

К утру погода, действительно, несколько улучшилась, но — увы! — желанного мороза не было. Снег попрежнему был рыхлый, и меня очень беспокоил лед.

Мы должны были лететь до острова Рудольфа без посадки. Ровно в шесть часов на старт вырулил наш разведчик, Павел Головин.

Мы внимательно следим за взлетом. Его сравнительно легкая машина бежит уже пятьдесят две секунды и все еще не может оторваться от земли. Наконец он в воздухе. Еле-еле хватило аэродрома.

«Плохо!» подумал я.

Через двадцать минут Головин сообщил, что идет на высоте 600 метров, что над ним сплошная облачность, но видимость хорошая.

Я дал распоряжение запускать моторы. С помощью домкратов, на полных оборотах моторов я сорвался с места и вырулил на старт.

Даю полный газ. Моторы ревут во всю мощь, но машина не развивает скорости. Лыжи зарываются в рыхлый снег, во все стороны разлетаются каскады брызг. С большим трудом через 1 минуту 20 секунд мне удается оторваться от сырого покрова Печоры.

Корабль «Н-170» — в воздухе, экипаж доволен, все улыбаются.

Я делаю круг над аэродромом, ожидая взлета других.

На старт идет машина Молокова. Я вижу, как он пробежал весь аэродром, но так и не оторвался. Пришлось ему убрать газ и зарулить обратно на старт.

Вдруг по радио получаю сообщение:

«Головин вернулся из-за плохой погоды. Над морем очень густой туман. Самолет обледеневаает».

Неприятная новость! Лететь нельзя. Я прощу Шевелева дать по радио распоряжение Головину пробить облака вверх и узнать их высоту.

Иванов не успел еще передать радиограмму, как Головин пошел на посадку.

Ко мне подошел Спирин:

— Дело дрянь, Михаил Васильевич! Садиться с такой нагрузкой рискованно.

Я про себя подумал: «Сам знаю», но, улыбаясь, сказал:

— Ничего, Иван Тимофеевич, снег мягкий, сядем! Как ты думаешь, Михаил Сергеевич?

Бабушкин пожимает плечами:

— Надеюсь, что сядем.

Я решил подняться выше, израсходовать побольше горючего, чтобы немного облегчить машину, и затем идти на посадку. Добавив обороты моторам, я тотчас же пошел в облака. Стекла фонаря в штурманской рубке моментально покрылись инеем. Лечу, как в «молоке». Ничего не вижу. Самолет веду по приборам. Но машина обледеневает не быстро и уверенно лезет вверх. На высоте 1600 метров пробиваю облака и вижу солнце. Оно кажется особенно ярким. Стекла фонаря начинают оттаивать, становятся прозрачными. Видимость неограниченная; небо чистое, ясное — ни одного облачка. Красота, а не погода!

— Как вы думаете, Борис Львович, — спрашиваю я синоптика, — так будет до самой Земли Франца-Иосифа?

— Впереди будет лучше, — отвечает Дзердзиевский.

Иван Тимофеевич предложил мне пройти в течение пятнадцати минут по курсу. Я охотно согласился.

Где-то далеко-далеко белые облака сливались со сводом голубого неба. Эта картина напоминала нам вид с высоко-го крутого берега на открытое море.

— Хорошая погода, — сказал Спирин. — Обидно, что Головин вернулся. Надо было сразу дать ему распоряжение пробиваться вверх.

Прошло пятнадцать минут. Иванов получил сводку о

погоде: на Новой Земле ясно, на Земле Франца-Иосифа тоже.

Откровенно говоря, мне не очень хотелось возвращаться. То, что нам придется идти немного над облаками, совсем не страшно. Ориентиров над морем все равно ведь нет. Курс держишь по магнитному и солнечному компасам, а штурман Спириин прекрасно ориентируется по солнцу, не видя земли. Он по солнцу определяет путевую скорость, по солнцу дает курс.

Посоветовавшись с Иваном Тимофеевичем, я связываюсь с землей и сообщаю Отто Юльевичу:

«Погода хорошая. Советую без помощи разведчика идти на остров Рудольфа».

В ответ получаю радиограмму:

«Самолет Молокова не может оторваться».

Приходится возвращаться. Другого выхода нет, — бросать товарищей нельзя.

В воздухе мы пробыли час. Облегчили машину на 500 килограммов. Это, конечно, мало. Самолет перегружен. На земле это знают и с беспокойством ждут нашей посадки.

Вот аэродром. Я иду на снижение. Стараюсь подвести машину как можно ниже и коснуться снега лыжами, — тогда хвост постепенно опустится сам. Это смягчит соприкосновение самолета с поверхностью Печоры.

Против ожидания все обошлось благополучно: самолет мягко покатился по ровному рыхлому снегу и остановился.

Нас окружили радостные и взволнованные товарищи. Жали нам руки так крепко, как будто мы отсутствовали не час, а по крайней мере полгода.

— Ну, вот и не улетели! — огорченно промолвил один из провожавших нас. — А завтра я не могу притти, у меня дежурство.

— Не беспокойся! — заметил другой. — Мы еще не один раз придем сюда на проводы.

— Ты что, в авиацию не веришь? — спросил я его.

— Нет, верю, — сказал он, — но только с этого аэродрома вам не скоро удастся оторваться. Завтра он будет еще хуже.

— Завтра же улетим! — решительно заявил я.

НАРЬЯН-МАР — МАТОЧКИН ШАР

Утро...

Отто Юльевич весело шутит над нашей вчерашней неудачей. Мазурук делится своими мечтами о том, что он будет сегодня делать на острове Рудольфа.

Сегодня мы решили итти над облаками. Головин вылетает первым, а мы — через два часа после него. За это время он пройдет около 400 километров и сообщит нам о состоянии погоды в пути.

Едва Головин вылетел, как попал в туман. Волей-неволей пришлось ему вернуться обратно. Но на этот раз он не сел, а тут же, недалеко от аэродрома, стал пробиваться вверх. Через несколько минут он сообщил нам по радио:

«Иду над облаками. Высота 1500 метров. Видимость прекрасная».

Он лег на прежний курс и через каждые двадцать-тридцать минут сообщал нам:

«Погода хорошая, лететь можно».

Ровно через два часа я даю полный газ моторам, самолет срывается с места, бежит, зарывается лыжами в мокрый снег... Аэродром кончается, а машина словно прилипла к снегу. Мне не удалось вырвать самолет и поднять его в воздух. Возвращаюсь обратно на старт. Снова разгоняюсь, стараюсь оторвать самолет, но безрезультатно.

«Пожалуй, прав тот парень, — вспомнил я вчерашний разговор. — Сегодня аэродром еще хуже».

Сколько раз пытался я подняться в воздух! Тяжело нагруженная машина не могла оторваться от рыхлого снега.

Отто Юльевич тут же, у самолета, созвал совещание. На этом совещании мы решили облегчить самолеты — слить по две тонны горючего и лететь теперь не на Рудольф, а на Маточкин Шар.

Головину дали распоряжение изменить курс и ждать нас на Матшаре.

Через час машины одна за другой поднялись в воздух. Мы тут же, над аэродромом, набрали высоту 2000 метров, пробили облака и строим легли на курс.

Внизу расстилалось бесконечное облачное море. Над нами — необыкновенно голубое небо и яркое солнце. Тени наших самолетов напоминали фантастических птиц, стремительно скачущих по облачной пелене. Глядя на эти тени, я вспомнил, как мне пришлось однажды в полете спастись от самых обыкновенных птиц.

Я летел из Астрахани в Махач-Калу. Это был самый трудный полет за все время моей работы на Каспийском море. Отлетев от Астрахани не более чем на 100 километров, я попал в туман. Пришлось идти бредущим полетом. Но вскоре мне навстречу стали попадаться птицы. Они летели такими большими стаями, что я вынужден был то и дело брать горку, либо делать резкий поворот, чтобы избежать попадания птиц в самолет.

На полпути туман усилился. Мне пришлось снизиться и лететь над самыми плавнями. Услышав звук мотора, птицы стали подниматься целыми стаями и буквально лезть на самолет. Я вынужден был подняться вверх, чтобы избавиться от моих пернатых преследователей. На высоте 700 метров я вышел из тумана и пошел по компасу. Но и на этой высоте я тоже встретил птиц. Здесь мне повстречались летящие на север гуси. Я подумал: наверное, они, так же как и я, спасаются от уток и идут поверх тумана, а «компасный курс» они знают не хуже, чем любой из пилотов.

Минут через сорок облачность стала подниматься — я шел на высоте 1000 метров. Затем внизу, на облаках, начали появляться черные пятна. Это было признаком того, что слой облаков нетолстый. Я решил пойти под облака: все же приятнее лететь, когда видишь землю. Но недолго пришлось мне лететь при хорошей видимости. Вскоре туман снова стал прижимать самолет все ниже и ниже. Птицы попрежнему не давали мне покоя. Тысячами, стая за стаей, они летели вперед в направлении самолета: дескать, я — птица, меня не догонишь. Хотя самолет и не птица, но летает быстрее всякой утки. Я услышал сильный удар в левое крыло.

В Махач-Кале на аэродроме я обнаружил, что утки прорвали полотно левого крыла... На растяжках я увидел много перьев.

...Прошел еще час, и далеко внизу, в просветах облаков, показалось море. Оно покрыто битым льдом, виднеются черные разводья.

Как и всегда в полете, каждый занят своим делом.

Иван Тимофеевич определяет путевую скорость самолета, следит за правильностью курса; летчики ведут корабли; механики следят за работой моторов; радисты не отрываются от своих раций; корреспонденты записывают свои впечатления; кинооператор неумоимо вертит ручку аппарата. Одни только папанинцы сидят пока без дела, смотрят в окна... Вот-вот покажется Новая Земля.

Папанин летит на машине Алексеева.

Деятельная натура Ивана Дмитриевича не может примириться с тем, что ему приходится сидеть без дела. Ему не сидится на месте: он подходит то к радисту, то к штурману, то к механикам.

— Ну как, браточки, как моторы? Все в порядке? — спрашивает он механиков.

Механики хорошо понимают, что Иван Дмитриевич скучает без дела.

— В порядке, Иван Дмитриевич, в порядке! — отвечают они.

— А хватит нам горючего? — не унимается Папанин.

— Хватит! Не беспокойся!

Видя, что механиков больше не о чем спрашивать, Папанин направляется к штурману.

— Ну как, где мы находимся?

— Скоро должна показаться Новая Земля, — отвечает штурман Жуков.

Папанин обрадовался: наконец есть дело!

— Сугробов! — крикнул он механику. — Смотри в окно, сейчас должна показаться Новая Земля!.. Ну что, видишь?

— Нет, не вижу.

— А ты повнимательней гляди! — не унимается Папанин.

— Что ты, дружище, пристал ко мне? Что я Колумб, что ли, чтоб открывать новую землю? Возьми свой бинокль и открывай сам!

Голос Сугробова звучит спокойно и серьезно. Взрыв хохота встречает его остроумную шутку.

Сугробов внимательно смотрит вниз на море, на большие разводья. Не видно ни одной подходящей льдины, на которую в случае необходимости можно было бы сесть. Механик подзывает к окну Папанина:

— Посмотри, Иван Дмитриевич, теперь я понимаю, почему не нашли Амундсена. Если на полюсе такой же лед, отзимовался ты, браток!

Папанин посмотрел вниз.

— На полюсе не такой лед. Я уверен, что там мы найдем многолетние льдины, — твердо говорит он и вдруг восклицает: — Товарищи! Земля! Я вижу Новую Землю!

— Из всех путешественников, открывавших новые земли, — шутит Сугробов, — самые великие, конечно, это Колумб и Папанин.

— Шутишь! Земли я не открывал, — говорит Папанин, — а вот полюс мы с тобой откроем!

— Я не полечу с тобой открывать полюс!

— Почему? — удивился Иван Дмитриевич.

— Видишь ли, — так же серьезно начал Сугробов, — с тобой откроешь полюс, а ты потом будешь всем рассказывать, что один открыл. А Сугробов, мол, здесь ни при чем. Так зачем же мне рисковать жизнью, если потом меня не признают? Нет, уж лети один, открывай! А я, если полечу... то на другом самолете.

— Ну, ладно! Значит, на полюсе все же встретимся, — смеется в ответ Папанин.

В 12 часов 57 минут показалась Новая Земля. Мы пересекли ее в северо-восточном направлении и пошли вдоль Карского моря.

Как красива была Новая Земля сверху, при ярком солнце! Слева тянулся белый, словно из чистого мрамора, берег. Тут и там виднелись исполинские обрывы, глубокие ущелья и нагромождения скал.

Вот далеко-далеко в прозрачном воздухе начинают вырисовываться знакомые контуры Маточкина Шара. Самолеты стремительно несутся вперед... И вот под нами Матшар.

Теперь еще два перехода — и мы на полюсе...

НА МАТШАРЕ

Пролив Маточкин Шар пересекает Новую Землю: он делит ее на две части — южную и северную — и соединяет два моря — Баренцево и Карское.

В отношении погоды Арктика вообще таит массу неожиданных особенностей, а Маточкин Шар отличается еще своими особыми прелестями. Здесь дуют так называемые «стоки» — местные ветры. Если кругом ветер в 3—4 балла, в проливе свирепствует шторм. Поэтому нам и хотелось лететь прямо на Землю Франца-Иосифа. И мы не ошиблись в своих самых худших предположениях.

На следующий же день после нашего прилета в Матшар поднялась невероятная пурга. Обычно про темноту говорят: в двух шагах ничего не видно. Во время этой пурги буквально рядом ничего не было видно.

На каждом самолете мы установили дежурство. От зимовки к машинам мы протянули канаты и, когда шли на дежурство или возвращались обратно, держались за них. Если бы не эти веревки, наверняка многие из нас заблудились бы. Каждый знал, что если только он оторвется от каната хотя бы на одно мгновение, то стремительным ветром его тотчас же собьет с ног, унесет прочь, и он погибнет. Никто его не увидит, не услышит и не сможет ему помочь. Несколько лет назад здесь, совсем рядом с зимовкой, замерз человек.

Доктор, зимующий уже второй год на Матшаре, рассказал нам, как однажды штормом повалило радиомачту:

— Здорово мы тогда перепугались. Слышим, что-то затрещало, загудело. Шторм был такой, как сегодня. Ничего не было видно. Когда стихла пурга, вышли мы на улицу, смотрим: радиомачта лежит недалеко от нашего дома. Чуть ближе — и падающая мачта снесла бы нам крышу.

...За окном бесилась пурга. Дул двенадцатибалльный ветер. 12 баллов — это скорость ветра приблизительно в 140—150 километров в час, так что, если самолет будет лететь против такого ветра, он будет почти стоять на месте.

Мы сидели в теплой комнате, делились своими впечатлениями о жизни в Арктике.

Вдруг открывается дверь, врывается поток холодного воздуха, и в комнату входит занесенный снегом человек.

Мы стараемся угадать в этой снежной глыбе нашего товарища... Батюшки! Да это, оказывается, Спирин.

— Тебя трудно узнать, — засмеялись мы.

— Вот, дьявол, несет же! — снимая маску и меховую кухлянку, сказал Иван Тимофеевич.

— Товарищи, — улыбаясь, обратился к нам Шевелев, — вы не знаете, где находится Арктика? А то Спирин все просит его с ней познакомиться, а я не знаю, где она.

— Можете не беспокоиться, Марк Иванович, наше знакомство уже состоялось.

— Ну, и как? — спросили мы.

— Лучше и не спрашивайте. Против ветра идти невозможно — задыхаешься, с ног валит. На гору я карабкался на четвереньках. Ох, и достанется же нашим самолетам! — продолжал Спирин. — Я бы никогда не поверил, что ветер может повернуть винт у застывшего мотора. Сiju я во время дежурства в своей рубке и глазам не верю: у двух моторов медленно поворачиваются винты!

Я просмотрел список дежурных и обратился к Бабушкину:

— Михаил Сергеевич, твоя очередь нести вахту.

Бабушкин быстро оделся. Через две-три минуты дверь с воем и визгом захлопнулась за ним.

— Если бы не веревка, — заговорил опять Спирин, подсаживаясь к огню, — не найти бы мне этого дома. Как ты ни кутайся, а снег все равно проникает всюду. Вот в самолете, кажется, все плотно закрыто, — и все же в кабину и в крылья набилось масса снега.

Что и говорить, погода невеселая! Накануне нашего прилета в Матшаре выпал густой снег; теперь ураган поднимает снежные пласты на высоту 15—20 метров и несет их от берегов Баренцова моря в Карское. Как бы гигантской метлой он сметает снежные покровы с гор.

— А что, если в воздухе вас застанет такая погода? Что тогда? — спросил нас доктор зимовки.

— На большой высоте не так страшно, — ответил я. — Но если бы пришлось садиться в такую погоду, от самолетов бы наверняка остались рожки да ножки. Поэтому-то и считаются трудными полеты с частыми посадками.

Неожиданно поднялся Марк Иванович.

— Хоть и неприятно вспоминать, — возбужденно заговорил он, — но я вам расскажу про нашу неудачную посадку в этом проливе, где мы сейчас с вами находимся.

Зная богатый арктический опыт Марка Ивановича, мы все приготовились с интересом слушать его рассказ.

Глава XXIII

РАССКАЗ ШЕВЕЛЕВА

Это было в сентябре 1932 года. У нас в Севморпути было тогда всего пять самолетов. Они работали по разведке льдов, вернее — по проводке судов.

На одном из таких самолетов, на двухмоторной летающей лодке, я пошел в глубокую разведку. Мы должны были пройти вдоль Новой Земли до мыса Желания, пересечь Баренцево море и попасть на Землю Франца-Иосифа.

Здесь в проливе есть так называемая Белужья губа. Там была наша бензиновая база.

Наступление вечера застало нас в воздухе. Бензин на исходе. И мы решили заправить самолет. Летело нас всего шесть человек.

Ветра почти не было. Над морем совершенно не болтало. Лететь — просто одно удовольствие.

Прямо с Карского моря мы зашли в пролив, пролетели над зимовкой, где мы сейчас с вами находимся, и пошли к базе.

Вот вижу, Порцель, первый летчик, убавляет немного газ и начинает постепенно терять высоту. Второй летчик наблюдает за движениями товарища. Механики следят за моторами. Радист Ручьев передает радиogramму о том, что мы идем на посадку.

Вот и Белужья губа. Летчик совсем убрал газ, планирует на посадку. Машина чуть-чуть покачивается. Сейчас сядем...

И вдруг, совершенно неожиданно, на высоте 20 метров самолет молниеносно подкидывает вверх. Нас прижимает к сиденьям, и мы чувствуем, что какая-то страшная сила давит снизу на нашу машину. Через несколько секунд давление снизу резко ослабевает. Самолет повисает в воздухе, и в следующее мгновение его с такой же силой швыряет вниз.

Нас оторвало от сиденья. Рули управления ослабли. Летчик резко взял на себя штурвал, но машина не слушалась и, опустив нос, камнем падала вниз. Вот под нами вода... Оглушительный треск и...

Когда я очнулся, я сразу ничего не мог сообразить... Что случилось? Где я? Боли совершенно не чувствовал. Постепенно начал приходить в себя, вспоминать, осматриваться.

Нос самолета погружен в воду, моторов нет. Не вижу и людей. Вокруг самолета вода покрыта масляными пятнами.

Но вот из передней части машины, из-под обломков, вылез бортмеханик Чечин. Еще через минуту я услышал около кабины душераздирающий крик: около крыла из воды показалась голова и тут же скрылась. Это был второй механик. Он тщетно старался ухватиться за кабину самолета. Чечин бросился к нему на помощь, но его рука никак не может ухватиться за шлем товарища, и несчастный раз за разом окунается в воду. Сообразив, в чем дело, я подал Чечину руку, и он без слов меня понял. Крепко уцепившись за мою руку, Чечин наклонился через борт, схватил механика за пояс. Я тащил Чечина, а он, в свою очередь, вытаскивал из воды товарища.

Мокрый, озябший, но живой и невредимый, товарищ присоединился к нам. Теперь мы втроем стали кричать, в надежде, что нас услышат остальные. Но нас никто не услышал...

Солнце уже село. До берега — не меньше километра; нам не доплыть, да и вода очень холодна. Температура ниже нуля. Машина медленно погружается в воду.

Нас удивило, что самолет стоит на месте, что его никуда не относит волной и ветром. Только потом выяснилось, что

от удара моторы сорвались с рам и упали в воду, на большую подводную банку¹. При этом тросы управления моторов не оборвались, и самолет стал, как на якорю.

Все же надо было добраться до берега.

В заднем отсеке у нас лежал клипербот². Чечин достал его, но он оказался испорченным. Металлический флянец³ с отверстием для накачки воздуха был помят и травил воздух.

Где только у Чечина взялись силы! Он зубами поправил этот флянец. Из десен пошла кровь. Как только выдержали зубы!

Клипербот был готов, хотя воздух он все же травил, правда, уже не так сильно, как раньше. На наше счастье, весла остались целы. При посадке в лодку мы уронили одно весло в воду. Чечин сгоряча хотел было за ним прыгнуть, но я его удержал: доплывем и с одним. Только усаживаясь в клипербот, я почувствовал, что у меня сильно разбиты нога и спина.

Плыли мы очень медленно, веслом работал Чечин. Он пострадал меньше нас и физически был крепче.

Берег каменистый, обрывистый. Боясь порвать нашу резиновую лодку, мы долго выбирали более или менее пологое место. Тем временем воздух из клипербота выходил; он начал морщиться, приобретает форму мешка. Внутри показалась вода.

Наконец мы нашли удобное место для причала, но нас пронесло мимо. Через минуту мы увидели еще один пологий кусочек берега. Чтобы опять не прозевать его, я взял в зубы конец веревки и бросился в воду. Вплавь добрался до первого попавшегося камня, обхватил его и, преодолевая ужасную боль в ноге, вскарабкался на камень.

Сдвинуть клипербот с места у меня не было сил. Но я крепко держал конец веревки, и Чечин сам подтянулся к этому камню.

Мы выбрались на берег. Итти я не мог. Я попросил товарищей, чтобы они как можно скорей шли на зимовку и

¹ Банка — мель.

² Клипербот — резиновая надувная лодка.

³ Флянец — трубка, через которую надувают воздух.

выслали мне людей навстречу. Я же по возможности буду подвигаться вперед.

Товарищи ушли, а через несколько часов на полпути меня подобрала зимовщики...

— А что случилось с остальными товарищами? — спросил я Марка Ивановича.

Марк Иванович закурил, глубоко затянулся и прошелся по комнате.

— Через несколько дней двоих прибило к берегу, а третьего водолазы, вытаскивая машину, нашли под обломками самолета. Вот какое это предательское место, — закончил свой рассказ Шевелев.

За окном шторм все усиливался. Казалось, что какой-то злой шутник без конца швыряет в окна дома груды снега.

Под впечатлением рассказа Марка Ивановича все приумолкли. Тишину нарушал протяжный вой пурги.

Подобные рассказы мы слышали не впервые. Они нас настораживают, заставляют быть еще внимательнее, быть готовыми к любым неожиданностям, которые, может, в недалеком будущем преподнесет нам Арктика.

Глава XXIV

МАТШАР — ОСТРОВ РУДОЛЬФА

Пурга бушевала трое суток.

Самолеты так занесло снегом, а вокруг них намело такие огромные сугробы, что два дня продолжался аврал по очистке самолетов от снега.

Окрепшие от тяжелой физической работы, но усталые, возвращались мы с аврала домой, на зимовку. Дрема обволакивала все мысли и чувства прежде, чем голова успевала коснуться подушки.

Начальник сборочного цеха на Матшаре товарищ Матвеев, как только кончилась пурга, отремонтировал сломанный штормом руль машины Алексева.

Корабли готовы. Можно лететь.

Но в это время шторм разыгрался на Земле Франца-Иосифа.

Когда же там наступила тишина, снова выпал снег и начался новый шторм у нас.

«Ну, опять закрутит!» огорченно вздыхали мы, укрепляя самолеты.

Но, к счастью, этот шторм был менее продолжителен.

17 апреля погода несколько улучшилась. Отто Юльевич распорядился немедленно выслать разведывательный самолет.

Головин благополучно пролетел Новую Землю и пошел над Карским морем. Как обычно, он радировал о состоянии погоды, встречающейся на его пути. Спустя некоторое время мы получили от Головина тревожную радиограмму. Слой облаков, встретившийся ему, оказался настолько высоким, что его сравнительно мало нагруженная машина не могла пробить облачность. В ответ на запрос Головина, как быть, Отто Юльевич распорядился: итти на мыс Желания.

Вскоре мы получили радиограмму о том, что Головин благополучно приземлился на мысе Желания.

В этот день мы тоже предполагали вылететь, но неудача разведчика вынудила нас отложить старт.

Укладываясь спать, мы утешали друг друга: ничего, утром обязательно вылетим.

Наступило утро. За ним полдень... А мы все еще на Матшаре. По радио нам сообщают, что купол острова Рудольфа закрыт туманом. Лететь нельзя.

В угрюмом молчании прошел обед. Все с трудом сдерживали свое нетерпение. Действительно: машины готовы, все проверено, люди рвутся в полет, над головой ясное небо, — а лететь нельзя!

Наступил вечер...

Неожиданно с Рудольфа сообщают: «Прояснилось. Штиль».

Сборы были недолги.

В 20 часов 40 минут в косых лучах заходящего солнца одна за другой поднялись в воздух наши машины.

Сегодня мы должны быть на острове Рудольфа. Наш курс лежит по восточному берегу Новой Земли до полуострова Крашенинникова. Мы идем как бы в огромном коридоре. Слева видны подножья высоких снежных гор — верхушки их закрыты кучевыми облаками; справа, далеко над Карским морем, видны огромные темносерые облака. Они тоже напоминают горы причудливой формы. Это — остатки циклона, который совсем недавно прошел над Новой Землей.

Под нами извилистый берег Карского моря. Машину слегка покачивает. Мы постепенно набираем высоту. Вот уже 1000 метров... Впереди видно: коридор, в котором мы летим, все сужается.

Я посмотрел влево. Солнце постепенно скрывается за облака. Вот-вот оно спрячется.

Высота 2000 метров, но облака еще видны.

Лететь ночью по приборам на самолете без специального оборудования — опасно. А тут еще путь преграждают облака.

«Плохо! — думаю я. — Постараюсь перетянуть облачность».

Высота 2100, 2200, 2300! Я ясно вижу верхний край облаков. Еще немного, совсем немного, и я окажусь выше их. Даю полный газ. Моторы режут еще сильнее, из глушителей вылетают светлосиние языки пламени.

— Ну, красавица машина, вывози! Перетяни этот барьер! Вот он, совсем близко!

Я тяну на себя штурвал... Самолет высоко задирает нос...

Но барьера взять не удалось.

Я отдал ручку от себя, резко повернул самолет вправо, пошел параллельно стене облаков, к выходу в Карское море.

В конце концов все же удалось подняться выше облаков.

Передав управление Бабушкину, я направился в штурманскую рубку поговорить по радио с остальными кораблями.

Шевелев сообщил мне: везде все в порядке; лишь Алексеев, отставший на 20 километров, просит уменьшить скорость, чтобы он мог догнать нас и итти строем.

Мы сбавили обороты и вскоре пошли строем. Справа от меня — Мазурук и Алексеев, слева — Молоков. Внизу растлались сплошные облака. Солнце давно село. Остались лишь темновишневые отблески заката. Белая ночь. Самолет идет спокойно. Слышна ровная работа моторов.

Над облаками итти не страшно. Небо чистое. Лететь хорошо. Даже лучше, чем при солнце: меньше болтает и не слепит глаза. А на Земле Франца-Иосифа уже начался круглый полярный день, и мы приближаемся к нему. Там солнце совсем не садится.

Я посмотрел на часы, установленные на приборной доске: половина первого ночи.

«В Москве, — подумал я, — люди сейчас ложатся спать, а многие уже спят, но я уверен, что многие поменялись бы с нами».

Получив от Спирина точный курс на север, я веду самолет прямо на Рудольф. Очень хочется знать, покрыто ли Баренцево море льдом. Я смотрю вниз, стараюсь найти в облаках хоть небольшое окошко, но напрасно... Моря не видно. Дзержиевский порадовал тем, что на Рудольфе по-прежнему ясно, а Иванов сообщил, что он слышит сигналы радиомаяка Рудольфа. Я тут же надел наушники и стал слушать сигналы: точка — тире, тире — точка; это «А» и «Н». Слышимость одинаковая — значит, я иду точно в зоне.

Если бы не шум моторов, несущих нас к северу со скоростью 200 километров в час, трудно представить, что ты в воздухе. Самолет совершенно не качает. Плывешь, как на лодке в тихую-тихую погоду. Ко мне подходит кинооператор Трояновский.

— Очень сожалею, — говорит он, — что не могу заснять красивейшие кадры. Никогда я не видел ничего подобного!

— И я... несмотря на то, что летаю на Севере много лет... Смотри, смотри, Марк, как солнце всходит на северо-западе!

На северо-западе?! Кто видел когда-нибудь, чтобы солнце всходило на западе? Но вот оно! Выходит из облаков!

По мере приближения к Земле Франца-Иосифа, к полярному дню, солнце увеличивалось на наших глазах. Это

была изумительная картина. Прекрасен был восход солнца. Его лучи, вначале неяркие, рассыпались по волнистой поверхности облаков. Затем лучи становились все ярче и ярче и, наконец, стали так ослепительны, что трудно было вести машину.

Как только появилось солнце, открылся верхний люк штурманской рубки, из люка показались руки Спирина. Они потянулись к солнечному компасу. Штурман осмотрел компас, несколько раз повернул его и поставил на курс. В центре маленького объектива компаса заиграло солнечное пятно.

Теперь, стоит немного свернуть с курса, как этот веселый зайчик исчезнет. Но мы точно держим его в центре компаса: он ведет наш самолет строго по меридиану на остров Рудольфа.

На горизонте появилась чернота. Это, вероятно, море. Значит, скоро должны кончиться облака. Но вот на темном фоне резко выделяется белое пятно. Бабушкин берет бинокль и пристально смотрит вперед. Лицо его расплывается в довольной улыбке:

— Земля! Я вижу остров!

Через несколько минут под нами проходят один за другим острова Земли Франца-Иосифа. Архипелаг открыт, видимость прекрасная. Вот Земля Вильчека... Справа вдали виднеется остров Грэм-Белль.

— Помнишь, — говорю я Бассейну, — как мы здесь сидели пять суток? Трудновато пришлось, пока выбрались из этого неприятного плена!

Еще час в полете... И мы идем над знакомым мне островом Рудольфа. Правда, благодаря Папанину остров сильно изменил свой облик, — он приобрел жилой вид, — но все же я легко узнаю знакомые места.

Вот аэродром... Машины мягко садятся... Мы выходим из самолетов... Нас встречают радостные зимовщики.

Начальник зимовки комсомолец Либин шутит:

— А мы боялись, что вы, не заглядывая к нам, махнете прямо на полюс.

Укрепив самолеты, мы отправились на тракторе и вездеходе на зимовку.

Впрочем, часть нашего экипажа, заядлые любители лыжного спорта, отказалась от механизированного способа передвижения. Они стали на лыжи и весело покатали вниз, к украшенной флагами зимовке.

Тут, у входа в дом, нас встретила хлебом и солью... большая белая медведица, подпоясанная красным кушаком. На правой лапе ее висел огромный ключ от полюса.

Глава XXV

ПЕРВЫЕ ДНИ НА РУДОЛЬФЕ

Пролетев около 4000 километров, корабли нашей экспедиции задержали свой стремительный полет на самой северной точке Советской земли. Мы были на $81^{\circ} 57'$ северной широты и 58° восточной долготы.

Гостеприимные зимовщики накормили нас и уложили спать. Спали мы крепко и долго. Проснулись только на другое утро. Настроение у всех великолепное.

«Один переход — и мы на полюсе», подумал я, потягиваясь в кровати.

Спирин как будто подслушал мои мысли.

— Осталось девятьсот километров, — задумчиво произнес он, — но каких!

Я улегся поудобнее, закурил. Спирин внимательно разглядывал карту.

— Иван Тимофеевич, — окликнул я его, — вот все время не выходят у меня из головы слова Амундсена.

— Какие слова? — спросил Спирин.

— «Мой совет: не летайте в глубь Арктики», — вот какие слова.

— Ишь ты, — усмехнулся Спирин, — сам летал, а другим не советует! Если слушать Амундсена, то выходит, что мы на полюсе не сядем.

— А по-твоему как? — спросил я.

— По-моему... Откуда я знаю?.. Я ведь в Арктике в первый раз.

— Вот Нансен пишет совсем другое, — продолжал я: — «Перед нами расстилалась ровная ледяная поверхность»... Значит, сядем!

— Безусловно сядем! — вступил в наш разговор Бабушкин. — Слова Нансена звучат еще как-то... я бы сказал, поэтически.

— А вот что пишет Пири...

— Долго ты будешь перечислять, кто что пишет? — смеясь, прервал меня Бабушкин. — Слышишь, звонок! Идем завтракать, а то опоздаем.

— Погоды немного, покурю и встану.

— А что он пишет? — спросил Молоков.

— «Льдины ровные, мы постараемся наверстать упущенное время...» — процитировал я наизусть Пири.

— А мы постараемся там сесть, — спокойно и уверенно сказал Молоков.

— Золотые слова, — поддержал Спирин.

— Точка! — резюмировал я все наши рассуждения. — Если бы мы не были уверены в успехе нашей экспедиции, мы бы не полетели.

После вкусного завтрака все участники экспедиции поехали на аэродром заправлять самолеты. Механики занялись моторами, а остальные — заливкой бензина в баки. На каждый самолет для полета на полюс и обратно, с трехчасовым запасом, требовалось 7200 килограммов бензина. Прежде чем приступить к заправке самолета, мы должны были откопать покрытые снегом бочки с бензином и подкатить их к машинам. Но только мы собрались приступить к работе, как подул сильный ветер, поднялась пурга. Откопашь бочку, а ее снова засыпает снегом. Одеты мы были в барашковые шубы на лисьем меху. Но эти дорогие шубы оказались мало пригодными для работы. В мех набивалось так много снега, что шубы становились невыносимо тяжелыми. Мы двигались с таким трудом, точно были закованы в тяжелые латы. Невольно вспоминались чукчи, которые сверх оленьих малиц надевают еще так называемые комлейки — чехлы из легкого полотна, предохраняющие от снега. Пришлось нам снять шубы и остаться в кожаных рубашках.

Несмотря на все усиливающуюся пургу, мы работы не прекращали. Работали с большим подъемом, дружно. К каждому самолету подвезли по тридцать пять бочек бензина, затем установили на каждой машине по два альвеера¹ и начали качать бензин. Кто скорее?

К вечеру все самолеты были заправлены. Не удалось только как следует осмотреть моторы, так как сильно разыгралась пурга.

Прошло еще два дня, и мы были готовы к вылету.

Но долго пришлось нам ждать хорошей погоды. Пренеприятное занятие — ожидание погоды! Все готово. Машины в порядке, а лететь нельзя. Люди нервничают, поминутно бегают на рацию, надоедают радистам, требуют все новых и новых сводок от синоптика. Впечатление точь-в-точь такое, будто сидишь на перроне какого-нибудь вокзала и ждешь опоздавшего поезда.

Арктика жестоко испытывает терпение летчика. Здесь пурга может продолжаться десять суток подряд и мгновенно стихнуть. Здесь шторм может свалиться неожиданно, как снег на голову. Здесь ясное небо может предвещать пургу для Рудольфа и мертвый штиль для мыса Желания, и наоборот. И до тех пор, пока ученым не удастся разгадать тайну рождения погоды, нашему брату — полярному летчику — остается либо рисковать собой и машиной, либо запастись терпением, постоянно держать себя и свою машину в состоянии боевой готовности.

На Рудольфе два аэродрома: один верхний, на куполе, в трех с половиной километрах от зимовки, а другой — нижний, около самой зимовки. Но нижний годится только для маленьких разведывательных самолетов.

Аэродромы находятся на разных высотах над уровнем моря. Поэтому очень часто бывает так: внизу видимость приличная, облака на высоте 200 метров. Почему в такую погоду не полететь? Позвонишь на верхний аэродром, а оттуда отвечают: «Сплошной туман». Зато верхний аэродром очень удобен своим пологим склоном, дающим возможность оторваться с любой нагрузкой.

¹ Альвеер — насос.

Оторваться!.. Полететь!.. Скоро ли мы дождемся этой чудесной минуты? А пока нам ничего не остается делать, как совершать экскурсии по острову Рудольфа.

Много разных экспедиций побывало на острове Рудольфа. Только за последние пятьдесят лет на Землю Франца-Иосифа было снаряжено больше ста экспедиций. Здесь побывали норвежцы, англичане, американцы, австрийцы, немцы, французы, итальянцы. Однако большинство экспедиций носило не только научный характер: множество белых медведей, моржей, морских зайцев и другого зверья притягивало к Земле Франца-Иосифа любителей легкой наживы.

Советский Союз первым начал планомерное научное исследование архипелага. В 1929 году на одном из островов Земли Франца-Иосифа, на острове Гукера, был сооружен первый дом и оставлены первые зимовщики. С каждым годом росла научная работа на Земле Франца-Иосифа, строились новые зимовки, увеличивалось количество зимовщиков.

Примерно в километре на юг от нашей зимовки, в бухте Теплиц, стоит дом, построенный еще в 1932 году. Теперь его называют «старой зимовкой». Недалеко от него стоит еще один домик и скелет сарая с прибитыми к стропилам остатками брезента. Этот дом и сарай принадлежали экспедиции Циглера, побывавшей здесь в 1904 году.

Еще во время своего разведывательного полета, когда я впервые сел на острове Рудольфа, я обратил внимание, что внутри циглеровского дома вырос настоящий ледник. Теперь, воспользовавшись свободным временем, мы выкололи этот лед и нашли интереснейшие вещи. Первое, что нам попало в руки, — это список участников экспедиции. Тридцать один человек! Американский богач Циглер не пожалел средств, экспедиция была хорошо снаряжена. У них была механическая мастерская, токарный станок, геофизическая лаборатория, целый склад боевых припасов, большая библиотека (одних библий восемнадцать штук!). Мы нашли также конские седла, собачью сбрую, цилиндры, фраки, лакированные ботинки, галстуки, манишки и массу других самых разнообразных предметов.

Особенно смеялись мы, когда вдруг обнаружили золоченые лыжи, на которых «завоеватели» собирались вступить на полюс. Казалось бы, такая экспедиция должна была достигнуть полюса! Но она закончилась полным провалом. У них не было самого главного для успеха — хорошего, тесно сплоченного коллектива. Они спорили между собой до тех пор, пока в бухте Теплиц не раздавило льдами оставленный ими без присмотра пароход. Так из этой экспедиции, как из многих других, ничего не вышло.

Много раз, направляясь на экскурсию по острову Рудольфа, мы любовались четырьмя куполами, покрытыми огромной шапкой вечного льда.

Там, где лед сползает в море или в пролив, виднеются трещины, большие и маленькие. Эти трещины очень опасны для самолета. Если в них попадет лыжа, самолет может сломаться. Бывали случаи, когда в эти трещины проваливались и люди, особенно зимой, когда трещины засыпает снегом. Иногда от общей массы льда откалываются отдельные куски и уплывают в море. Эти пловучие льдины иногда достигают 100 метров в поперечнике. Называются они айсбергами. Увидав в первый раз с самолета айсберги, я принял их за маленькие острова.

Уставшие возвращались мы с этих прогулок. А по вечерам снова и снова обдумывали план высадки в районе полюса. Решено было лететь на четырех больших кораблях. Первым сядет на лед флагман, а затем остальные машины. Но, прежде чем лететь всей эскадрой, мы решили послать разведывательный самолет Головина, чтобы выяснить погоду по маршруту и характер льда.

Наш синоптик Дзердзиевский ежедневно собирал погоду почти со всех концов Северного полушария, — погоду Советского Союза, Западной Европы и Америки. Но это его не удовлетворяло. Как только позволяла погода, он поднимался на маленьком самолете в воздух, на высоту более 3000 метров, и проверял характер облаков.

Предсказаниям нашего синоптика мы верили, хотя часто, очень часто нам хотелось думать, что он ошибся. Уж слишком малоутешительные, унылые сведения получали мы от него

Иногда мы видим над нами ясное, безоблачное небо — прямо садись в самолет и лети. А Борис Львович говорит: «Нельзя, — со стороны Гренландии идет мощный циклон».

Мы начинаем бунтовать:

— На Рудольфе хорошая погода, а что делается на полюсе, никто не знает. Там нет метеорологической станции.

Наш пыл охлаждает Отто Юльевич.

— Терпение, терпение! — говорит он. — Дождемся устойчивой погоды и выпустим Головина в глубокую разведку. Если погода по маршруту окажется хорошей, дадим старт большим кораблям.

Рисковать, действительно, опасно. Наши самолеты сильно перегружены. Правда, за погрузкой мы следим очень строго. Папанин знал свою норму — 9 тонн, — поэтому все свои ящики и тюки он взвесил на складе зимовки и на каждой упаковке сделал надпись: «Полюс, столько-то килограммов».

После окончания погрузки выяснилось, что вес каждого самолета достигает 25 тонн с лишним. С такой нагрузкой лететь опасно.

Начали искать, без чего можно обойтись. Механиков сократили до минимума. Сняли некоторые запасные части и инструменты, выбросили все кресла, члены экспедиции пожертвовали своими личными вещами: мы-то летим не надолго, а папанинцам год зимовать на полюсе, — пусть поживут с комфортом.

С большим трудом удалось сократить груз на каждом самолете на 150 килограммов. Но этого было недостаточно. Слили часть бензина — опять мало. Тогда Шмидт дал распоряжение Шевелеву вместе с Папаниным проверить весь груз и сократить его на 750 килограммов.

Ох, и долго же они спорили между собой! Чуть ли не дрались за каждый килограмм. Бедный Иван Дмитриевич даже похудел от огорчения, но в конце концов сдался: снял 750 килограммов. Успокоился же он не скоро. Много раз являлся он с требованием заменить один груз другим, на его взгляд, более важным.

— Я хозяин, — говорил Иван Дмитриевич, — мне виднее.

ПЕРВОЕ ИСПЫТАНИЕ

В ожидании летной погоды мы по-разному коротали часы досуга. По вечерам наша кают-компания напоминала клуб: кто играл в шахматы, кто в домино, читали доклады, лекции, смотрели кинокартины, слушали концерты из Москвы. Иногда разгорались горячие споры о прочитанных книгах, о театральные постановках.

Как-то раз шел спор о живописи. Говорили об Айвазовском, о его картинах моря. Все настолько увлеклись беседой, что казалось, не пурга завывает за стенкой, а ревет бушующее море. Вот-вот нас обдаст солеными брызгами «Девятого вала».

Неожиданно раздался спокойный, чуть глуховатый голос Спирина (мы не заметили, как он вошел):

— Отто Юльевич, разрешите полететь и сесть за восемьдесят километров от зимовки — там проверить радиомаяк.

Шмидт уже знал, что Спирин и Иванов работают над проверкой радиомаяка. С этой целью они однажды погрузили на собачью упряжку аварийную радиостанцию с ручным приводом и отъехали за три километра точно на север. Но такая проверка их не удовлетворила — слишком близко. Хорошо бы отлететь километров на 50 — 100. Так как дальше на север тянулись огромные нагромождения льда с большими разводьями и рисковать самолетом Спирин не хотел, он решил лететь на юг, где можно без риска сесть на какой-нибудь остров.

— На каком самолете вы полетите? — спросил Отто Юльевич.

— На «У-2».

— А кто из летчиков пойдет с вами?

— Я поведу самолет сам.

Шмидт согласился, так как знал, что Иван Тимофеевич не только талантливый штурман, но и опытный летчик.

Однако вылететь тотчас им не удалось. Мешала плохая погода.

Спустя несколько дней, 27 апреля, воспользовавшись прояснением, Спирин, Сима Иванов и Евгений Федоров вылетели. Их полет был рассчитан всего на три часа. На всякий случай они прихватили с собой пять плиток шоколада и полкилограмма сухарей. Хотели было взять с собой палатку, но оказалось, что ее некуда погрузить.

— Да и не нужна она нам! — махнул рукой Спирин. — Что мы, жить там собираемся, что ли!

Сделав круг над радиомаяком, Спирин взял курс на юг, держась строго в зоне. Видимость была не больше 20 километров. В воздухе стояла дымка. Вдали вырисовывались расплывчатые контуры острова Карла-Александра.

На материке такая погода считается хорошей, но здесь совершенно другие условия. В Арктике нет той пестроты пейзажа, которую можно увидеть в центральной части Советского Союза; леса, поля, селения, железная дорога — это все удобные ориентиры. В Арктике при такой видимости можно отличить разве только огромные нагромождения льдов и обрывистые берега, мелкие же торосы, ропаки и надувы сливаются в ровную ледяную поверхность и вводят в заблуждение летчика: ему кажется, что это отличная посадочная площадка. Только при ясном дне, с видимостью не менее 45 километров, все неровности резко выделяются, и их можно определить по тени.

Мы спокойно проводили улетающих товарищей: народ опытный, бывалый!

**

Пролетев над проливом, Спирин заметил в 60 километрах от острова Рудольфа подходящее место для посадки. Он снизился и, убедившись, что поверхность ровная, спокойно пошел на посадку.

Самолет коснулся льдины и покатился по снегу. Вдруг — ропок! Самолет взмыл, прыгнул вверх. Не успел Спирин опомниться, как впереди вырос еще один ропок. Не теряясь, Спирин дал полный газ, — выражаясь по-авиационному, «поддержал мотором».

Несмотря на полный газ, машина все же не могла удержаться в воздухе и резко пошла вниз. Спирин убрал мо-

тор. С небольшим «плюхом» самолет снова коснулся снега... Но тут впереди вырос третий ропок! Его уже не перепрыгнуть!

Иван Тимофеевич резко развернул самолет вправо. Левое крыло дужкой коснулось снега, и самолет остановился.

— Все в порядке! — восторженно закричал Спирин. — Главное сесть, а улететь мы всегда сумеем. Ну, Сима, налаживай свою шарманку, а мы с тобой, Женя, сейчас возьмем высоту солнца.

Развернув самолет, Спирин поставил его против ветра. Чтобы не очень остыл мотор, его накрыли специально захваченной кухлянкой.

Весело и энергично принялись товарищи за работу. Через пять минут высота солнца была взята. На карте появилась одна линия. Теперь надо ждать еще два часа, чтобы получить вторую линию. Точка пересечения этих линий покажет местонахождение самолета.

— Ну как, Сима, готово радио? — спросил Спирин.

— Одну минутку, Иван Тимофеевич, — присоединяя конец антенны к передатчику, ответил Иванов.

— Ну, ты пока связывайся с базой, а я пойду посмотрю льдину и намечу место для взлета.

— Возьмите винтовку, Иван Тимофеевич, — посоветовал Федоров, — а то, неровен час, встретите «хозяина».

— Это верно, — согласился Спирин. — Хоть бы попался мне мишка, а то на Рудольфе сколько раз ходил по берегу моря — так и не встретил. Не везет мне!

Спирину очень хотелось убить медведя и привезти шкуру домой, в Москву.

Иван Тимофеевич ушел. Через несколько минут у Иванова все было готово. Попросив Федорова крутить динамо, он начал вызывать базу.

— Рудольф почему-то не отвечает, — удивился Иванов. — Надо проверить, все ли у нас в порядке.

Убедившись в правильности соединения, Иванов попросил Федорова еще раз покрутить динамо, но безуспешно — Рудольф не отвечал.

Осмотрев льдину, Спирин вернулся к самолету.

— Ну что, связался? — спросил он Иванова.

— Отдача в антенне хорошая, а с Рудольфа почему-то не отвечают.

— Ты устал, — обратился Спири к Федорову, — давай я покручу.

Сняв шубу, Спири начал крутить.

Погода постепенно портилась. Стали набегать облака, солнце временами пряталось за них.

Два часа промучились Спири, Федоров и Иванов, а Рудольф так и не удалось вызвать.

— Что, нас не слушают, что ли? — надевая шубу, спросил Спири.

— Наверное, волны не проходят, — высказал свое предположение Иванов.

— Странно! Так близко, и вдруг не проходят.

— Здесь не всегда можно поговорить по радио, — вмешался Федоров. Он не один год зимовал в Арктике.

Спири на минутку задумался.

— Сима, забирай-ка свое хозяйство обратно в самолет, — сказал он Иванову. — А мы с Федоровым, пока есть солнце, определимся. Нужно лететь домой.

Вторая линия легла на карту. Точка пересечения оказалась как раз на юге. Теперь можно было со спокойной душой возвращаться на зимовку.

Собрали инструменты, сняли кухлянку, стали запускать мотор. Иванов с Федоровым по очереди крутили за винт, но мотор не запускался.

— Наверное, остыл, — решил Спири. — Давайте попробуем запустить амортизатором.

— Кто же его натянет?

— Придется тебе, Сима, одному, а Федоров будет держать винт.

Обычно моторы запускаются сжатым воздухом. Амортизатор берется на случай отказа компрессора или порчи воздухопровода. На больших самолетах к этому способу прибегать не приходится, а на «У-2», не имеющем механизированного запуска, при низкой температуре мотор запускают амортизатором.

Делается это так: на один конец винта надевается кожа-

ный чехол, похожий на шлем. К нему с обеих сторон прикрепляются резиновые шнуры (амортизаторы) длиной в 3 — 4 метра. К концам амортизаторов привязывают трехметровую веревку. За эту веревку берется несколько человек. При этом винт ставят в горизонтальное положение. Другой конец винта держит человек. Люди натягивают амортизатор до тех пор, пока хватит сил, потом, по команде, человек, держащий конец винта, бросает его. Получается очень сильный, резкий рывок. Мотор начинает работать.

Надели амортизатор. Спирин сел в кабину. Федоров держал винт. Иванов изо всех сил натягивал амортизатор. Его ноги по колена уходили в снег.

Долго они бились, тщетно пытаясь запустить мотор.

— Давайте отдохнем, — предложил Спирин. — Потом что-нибудь придумаем.

Пока Спирин ломал голову, как запустить мотор, Федоров в третий раз взял высоту солнца.

Погода продолжала портиться. Солнце уже скрылось. Дул сильный ветер.

**
*

Сидя в теплой комнате зимовки, мы начали беспокоиться о судьбе наших товарищей.

— Отто Юльевич, — обратился я к Шмидту, — что-то долго Спирин не возвращается.

— А связь с ним установили? — спросил он меня.

— Нет, наши радисты слушают непрерывно, но — ни звука. А погода все портится. Остров Карла-Александра совсем скрылся.

— Что вы думаете по этому поводу, Марк Иванович? — озабоченно спросил Шмидт Шевелева.

— Надо дать радиограмму в Тихую, — подумав немного, ответил Шевелев, — и обследовать все острова и проливы.

Отто Юльевич снова подошел ко мне и внимательно заглянул мне в глаза.

— Что же могло с ними случиться, Михаил Васильевич?

— Вероятно, они заморозили мотор и без механика не могут запустить его.

— Тогда почему же нет связи? А вдруг они сели неудачно?

— Нет, этого не может быть, Отто Юльевич, — уверенно сказал я. — Спирин прекрасно летает, а на «У-2» можно сесть где угодно.

Во время нашего разговора Шевелев успел связаться с бухтой Тихой. Услышав мой ответ, он поддержал меня:

— Я вполне согласен с Михаилом Васильевичем. Связь отсутствует из-за непрохождения волн. Будем надеяться, что они скоро прилетят сами. А на всякий случай, как только улучшится погода, пошлем Крузе на поиски...

...Стрелки часов двигались медленно. Прошло шесть часов после вылета наших товарищей. Поднялась пурга. Послать самолет на поиски нельзя было. В голову ползли всякие нехорошие мысли. Больше всех волновался Папанин:

— Зачем увезли моего Федорова? Он целый год готовился к зимовке на полюсе. Кем я его заменю?

— Успокойся, Иван Дмитриевич. Ничего с ним не случилось, — утешали мы его.

— А вдруг он сломал руку или ногу?! И как это я его отпустил! — не унимался Папанин.

Ночью пурга усилилась. Отто Юльевич собрал командиров для разработки плана помощи улетевшим товарищам. Решено было послать на собаках наших опытных полярников — механика радиостанции Сторожко и авиамеханика Латыгина. Им не раз приходилось, даже в условиях полярной ночи, делать большие переходы.

**

Несмотря на то, что погода все ухудшалась, на льдине, где опустился маленький «У-2», кипела работа. Первая попытка запустить мотор с помощью амортизатора не дала никаких результатов. Спирин все время старался придумать какой-нибудь новый способ. Случайно взгляд его упал на ропак, тот самый, за который он чуть не зацепился при посадке. И тут Спирина пришла в голову новая идея. Приняв решение, он пошел к товарищам и стал делиться с ними своим планом:

— Необходимо подтащить самолет вон к тому ропаку и поставить машину так, чтобы винт находился на одной линии с ропаком. Понятно?

— Не совсем, — ответил Федоров.

— Тогда слушайте внимательно, — продолжал Спирин. — Ты, Федоров, будешь держать винт, а мы с Симой натянем амортизатор и опояшем им ропак. Потом я побегу в кабину, сяду за штурвал и, когда крикну: «Контакт!»¹, ты бросишь винт. Я уверен, что таким образом нам удастся запустить мотор.

— А мы втроем сможем дотащить самолет до ропака? — спросил Иванов.

— Должны. Он не тяжелый. Летом, когда он на колесах, я его один тащу, — сказал Спирин.

Перекачивая машину с боку на бок, товарищам удалось стронуть с места сперва одну, потом другую лыжу; самолет каждый раз продвигался вперед на несколько сантиметров. Работа была очень тяжелая. Поневоле приходилось часто отдыхать. Совсем из сил выбились.

— Работенка-то не пыльна, а денежна, — отдуваясь, острил Спирин. — Нажмем, ребята! Еще одно усилие — и самолет будет возле ропака.

— Ох, все поджилки трясутся! — сказал Иванов, с силой подталкивая «У-2» вперед.

— Да, лететь на машине лучше, чем таскать ее, — расклевывая хвост самолета, заметил Федоров.

Наконец самолет был у цели. Связав концы амортизатора, товарищи надели чехол на лопасть винта. С большим трудом натянули амортизаторы и опоясали ими ропак. Спирин кинулся в кабину, крикнул: «Контакт!» Федоров отпустил винт... Сильный рывок... но мотор не запустился. Все же у товарищей появилась надежда, что мотор заработает, так как рывки получались очень сильные.

Больше трех часов мучались они, запуская мотор, но безрезультатно.

— Чего тебе нехватает? Чего ты нас мучаешь? — возмущался Спирин. — Цена-то тебе три копейки в базарный день, а возни не оберешься!

¹ Контакт — момент включения мотора.

Началась пурга. Теперь уж бесполезно было пытаться улететь. На крыльях самолета образовалась ледяная корка, появились сосульки.

— Вот теперь я понимаю, что такое Арктика! — забираясь в кабину самолета, сказал Спирин.

Взгляд его остановился на Иванове. Тот молча стоял около фюзеляжа, кутаясь в короткую шубу.

— Сима, ты замерзнешь. Возьми кухлянку, которой мы покрывали мотор. Все же теплей будет.

Иванов послушно взял кухлянку, надел ее.

— Вот, чорт, как дует! — неожиданно разразился он и начал вприпрыжку бегать, размахивая руками, чтобы согреться.

Спирин, глядя на него, не утерпел и громко расхохотался.

— Сима, я никогда не видел таких замечательных танцев. Ты что ж до сих пор скрывал свои таланты?

Федоров поддержал Спирина:

— Тебе бы танцевать в Большом театре.

— Я хотел было, да боюсь. Как узнают, что я танцую, такая давка будет, что без человеческих жертв не обойдется.

Немного согревшись, Иванов забрался во вторую кабину.

Ветер бушевал неистово. Самолет покачивало. Хорошо, что он стоял против ветра: лыжи быстро занесло снегом, получилось естественное крепление.

Ураган продолжался. Спирин сидел, согнувшись, укутанный в теплую шубу. Но постепенно холод начал проникать сквозь мех. Спирин поежился, а ветер как будто только и ждал этого момента. Он сразу засыпал ему за воротник снегу, залепил глаза, лицо. Отряхнув снег, Иван Тимофеевич приподнялся. Взгляд его упал на товарищей. Те как будто спали. «Еще замерзнут», тревожно подумал Спирин и начал будить их. Из глубины тесной кабины послышался глухой голос Симы:

— Какой тут сон! — и показалась его спина, покрытая снегом.

— Ну и мороз! — кутаясь в шубу, сказал сквозь зубы Спирин.

— А ты потанцуй, Иван Тимофеевич,— предложил Иванов. — Авось, согреешься.

Спирин вылез из кабины и принялся бегать вокруг самолета.

Отогревшись немножко, он подошел к Федорову:

— А как ты себя чувствуешь? Замерз, небось?

— Ничего!— ответил Федоров и добавил:— Вот бы-ла б у нас палатка, и зажили бы мы здесь!

— Ребята, мы ведь совсем забыли про еду. А ну, давайте закусим,— предложил Спирин.

— А продовольствия у нас много?— поинтересовался Федоров.

— Пять плиток шоколада и два пакета сухарей,— ответил Иванов.

— Маловато!— протянул Федоров.— Но не беда. На крайний случай я знаю недалеко склад с продовольствием.

— Где?— удивился Спирин.

— А вон там,— кивнул Федоров головой на северо-восток, в сторону острова Райнера.

— Как же туда попало продовольствие?— заинтересовался Спирин.

— В 1932 году я вместе с Папаниным зимовал в Тихой. В этом же году была организована первая зимовка на острове Рудольфа. Осталось там всего четыре человека. Мы решили навестить их, а по дороге обследовать острова. Попросили по радио рудольфовцев, чтобы они, на всякий случай, подвезли нам навстречу продовольствие. Они это охотно сделали. Координаты склада мы узнали по радио.

— А вы воспользовались этими продуктами?— спросил Спирин.

— Нет,— ответил Федоров,— нам хватило своих запасов.

— А ты сможешь сейчас найти этот склад?

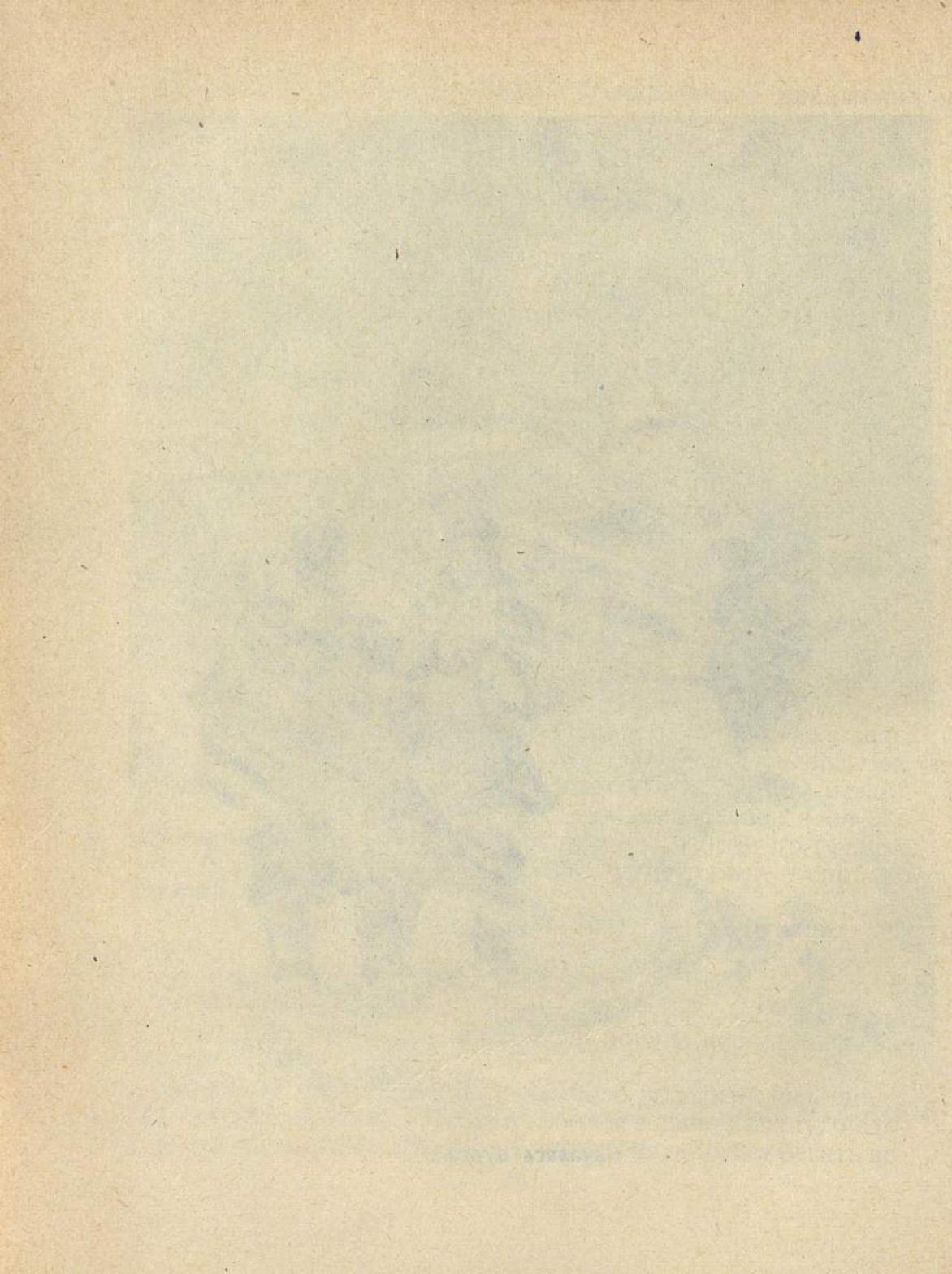
— Пожалуй, найду.

— Ну, значит, не пропадем, если погода нас надолго задержит.

Дрожь от холода, все трое немного подкрепились шоколадом и сухарями. Сима снова забился в свою кабину, Федоров примостился на крыле, а Спирин опять начал бегать во-



Началась пурга...



круг самолета и по очереди тормозил товарищей, боясь, что они замерзнут.

**

Так прошли сутки.

— Товарищи, чем греться, бегая вокруг самолета, давайте-ка лучше запускать мотор, — предложил Иван Тимофеевич. — Чем черт не шутит! Вдруг удача?!

— Какой смысл его запускать? — запротестовал Иванов. — Лететь ведь все равно нельзя.

— Зато, время от времени прогревая мотор, мы не дадим ему остыть.

— А бензина у нас хватит?

— Должно хватить. Мы летели только один час, — ответил Спирин.

Уговорил... Пошли.

Натянули амортизатор. Дернули... и вдруг мотор дал вспышку. За целые сутки — первая вспышка! Появилась надежда. Спирин уже не залезал в кабину, что требовало много времени, а прямо с крыла крутил пусковое магнето¹.

— Скорее, давайте скорее! Возможно, пойдет!

Амортизатор натянули быстро: уже наловчились. Рывок... вспышка, вторая... пошел! Застрелял глушитель, мотор дает перебои. Спирин непрерывно крутит пусковое магнето, боится дотронуться до газа, чтобы мотор не остановился. Мотор хрипит, вот-вот остановится. У Иванова и Федорова лица то расплываются в улыбку, то становятся унылыми. Но мотор не остановился! Прогрелся, заработал. Можно лететь! Но в это время повалил такой густой снег, что волей-неволей пришлось отставить полет.

В ожидании прояснения погоды они каждый час запускали мотор. Теперь он больше не капризничал, запускался хорошо.

Прошло еще двенадцать часов... Наконец ветер стих. Появилась горизонтальная видимость. Погода была еще не летная, но товарищи так замерзли и проголодались, что готовы были лететь в любых условиях.

¹ Пусковое магнето — прибор, дающий искру в мотор для зажигания горючего.

Невзирая на погоду, они принялись готовиться к отлету. Кое-как, с трудом, финскими ножами очистили лыжи. Спирин сел в кабину, дал полный газ, а Иванов и Федоров принялись раскачивать машину за крылья. Наконец ее удалось стронуть с места. Прорулив метров десять вперед, самолет остановился. Иванов и Федоров забрались в самолет. Можно лететь!

Но тут неожиданно появилось новое препятствие. Пристыли лыжи. Самолет не срывается с места. Пришлось Иванову снова вылезть и, раскачав машину, садиться на ходу. Хотя Спирин рулил тихо, Иванову было очень трудно влезть в самолет: мешал глубокий, рыхлый снег и струя ветра от винта. С помощью Федорова, задыхаясь от усталости, Сима взобрался в кабину. Спирин дал полный газ и пошел на взлет. Снег был не только рыхлый, но и сырой. Машина почти не развивала скорости. Бежала, бежала... Вдруг впереди выросли редкие торосы... Как только машина цела осталась! Лавируя между торосами, Спирин был вынужден быстро убрать газ. Самолет остановился. Пришлось рулить на старое место.

Когда машина стала на место, Федоров и Иванов отошли в сторону о чем-то посоветоваться. Вернувшись к самолету, они, неожиданно для Спирина, выдвинули новый проект спасения из ледяного плена. Они требовали, чтобы Спирин летел один.

— Ты вернешься на Рудольф, нальешь бензина, возьмешь продовольствие, палатку и прилетишь за нами. Дождемся все вместе хорошей погоды. Скоро подморозит, тогда легко оторваться.

Спирин молча их выслушал. А когда они кончили, сказал спокойно, но твердо:

— Больше на эту тему разговоров не возобновлять. Один я не полечу, хотя бы нам и пришлось голодать. Кстати, давайте-ка лучше закусим. Там видно будет. Что-нибудь придумаем!

Каждый из товарищей получил по небольшому кусочку шоколада и по одному сухарю.

Поев, Спирин проверил наличие бензина. Его оказалось очень мало, минут на сорок полета.

— На этом бензине, — грустно сообщил он товарищам, — нам, пожалуй, до Рудольфа не долететь. Мотор больше не будем греть. — И тут же обратился к Федорову: — А что, может быть, нам воспользоваться продуктами вашего склада? Если, конечно, его не растаскали медведи. А потом пойдем домой пешком. Далеко ли этот самый склад?

— Не очень, — ответил Федоров, — километров двадцать, не больше.

— Пустяки, совсем рядом! — рассмеялись Иванов и Спирин, а за ними и Федоров.

Товарищи прекрасно знали, сколько сил и трудов нужно потратить, чтобы пройти это, на первый взгляд небольшое, расстояние. Глубокий и рыхлый снег, бесконечные торосистые нагромождения, трещины, разводья — все это очень затрудняет продвижение вперед. Очень многие полярные исследователи, направлявшиеся к полюсу пешком, бывали счастливы, когда им удавалось в течение дня пройти 5—6 километров. Зачастую бывало и так, что они проходили не больше километра.

— А ты уверен, что мы найдем продовольствие? — все же спросил Спирин Федорова.

— Найти-то мы его найдем, но как его откопать? За это время льда там намерзло — целые тонны. Без инструмента не обойтись. Впрочем, у нас ведь есть ножи! — шутливо закончил Федоров.

Решили к складу не идти. Уж слишком это рискованное предприятие! С помощью единственного имевшегося у них инструмента товарищи принялись строить снежный дом. Финским ножом они вырезывали снежные кирпичи и клали стены дома.

Но работу вскоре пришлось прекратить. Устали... Забрались в самолет отдыхать. Казалось, стало еще холодней. Но продолжать танцы «диких людей» не хватало сил. Полудремотное состояние охватило всех.

Так проходили часы. Начались третьи сутки.

Погода немного улучшилась. Невдалеке виднелись берега островов Карла-Александра и Райнера.

Решено было лететь на Рудольф, и на всякий случай бы-

ло условлено, что если нехватит бензина, то сядут как можно ближе к базе и дальше пойдут пешком.

На этот раз мотор вел себя хорошо. Его удалось запустить очень скоро. Спирин нашел для взлета лучшую площадку, все заняли свои места в самолете. Нужно было торопиться, так как погода опять начала портиться.

Спирин дал газ, машина тронулась с места, запрыгала по застругам. Иванов и Федоров, затаив дыхание, следили за взлетом. Спирин не торопился отрывать машину от снега, — пусть раньше самолет наберет скорость. Вот площадка кончилась... И почти у самых торосов Спирин плавно и уверенно потянул ручку на себя...

Машина поднялась в воздух.

Лица пассажиров расплылись в счастливой улыбке: наконец-то выбрались! Но недолго пришлось друзьям радоваться. Отлетев всего километров на десять, они попали в сплошной туман.

Слева показался берег острова Карла-Александра. Спирин повел самолет к нему. Не тут-то было! Туман лежал на острове тяжелой шапкой. Садиться нельзя было. Тогда Иван Тимофеевич повернул в другую сторону. Через несколько минут справа появился берег острова Райнера. Не теряя его из виду, Спирин убрал газ и снизился. Стрелка высотомера показывала 20 метров. Берег то резко уходил влево, то вырастал прямо перед самолетом. Хорошо, что самолет был маленький, верткий. С ним можно было проделывать всевозможные летные фокусы. Спирин то клал его почти на ребро, отворачивая от берега, то ставил его на дыбы, точно перепрыгивая барьер.

Но вскоре берег Райнера скрылся. Начался сильный снегопад. Машину стало швырять из стороны в сторону. Хотя в этих широтах магнитный компас мало надежен, но теперь ориентироваться можно было только по компасу. Самолет шел на северо-запад. Когда под самолетом показалась вода и замелькали плавающие льдины и айсберги, Спирин взял курс на север.

Товарищи пристально всматривались вперед. Судя по тому, сколько они находились в воздухе, скоро должен был показаться берег острова Рудольфа. Запасы бензина

близились к концу. Прошло еще пять минут, показавшихся часом. «Не сбились ли? А вдруг Рудольф остался в стороне?» думал каждый из товарищей про себя. Неожиданно впереди показалась огромная черная скала. По всем очертаниям она напоминала мыс Аук. Но почему он так высок? Может быть, это какой-нибудь неизвестный остров? Но вскоре загадка разъяснилась. Оказывается, самолет летел на высоте всего пяти метров, потому таким высоким показался товарищам мыс Аук.

До Рудольфа оставалось лететь всего километров десять. Хватит ли бензина?

Прошли Аук. Впереди показались радиомачты зимовки и мачты радиомаяка. До зимовки оставалось совсем немного. Вдруг Спирин почувствовал, что кто-то дернул его за плечо. Он быстро обернулся — не случилось ли что? Смеющиеся Федоров и Иванов указывали вниз. Огромный белый медведь, задрав голову, следил за самолетом.

— Прекрасный случай, — крикнул Иванов, — садись скорей!

Но Спирин только рукой махнул. До медведя ли было? Скорей бы добраться домой!

Глава XXVII

ПЕРВОЕ МАЯ НА РУДОЛЬФЕ

Весна — самое хорошее время для полетов в Арктике. Поэтому мы, полярные летчики, зачастую встречаем великий пролетарский праздник далеко за Полярным кругом.

Так и на этот раз нам предстояло встретить Первое мая на самом северном клочке нашей Советской земли.

...Мы готовились к празднику. Но настроение у всех было омрачено отсутствием трех товарищей.

Сегодня уже 30 апреля — третий день, как они улетели.

За окном мела пурга. Ветер вздымал облака снега и кружил их так, что трудно было понять, откуда он дует. Когда распахнулась дверь и в комнату вошел Молоков, он был так засыпан снегом, что можно было подумать — это во-

шел дед-мороз. Взяв веник, он отправился в сени, где с трудом отряхнулся от снега.

Пурга мела во-всю. Вылететь в такую погоду на поиски товарищей нечего было и думать. Нам оставалось только ждать возвращения Сторожко и Латыгина, ушедших на собаках искать улетевших. Но в такую погоду они легко могли пройти мимо самолета, не заметив его...

Настроение было совсем невеселое. Все же меня не покидала уверенность в благополучном исходе.

— Ничего, они скоро вернутся, — подбадривал я товарищей.

Мы сидели в кают-компании, делясь друг с другом различными предположениями о судьбе улетевших друзей.

— Тише! — вдруг насторожился Бабушкин.

Мы прислушались.

— Мне показалось, что я слышу звук мотора, — сказал Михаил Сергеевич.

— Ну, это тебе только кажется, — в один голос заявили мы все, — в такую погоду лететь — безумие!

Но в это время раздались возбужденные голоса:

— Летят! Летят!

Мы стремглав бросились на улицу.

Далеко в небе, сквозь завесу падающего снега, смутно виднелись контуры самолета. Достигнув границ аэродрома, самолет сделал круг и пошел на посадку.

С громким криком «ура» мы помчались к аэродрому.

Едва Спирын, Иванов и Федоров вышли из машины, как мы их окружили и чуть не на руках понесли на зимовку.

Их возвращение было лучшим подарком к Первому мая.

Больше всех радовался Иван Дмитриевич: он буквально не спускал глаз с Федорова.

— Ну, вот видишь, — говорили мы Папанину, — а ты все панику поднимал.

Иван Дмитриевич только ухмылялся в ответ. Было ясно, что теперь он никуда не отпустит от себя ни одного человека из своей четверки.

Нельзя сказать, чтобы у наших путешественников был очень утомленный вид. Наоборот, они выглядели бодрыми, загоревшими. Правда, загар мгновенно сошел, едва к нему

прикоснулось мыло, зато бодрый вид их не покинул, особенно после сытного обеда.

За окном бесилась пурга, но в кают-компании то и дело раздавался дружный хохот. Допоздна сидели мы, слушая Спирина, Федорова и Иванова. Спокойно, со свойственным им юмором рассказывали они о своих злоключениях в ледяной ловушке.

Ночью погода начала проясняться.

Утро Первого мая было яркое, солнечное. Сугробы снега искрились на солнце. Далеко на горизонте виднелись небольшие белые облака.

День начался особенно оживленно. Настроение у всех было праздничное. Всюду слышались радостные восклицания, поздравления. Ежеминутно из радиорубки приносили приветственные радиограммы от родных и знакомых. Мы торопливо брились, одевались — спешили на демонстрацию.

Да, ребята, несмотря на то, что мы были за несколько тысяч километров от Большой земли, в день Первого мая мы не могли не пойти на демонстрацию! Нас было всего 65 человек вместе с зимовщиками, но мы чувствовали себя неотделимой частью всего советского народа, и вместе со всей страной, построившись в ряды, мы стройной колонной пошли на митинг.

Первое мая! На Большой земле — весна, тепло, всюду гирлянды цветов, все в белых костюмах; а мы идем, по колону проваливаясь в глубокий снег, закутанные в теплые, меховые одежды.

Но мы не чувствовали мороза. У нас на сердце было радостно.

Ровно в десять часов около старой зимовки открылся митинг, посвященный международному пролетарскому празднику.

Отто Юльевич сказал большую взволнованную речь о любви к родине, о мужестве и отваге советских людей. Он еще раз напомнил нам об огромном значении нашей экспедиции. От имени всех Отто Юльевич заявил, что мы все свои силы отдадим на выполнение задания партии и правительства: полюс будет советским!

По команде Спирина, мы дали три ружейных залпа и торжественно пропели «Интернационал».

Митинг был закончен.

На зимовку мы возвращались с веселыми песнями.

В кают-компаниии нас ждали накрытые столы. Наш шеф-повар Василий Васильевич решил блеснуть своим поварским искусством. Обед прошел весело.

До поздней ночи слушали мы по радио Большую землю и мысленно переносились на шумные праздничные улицы Москвы и Ленинграда, Киева и Тбилиси... Слушали Ташкент, Минск, слушали всю нашу ликующую страну. На душе было тепло и радостно.

К ночи небо снова заволочло тучами. Изредка налетали порывы ветра, взметая клубы снега.

Так прошло Первое мая.

Глава XXVIII

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ГОЛОВИНА

3 мая вернулись Сторожко и Латыгин, вышедшие на поиски самолета Спирина. Летчик Крузе слетал к ним и сбросил им вымпел с сообщением, что Спирин, Иванов и Федоров благополучно возвратились на Рудольф.

...Потянулись однообразные, скучные дни. По несколько раз в день просматривали мы синоптические карты, которые составлял Дзердзиевский. Циклонам, казалось, не будет конца. Они проходили через Землю Франца-Иосифа, подобно бусам, нанизанным на длинную, длинную нитку.

Вечером 4 мая Дзердзиевский сказал нам, что есть маленькая надежда на улучшение погоды и можно будет послать самолет Головина в глубокую разведку. Точно малые дети, обрадовались мы словам нашего синоптика.

Мы давно уже составили такой план: если Головин сообщит нам, что по маршруту погода хорошая, мы, не медля ни одной минуты, вылетим вслед за ним всей воздушной эскадрой. Долетим до полюса. Там первым пойдет на посадку флагманский самолет. В том случае, если он сядет



Около старой зимовки открылся митинг...

неудачно и не сможет быстро подготовить аэродром для других самолетов, те сбросят часть продовольствия на грузовых парашютах и сами вернутся на Рудольф, где будут ждать, пока на полюсе не будет подготовлен аэродром и их не вызовут.

В эту ночь никто не сомкнул глаз.

Утро следующего дня было ясным и безоблачным. Предсказания Дзердзиевского оправдались. Погода точно подзадаривала нас. Мы горели желанием немедленно лететь на полюс.

Видя возбужденное настроение всех участников экспедиции, Отто Юльевич отдал распоряжение Головину готовиться к разведывательному полету. Одновременно и мы начали готовить свои большие корабли.

Закипела работа. Механики осматривали моторы, зимовщики счищали снег с самолетов.

Когда разведывательный самолет был готов к старту, ко мне подошел Головин:

— Если я долечу до восемьдесят восьмого градуса и мне, по моим расчетам, хватит горючего долететь до полюса и вернуться обратно, как мне быть?

Я понял, куда метит Головин, немного подумал и ответил:

— Если бензина хватит и начальник экспедиции не вернет тебя, дуй прямо до самого полюса.

— А если я там сяду?

— Это дело твое. Решай сам.

— А как бы ты поступил? — не унимался Головин.

— Откровенно говоря, — улыбаясь, ответил я ему, — если бы я увидел, что на полюсе лед хороший, я бы, не задумываясь, сел.

— И сообщил бы на Рудольф погоду? — подсказал Головин.

— Да, и сообщил бы погоду, — подтвердил я.

— Я так и сделаю, — решительно заявил Головин.

Он весело направился к своему самолету.

Солнце светило во-всю. Мы стояли, окружив самолет Головина. Пока его механики разогревали моторы, Головин еще раз проверил груз своего корабля. Он брал с собой

двухмесячный запас продовольствия, оружие, лыжи, спальные мешки, палатки, легкие нарты, аварийную рацию. На всякий случай погрузил еще несколько бидонов бензина.

Моторы работают.

Летчик, штурман, два механика и радист заняли свои места.

Головин поднял руку. Это означало, что он готов к вылету.

Взмах флажком... Головин дает полный газ... От воздушной струи, создаваемой винтами, позади самолета поднимается огромный снежный столб. Но тяжело нагруженная машина не тронулась с места — пристыли лыжи. Все, кто находился на аэродроме, подбежали к самолету и принялись раскачивать его за хвостовую часть фюзеляжа. Это продолжалось несколько мгновений. Самолет быстро покатился вниз по склону. Еще несколько секунд... Самолет Головина поднялся в воздух.

Я смотрел вслед удаляющемуся самолету «СССР Н-166». Его задание — глубокая разведка. Но я знал тайное желание Головина достичь полюса. Я искренне желал ему, чтобы оно осуществилось.

Немедленно после вылета разведчика я отдал распоряжение разогревать моторы наших больших кораблей.

Каждые тридцать минут Головин сообщал состояние погоды и свои координаты.

Шмидт, Шевелев, Молоков, Спири и я сидели в радиорубке. Прямо из-под карандаша радиста мы читали сообщения Головина. Пока все шло хорошо. Погода по трассе была ясная, видимость хорошая. Головин уверенно летел вперед.

Я попросил радиста Богданова запросить Головина о том, какой лед и может ли в тех местах сесть самолет.

«Пересекаю 85°. Погода ясная, — отвечал Головин. — Курс держу по солнечному компасу и радиомаяку. Видимость хорошая. Лед торосистый, но для посадки есть хорошие, ровные поля. Иду дальше».

Сообщения Головина нас радовали. Я пошел позвонить на аэродром, чтобы узнать, как там идет работа. Механики

ответили мне, что у них все готово и можно хоть сейчас запускать моторы.

Вернувшись обратно в радиорубку, я застал новую радиограмму Головина:

«Подхожу к 86°. Слева показалась перистая высокая облачность. Моторы работают отлично. Я спокоен. Настроение у всех хорошее».

Но через тридцать минут пришла встревожившая нас радиограмма:

«Левый мотор сдает. Подыскиваю подходящую льдину для посадки».

Не успели мы как следует расстроиться, как Головин сообщил, что все в порядке — мотор попрежнему работает хорошо. Переключение баков задержало подачу бензина в мотор.

Прошел еще час. Головин сообщил:

«Достиг 88°. Впереди стена облаков. Решил итти дальше — выше облаков, узнать, далеко ли они простираются, а также их характер».

А еще через двадцать минут он сообщил:

«Идем над сплошной облачностью высотой в 2000 метров. До полюса осталось 100—110 километров. Иду дальше».

— Как дальше? — удивился Спирин. — У него же нехватит горючего. Не лучше ли вернуть его?

— Горючего у него хватит, он все рассчитал. Попробуй, верни его, когда осталось всего сто километров до полюса. Я бы, например, на его месте ни за что не вернулся.

— Да, Михаил Васильевич прав, — сказал Отто Юльевич. — Вернуть его очень трудно. Я бы тоже не вернулся на его месте, — улыбаясь, добавил Шмидт. — Это — как бы постучаться в дверь и не войти в нее.

С большим волнением следили мы за дальнейшим продвижением Головина. Мы были горды тем, что пять наших товарищей смело летят вперед. Но в то же время смутно росла тревога: точно ли рассчитал Головин, хватит ли у него горючего на обратный путь?.. А что, если на Рудольфе испортится погода и ему придется лететь вслепую?..

На наш вопрос, продержится ли погода до прилета Головина, Дзердзиевский пожал плечами:

— Как сказать! Погода, конечно, испортится, но закроет ли она купол — неизвестно. С запада надвигается высокая облачность. Купола она не закроет. Но вслед за высокой облачностью может пойти и низкая.

Мы немедленно передали на борт самолета «Н-166» сообщения Дзердзиевского. В ответ получили радиограмму:

«Достигли Северного полюса. Мы горды тем, что на своей оранжевой птице достигли крыши мира. Но, к великому нашему разочарованию, полюс закрыт сплошной облачностью. Пробриться вниз не удастся. Возвращаюсь обратно. Погода Рудольфа нас не беспокоит. Горючего вполне хватит. Головин».

Мы все невольно зааплодировали. Наши советские летчики на советском самолете впервые достигли Северного полюса. Огромное чувство радости и гордости охватило всех нас, участников экспедиции. Отто Юльевич послал отважному экипажу приветственную телеграмму.

На аэродром было сообщено, что вылет больших кораблей отменяется. Механики были очень разочарованы.

— Головин достиг полюса, — говорили они, — почему мы не достигнем?

— Головин на двухмоторном самолете и то не рискнул пробиваться вниз, боясь обледенения; а вы хотите, чтобы на больших кораблях рисковали? — ответил я возбужденным механикам.

— Ну вот, опять сиди! Уже две недели торчим здесь, а никакого толку, — ворчали они, закрывая чехлами моторы.

Через час над Рудольфом появилась низкая облачность. Она постепенно стала закрывать купол. Мы срочно приготовили для Головина второй аэродром — около зимовки. Если ему нельзя будет сесть на главный аэродром, то придется садиться на маленький, хотя это сопряжено с риском. По углам аэродрома мы развели большие костры.

Прошло уже четыре часа с тех пор, как Головин повернул свой самолет с Северного полюса. Главный аэродром совершенно закрыло облаками. Посадить Головина было

невозможно. Над Рудольфом была сплошная облачность высотой в 150 метров, но на севере виднелся небольшой просвет. Я решил вылететь на «У-2», чтобы выяснить, далеко ли тянутся от Рудольфа облака. Одновременно я рассчитывал у кромки облаков встретить самолет Головина.

Минут двадцать я кружился у кромки облаков. Она была километрах в десяти от Рудольфа. Дальше было совершенно голубое небо. Горизонтальная видимость под облаками была очень хорошая. Впереди ясно виднелись обрывистые берега островов Карла-Александра и Джексона.

Вернувшись обратно на Рудольф, мы снова заправили «У-2», и на этот раз навстречу Головину поднялся Мазурук.

Покружив в воздухе минут тридцать, Мазурук вернулся на Рудольф. В течение этого времени Головин часто просил радиопеленг. Как видно, он отклонился от курса. На наши запросы Головин не отвечал. Неожиданно от него получилась радиограмма:

«Иду под облачностью. Рудольфа не вижу. Бензин подходит к концу. Под нами битый мелкий лед и много разводьев».

Мы пристально всматривались в серое небо — туда, откуда, по нашим расчетам, должен был появиться Головин.

Одна мысль владела всем нашим коллективом: найдет ли Головин остров Рудольфа и хватит ли у него горючего? Мы смотрели в северном направлении, минуты проходили за минутами... и вдруг с противоположной стороны мы услышали звук мотора.

— Летит, вон он! — раздались крики, и в воздух полетели шапки.

На юго-западе показалась точка. Это был самолет. Он шел совсем низко над водой. Самолет быстро приблизился к Рудольфу, промчался над зимовкой и, не делая круга, пошел на посадку. Лыжи мягко коснулись снега у буквы «Г», и машина покатила по аэродрому.

Мы все, как один, побежали вслед за самолетом. Он стремительно катился вперед по направлению к старой зи-

мовке. Вот он скрылся за бугром, а там, — мы все знали это, — крутой обрыв и море...

Когда мы добежали до бугра, мы увидели, что на самом краю обрыва стоял самолет, а около него топтались Головин с товарищами, разминая затекшие члены.

Отто Юльевич горячо обнял Головина. Он поздравил смелую пятерку — первых советских людей, достигших полюса.

Здрав свою меховую шапку и закурив, Головин рассказывал, как туго пришлось ему, когда он подлетал к Рудольфу.

— Пришлось мне понервничать основательно, — сказал он. — Как только началась облачность, я снизился. Вот-вот должен показаться Рудольф, а его все нет и нет. Как же так, думаю, мне сообщили, что в десяти километрах от кромки облаков мы должны увидеть наш остров?! А тут пролетели сорок километров, и, кроме редкого льда, айсбергов и открытой воды, ничего не видно. Стало ясно, что вышли из зоны, а бензин на исходе. Кекушев все чаще и чаще стал поглядывать на литрометр¹. На случай вынужденной посадки на воду приготовили клипербот и два ящика с продуктами. Но тут впереди показался обрывистый берег. Какой это был остров, нас не интересовало. Мы были рады, что увидели хоть какую-нибудь землю, на которую в случае чего можно сесть. Штурман посмотрел на карту и сказал мне, что это остров Карла-Александра. Рудольф, мол, промазали. Я тут же развернулся и пошел к Рудольфу, а сам думаю: хватит или не хватит горючего? Вдруг вижу остров Рудольфа. В этот момент литрометр совсем перестал показывать бензин. Вот поэтому я прямо пошел на посадку, не делая круга. Боялся, что в последнюю минуту откажут моторы.

Полет Головина продолжался двенадцать часов и проходил в среднем на высоте 1500—2000 метров. За все время существования авиации и воздухоплавания это был четвертый по счету полет над полюсом. Но опять вопрос о возмож-

¹ Литрометр — прибор, показывающий количество бензина в баках.

ности посадки самолета на полюсе остался неразрешенным.

Мы горячо радовались успешному полету Головина. Его полет вселил в нас еще большую уверенность в успехе нашей экспедиции.

Но должно было пройти еще много дней томительного ожидания, пока мы получили возможность стартовать на полюс.

Глава XXIX ПОЛЕТ КРУЗЕ

Туманы, пурга, шквалистые ветры точно облюбовали наш остров. Если иногда, на короткие промежутки, внизу, около зимовки, ветер разгонял облака, то купол острова, где стояли наши машины, заволакивало еще сильнее.

Жизнь на зимовке между тем шла своим чередом. Лекции, доклады, регулярный выпуск стенной газеты, последние известия по радио, книги, разнообразные игры и развлечения заполняли наш вынужденный досуг. Часами просиживали Бабушкин, Шмидт, Иванов и я, играя в домино. К 10 мая мы сыграли уже больше четырехсот партий.

Среди участников нашей экспедиции самыми тихими и скромными считались механики Кекушев и Бассейн. Со стороны казалось, что они и воды никогда не замутят. Но во время пребывания на Рудольфе выяснилось, что они оба являются неутомимыми выдумщиками всевозможных шуток.

Помню, как-то раз Бассейн вымазал жиром свои кожаные высокие ботинки. Когда он внес их в комнату, Кекушеву бросились в глаза следы белого жира на швах и рантах ботинок. Не задумываясь, Кекушев громко обратился к Бассейну:

— Флегоша, а ведь на самом деле хорошо мазать ботинки сгущенным молоком.

— Ну еще бы! — не растерялся Бассейн. Он сразу понял, что начинается «розыгрыш», хотя кто будет жертвой его, еще не было ясно.

— А сапоги можно намазать? — спросил Кекушев.

— Да! — уверенно ответил Бассейн. — Сгущенным молоком только и можно предохранить их от промокания. А самое главное, ты никогда не обморозишь ноги. И кожа мягкая. Вот видишь, — показал он ботинки, — пощупай!

Кекушев внимательно осмотрел ботинки, пощупал их.

— А верно, мягкие!

В это время один из товарищей подошел к шкафу, взял банку сгущенного молока, открыл ее и деловито начал мазать свои сапоги.

— Ты, Ваня, погуще, погуще! — посоветовал Кекушев.

Ваня старался изо всех сил. Через несколько минут сапоги были покрыты толстым слоем сгущенного молока. И когда Ваня, довольный своей работой, повернулся к товарищам, он сразу понял, что его «разыграли». Бассейн и Кекушев катались от хохота на своих койках.

Целый день после этого Ваня отмывал свои сапоги, отчаянно ругался, называя Кекушева и Бассейна «бандитами».

Однажды была сильная пурга. В течение двух дней мы не могли высунуть носа из помещения. На аэродром никто не ездил. Там, в маленьком домике, жил один только Мельников. Продовольствия у него было достаточно, а чтобы он не скучал, мы часто звонили ему, справляясь о его здоровье, и развлекали, как могли.

На третий день ветер стих, но облачность была очень низкая и закрывала весь купол. Решено было поехать на аэродром и откопать самолеты. Перед отъездом Кекушев позвонил Мельникову.

— Как погода? Самолеты здорово занесло снегом? — спросил он.

— Самолеты как занесло, не знаю, — ответил Мельников, — а насчет погоды сообщаю, что здесь сплошной туман.

— А у тебя есть насос для накачки резиновых матрацев? — спросил Кекушев.

— Есть, даже два.

— Тогда вот что: возьми насос, который получше, и к нашему приезду разгони туман.



Мы все, как один, побежали вслед за самолетом.

Мельников, ругаясь, повесил трубку.

Через час мы приехали на аэродром. Домик был занесен снегом до самой крыши. Единственная дырочка осталась в верхней части окна — в нее и смотрел Мельников. Он очень обрадовался нашему приезду.

Наши самолеты были сильно занесены. Концы пропеллеров касались снега. На крыльях образовались снежные заструги. Метлой смести их было невозможно; пришлось делать специальные скребки и жесткие щетки. После многих дней бездействия мы дружно взялись за очистку самолетов. Через несколько часов напряженной работы самолеты были очищены от снега.

...11 мая погода стала немного проясняться. В редкие окна облаков просвечивало солнце. Облачность была высокая. На этот раз мы решили послать в разведку на самолете «П-5» летчика Крузе, Дзердзиевского и Рубинштейна — штурмана-радиста.

Через час они были уже в воздухе. Горючего у них было на восемь-девять часов полета, кроме того — все необходимое на случай вынужденной посадки.

Чтобы пользоваться в полете не только радиомаяком, но и солнечным компасом, Крузе решил лететь над облаками. Между островами Рудольфа и Карла-Александра было хорошо видно ясное поле — это означало, что там имеется большой просвет. Крузе поднялся в этот просвет, не входя в облака, и взял курс на север.

Так же как и Головин, Крузе сообщал нам свои координаты и состояние погоды. Шел он на высоте 1500 метров, над сплошной облачностью. Видимость была отличная.

Мы рассчитывали, что на 82 или 83° облачность оборвется. Если Крузе достигнет 85° и найдет в том районе хорошую льдину, решено было посадить его там. Но облачность не оборвалась, и Крузе был вынужден повернуть обратно. Дзердзиевский сообщил нам:

«Вылетать нельзя. Впереди я вижу мощный циклон».

Арктика любит зло подшучивать над людьми. Как и при полете Головина, погода стала быстро портиться. Просветы в облаках исчезли, посыпал снег. Крузе должен был вернуться самое большее через два с половиной —

три часа. Но прошло четыре часа — Крузе не было. Когда он стал часто запрашивать радиопеленг, мы поняли, что он заблудился.

Долго путался Крузе в облаках, потом он стал планировать, рассчитывая, что на высоте 700 — 800 метров выйдет из облаков, а там найти хорошую льдину не так сложно. Но вот уже высотомер показывает 400 метров, 300 — и все никакого просвета.

Боясь, как бы не налететь на какую-нибудь возвышенность, Крузе все чаще и чаще начал заглядывать за борт. Вдруг перед ним вырос купол какого-то острова. Крузе сразу дал полный газ, мотор заревел, машина полезла вверх. Крузе поднялся опять выше облаков. Здесь он стал кидаться то вправо, то влево... В конце концов решил еще раз попытаться пробиться вниз. На этот раз на высоте 100 метров он увидел разводья и льдины. Так как открытой воды было очень много, он решил, что пролетел Землю Франца-Иосифа. Повернул на север.

Судя по тому, сколько времени Крузе был в полете, мы рассчитали, что у него бензина осталось всего на час полета. Мы знали также, что в районе Земли Франца-Иосифа вынужденную посадку можно произвести только в проливах; в другом месте найти подходящую льдину нельзя. Мы забеспокоились не на шутку. В этот момент получилась радиограмма, еще сильнее встревожившая нас:

«Бензин подходит к концу. Иду на посадку. Крузе».

— Как на посадку? Куда же он сядет? — воскликнул я. — Они не только разобьют машину, — сами побьются.

— Да, Арктика шутить не любит, — как бы про себя сказал Марк Иванович. — Да и помочь им нельзя сейчас, погода плохая.

— Была бы хорошая, они давно бы сами прилетели.

Радисты сидели с трубками на ушах, внимательно слушая радио, стараясь поймать позывные самолета Крузе. Но, кроме постороннего писка и позывных других станций, они ничего не слышали. Мой взгляд останавливался то на Шевелеве, то на Спирине, то на Молокове. Я видел, как глубоко взволнованы товарищи.

«До сих пор все обходилось хорошо, — подумал я. — Со Спириным и Головиным все окончилось благополучно, хоть и немало пришлось поволноваться. Но этот полет оказался посерьезнее, чем два первых. Как сядет Крузе? Вдруг им нужна будет помощь? Но где их искать? С одной стороны Баренцево море, с другой — море Виктории и Ледовитый океан».

— Ничего, — прервал молчание Шевелев. — Крузе — летчик хороший, сядет. В крайнем случае сломает шасси. Главное, чтобы связь с ним была.

— Клипербот у них есть? — спросил один из зимовщиков.

— Есть, — ответил я. — И продуктов у них достаточно.

— Ну, а раз клипербот есть — ничего страшного, — успокаивающе продолжал тот же зимовщик. — Они ведь сели здесь, где-то недалеко. Придут пешком. Мне не раз приходилось ходить в этих краях.

— Тише! — прервал наш разговор радист Стромиллов.

— Что? — спросили мы. — Вызывает?

— Тише, плохо слышно, — повторил радист.

Схватив карандаш, он торопливо начал записывать радиограмму:

«Рудольф. Шевелеву. Из-за плохой погоды и недостачи горючего мы вынуждены были произвести посадку. Машина цела. Где сели, не знаем. При первом проблеске солнца определимся. Дайте пеленг. Необходимо забросить нам килограммов 200 бензина. Крузе».

Стопудовый камень свалился с наших плеч! Мы все облегченно вздохнули и только удивлялись, где это они могли подыскать такую льдину, что не повредили самолета.

— Молодец Крузе! — восхищенно сказал я.

И тут же мы получили другую радиограмму с борта «Н-128», от нашего синоптика:

«Вылет на полюс невозможен. Между Северным полюсом и 84° проходит циклон. Дзержиевский».

Несмотря на затруднительное положение, он не прервал своей повседневной работы. С ним как будто ничего и не случилось.

Позднее мы узнали, что когда Крузе повернул на север, он в это время находился на запад от Рудольфа. Ему вскоре стал попадаться более крепкий лед, хотя подходящей льдины для посадки не было. Но и этому обрадовался Крузе. В крайнем случае, при посадке на такой лед они смогут только поломать машину. Снизившись метров на десять, Крузе начал искать более или менее подходящую льдину. Как только впереди показалась ровная льдина, Крузе убрал мотор и пошел на посадку. Будь, что будет! Самолет коснулся снега очень мягко. Вначале побежал хорошо, потом стали попадаться небольшие ропаки. Самолет запрыгал, накрываясь то в одну, то в другую сторону, затем последовал сильный толчок, и машина остановилась. Под самыми крыльями Крузе увидел снег... Никаких сомнений: сломано шасси.

Товарищи тут же выскочили из самолета и стали осматривать, где именно сломано шасси. Но при внимательном осмотре выяснилось, что машина целехонька, а под крыльями оказались большие пологие ропаки. Нужно иметь очень большое счастье и мастерски знать летное искусство, чтобы не сломать лыжи, попав между ропаками.

И Крузе, и Рубинштейн, и Дзердзиевский отказывались верить своим глазам. Они несколько раз тщательно осматривали машину, — она была цела! О том, как выбраться отсюда, пока не возникал вопрос. Они знали, что на Рудольфе есть пять больших самолетов, а если радио исправно и связь обеспечена — тревожиться нечего.

— Давайте устанавливать палатку, — предложил Крузе.

— И поесть бы не мешало, — добавил Дзердзиевский.

Предложение было принято единодушно, и мигом закипела работа. Пока Крузе и Дзердзиевский хлопотали по хозяйству, Рубинштейн сообщил на Рудольф о благополучной посадке и сговорился о часах, в которые он будет вызывать базу. Дополнительно он обещал сообщить свои координаты.

Палатка уже раскинута, примус горит во-всю, чайник поспел. А главное, готова яичница — гордость Дзердзиевского. Он был не только прекрасным синоптиком, но и замечательным поваром.

Сидя в палатке, подкрепившись едой и согревшись, товарищи несколько успокоились от пережитого в воздухе и при посадке.

Прежде всего проверили наличие горючего — его оказалось настолько мало, что при очень большой экономии могло хватить только на приготовление чая и пищи. Хорошо, что было тепло: всего 6° мороза.

Затем тщательному осмотру была подвергнута и гостеприимная льдина. Особого доверия она не внушала: в нескольких местах были видны трещины. Чуть поодаль от самолета — разводья. Толщина льда не достигала метра. О посадке второго самолета нечего было и думать. В лучшем случае с такой льдины можно лишь взлететь, но и то с большим риском. Вообще же задерживаться на этой льдине не следовало. Достаточно малейшего сжатия, чтобы от нее осталось одно воспоминание.

Спустя сутки Рубинштейну при помощи солнца и радиопеленга удалось определить место посадки. Оказалось, они сели в 120 километрах на северо-запад от Рудольфа. Сообщая нам эти сведения, Рубинштейн передал заодно радиограмму от неутомимого Дзердзиевского. Он и на льдине продолжал следить за погодой и сообщал нам:

«Туман. Видимость плохая. Вылетать к нам нельзя. На полюс тоже. Начальник аэропорта им. Крузе Дзердзиевский».

Зная, что льдина, на которой сидят наши попавшие в беду товарищи, не в состоянии принять второй самолет, мы поручили Мошковскому приготовить грузовые парашюты, наполнить резиновые баллоны бензином и, как только погода позволит, вылететь вместе с Головиным и сбросить их Крузе. Все было немедленно исполнено. Оставалось только ждать погоды.

На льдине у Крузе жизнь шла своим чередом. Установили дежурства по восемь часов в сутки.

Как-то ночью на вахте стоял Дзердзиевский. Погода тихая. Не слышно даже шороха дрейфующего льда. Товарищи спят. Ничто не нарушает великого безмолвия Арктики. Дзердзиевский, задумавшись, стоял, опираясь

на винтовку. Вдруг перед ним возникло какое-то странное видение. Ему показалось, что с места сошел торос и двинулся прямо к нему.

Пристально всмотревшись в белую двигающуюся массу, Дзердзиевский увидел, что это пожаловал в гости «хозяин» — белый медведь. Не задумываясь, Борис Львович вскинул винтовку и выстрелил в медведя. Тот, очевидно, не ожидал такой встречи и бросился наутек. Дзердзиевский, не теряя ни минуты, дал еще один выстрел и побежал вслед. Медведь, ковыляя, скрылся за торосами. Дзердзиевский добежал до того места, где впервые увидел медведя, и обнаружил там следы и кровь. Он осторожно пошел по следу, надеясь увидеть медведя мертвым где-нибудь неподалеку среди торосов.

Кровавые медвежьи следы привели его к разводью. На краю льдины виднелись свежие красные пятна. Ясно было, что медведь прыгнул в воду.

Старые зимовщики рассказывали мне, что раненые медведи всегда бросаются в воду. Рана горит, и зверь, чтобы успокоить боль, прыгает в ледяную воду. Но вода соленая, она еще сильнее разъедает рану, и медведь с ревом выскакивает обратно на льдину. Дзердзиевский тщательно осмотрел льдину, но следов около разводья ни на этой, ни на той стороне не было. Очевидно, медведь был тяжело ранен и утонул. Борису Львовичу ничего не оставалось делать, как вернуться обратно. Возвращаясь, неудачливый охотник решил проследить, откуда пришел этот медведь. Идя по следу, он обнаружил, что «хозяин» был за его спиной, на расстоянии всего нескольких шагов. Хорошо, что медведи в это время не голодные, а то для задумавшегося Дзердзиевского это могло бы плохо закончиться. Медведь не стал бы считаться с тем, что у нас в экспедиции всего один синоптик.

14 мая мы получили со льдины Крузе очередную радиogramму:

«Погода у нас ясная. Видимость очень хорошая. Особенно на севере. Предлагаю немедленно вылетать на полюс. О нас не беспокойтесь. Опасность нашей льдине пока не угрожает. Дзердзиевский».

Нас поразила эта радиограмма. Человек находится на льдине, которая ежеминутно может разлететься на куски, но его мало волнует собственная судьба; больше всего он беспокоится за наш полет на полюс.

Всех нас это растрогало. Вылететь мы не могли: на Рудольфе была плохая погода. Но даже в случае хорошей погоды мы все равно не покинули бы наших товарищей в беде.

На следующий день погода немного улучшилась, и Головин с Мошковским вылетели на помощь Крузе. Эту приятную новость на льдине узнали очень быстро — Рубинштейн держал с нами непрерывную связь. Через сорок минут обитатели льдины увидели самолет Головина. Он шел километров на пятнадцать правее и не видел их. Так как непосредственной связи у Рубинштейна с Головиным не было, пришлось держать связь через остров Рудольфа. Мы немедленно же сообщили Головину курс:

«Крузе вас видит, но вы прошли правей. Возьмите 90° влево».

Через несколько минут мы радиовали снова:

«Вы находитесь на одном меридиане, севернее самолета Крузе. Возьмите еще 90° влево... Держите курс прямо на юг... Идете прямо на них... Вы — над ними».

И только тогда, когда Головину сообщили, что они находятся над самолетом Крузе, он его заметил.

Без радиосвязи вряд ли удалось бы найти товарищей. Самолет Крузе настолько мал, что его очень трудно заметить среди множества разводьев.

Мошковский не зря считается одним из лучших специалистов парашютного дела.

Он так точно рассчитал все, что три парашюта легли буквально рядом с самолетом.

Сбросив бензин, кайла, лопаты, Головин качнул крыльями в знак приветствия и повернул обратно.

На льдине закипела работа. В машину залили бензин, расчистили площадку. Так как солнечного компаса не было, а магнитному в этих широтах не очень можно доверять, Крузе использовал один парашют для флажков. Определив по солнцу направление на Рудольф, товарищи

сделали из флажков створ¹ с северо-запада на юго-восток и решили, поднявшись в воздух, взять направление по флажкам, а в полете держать курс по курсодержателю², внося соответствующие поправки.

О подготовке к полету Рубинштейн все время нас информировал. Как только он сообщил, что машина в воздухе, мы немедленно включили радиозону³ и выслали им навстречу самолет «У-2».

Поднявшись, Крузе взял направление по флажкам. Через несколько минут он увидел далеко на горизонте черную точку — это был наш «У-2».

Таким образом, хотя облачность была низкой и видимость скверной, мы все же перехитрили природу. Крузе нашел Рудольф и сел около самой зимовки. Нашей радости не было границ.

Глава XXX

ВТОРОЙ ПОЛЕТ ГОЛОВИНА

Мои механики, сговорившись, решили закаляться для предстоящей жизни на полюсе. Они отказались жить в теплом помещении зимовки, раскинули палатку прямо на аэродроме, около самолета, и поселились в ней.

— Здесь, — говорили они, — воздух чище, как на курорте, и шума нет. А главное, мы всегда около самолета и в любой момент можем приготовить машину к вылету.

Я не возражал против этого добровольного уединения механиков. Они не раз становились на лыжи и ухо-

¹ Створ — цепь флажков.

² Курсодержатель — прибор, по которому летчик держит прямую линию полета.

³ Радиозона. — Радиомаяк посылает два звуковых луча. Между этими лучами (то есть в радиозоне) должен держаться летчик. Он все время слышит два звука одинаковой силы. Если летчик отклонится в сторону, один звук будет слышен слабее, другой — громче; это дает знать летчику, что он выходит из зоны.

дили на прогулку, взяв с собой винтовки и запас продуктов. Эти лыжные прогулки шли нам на пользу.

На Рудольфе не только часто меняется погода, но очень часто меняется характер снега. Когда температура стоит от -3 до -6° , снег становится рыхлым и лыжи плохо скользят. Особенно плохо скользят они, если при этой температуре выпадает свежий снег, и тогда лыжники говорят: «В этот день нашим тяжелым самолетам не подняться».

Но когда солнце прогреет поверхность снега и он немного осядет, а потом ударит мороз градусов в $10 - 15$, тогда с маленького склона катишься так, что нужно тормозить палками, напрягая все силы. «Вот сегодня бы лететь!» с восхищением говорили в таких случаях Бассейн и его товарищи.

Утром 17 мая погода стала вновь улучшаться, и появилась смутная надежда, что удастся вылететь на полюс. Не теряя ни минуты, мы выслали Головина на разведку. В этот день снег был настолько рыхлый, что пилоту пришлось дважды брать разбег. Нас тревожило не на шутку: как оторвутся очень загруженные большие самолеты?

Через сорок минут с момента вылета Головин запросил командование:

«Впереди высокая облачность. Лететь выше или возвращаться обратно?»

Пока мы совещались, погода на Рудольфе стала быстро портиться, и Шевелев дал распоряжение Головину немедленно вернуться.

«Иду обратно. Вижу землю», тотчас радировал Головин.

Мы спокойны. Раз видит остров — значит, скоро будет.

Прошел час. Головина все нет. В чем дело? Он же видел землю! Почему же его нет до сих пор?

Наш радист начал спрашивать их о местонахождении, как вдруг его перебил Стромиллов, радист Головина:

«Дайте зону».

Через две минуты он попросил пеленг.

«Начинается! — подумал я. — Опять сбились. Вероятно, они видели не Рудольф, а Белую Землю, находящуюся на востоке от Рудольфа».

А погода все портилась. Над морем появился туман. Купол закрыло. Мы приготовились посадить самолет внизу, на маленький аэродром около нашей зимовки.

«Вот не везет, — разозлился я. — Не успели успокоиться после волнений за Крузе, новое несчастье. Чортова погода!»

Густая серая облачность опускалась все ниже и ниже, точно хотела прижать всех до самой земли. Казалось, погода собирается нам отомстить за то, что мы перехитрили ее, вырвав Крузе со льдины.

Туман так прижал Головина, что он вынужден был итти брьющим полетом. Под самолетом с невероятной быстротой мелькали торосы, вода. У летчика не было времени оторваться от приборов, чтобы написать радиограмму. Он боялся неожиданно налететь на берег какого-нибудь острова.

Прошло четыре долгих часа. Время тянулось нестерпимо медленно. Мы знали, что Головин находится где-то недалеко от нас, но мы были бессильны помочь ему. Шевелев и я сидели в радиорубке. На наши бесконечные запросы Головин не отвечал. У него не было времени читать наши радиограммы.

Вдруг к нам вбежал Дзержиевский:

— На севере я слышу звук мотора. Летит!

Мы с Шевелевым стремглав выскочили на улицу.

Действительно, со стороны мыса Столбового доносился рокот мотора. Я взобрался по перекладинам на столб метеостанции, рассчитывая увидеть самолет, но море было закрыто густым туманом — самолета не видно. Звук все нарастал, он шел прямо на нас. Все ближе, все громче... вот-вот машина выйдет из тумана. Затаив дыхание, мы прислушивались к нарастающему гулу мотора. Совсем близко... И вдруг... звук стал отклоняться влево... все тише и тише... Теперь он был слышен не на севере, а на западе.

— Скорей передайте ему, — крикнул Шевелев, — пусть повернет влево! Он выйдет прямо на нас.

Радиист немедленно передал радиограмму в эфир. Стромилов принял ее, дал Кекушеву для передачи Головину, но тот не мог повернуть голову и протянуть руку, чтобы

взять радиограмму. Он вел машину в сплошном тумане, на высоте не более 3—4 метров. Услышав повторный толчок, Головин оттолкнул Кекушева локтем.

— Не мешай! — крикнул он.

Самолет уходил вправо, взяв курс на восток. По затихающему звуку моторов мы определили, что Головин уходит от нас все дальше и дальше. Шевелев прерывающимся голосом диктовал вторую радиограмму:

«Вы уходите от Рудольфа. Развернитесь на 80°. Выйдете прямо на нас».

И эту радиограмму постигла та же участь, что и первую. Головин не имел возможности прочесть ее. А так как штурман Волков сидел впереди летчика и получал радио только через него, он не мог дать курс на Рудольф.

Наступила мертвая тишина. До боли стиснув зубы, растерянно глядели мы в серое марево тумана. После грохота моторов наступила такая тишина, что каждый отчетливо слышал удары своего сердца. Мы не расходились с аэродрома. Напрягая слух, старались уловить малейший звук. Но ничто не нарушало тишины. Серый туман еще плотнее обволакивал остров, зимовку, нас...

Неожиданно Стромилов сообщил:

«Идем на посадку. Слушайте нас на волне 600 метров и на короткой аварийной станции».

Что Головин делает? Куда он сядет, да еще в таком тумане?

— Знаешь, Марк Иванович, — сказал я, — пусть они поломают машину, только бы сами живы остались.

— Да, — взволнованно заметил Бабушкин, — что ни полет, то приключение...

На всей зимовке остановилась жизнь. Люди неслышно двигались, разговаривали шопотом. Малейший громкий звук раздражал, настолько у всех были напряжены нервы. Мы доотказа набились в помещение радиорубки. Стояли молча, прислушиваясь к дыханию репродуктора. У каждого в мозгу копошилась тяжелая, тревожная мысль; каждый боялся признаться самому себе в том, что надежд на

сообщение от Головина больше нет. Ни один из нас не решался смотреть на своего соседа, чтобы не выдать себя и своих тяжелых дум.

Только один человек среди находившихся в рубке все время напряженно работал — это был радист Богданов.

Мы следили за его руками, осторожно регулировавшими приемник, ловили малейшие изменения на лице радиста.

Моментами нам казалось, что перед пристальным взором Богданова раздвинулись стены зимовки, что он видит перед собой весь земной шар и что он не может не увидеть льдины, где сел Головин.

Малейший шорох в репродукторе или тонкий писк в наушниках Богданова заставляли нас настораживаться.

— Они? — робко спрашивали мы.

— Нет, — разочарованно отвечал Богданов, — это мыс Желания вызывает Диксон.

И снова тянулось мучительное ожидание, тягостная неизвестность...

Но вдруг Богданов весь собрался в комок, подрегулировал приемник и застыл.

Замерли и мы.

Прошли секунды, показавшиеся вечностью.

Богданов поднял руку и шопотом сказал:

— Они. Стромиллов зовет.

На какой-то миг от охватившей нас радости остановилось дыхание, но в следующее мгновение мы кинулись к Богданову.

Посыпались вопросы:

— Сели? Как? Машина? Где сели? Живы?

— Не мешайте! Стромиллов только вызывает. О посадке не говорит ни слова... Спрашивает, какова слышимость.

— Спроси его, — кричали мы, — как сели? Цела ли машина?

Прошла секунда, — радио снова заработало. Богданов принял ответ Стромиллова.

— Ну что? — накинулись мы на Богданова. — Как они сели? Что говорит Стромиллов?

— Он спрашивает, — ответил Богданов, — на какой волне будем работать.

— Да чорт с ней, с волной! Спроси, как сели!
На этот раз на наш вопрос Стромилов ответил:
«А какой тон?»

Мы не знали, что делать. По нашему настоянию, Богданов в третий раз запросил Стромилова о посадке. Тот невозмутимо ответил нам:

«Командир корабля Павел Головин сидит верхом на ропাকে и пишет радиограмму. Подождите, сейчас кончит».

Нашему негодованию не было границ. Мы понимали: раз Стромилов говорит так спокойно — значит, все в порядке, но все же хладнокровие Стромилова выводило нас из себя.

Радиограмма Головина была исчерпывающей:

«Боясь налететь на какой-нибудь остров, я решил проинформировать о посадке. Сначала мне это не удалось, так как впереди и подо мной мелькал пятибальный мелкобитый лед. Только когда я увидел впереди более или менее подходящие льдины, я, не задумываясь, убрал газ, выключил моторы, пошел на посадку. Машина сильно запрыгала по ропакам. Наконец остановилась. Машина оказалась настолько прочной, что, несмотря на сильные толчки, никаких повреждений при осмотре не обнаружили. Судя по вашим радиограммам, которые я не смог прочесть в полете, мы находились недалеко от Рудольфа. Бензин есть. После ремонта и улучшения погоды мы прилетим на Рудольф».

Телеграмма Головина нас успокоила и обрадовала.

— Везет нам не на шутку, — сказал я, выходя из радиорубки.

Глава XXXI

СТАРТ

Снова мы ждем летной погоды.

Каждое утро Борис Львович дает неизменное предсказание:

— Туман, низкая облачность, угроза обледенения. Летать не рекомендую.

Головин сидит в 80 километрах к западу от Рудольфа. Его льдина хорошая, и опасность ему не угрожает. Но как разведчик он временно вышел из строя.

В течение последних нескольких дней Спирин и Бабушкин выдвинули новый план полета на полюс. Сначала должен вылететь один корабль, а не четыре одновременно. Один самолет может идти при худших метеорологических условиях, не боясь столкновения в воздухе с остальными самолетами. Кроме того, одному самолету легче маневрировать в воздухе; одну машину быстрее можно заправить горючим и снарядить в полет при первом же проблеске погоды.

Вечером, на очередном совещании командиров, я поставил на обсуждение вопрос о полете одного корабля. После тщательного обсуждения решено было лететь не всей эскадрой сразу; первым полетит флагманский корабль, потом остальные корабли.

На борту флагмана, кроме начальника экспедиции, полетят: два пилота, три механика, штурман, радист, четыре папанинца и наш неизменный спутник — кинооператор.

На другой же день груз был размещен по-новому. На флагманский корабль мы погрузили побольше продовольствия и инструмент для ремонта аэродрома. Все научные приборы и грузы зимовки были размещены по другим самолетам.

19 мая исполнился месяц, как мы сидели на Рудольфе. Вечером, слушая последние известия по радио, я узнал, что в Москве прошла генеральная репетиция моей пьесы «Мечта» и на 21 мая назначена премьера.

Улетая из Москвы, я договорился с театром, что они поставят «Мечту» после того, как мы достигнем полюса; артисты, как видно, не дождалась и решили поставить пьесу раньше условленного срока. Я послал в театр радиogramму:

«Слышал по радио, что 21 мая состоится премьера «Мечты». Очень сожалею, что не могу присутствовать на премьере. Но уверен — в недалеком будущем мечта Бесфамильного осуществится».

Прошел еще один день. Наступило 20 мая.

Глядя на серое низко нависшее небо, я думал:

«Завтра герой моей пьесы летчик Бесфамильный удачно достигнет Северного полюса и поднимет там советский красный флаг. А я вот стою в девятистах километрах от полюса и жду у моря погоды!»

Если бы вы знали, ребята, как рвался я в воздух, в полет, как завидовал герою моей пьесы, летчику Бесфамильному! Но над моей головой низко висели тяжелые облака, аэродром, где стоял мой корабль, был весь закрыт туманом, и мне оставалось скрепя сердце терпеливо ждать, ждать и ждать...

После ужина я вышел подышать свежим морозным воздухом. И неожиданно, точно на мое счастье, я увидел разорванные облака и кое-где сквозь них голубое небо. В облаках все чаще и чаще стали появляться окна. Вот в просвете мелькнул солнечный луч, а за ним выглянуло и солнце.

Было ровно 12 часов ночи.

Я поспешил к Отто Юльевичу.

Товарищи уже были в сборе.

Дзержинский раскрыл синоптическую карту с последними данными и, улыбаясь, доложил:

— Завтра ожидается хорошая погода. Готовьтесь к вылету, Михаил Васильевич!

Несмотря на позднее время, мы поехали на аэродром.

Ярко светило полярное солнце. Голубое небо было спокойно и безоблачно. Работа кипела во-всю. И участники экспедиции и зимовщики готовили к полету флагманский корабль. В самолет загрузили запас бензина на четырнадцать часов полета, продуктов на два месяца, палатки, радиостанцию Кренкеля, нарты, оружие, вещи экипажа и будущих зимовщиков, а главное — инструмент для ремонта аэродрома.

К четырем часам утра самолет был готов к старту.

Последняя сводка, составленная Дзержинским, была не очень утешительной. Впереди нас ждала большая облачность. Тут же, у самолета, состоялось короткое совещание. Решение было единодушным: лететь!

— Отто Юльевич, — попросил Шевелев, — как только сядете, сообщите, какой аэродром.

— Хорошо! — ответил Шмидт. — А вы держите самолеты наготове. Следите за нами. Если погода на полюсе будет хорошая, я вас немедленно вызову.

— Есть, товарищ начальник! — коротко, по-военному, ответил Шевелев.

Все направились к самолету. С большой теплотой простились мы с товарищами. В кабину самолета один за другим поднялись Шмидт, Бабушкин, Спири́н, папанинцы, кинооператор Трояновский, радист Иванов. Механики — Бассейн, Морозов и Петенин — давно уже были на своих местах.

Я поудобнее уселся за штурвал, надел наушники, чтобы слушать радиомаяк, осмотрелся — не забыли ли чего, проверил приборы. Взглядом спросил механика: можно подниматься? Бассейн кивком головы и движением руки вперед как бы сказал: пошли!

Я дал полный газ всем четырем моторам... Миг... и режущие на полных оборотах моторы потянули машину вперед.

Винты с силой рассекают воздух. С каждой секундой самолет набирает скорость. Скачок... другой... и на двадцать четвертой секунде самолет поднимается в воздух.

С левой стороны, недалеко от домика, стояли провожающие. Они восторженно махали нам руками, кидали в воздух свои шапки. В этот момент я увидел самолет Головина, идущий на посадку. Он воспользовался улучшением погоды и прилетел на Рудольф.

Благополучное возвращение Головина еще больше подняло наше настроение. Чувство гордости, радости и уверенности в успехе охватило нас всех.

В 4 часа 52 минуты мы промчались над зимовкой и вошли в зону радиомаяка.

Спустя минуту из штурманской рубки вышел Спири́н и дал нам курс: норд — Северный полюс.

Глава XXXII

НА ПОЛЮС!

Самолет шел на полюс.

Управляя своей любимой машиной, я старался держать курс как можно точнее. Мысль, что я веду самолет на полюс, вызывала во мне такие приливы радости, что мне стоило больших трудов сдерживать свое волнение и спокойно вести машину по заданному курсу.

Каждый находящийся в машине был занят своим делом.

Шмидт сидел в штурманской рубке, что-то писал. Спирин прокладывал курс, проверял путевую скорость. Механики следили за работой моторов; осматривая их, они то и дело забирались в крылья. Иванов держал непрерывную связь с землей. Бабушкин достал тетрадку — свою верную спутницу — и часто, глядя за борт, записывал в нее свои впечатления.

Наш гигант летел над бесконечными нагромождениями торосов, над разводьями и айсбергами, нарушая вечное молчание ледовой пустыни.

В пассажирской кабине, на груди разного имущества, сидела наша отважная четверка: Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов. Иван Дмитриевич о чем-то горячо рассказывал своим товарищам. Шум моторов заставлял его чаще обычного прибегать к своему излюбленному жесту. Он то и дело показывал им большой палец, что означало у него высшую степень одобрения. По его сияющим глазам и улыбающимся лицам слушателей ясно было, что речь идет о нашем полете: поднялись мы на «большой», идем на «большой» и на полюс сядем тоже на «большой». Глядя на них, я думал про себя:

«Во что бы то ни стало доведу вас, дорогие друзья, обязательно на «большой».

Но больше всех был занят Трояновский. Со своим аппаратом он переносился с места на место, то снимая всех находившихся в самолете, то высовываясь в окно, чтобы запечатлеть на пленке места, над которыми пролетал наш самолет.

Мы постепенно набирали высоту. Вот уже 1000 метров. Мороз —23°. Дует ровный встречный ветер. Самолет идет спокойно — его не качает, а качки-то мы боялись больше всего. Машина очень перегружена, и при сильной болтанке могут отвалиться крылья.

Моторы работали ровно. Ярко сияло солнце. Горизонт был чист. Я хорошо видел солнечный зайчик, который нужно было держать в центре объектива солнечного компаса. В ушах непрерывно, с одинаковой слышимостью, звучали сигналы радиомаяка: А — Н, А — Н. Мы шли в зоне.

Через двадцать минут полета впереди показались какие-то бурые пятна. Я насторожился. А вдруг это острова, о которых говорили исследователи Арктики Пайер и Вейпрехт? Они уверяли, что видели к северу от Рудольфа неизвестную землю. Нет, не может быть! Здесь недавно пролетал Головин, — он бы увидел ее обязательно. Это, вероятно, нависший над разводьями туман.

Бабушкин тоже обратил внимание на эти пятна. Он взял бинокль, посмотрел, затем, отложив его в сторону, наклонился ко мне и крикнул:

— Туман!

«Ничего, не страшно, — подумал я. — Лишь бы полюс был открыт!»

Еще через двадцать минут мы летели над отдельными клочьями тумана. Дальше к северу они сгущались, и вскоре поверхность океана скрылась от нас за сплошной дымкой. Мы шли над туманом, и над нами стали появляться перистые облака. Высота была 1500 метров. Но облака были еще выше. С нашей нагрузкой перетянуть их было невозможно.

Пелена тумана поднималась все выше. Вскоре мы вынуждены были лететь в прослойке облаков.

Дзержиевский был прав — погода портилась.

Ко мне подошел Отто Юльевич.

— Ну, как? — спросил он меня, показывая на облака.

— Лететь еще можно.

Очень не хотелось возвращаться. Мы решили идти до последней возможности. Если уж верхние и нижние обла-

ка сомкнутся и начнется обледенение, — только тогда вернемся.

Через час пребывания в воздухе механик Морозов вдруг заметил какой-то пар, идущий от левого среднего мотора. Он позвал Бассейна, и они вдвоем стали искать причину появления пара. Вскоре механики обнаружили, что пар просачивается из левого крыла. Когда Морозов приложил руку к нижнему шву крыла, он сразу понял, что это антифриз — незамерзающая жидкость, которой наполняют радиаторы. Видимо, где-то была повреждена магистраль¹. Без этой жидкости мотор не может работать, как человек не может жить без крови.

Управляя кораблем, я не видел, как механики торопливо забегали по самолету.

Бассейн подошел к Отто Юльевичу; наклонившись, чтобы никто не слышал, он сказал:

— Разрешите доложить, Отто Юльевич. Через час, а может быть и раньше, один из моторов выйдет из строя — повреждена магистраль. Из мотора вытекает антифриз. Предстоит вынужденная посадка.

— Как посадка? — опешив от неожиданности, спросил Отто Юльевич и тут же посмотрел в окно, — там все было закрыто облаками. «Куда садиться?» молниеносно пронеслось в его мозгу. — А Водопьянову вы доложили?

— Нет еще, Отто Юльевич. Я заранее знаю, что командир скажет: будем лететь на трех моторах.

— Я тоже думаю лететь, сколько сможем. Если уж придется садиться, то сядем как можно ближе к полюсу. Но вы все же доложите командиру. Как он решит.

Бассейн подошел ко мне.

— Товарищ командир! Через час, а может быть и раньше, один из моторов выйдет из строя.

— Какой? Почему? — коротко спросил я.

— Левый средний, — ответил Бассейн. — Мотор где-то под крылом теряет антифриз. Вероятно, в радиаторе течь.

«Вот тебе и раз! Что же делать?» спросил я себя.

Посмотрел на моторы. Они работали, как «звери», а

¹ Магистраль — труба, по которой течет антифриз в мотор и из мотора.

левый средний, тот, что должен через час остановиться, казалось, работает даже лучше других. Погода с каждой минутой ухудшалась. Облака вот-вот сомкнутся. Что же делать? Возвращаться обратно на Рудольф, садиться на заструги — опасно. Наверняка поломаешь самолет.

— Ты кому-нибудь говорил о моторе? — спросил я Флегонта.

— Только Отто Юльевичу.

— Ну, что он?

— Он приказал доложить тебе.

Я немного еще подумал и решительно сказал:

— Полетим на трех моторах, там видно будет!

Флегонт улыбнулся:

— Отто Юльевич тоже считает, что нужно итти вперед.

— Отлично! Только, смотри, Флегонт, никому ни слова! Ни Бабушкину, ни Спирину, ни одному папанинцу.

В продолжение всего нашего разговора Отто Юльевич следил за нами. Он понял мое решение: итти дальше на трех моторах. Когда наши взгляды встретились, он улыбнулся. В его улыбке я почувствовал одобрение. Увидев, что механик ушел на свое место, Отто Юльевич подошел ко мне:

— Ну, что решили делать?

— Итти вперед! — ответил я начальнику. — Полетим на трех. Эти красавцы вывезут! Посмотрите, как работают!

Отто Юльевич как-то особенно нежно положил мне руку на плечо.

— Правильно, — сказал он. — Мы идем не всем отрядом. Можно и рискнуть. Летите спокойно! — добавил он и направился в штурманскую рубку.

Когда Бассейн возвращался на левое крыло, его остановил Папанин. Ему подозрительным показалось, что механики беспрерывно забираются в левое крыло. Взяв под руку Бассейна, он тихонько спросил его:

— Слушай, браток, скажи мне по-рабочему, что у вас случилось?

— Ничего, Иван Дмитриевич, — невозмутимо пожал плечами Бассейн.

И сколько Папанин ни старался выпытать у Бассейна,

что они делают там, в левом крыле, ему ничего не удалось узнать. Флегонт был непреклонен.

Все мое внимание было обращено на моторы. Они работали ровно и хорошо. Мы шли в сплошных облаках.

Из штурманской рубки вышел Спирин. Он подошел ко мне, осмотрел все приборы, уточнил курс. По его указаниям я повернул немного влево. Спирин махнул рукой вперед — этот взмах означал: «Так держать!»

После небольшой паузы Спирин, как-то подозрительно осмотревшись вокруг, наклонился ко мне:

— Погода-то какая, а?

— Ничего, Иван Тимофеевич! До полюса еще далеко! Увидим и хорошую.

— Думаешь, скоро кончится?

— Обязательно кончится, — уверенно сказал я. — А где мы находимся?

— Подходим к восемьдесят пятому градусу. До полюса еще около шестисот километров, — ответил Спирин.

Разговаривая со мной, Иван Тимофеевич все время внимательно следил за моими движениями, за выражением моего лица. Я же в продолжение всего разговора думал про себя:

«Ничего ты, брат, не знаешь! Ведь у нас с минуты на минуту должен остановиться мотор. Сказать тебе, что ли? Нет, не скажу. Зачем расстраивать?»

А в это время Спирин думал о том же самом. Оказывается, он раньше моего узнал, что мотор теряет антифриз, но тоже решил ничего не говорить, чтобы не расстроить меня. Так мы и не сказали друг другу ни слова о предстоящей остановке мотора, о том, что возможна вынужденная посадка за много километров от полюса.

С каждым поворотом винтов мы приближались к заветной точке. Самолет поглощал километр за километром воздушного пути. Я посмотрел на Бабушкина. Он спокойно сидел за вторым управлением. Когда наши взгляды встретились, он мне улыбнулся. Я про себя подумал:

«Вот ты уж действительно ничего не знаешь!»

Пока я и Бабушкин неуклонно вели машину вперед, механики не теряли ни минуты времени. Они прорезали

обшивку левого крыла и тотчас увидели в верхней части радиатора течь во флянце. Они замотали трубу флянца изоляровочной лентой, тесьмой, но жидкость продолжала сочиться. Остановить потерю антифриза было невозможно. Тогда они решили испробовать последний способ для спасения сочившейся из мотора жидкости. Они стали прикладывать сухие тряпки к большой ране во флянце; тряпки впитывали жидкость. Механики отжимали жидкость в ведро и оттуда насосом перекачивали антифриз обратно в бачок мотора. На первый взгляд — легко и просто. Но для этой несложной операции механикам пришлось снять перчатки и в двадцатитрехградусный мороз, при стремительном ветре, высунуть наружу голые руки. Обмораживая руки до крови, с одной стороны, с другой — обжигая горячим антифризом, механики Бассейн, Морозов и Петенин спасали драгоценную жидкость, а тем самым — мотор.

Я не знал об этой героической работе. Время шло. Каждую минуту я ждал остановки мотора. Горизонтальный коридор среди облаков, в котором мы летели, становился все уже и уже. Наконец оба слоя облаков сошлись, и мы полетели в сплошном «молоке». Я иногда забывал о моторе, о том, что ему грозит остановка. Все мое внимание было устремлено на приборы. Мы шли слепым полетом. Я потерял ощущение времени. Минута казалась часом, вечностью. И вдруг, совершенно неожиданно, я услышал голос Бассейна:

— Командир, лети спокойно: мотор будет работать.

Не оборачиваясь, я радостно кивнул ему головой. Спасибо, мой дорогой друг!

Я никогда не забуду этой самоотверженной работы Бассейна, Морозова и Петенина!

Мы продолжали идти слепым полетом, строго выдерживая прямую по меридиану. Винты с силой рассекали пушистые облака.

Ко мне подошел Отто Юльевич:

— Как вы себя чувствуете? Механики доложили мне, что исправили мотор.

— Все в порядке, товарищ начальник! Теперь-то мы уж наверняка долетим!

Сигналы радиомаяка неотступно напоминали, что самолет идет в зоне. Через несколько минут облачность начала редеть. Сквозь дымку слабо просвечивало солнце. В центре объектива солнечного компаса снова появился веселый зайчик. На 88° облачность оборвалась. Яркое арктическое солнце слепило глаза. Его блики весело искрились на блестящей светлооранжевой обшивке моего корабля. Четыре красавца мотора продолжали петь свою ровную победную песню. Механики, сменяя один другого, продолжали свою героическую работу.

Как только кончилась облачность, у всех по-особенному засияли лица. Каждый чувствовал себя победителем. Трояновский снова забегал со своим аппаратом. Федоров и Спирин, пользуясь солнцем, определяли местонахождение самолета. Между мной и Бабушкиным сновали люди,нося радиogramмы от начальника к радисту и обратно. Вот, направляясь к Отто Юльевичу, около меня остановился Иван Дмитриевич. Он показывал мне большой палец.

— Вó, погода-то какая! На полюсе такая же!

— До полюса еще далеко, Иван Дмитриевич, — двести километров. Еще можем встретить такую же муру, как только что пролетели.

— Не может быть! — уверенно говорит Папанин. — Смотри, отсюда уже виден полюс. Молодцы, что сегодня вылетели!

Похлопав меня по плечу, широко улыбаясь, Иван Дмитриевич ушел к Шмидту в штурманскую рубку.

Погода действительно была хороша. Внизу под нами расстилалась однообразная ледяная пустыня. Ее кое-где пересекали разводья, похожие на узенькие речушки. Разводья тянулись с юга на север на сотни километров и, казалось, не имели ни начала, ни конца. Лед здесь был менее битый и с высоты 1800 метров казался сплошь ровным — прямо хоть садись на любую льдину.

Надежды увидеть полюс открытым вскоре рассеялись. К великому нашему огорчению, впереди показались облака. Хотя эти облака были гораздо выше, нежели те, что мы встретили в начале пути, мы пошли над ними. Без солнца Спирина трудно будет точно определить полюс.

До полюса оставалось 100 километров. Решено было так: если на полюсе из-за плохой погоды нельзя будет сесть, мы вернемся на 88° и там сядем. А при первом улучшении погоды перелетим на полюс.

Пока же я уверенно веду самолет вперед и вперед, над неизвестными просторами. Спири и Федоров каждые десять минут берут высоту солнца.

— Через двадцать минут будем на полюсе! — сообщил мне Иван Тимофеевич.

В ответ я кивнул ему головой, а сам посмотрел вниз. Хоть бы увидеть окошко в облаках!

Эти последние двадцать минут тянулись нескончаемо долго.

Каждый раз, когда из штурманской рубки выходил Спири или Федоров, я пристально взглядывал на них, как бы спрашивая: «Ну, когда же? Скоро?» Но они с сосредоточенным видом брали высоту солнца и уходили обратно в рубку производить вычисления.

Все находившиеся в самолете знали, что мы приближаемся к цели нашего путешествия, и с нетерпением, притихшие, ждали, когда же наконец Спири произнесет короткое, но глубоко волнующее слово: «Полюс!»

И вот Спири снова вышел из своей штурманской рубки. Его всегда серьезное лицо на этот раз расплывалось в сияющей улыбке. Он подошел ко мне и своим спокойным глухим голосом, почти переходя на торжественный шопот, произнес:

— Под нами полюс!

Трудно найти слова для выражения чувств, охвативших меня.

Полюс! Веками стремилось сюда человечество. Люди, жертвуя своими жизнями, пробивали путь к вершине мира. И вот я, в прошлом — забытый деревенский парень, ныне — летчик, воспитанный большевистской партией, нахожусь над полюсом! Мог ли я об этом когда-либо мечтать?!

По самолету с быстротой молнии пронеслась весть, что мы достигли полюса. Обернувшись назад, я увидел ликующие лица своих товарищей.

Ко мне подошел Сима Иванов:

— Товарищ командир, тебе радиограмма.

Я развернул ее. Радиограмма была из Москвы:

«Папа, экзамен сдала на «отлично». Перешла в четвертый класс. Вова тоже перешел на «хор». Вера».

Улетая из Москвы, я заключил с дочкой договор. Она обязалась учиться на «отлично», а я — слетать на «отлично». И вот она рапортует мне, а я еще не могу. Ведь мы только над полюсом, а удастся ли сесть?..

Из штурманской рубки вышел Шмидт. Он шел ко мне, видимо желая что-то сказать, но я предупредил его:

— Отто Юльевич, раз мы над полюсом, разрешите пробиваться вниз?

Отто Юльевич улыбнулся.

— Подожди, друг мой! — ласково сказал он. — Не надо торопиться. Спири́н и Федоров еще раз проверяют расчеты.

— Я просто бензин экономлю, — шутливо оправдывался я.

— Оно и видно! — рассмеялся Отто Юльевич.

К нам подошли Спири́н и Федоров.

— Проверили? — спросил Шмидт.

— Да, Отто Юльевич, под нами полюс, — подтвердил Спири́н. — Но я прошу вас пролететь еще минут пять-десять за полюс, для страховки.

— Правильно, — согласился с ним Шмидт. — Лучше перелететь, чем недолететь.

Сначала я запротестовал. Но потом подумал: лучше перевыполнить задание, чем невыполнить. Ладно, пошли вперед!

Шмидт написал радиограмму, Иванов начал передавать ее в Москву. Но едва он отстучал ключом одно-два слова, как сгорел умформер¹, и рация вышла из строя. Связь с землей оборвалась.

Мы пролетели десять минут по ту сторону полюса, и наконец я получил разрешение пробивать облака.

— Ну, теперь делай, что хочешь! — пряча улыбку в бороде, сказал мне Отто Юльевич.

¹ У м ф о р м е р — динамка, которая дает ток для радио.

Я прежде всего развернулся обратно на 180°. «Все же ближе к полюсу!» подумал я. Убрал моторы и с высоты 1800 метров, точно с огромной вышки, нырнул в облака.

Солнце мгновенно скрылось. Мы погрузились в «молоко». Все находившиеся в самолете прильнули к окнам, — каждый горел желанием увидеть, как выглядит полюс.

Я попросил Бабушкина смотреть по вертикали вниз и в случае, если облака окажутся до самого льда, предупредить меня, чтобы я не врезался в торосы. А сам следил за приборами.

Облака встретили нас дружелюбно. Обледенения не было. Стекла фонаря заволокло тонкой ледяной вуалью. Но меня все же не покидала одна тревожная мысль: «А вдруг облачность тянется до самого океана?»

1000 метров — ничего не видно; 900 метров — ничего не видно; 800... 700... Сквозь облака на мгновение мелькнул лед, и опять все скрылось.

600 метров... и мы выскочили из облаков.

Перед нашими взорами раскрылась панорама вершины мира. Насколько хватал глаз, тянулись бесконечные ярко-белые ледовые поля с голубыми прожилками разводьев. Беспредельная поверхность океана казалась вымощенной плитами разнообразных форм и размеров. Они напоминали геометрические фигуры неправильной формы, как бы вычерченные неумелой рукой.

«Кто окажется прав? — подумал я. — Те, кто доказывали, что на полюсе сесть нельзя, или я? Еще несколько минут, и этот вопрос будет решен».

Я делаю круг, выбираю подходящую льдину. Самолет продолжает снижаться; моторы работают на малых оборотах, шум от них в кабине незначительный.

— Михаил Васильевич! Я вижу ровную льдину! — вдруг раздался неистовый голос одного из товарищей.

— Товарищ командир, садись на мою льдину. Вот она! — закричал другой.

— Нет, моя ровнее!

Вот тебе и раз! Неожиданно для меня у каждого на полюсе оказалась собственная льдина. Ну, а чем я хуже других? Стал и я искать «свою» льдину.

Мое внимание привлекла льдина продолговатой формы. Думаю: «Мы шли со встречным ветром — значит, ветер должен дуть вдоль льдины. Сесть можно будет».

Ко мне подошел Отто Юльевич:

— Нашли что-нибудь?

— Да, — ответил я, делая крутой разворот, — вот эта льдина, по-моему, будет подходящей. — И я указал глазами вниз.

Шмидт внимательно окинул взглядом намеченную льдину.

Подошли Спирин и Бабушкин.

— Хорошая льдина, — сказал Бабушкин.

Спирин предложил снизиться метров до двадцати, пройти бредущим полетом и повнимательнее осмотреть ее. Взоры всех участников полета были устремлены на льдину. Даже механики оставили свой пост — перестали собирать антифриз:

— Теперь нам нечего беспокоиться! Долетели!

Одному только Симе Иванову было не до льдины. Он был занят исправлением рации. В самый нужный момент она испортилась. Иванов слышал, как его непрерывно, со все возрастающей тревогой, вызывали Москва и Рудольф, а он не мог ответить и, главное, сообщить о достижении полюса. Иван Дмитриевич подошел к нему:

— Браток, смотри, вон Водопьянов хочет садиться на мою льдину!

Но попытки Ивана Дмитриевича развлечь Симу были напрасны.

Я снизился метров до пятидесяти, стараясь не заходить далеко, чтобы не потерять из виду намеченную льдину. Ориентируясь по узкому разводью, я снизился еще метров на двадцать и пошел бредущим полетом. Впереди показалась огромная гряда торосов. Тут же за ней должна начаться выбранная мною льдина.

— Вот она, — крикнул я Спирина и Бабушкину. — Смотрите!

Льдина тянулась километров на десять, имея в ширину километра четыре. Как раз посередине, поперек льдины, виднелась гряда торосов — след прошедшего сжатия.

Казалось, в этом месте природа мощным плугом прошла от одного края льдины до другого. Хаотические нагромождения торосов сплошь окружали ее, и она напоминала средневековую крепость, обнесенную высокой, неприступной стеной. Льдина была покрыта редкими полыми ропками разной величины, а среди ропков была ровная и чистая площадка, примерно 700 на 400 метров. Судя по торосам, лед был толстый, многолетний.

Наступил момент, когда я должен был пойти на посадку.

Развернувшись еще раз, я снова прошел над льдиной. Спирин открыл нижний люк штурманской рубки и приготовился по моему сигналу сбросить дымовую ракету. Горит она всего полторы минуты. За это время мне нужно сделать круг, по дыму определить направление ветра и пойти на посадку.

Как только я перетянул торосы, я махнул Спирина руку: «Бросай!» Но ему из открытого люка было видней. Он подождал еще секунды две, затем бросил ракету точно в том месте, где самолету нужно коснуться лыжами льда. Тут уж зевать нельзя было. Я быстро развернулся влево, зашел против ветра и снизился метров до десяти. С огромной быстротой подо мной мелькали торосы. Вот-вот задену лыжами!

К хвосту моего самолета в виде воздушного тормоза был приспособлен парашют. Он был прикреплен тросом к костылю. Я попросил Бабушкина, чтобы он, как только самолет коснется снега, дернул трос и открыл парашют.

Вот кончилась гряда торосов. Впереди — ровная площадка. По белому снегу навстречу мне стелется черный дым. Вот-вот погаснет ракета. Я убираю моторы, планирую... Подвожу самолет на посадку... Медленно тяну штурвал на себя... Машина опускает хвост, секунды две идет на высоте одного метра. Самолет все теряет скорость, снижается... Я резко тяну штурвал на себя... Самолет мягко касается целины снега и катится вперед. На всякий случай я выключаю моторы.

«А вдруг не выдержит льдина и машина провалится?..»

Бабушкин дергает за трос, парашют раскрывается... Мы даже не почувствовали, как трос оборвался. Машина катится... Нет, она не провалится! Я снова включаю моторы: раз садиться, так по всем правилам — с работающими моторами. Пробежав 240 метров, самолет «СССР Н-170» остановился.

Мы на полюсе!!!

Это было 21 мая, в 11 часов 35 минут.

Мы и не заметили, как очутились в объятиях друг у друга.

— Товарищи! — обратился я ко всем. — Мы же на премьере! Сегодня в театре ставят «Мечту»! Эта мечта осуществилась.

Через минуту мы, советские люди, ступили на наш, советский полюс.

Папанин сразу показал себя здесь хозяином.

— Кренкель, дай-ка бутылку коньяку, — распорядился он. — Выпьем за наш полюс!

Коньяк был разлит на тринадцать частей, и мы выпили за советский полюс, за нашу великую родину.

Среди ледовых просторов далеко разнеслось громкое «ура» в честь товарища Сталина.

Глава XXXIII

ПОЛЮС ЗАГОВОРИЛ

Через десять минут на полюсе закипела работа. Спирин и Федоров занимались астрономическими наблюдениями и вычислениями. Они ловили солнце, которое на мгновение появлялось в разрывах облаков. Им нужно было уточнить место нашей посадки. Механики возились около самолета, закрывали чехлами моторы. Иванов и Кренкель налаживали радио, а все остальные устанавливали радиомачту.

Прежде всего надо было сообщить в Москву и на Рудольф о нашей благополучной посадке. Ведь там ждут не дождутся!

Мачта была установлена быстро, но радисты доложили, что бортовой передатчик работать не сможет — сгорел умформер.

Тогда мы немедленно приступили к выгрузке папанинского имущества и радиостанции Кренкеля. Эрнст обещал за час-полтора установить связь.

Через час на полюсе стояли четыре палатки. Одна из них была занята под радиостанцию Кренкеля. Установили две радиомачты, натянули антенну. Но тут возникла новая задержка. На морозе разрядились аккумуляторы. Надо их снова заряжать. Здесь выручил предусмотрительный Папанин. Он не забыл взять на наш корабль моторчик, спаренный с динамкой. Мы быстро запустили его и приступили к зарядке аккумуляторов.

...Прошел уже целый час, как связь с самолетом была оборвана. В Москве и на Рудольфе росла тревога. Десятки радиостанций шарили по эфиру, ловя наши позывные. Из Москвы Шевелев получил правительственную радиограмму с распоряжением приготовить остальные три корабля и при первой возможности вылететь на поиски самолета «СССР Н-170».

Три самолета стояли в полной готовности, но на Рудольфе испортилась погода, и лететь на поиски было невозможно.

Радисты Богданов и Стромиллов сидели с наушниками, напряженно ловя на два приемника малейшие шорохи в эфире. В радиорубку набилось полным-полно народу. Экипажи кораблей и зимовщики недвижно стояли, взволнованно следя за напряженной работой радистов. Марк Иванович нервно курил папиросу за папиросой. Изредка тишину нарушал чей-нибудь шопот.

— Что же могло случиться? — размышлял вслух Мазурок. — Начали передавать радиограмму, и вдруг, на полуслове, как ножом обрезало. Не могла же машина развалиться в воздухе!

Снова в рубке тихо. Тишину нарушает приглушенный шопот Алексеева:

— По всей вероятности, испортилась радиостанция, хотя там ломаться нечему. Если отказала динамка, так у них

есть другая... В крайнем случае могут запустить аварийный моторчик. Он в воздухе работает так же, как и на земле.

— Молчите, довольно гадать! — взмолился Марк Иванович. — Не мешайте радистам слушать!

Но Марка Ивановича самого одолевают тысячи разных догадок, и он, так же шопотом, начинает делиться с товарищами своими соображениями.

— Почему не могло у них испортиться радио? — спрашивает он. — Сгори у них обмотка умформера — что будешь делать? Вот тебе и вышла станция из строя.

Ему возражает штурман Жуков:

— Скорее сгорят трансформаторы¹ или лампы, но умформер не откажет.

— А запасный умформер у них есть? — спрашивает летчик Орлов.

— Нет, — отвечает Шевелев. — Они обычно работают безотказно. Но на этот раз могла сгореть катушка. Я сообщил в Москву, что причиной обрыва связи предполагаю отказ умформера.

— А принимать они могут? — спросил один из зимовщиков, Юра Бесфамильный.

— Могут! — ответил Алексеев.

— Вообще нам прежде времени беспокоиться нечего, — начиная новую пачку папирос, сказал Марк Иванович. — Они сядут. Если действительно отказала рация Иванова, то свяжутся с нами по радио Кренкеля.

Так прошло восемь томительных часов. Из радиорубки никто не уходил. Шевелев стал уговаривать товарищей итти спать.

— Ведь вы уже целые сутки не спали. Через час, возможно, погода улучшится. Надо будет вылетать. Идите, отдыхайте.

Товарищи с трудом поддавались уговорам.

— Разве тут уснешь? — выходя из рубки, говорили они.

В радиорубке стало совсем тихо. Богданова послали отдыхать. Дежурить остался один Стромиллов...

...На ярко-белом снегу четко выделялась огромная оран-

¹ Трансформатор — катушка тонкой изолированной проволоки.

жевая птица. Сима Иванов не выходил из самолета. Он все время копался в своей рации, настойчиво доискиваясь причины порчи ее. Очень обидно было ему, что он не может сообщить на Большую землю о благополучной посадке. Наконец огорченный Сима нашел причину аварии, но исправить умформер было очень сложно.

Я все время находился в палатке около Кренкеля и следил за зарядкой аккумуляторов. Время тянулось мучительно долго.

— Ну, как? — раздался голос Ивана Дмитриевича. — Скоро ты закрутишь свою шарманку?

— Еще немного! — ответил Кренкель. — Кислота уже начала пениться.

— Ну ладно, я тебе сюда принесу чайку. А ты, Михаил Васильевич, иди со мной, хлебнем по чашечке.

— Спасибо, Иван Дмитриевич, я подожду, пока Эрнст свяжется с Рудольфом, — ответил я.

— Да пошли чай пить! — уговаривал Папанин.

— Ну, пожалуй, пойду, выпью стаканчик. Авось, время скорей пройдет.

Я вышел от Кренкеля и увидел, как Бабушкин и Спиринов устанавливают палатку для жилья.

— Ты что же это, — добродушно обратился ко мне Бабушкин, — жить на полюсе собираешься, а дом строить не хочешь!

Я выпил наскоро кружку чая и принялся помогать товарищам устанавливать палатку. Тут же неподалеку, заложив руки за спину, взад и вперед шагал Отто Юльевич. Увидев, что мы начали обкладывать палатку снежными кирпичами, он присоединился к нам. Вчетвером мы быстро закончили сооружение нашего дома, затем накачали воздухом резиновые матрацы, расстелили их на снежном полу, и наш дом сразу принял жилой, уютный вид.

— Интересно, крепкий ли фундамент под нашим домом? — спросил я.

— Нас с тобой, во всяком случае, выдержит, — шутя ответил Бабушкин. — Вон Ширшов с Папаниным поспорили. Один доказывает, что толщина льда не меньше двух метров, а другой уверяет, что три.

Отто Юльевич взглянул на часы.

— Который час? — спросил я.

— Девять часов тридцать пять минут вечера, — ответил Шмидт.

Прошло уже десять часов с тех пор, как мы сели на полюс. За это время сильным ветром нас отнесло километров на десять в сторону Гренландии. Наши координаты были $89^{\circ} 41'$ северной широты и 87° западной долготы.

Бойко работал трехсильный моторчик. Он крутил динамку, заряжая аккумуляторы. Разговор у нас как-то не клеился. Я пытался острить, но ничего не получалось.

Из самолета вылез расстроенный Сима.

— Я сейчас слушал Рудольф. Он непрерывно зовет нас.

— А ты, Сима, не слушай, — посоветовал я, — расстраиваться не будешь. Скоро Кренкель заработает, тогда свяжемся. Пойдем к нему, узнаем, как там дела.

По дороге к Кренкелю нас встретил Иван Дмитриевич.

— Слушай, браток, — взяв меня под руку, сказал он, — отдай мне парашют, который оборвался. Я должен сделать из снега радиостанцию, а покрыть ее нечем.

Конечно, я не мог отказать в этой просьбе Папанину.

— Вот спасибо! — горячо пожал мне руку Иван Дмитриевич. — Я тебя за это угощу мировым обедом.

Иван Дмитриевич тут же забрал парашют. Мы зашли в палатку Кренкеля.

— Еще немного подзаряджу и начну, — сказал Кренкель, угадывая наш вопрос.

Вслед за нами в палатку вошел Ширшов:

— Эрнст, ты не знаешь, где ящик с маленькой лебедкой?

— Он был в левом крыле, наверное там и остался, — ответил Кренкель.

— Послушайте, товарищи, — сказал я, — только сейчас вспомнил: ведь я же вас троих снял со льдины.

— А вот теперь ты нас и посадил на льдину, — смеясь, ответил мне Кренкель.

— Я вас породил, я вас и посадил, — перефразируя «Тараса Бульбу», сказал я.

...Прошло двенадцать часов с момента, как оборвалась связь с самолетом.

Стромилов попрежнему сидел в радиорубке, ни на секунду не прекращая работы. Он слушал на всех волнах «Н-170», ловил станцию Кренкеля. Он хорошо знал волны, на которых работают Иванов и Кренкель.

Стромилова клонило ко сну. Но он, преодолевая усталость, чутко прислушивался к звукам, раздававшимся в эфире. Вот кто-то зовет... Нет, это не самолет, и это не Кренкель. Время от времени Стромилов сам вызывал, но ответа не получал.

В радиорубке было тихо. Вся зимовка погрузилась в сон. Вдруг Стромилов насторожился и замер. В наушниках он услышал знакомые звуки. Прислушался... и неистовый крик: «Зовет!» потряс стены радиорубки.

Все, кто находился в соседней комнате, повскакивали со своих постелей и, в чем были, побежали в радиорубку, думая, что Стромилов сошел с ума.

— Что с тобой? — испуганно спросил его Виленский.

— Не мешайте, не мешайте! — не оборачиваясь, торопливо выкрикивал Стромилов. Затем снял наушники и стремительно выскочил из радиорубки. Никто никогда не видал Стромилова в таком состоянии. Он обычно отличался своим спокойствием. На этот раз он вел себя, точно одержимый.

В соседнем доме все спали. Стромилов пулей влетел в дом и во весь голос заорал:

— Вставайте, Марк Иванович! Моя гадина...

Все, как встрепанные, повскакали со своих мест.

— В чем дело? Какая гадина? — недоумевая, спросил Шевелев.

— Моя гадина, станция моя! Сели, черти! — выкрикивал возбужденно Стромилов.

— Что с тобой, кто сели? Какие черти? Успокойся, милый!

Но Стромилова трудно было успокоить.

— Аккумуляторы! Сели! Моя станция! Связался! Они на полюсе! — выпалил он и стремглав умчался обратно в радиорубку.

За ним помчались и все остальные.

Через минуту в радиорубке собралось все население

острова Рудольфа. Стромиллов, надев наушники, принимал первую радиограмму с полюса. Все с необычайным волнением следили за движением карандаша, стараясь угадать текст телеграммы. Наконец Стромиллов записал радиограмму и передал ее Шевелеву. Марк Иванович пробежал ее глазами и, счастливо улыбаясь, прочел всем собравшимся:

«Все живы. Самолет цел. У Симы сгорел умформер. Если связь прервется, то вызывайте в полночь. Отто Юльевич пишет телеграмму. Лед мировой».

...Сидя на запаянном бидоне с продовольствием и положив на колени тетрадь, Отто Юльевич писал радиограмму. Мы, окружив Кренкеля, наперебой просили передать товарищам наши приветы. Но вот подошел Отто Юльевич, и мы все притихли. Своим ровным, спокойным голосом он начал диктовать Кренкелю радиограмму в Москву и на остров Рудольфа:

«В 11 часов 10 минут самолет «СССР Н-170», под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна, пролетел над Северным полюсом. Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 метров до 200; пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции. В 11 часов 35 минут Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса произошло короткое замыкание. Выбыл умформер радиации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас, после установки радиации на новой, полярной станции. Льдина, на которой мы остановились, расположена примерно в 20 километрах за полюсом, по ту сторону, и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре Полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции. Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалеем. Сердечный привет. Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания. Начальник экспедиции Шмидт».

Связь была установлена.

Полнос заговорил.

Мы не спали уже больше суток. Начала сказываться усталость. Впереди предстояло много работы. Необходимо было отдохнуть, набраться сил.

Перед тем как отправиться спать, я попросил Кренкеля передать в Москву, в театр, что мечта Бесфамильного осуществилась.

В безбрежном океане, среди ледовых просторов, на льдине, обнесенной со всех сторон неприступными торогами, распластав свои крылья, стояла большая оранжевая птица. Тут же, неподалеку, на белом снегу выделялись яркими пятнами четыре шелковые палатки. В них, забравшись в теплые спальные мешки, спокойно спали тринадцать человек, граждан великой Советской страны.

Глава XXXIV

ШЕСТНАДЦАТЬ ДНЕЙ НА ПОЛЮСЕ

Первую ночь на полюсе мы спали поистине богатырским сном. В спальных мешках на волчьих шкурах было так тепло, что мы совершенно не чувствовали мороза.

Разбудил нас неутомимый Папанин. Он уже успел сделать массу дел и сейчас принес нам чаю и галет.

— Выпейте пока горячего чаю, — предложил нам любезный хозяин полюса, — а через десять минут я сделаю яичницу.

— Иван Дмитриевич, как погода? — спросил Шмидт.

— Плохая, — ответил тот, — туман, ничего не видно.

Бабушкин разжег примус, и через две минуты в палатке стало настолько тепло, что мы смогли вылезть из мешков, в которых спали в одном белье. Спокойно, даже не ежась от холода, мы начали одеваться.

— Который час, кто знает? — спросил я товарищей.

— Десять, — уверенно ответил Иван Тимофеевич.

— Утра или вечера? — переспросил я.

— По-моему, утра, — неуверенно сказал Спирин.
— А по-моему, вечера. Мы спали часов двадцать, не меньше.

— Нет, не может быть, Михаил Васильевич. Сейчас должно быть утро.

— Откуда ты знаешь, что утро? — не отставал я от Спирина, натягивая меховые унты.

В разговор вступил Бабушкин:

— Солнце здесь кружится над нами на одной высоте. Правда, сейчас его не видно, но это неважно, так как по нему все равно определить трудно. Ведь льдина, на которой мы сидим, тоже кружится.

— Да ты мне скажи, что сейчас — день или ночь? — перебил я рассуждения Бабушкина.

— По-моему, день, — ответил он.

— По-твоему, день, а по-моему... я не знаю, что по-моему. Я только знаю, что после полутора суток напряженной работы мы спали очень крепко и могли проспать целые сутки.

Так мы и не могли решить, что сейчас — утро или вечер, день или ночь. Только по радио или по хронометру мы могли точно определить время.

Мы свернули спальные мешки, положили посреди палатки большой лист фанеры, который служил нам столом, и, кто лежа, а кто сидя, начали пить чай.

— Спасибо Папанину, — наливая вторую кружку, сказал Михаил Сергеевич. — Люблю чаек!

— Мы у него в гостях, вот он и заботится о нас, — шутливо сказал Отто Юльевич.

За палаткой послышался скрип снега. Кто-то направлялся к нам.

— Отто Юльевич, вы не спите? — раздался голос Кренкеля.

— Нет, Эрнст Теодорович, не спим.

— Есть радостная радиограмма, Отто Юльевич, — появляясь в палатке, объявил Кренкель.

Мы сразу заволновались, предчувствуя, от кого эта радиограмма. Отто Юльевич быстро прочел ее про себя и обратился к Кренкелю:

— Если вам не трудно, соберите к нашей палатке остальных товарищей.

— Есть. Сейчас позову, — с готовностью ответил Эрнст Теодорович.

Через две-три минуты первые тринадцать жителей Северного полюса провели первое собрание. Сняв шапки, мы все стояли, стараясь не проронить ни одного слова радиogramмы, которую читал нам начальник.

Товарищ Сталин, руководители партии и правительства писали нам:

«Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи — завоевания Северного полюса.

Эта победа советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза.

Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполняют порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса».

...Мы стояли под открытым небом, сняв шапки, не чувствуя мороза, не замечая снегопада.

Мы стояли, согретые яркими словами, волнующей заботой великого Сталина, ощущая теплое дыхание любимой родины.

Громкое, дружное «ура» раздалось в честь товарища Сталина, партии и нашей родины.

Мы немедленно составили ответную радиogramму в Москву:

«С непередаваемыми радостью и гордостью выслушали мы слова приветствия руководителей партии и правительства. Это — гордость советских людей за свою изумительную страну, за свои великолепные самолеты, за невидан-

ные условия расцвета науки и роста людей. Вы назвали создание станции на полюсе «подведением итога блестящего периода работы». Это советский период исследования и освоения Арктики, это тот период, когда Вы лично, товарищ Сталин, выдвинули задачу освоения Севера, когда Вы лично указали план и средства и неизменно продолжаете поддерживать полярников руководством и вниманием. Нет большего счастья, чем быть в своей области исполнителем Ваших великих идей, нет большей радости и гордости, чем получить Ваше одобрение, наш дорогой вождь и учитель».

От имени всех участников экспедиции радиограмму подписали Шмидт, Папанин и я.

...Несмотря на огромное расстояние, отделявшее нас от Большой земли, мы не чувствовали себя оторванными. Ежедневно мы получали массу телеграмм со всех концов нашей необъятной страны. Колхозники, рабочие заводов и фабрик, красноармейцы и командиры, пионеры и ученые слали нам, своим соотечественникам, пламенные приветия.

Приятно было получать эти теплые, братские радиограммы. Они как-то особенно подбадривали нас.

...23 мая стали делать во льду прорубь. Во-первых, она нужна была Ширшову для изучения глубины океана, а во-вторых, нас интересовала толщина льдины. Во время работы мы без конца спорили друг с другом о толщине льда. Одни говорили — полтора метра, другие — два, третьи — два с половиной. В конце концов оказался прав Папанин: толщина льда была три метра.

К нам подошел Кренкель.

— Товарищи, я видел пуночку! — обрадованно сказал он.

— Ты, Эрнст, брось нас разыгрывать, — продолжая долбить лед, ответил я. — Откуда сюда может прилететь этот маленький воробышек?

— Не знаю откуда, — развел руками Кренкель, — но я своими глазами видел пуночку около продовольственной палатки. Я даже чуть не поймал ее.

Мы подняли Эрнста насмех и не поверили ему. Предложили придумать что-нибудь более правдоподобное.

После обеда Шмидт, Бабушкин и я решили сыграть в преферанс¹ «маленькую пульку». Забегая немного вперед, скажу, что эта «маленькая пулька» так затянулась, что мы ее кончили только на десятый день пребывания на льдине. Обычно на земле я никогда не выигрывал в преферанс. Игрок я не очень сильный; но на полюсе мне удивительно везло. Денег, правда, у нас с собой не было — зачем они там? Да и вообще у нас на полюсе был полный коммунизм: работали по способностям, получали по потребностям; деньги потеряли свою ценность. Если кто-нибудь случайно обнаруживал в кармане деньги, то он на них смотрел, как на ненужную бумажку. Но, для интереса, мы по привычке уговорились играть по копейке за вист². Когда, через десять дней, мы разыграли пульку и подсчитали, то оказалось, что я выиграл двадцать рублей у Бабушкина и семьдесят рублей у Шмидта.

— Один раз в жизни я выиграл, да и то не могу получить выигрыш, — улыбаясь, сказал я.

— А у тебя-то самого много денег в кармане? — спросил Бабушкин.

— Да я-то что, я ведь не проиграл.

Отто Юльевич случайно нащупал в кармане какие-то бумажки. Вытащив их, он прямо отшатнулся назад.

— Друзья, деньги! — воскликнул он. — Откуда они?

— Ах, деньги!.. Платите-ка мне проигрыш.

Отто Юльевич отсчитал свой проигрыш и вручил его мне.

— Эти деньги особенные, — сказал я, пряча их в карман, — не каждый день можно выиграть на полюсе!

И до сих пор я берегу их, как память о первом выигрыше на полюсе. Я предложил сейчас же начать новую пульку, но ее мы так и не закончили до самой Москвы — не хватило времени. А продолжать ее в Москве я не решился, опасаясь прежнего невезения.

Мы живем на полюсе уже четвертые сутки. Жизнь течет более или менее однообразно. Так как основные грузы папанинской станции — научное оборудование — находи-

¹ Преферанс — игра в карты.

² Вист — кон.

лись на трех остальных кораблях, мы не были загружены работой.

Как только мы сели на полюс, погода начала портиться. Бесперывные туманы, снегопад, ветры, пурга не позволяли нам вызвать с Рудольфа остальные самолеты.

К вечеру 25 мая со стороны Америки показалось голубое небо, ветер стих.

— Отто Юльевич, есть надежда, что погода улучшится и мы сможем принять остальные самолеты, — обратился я к начальнику.

— Вы так думаете? — ответил мне Шмидт. — А что говорит Федоров? Он ведь у нас теперь главный метеоролог.

— Федоров говорит, что должна установиться хорошая погода. Барометр повышается. Я бы посоветовал, Отто Юльевич, дать распоряжение на Рудольф: готовиться. Если у нас действительно часа через два установится хорошая погода, пусть вылетают.

— Правильно, я тоже так думаю, — согласился со мной Шмидт.

Через час на Рудольфе механики приступили к подготовке самолетов к полету на полюс. Погода на Рудольфе была не очень хорошая. Облачность низкая, но горизонтальная видимость удовлетворительная. Шевелев дал распоряжение летчику Крузе вылететь в разведку, и тот немедленно пошел в воздух.

На полюсе меньше чем в час погода настолько улучшилась, что над нами не было ни одного облачка. Сияло чистое, голубое небо. Облака двигались с севера на юг — значит, скоро и на Рудольфе должно было проясниться. При полете Крузе облачность оборвалась на 83° северной широты, о чем он сообщил на Рудольф.

Перелетом второй группы руководил заместитель начальника экспедиции Марк Иванович Шевелев. Командиром флагманского корабля был назначен Герой Советского Союза Василий Сергеевич Молоков.

Погода над островом была плохая, но командиры самолетов решили вылетать, не дожидаясь хорошей погоды. Первым, в 23 часа 15 минут, поднялся самолет Молокова — «СССР Н-171». Взлет был очень трудный. Полетный вес

каждой машины достигал 25 тонн. Так как командиры кораблей условились итти в зоне радиомаяка и встретиться у кромки облаков, Молоков, поднявшись в воздух, не деля круга, отлетел немного в сторону, к радиомаяку. Он вошел в зону и, взяв направление на север, лег на курс.

Начало пути было тяжелым. Видимость почти отсутствовала, но ясная погода приближалась к Рудольфу, и вскоре Молоков вышел из облаков.

— Какая красота! — указывая вперед, восхищенно сказал Молоков Орлову, своему помощнику.

У кромки облаков Молоков стал описывать круги, дожидаясь остальных двух кораблей.

Через несколько минут из облаков вынырнула машина Алексева. Теперь на условленном месте встречи не хватало только Мазурука. Время шло. Корабли один за другим делали круги. Моторы сжигали бензин, каждый грамм которого был на учете, а самолет Мазурука не появлялся.

Что же случилось с Мазуруком?

Желая поскорее догнать Молокова и Алексева, Мазурук, поднявшись в воздух, не пошел к радиомаяку, а решил срезать угол, пролететь за кромку облаков и только там войти в зону маяка. В результате получилось так, что Мазурук обогнал Молокова и Алексева. Выйдя из облаков и не встретив там первых двух кораблей, Мазурук подумал, что Молоков и Алексеев, не дождавшись его, ушли вперед. Тогда он вошел в зону радиомаяка и пошел на север, стараясь догнать товарищей. А в это время Молоков и Алексеев все продолжали кружиться у кромки облаков.

Наконец прошли все сроки ожидания. Возвращаться обратно на Рудольф было опасно. Тогда Марк Иванович дал распоряжение лететь на полюс, а на Рудольф сообщить, что самолеты легли на курс. Непосредственной связи с Мазуруком Шевелеву установить не удалось.

Примерно на полдороге Алексеев начал отставать от Молокова. Хотя Молоков и убрал скорость со 180 до 160 километров, Алексеев все же отставал и вскоре потерял из виду самолет Молокова. Это, вероятно, получилось потому, что Молоков летел на большей высоте, нежели Алексеев, и ветер на разных высотах был разный, наверху слабее,

поэтому самолет Молокова шел с большей скоростью. В конце концов получилось так, что все три корабля шли самостоятельно.

Погода была ясная. С большим вниманием следили мы за полетом этой тройки. В полете им со стороны погоды ничто не угрожало. А в работе материальной части мы были уверены. Нас беспокоило только одно: найдут ли они нас? Радиостанция Кренкеля не имела той волны, на которую могли бы пеленговаться идущие самолеты, а наша бортовая рация вышла из строя еще при посадке. Решение задачи ложилось исключительно на штурманов. Они должны были, зная наши координаты¹, привести свои самолеты прямо на станцию. Я верил в искусство наших штурманов. Все они были штурманами высокого класса. Но в воздухе точно определиться очень сложно. Стоит чуть-чуть отклониться в сторону, — а это весьма возможно, не имея видимых ориентиров, — и они нас сразу не найдут. Тогда единственный выход — это произвести вынужденную посадку, определиться и после этого перелететь к нам. Впоследствии с двумя самолетами получилось так, как мы и предвидели.

На борту корабля Молокова радистом летел Стромиллов. Он непрерывно держал связь с землей и с нами. Первую радиограмму о вылете самолетов на полюс мы получили с Рудольфа от начальника зимовки, товарища Либина. В 0 часов 30 минут мы получили радиограмму от Шевелева, в которой он сообщал:

«Пролетели $83^{\circ}50'$ северной широты, 58° западной долготы».

А в 5 часов 48 минут Шевелев радировал нам:

«Достигли полюса. Мы счастливы и горды. Разворачиваемся над полюсом. Идем к вам. Ждите, скоро будем».

Бабушкин с механиками приготовили аэродром для посадки самолетов.

Все вышли из палаток и пристально всматривались в беспредельную синеву горизонта.

Я стал на лыжи и поднялся на высокий ропак, чтобы было видней.

Первым увидел самолет Трояновский.

¹ Координаты — широта и долгота.

— Я вижу самолет! — раздался его радостный возглас.

— Где? — крикнул я. Сильно подавшись вперед, я не удержался на лыжах и стремительно скатился вниз. — Где? — подбежав к Трояновскому, спросил я еще раз.

— Вон, вон! Смотри!

Через две-три секунды мы все увидели далеко на горизонте едва заметную точку.

Самолет!

— Он пройдет правее нас, — сказал я. — Кренкель, передай ему, чтобы он взял немного левее.

Эрнст немедленно передал это в воздух; через минуту точка изменила курс — пошла прямо на нас.

Точка быстро приближалась к нам и по мере приближения увеличивалась. Мы теперь ясно видели очертания самолета.

— Сима! — крикнул я Иванову. — Радуйся! Сейчас твоя станция заработает. Это летит Молоков, он везет тебе умформер.

Через три минуты над нами кружилась ярко-оранжевая машина. На крыльях мы ясно различали: «СССР Н-171».

Самолет сделал два круга и благополучно приземлился. Молоков подрулил на указанное место, выключил моторы, и мы все бросились к самолету приветствовать товарищей. Объятиями и поздравлениями встретили мы новых жителей Северного полюса.

— Молодец, Ритсланд! — крепко пожимая руку талантливому штурману, сказал я. — Без радиопеленга найти нас, небось, трудно было.

— Мне просто повезло, — со свойственной ему скромностью ответил Ритсланд. — Я развернулся над полюсом и проложил курс по меридиану, на котором вы сидите. Так и нашел вас.

Обнимая Строилова, Сима выпытывал:

— Ты привез мне умформер?

— Привез, привез! — ответил ему Строилов. — На, держи! — И подал ему новый умформер.

Сима очень обрадовался ему.

— Товарищи! Чай пить. Объятиями сыт не будешь, — хлопотал Иван Дмитриевич.

С прибытием второго самолета ему прибавилось хлопот. На полюсе было уже двадцать два человека!

Тут же была получена радиограмма от Алексеева. Он просил разжечь костры так, чтобы было много дыму; он кружился где-то около нас. Шевелев немедленно радировал Алексееву:

«Молоков сел около Водопьянова. Если явится малейшее сомнение увидеть нас — немедленно садитесь, точно определитесь, а потом перелетайте в лагерь».

Получив радиограмму Шевелева, Алексеев, не желая напрасну тратить бензин, решил пойти на посадку.

Сделав круг, Алексеев выбрал льдину и убрал моторы. После семичасового полета он благополучно посадил свой самолет.

Штурман Жуков сразу принялся за астрономические определения. Через двадцать минут первая линия легла на карту — она прошла над полюсом. Теперь нужно было ждать еще два-три часа, чтобы получить вторую линию. Точка пересечения линий укажет точные координаты.

Чтобы за это время не остыли моторы, механики стали закрывать их теплыми чехлами. Алексеев пошел осмотреть льдину, выяснить, можно ли без дополнительных работ взлететь с нее.

Через три часа мы получили от Алексеева точные координаты. Оказывается, он шел по правильному курсу, и только боязнь потратить лишнее горючее заставила его сесть в 17 километрах от полюса. Вылететь немедленно к нам в лагерь Алексеев не мог, так как погода начала быстро портиться.

Больше всего нас беспокоила судьба третьего самолета. Мы совсем не знали, где находится Мазурук. Связи с ним не было. Единственная радиограмма была принята от него радиостанцией на острове Уединения еще в самом начале полета. В ней Мазурук сообщал, что у него все в порядке. Но с тех пор прошло много времени.

Как только Сима Иванов установил новый умформер, он сразу начал вызывать Мазурука, но тот не отвечал.

К вечеру поднялась пурга. О приемке самолетов не могло быть и речи. По времени наступила ночь. Никто не ложил-

ся спать. Все были взволнованы отсутствием связи с Мазуруком. И только поздно ночью с острова Диксона мы получили радиограмму, в которой зимовщики сообщали, что Мазурук благополучно сел в районе полюса и просит передать привет от всего экипажа.

У нас отлегло от сердца.

На другое утро мы через Диксон узнали координаты Мазурука. Он находился в 50 километрах от нас. Очень обидно было, что Мазурук сидит рядом с нами, а связаться мы с ним не можем. Приходилось довольствоваться сообщениями с острова Диксона.

...Молоков доставил в лагерь, кроме продовольствия и научного оборудования зимовки, ветряк с динамкой для зарядки аккумуляторов. Эта «мельница», как мы ее в шутку называли, дружными усилиями была в тот же день установлена и пущена в ход.

«Бедные папанинцы! Я вам не завидую», сразу подумал я, услышав вой пущенного в ход ветряка: от этого пронзительного воя никуда нельзя было спрятаться. Утешением служило лишь то, что теперь у Кренкеля аккумуляторы всегда будут заряжены.

К утру следующего дня пурга, начавшаяся тотчас после прилета Молокова, стихла. Но лагерь, точно огромным колпаком, был накрыт низко нависшими облаками.

В середине дня со стороны Америки мы увидели узенькую голубую полоску. Она постепенно расширялась. Создавалось впечатление, что какая-то невидимая сила приподнимает за один край огромный облачный колпак. Мы немедленно сообщили Алексееву о предполагаемом улучшении погоды.

На льдине у Алексеева сразу зашумели примусы — механики принялись разогревать моторы.

Через два часа погода настолько улучшилась, что можно было вылетать. Радист Алексеева, он же и штурман, Жуков попросил у нас пеленг и сообщил, что они вылетают.

Алексеев развернул машину против ветра, дал полный газ... и машина покатила вперед. Но не успел Алексеев набрать нужной для подъема скорости, как машина оказа-

лась подле ропаков. Резко подскочив кверху, самолет перепрыгнул через ледяную гору и всей своей тяжестью рухнул вниз. С разгона он снова взбежал на огромный ропак и снова плюхнулся вниз. Как только самолет не рассыпался на части! Площадка была явно короткой. Набрать нужную скорость для взлета на ней нельзя было. Тогда весь экипаж высыпал из машины, взялся за лопаты, кирки, кайла, и, как заправские ледорубы, товарищи принялись крошить ропаки. Сугробов и Виленский расщепили доску, разрезали на куски чехол, сделали флажки и расставили их вдоль площадки на расстоянии 60—80 метров друг от друга. Между седьмым и восьмым флажками Алексееву нужно было поднять машину в воздух, потому что дальше снова начинались ропаки.

Все снова заняли места в самолете. Алексеев вырулил на старт, дал снова полный газ... и самолет побежал вперед. Пятый, шестой, седьмой флажок... и почти около восьмого флажка Алексеев мастерски поднял машину в воздух.

Через двадцать три минуты он сел на папанинский аэродром. Вслед за его посадкой та же невидимая сила снова накрыла нас тяжелым облачным колпаком — погода испортилась.

По случаю прилета Алексеева Иван Дмитриевич закатил для прилетевших торжественный обед.

Но вообще Иван Дмитриевич не отличался большой щедростью. На следующий же день после нашего прилета он снял всех нас со своего довольствия.

— Живите на свои собственные средства, — сказал он нам: — у вас на каждом самолете имеется неприкосновенный запас, а мне здесь с моими иждивенцами целый год сидеть надо.

Мы не стали спорить с Иваном Дмитриевичем. Мы знали, что он прежде всего должен заботиться о своих товарищах, о зимовке. Правда, иногда Иван Дмитриевич сам делал нам кое-какие подарки из своих запасов.

Как-то раз сидели мы с Бассейном в палатке. Пили чай. Вдруг входит Ширшов.

— Иван Дмитриевич просил передать вам копченой колбаски.

— Вот спасибо! — обрадовались мы. — Как раз во-время. Но Ширшов не выпускал колбасы из рук.

— Флегонт, ты обещал Ивану Дмитриевичу какую-то трубу. Давай трубу — получай колбасу.

Мы расхохотались во все горло и тотчас послали Папанину обещанную трубу.

Алексеев привез Папанину жилой дом — большую черную палатку с белой надписью: «СССР. Дрейфующая станция Главсевморпути».

Несмотря на то, что на Северном полюсе жилищное строительство разворачивалось полным темпом, оно все же не поспевало за ростом населения. С прилетом Алексеева количество жителей на полюсе выросло до двадцати девяти человек. Хорошо, что погода стояла теплая — всего 8° мороза. Можно было спать под открытым небом, забравшись в меховой мешок.

Главным архитектором строительства на Северном полюсе был, конечно, Иван Дмитриевич. Он с такой уверенностью планировал строительство, размещал свои огромные запасы и так прекрасно ориентировался в окружающей обстановке, что со стороны казалось, будто он вернулся в родные края. Одна улица была названа им Самолетной, другая — Советской, третья — Складочной, а площадь в центре поселка называлась Красной площадью. Нехватало только милиционера для регулирования уличного движения.

Оборудование полярной станции близилось к концу. У нас появилось больше свободного времени, мы принялись приводить в порядок свои дневники и корреспонденцию. Ширшов и Федоров вели планомерную научную работу; Кренкель держал непрерывную связь с материком; Папанин хлопотал по хозяйству. Но больше всех работал кинооператор Трояновский. Он, что называется, сбился с ног. На Северном полюсе появилось так много интересных объектов для съемки, что он едва всюду поспевал.

В дни, когда бывала хорошая погода, солнце так пригревало, что многие из нас во время работы снимали рубашки и принимали солнечные ванны. И на Северном полюсе солнце так пекло, что тела быстро покрывались загаром.



Самолет сделал два круга и благополучно приземлился.

Как-то раз, во время приема солнечных ванн, у самолета Молокова раздался радостный возглас Ритсланда:

— Поймал! Поймал!

— Что поймал? — спросили мы его.

Ритсланд подошел к нам с пустой консервной банкой и, к величайшему нашему изумлению, вынул оттуда маленькую живую птичку.

— Пуночка! — в один голос воскликнули мы.

Оказывается, Кренкель был прав, когда говорил, что видел пуночку.

Расталкивая всех, прибежал Папанин.

— Где моя пуночка? Дайте мою пуночку!

— Не твоя, а моя! — возразил Ритсланд. — Я повезу ее в Москву, буду всем показывать пуночку с Северного полюса.

— Кто здесь хозяин? Ты или я? — взявшись за бока, спросил Иван Дмитриевич.

— А что ты распустил свою птицу по всему полюсу? Что мы, сторожа ей, что ли? — рассмеялись мы в ответ.

Взяв пуночку, Иван Дмитриевич нежно ласкал ее и приговаривал:

— Пуночка моя! Птичка дорогая! Идем, я тебя покормлю.

Он отнес ее в жилую палатку и дал ей полную тарелку крупы. Пуночка осмотрелась... и спокойно принялась клевать. Папанин торжествовал: пуночка признала в нем хозяйина.

Так было поймано первое живое существо на Северном полюсе, — а ведь многие полярные ученые утверждали, что здесь нет никакой жизни. А за несколько дней до поимки пуночки мы видели чистика, летавшего над разводьем.

Последние дни радиостанция Кренкеля, три бортовые радиостанции и все радиостанции западного сектора Арктики непрерывно искали в эфире позывные Мазурука. Однако радиоволна Мазурука была неуловима. На Северном полюсе был объявлен конкурс радистов. Тот, кто первый установит связь с Мазуруком, получит премию. Но, конечно, не во имя премии наши радисты круглые сутки про-

сживали у приемников, стараясь поймать волну Мазурука.

После перелета с Рудольфа на Северный полюс в наших машинах осталось горючего ровно столько, сколько нужно было на обратный полет. Но, несмотря на это, мы все же решили послать одну машину на поиски товарища.

29 мая выдалась солнечная, безоблачная погода. Самолет «Н-171» легко оторвался от аэродрома и начал набирать высоту. Молоков вел самолет все выше и выше. Наконец он поднялся на высоту 100 метров и пошел в сторону предполагаемой посадки Мазурука. Видимость была отличная. Лишь немного южнее курса Молокова низко стлался туман. Около часа кружился Молоков над ледяной равниной, но нигде не обнаружил Мазурука. Тогда он повернул обратно в лагерь. И в тот момент, когда Молоков шел на посадку, Стромиллов, сматывая антенну, вдруг услышал отрывочные сообщения самолета Мазурука. Но Стромиллов не мог принимать дальше — антенну необходимо было убрать, чтобы она не помешала самолету приземлиться.

И все же первая весточка от Мазурука была получена:

«Все в порядке. Работу рации самолета Молокова слышу. Основной приемник испорчен. Буду работать в двадцать часов на волне 625».

В двадцать часов не только радисты Кренкель, Иванов, Стромиллов и Жуков чутко прислушивались к звукам радио, — мы все толпились у радиоприемника. В точно назначенное время связь с Мазуруком была установлена. Он сообщил нам, что весь экипаж здоров, настроение у всех бодрое. Завтра они кончают расчистку аэродрома от торосов и при первом улучшении погоды вылетят к нам в лагерь.

Установление прямой связи с Мазуруком сильно обрадовало нас. Теперь-то уж он долетит к нам!

Но Арктика все же заставила нас понервничать шесть долгих дней, прежде чем прилетел Мазурук. Только 4 июня вечером в сером небе появились голубые просветы. Мы все приготовились встретить Мазурука.

Всю ночь с 4 на 5 июня Шмидт, Спиринов, Шевелев и я

разговаривали по радиотелефону с Мазуруком: давали указания о перелете, сообщали свои координаты, силу и направление ветра.

К утру погода стала вполне летной. К радиотелефону подошел Отто Юльевич и сказал Мазуруку:

— Советую вылетать.

Тот ответил:

— Вылетаю.

На аэродроме, размеченном флажками, собралось все население лагеря. Соблюдая все авиационные правила, мы из спальных мешков выложили знак «Т». Все люди были расставлены в виде широкого веера, каждому дали бинокль и указали часть горизонта, за которой нужно было следить в оба, чтобы не прозевать Мазурука. Все радисты запустили свои рации. Кренкель, Стромиллов и Жуков принимали от Мазурука и передавали ему очередные сообщения. Иванов пеленговал самолет «Н-169».

Усевшись около микрофона, Иванов четко и отрывисто начал в него говорить:

— РК, РК, я — РВ. Слушайте, пеленгуйтесь.

Но прошло некоторое время, и Иванов, сам того не замечая, не просто говорил в микрофон, а пел. Пение его напоминало бесконечно повторяющийся звук старой патефонной пластинки, когда иголка вдруг остановится на одной звуковой бороздке.

— Эре-каа, эре-каа, я — эр-ве, я — эр-ве, пее-лен-гууйтесь... — беспрерывно выводил Сима Иванов, и его пение, точно магнит, притягивало к себе самолет Мазурука.

На этот раз первым увидел самолет наш механик Ваня Шмандин. Наши взоры обратились к далекой маленькой точке на облачном горизонте. Не отрывая глаз от бинокля, Спирин крикнул радистам:

— Передайте ему, чтобы он взял на десять градусов влево.

Радисты передали. Точка повернула на десять градусов влево. Она все приближалась. Вскоре мы отчетливо увидели контуры самолета.

— Передайте ему, чтобы он взял на шесть градусов вправо! — снова крикнул Спирин радистам.

Радисты передали. Самолет взял курс на шесть градусов вправо. Вот он уже идет прямо на нас, все ближе и ближе. Гул моторов нарастает... Еще несколько минут, и самолет «Н-169» кружит над нами.

Затаив дыхание, следили мы за посадкой Мазурука. Он должен был сесть между моей машиной и ропаками. Ширина посадочной полосы была 150 метров. Боясь, что он не заметит пологих ропаков, мы расставили на них людей: это должно было служить Мазуруку знаком, что сюда садиться опасно.

Мазурук все это учел, он строго подвел самолет к самолету «Т» и классически посадил свою машину.

Мы пришли в восторг от его посадки. В воздух полетели меховые шапки, лица засветились большой радостью.

Первым из самолета выскочил пятый зимовщик.

— Веселый! — крикнул Папанин.

С радостным лаем овчарка бросилась прямо к Папанину на грудь. Глядя Веселого, Иван Дмитриевич приговаривал:

— Заживем мы здесь с тобой на льдине, Веселый! Пусть только самолеты улетят.

— Все в порядке, — выходя из самолета, сказал Мазурук. — Шестьдесят восемь ропаков скovyрнули.

За ним из самолета вышли Козлов, штурман Аккуратов, механики Некуров и Матвеев. Снова объятия, поцелуи, снова восторженные возгласы и вопросы.

Когда схлынула первая волна радости, прилетевшие прежде всего осмотрелись кругом. Они не ожидали увидеть всего того, что было перед их глазами. Папанинский лагерь напоминал большую новостройку: тринадцать палаток — основной дом зимовки, радиорубка, камбуз, склады, метеобудка и жилые палатки; ветряк, горы припасов, оборудования, горючего; на аэродроме — четыре огромных корабля. И мы напоминали своим видом коренных жителей полюса.

За завтраком, которым Иван Дмитриевич встретил последнюю партию, мы узнали о жизни экипажа «Н-169» на льдине неподалеку от нас.

Туго пришлось товарищам. Сели они на небольшую

льдину, сплошь усеянную ропками. Только благодаря искусству летчиков машина осталась цела при посадке. Установить связь им сразу не удалось. О себе они не беспокоились, но их тревожила судьба Молокова и Алексеева. Они не знали, удалось ли им долететь до основного лагеря.

Ропки и торосы сплошь покрывали их небольшую льдину. Товарищи, не теряя времени, принялись за расчистку площадки. После установления связи с лагерем работа закипела у них еще горячее. Девять суток расчищали они аэродром, ворочая тонны ледяных глыб. На десятые сутки аэродром был готов. Как только Отто Юльевич сказал, что можно вылетать, все заняли свои места, и Мазурук поднялся в воздух.

С прилетом Мазурука вся экспедиция была в полном сборе.

Больше всех ликовал Ширшов: Мазурук привез ему долгожданную лебедку для гидрологических наблюдений. Он сразу принялся за ее установку. Страшно хотелось узнать, какая под нами глубина океана. По этому поводу у нас были большие споры. Кто говорил, что глубина будет не больше 2000 метров, а кто уверял, что троса нехватит. Единственный промер глубины, сделанный в районе полюса, был произведен Робертом Пири, но трос его лота лопнул, не достигнув дна, после того как было выпущено 2742 метра. Лебедка Ширшова имела трос длиной в 5000 метров.

— Как, по-твоему, глубоко здесь? — спросил меня Басейн.

Я посмотрел в прорубь и серьезно ответил:

— Дна не видно: наверное, глубоко.

Позднее мы узнали, что глубина океана на Северном полюсе — 4290 метров.

Когда все снаряжение было выгружено, мы стали подсчитывать: сколько же груза было привезено на льдину? И тут совершенно неожиданно оказалось, что Папанин вместо положенных ему 8250 килограммов умудрился доставить на полюс свыше десяти тонн.

Мы все уставились на Ивана Дмитриевича; он виновато опустил глаза и, лукаво улыбаясь, развел руками:

— Я и сам не знаю, как это получилось. Но вы не огорчайтесь: я думаю, что все это мне в хозяйстве пригодится.

— Здорово ты нас обжулил! — смеясь, сказал Марк Иванович.

— Ну, с кем «ошибки» не бывает! — также смеясь, оправдывался Папанин.

Каждый килограмм своего имущества Иван Дмитриевич тщательно проверил. Чего только у него не было! Среди его грузов можно было найти пишущую машинку, шахматы, бритвы, научные приборы, книги, кастрюли, оружие, мануфактуру, нарты, стулья и тысячи других предметов. Иван Дмитриевич взял с собой на полюс даже печать. Смеясь, он говорил:

— Моя канцелярия должна работать по всей форме, — и штемпелевал все письма, которые мы должны были доставить в Москву, на Большую землю.

Как только разгрузка была закончена, сразу приступили к подготовке самолетов в обратный путь. Мы стали подсчитывать наличие горючего. Выяснилось, что у Молокова и у меня на обратный путь бензина хватает, у Мазурука горючего в обрез, а у Алексеева и вовсе недостаточно. Если слить бензин из двух машин в одну, то кто-нибудь из двух — Мазурук или Алексеев — сможет долететь до Рудольфа.

— Ну что ж, придется одну машину оставить здесь, Папанину на хозяйство, — шутил я.

Ответ был такой, какого я и ожидал.

— Есть лучший выход, — спокойно начал Алексеев. — Мы с Мазуруком решили так: полетим, пока хватит горючего. По нашим расчетам, до восьмидесят четвертого или даже до восьмидесят третьего градуса бензина хватит. На той широте мы сможем найти подходящую льдину и сядем на нее, а кто-нибудь из вас, Молоков или вы, Михаил Васильевич, привезете нам бензин. Таким образом машины будут спасены. Оставить машину на полюсе — это значит обречь ее на гибель.

Слушая спокойную речь Алексеева, я готов был броситься и расцеловать его.

— Правильно, — сказал я. — Это не большевистский метод — бросать дорогую исправную машину на льдине. На вашем месте я поступил бы точно так же. Сейчас будет совещание, и я поставлю этот вопрос перед начальником экспедиции.

На совещании предложение Мазурука и Алексеева было принято. Сразу после совещания началась подготовка самолетов в обратный путь.

Приближался момент расставания с папанинцами. За время экспедиции мы еще крепче полюбили их и сроднились с ними. Близость разлуки наполняла наши сердца еще большей нежностью к отважной четверке.

...В два часа ночи, когда все машины были готовы к отлету, мы собрались на Красной площади папанинского городка, между основной палаткой и складами. Отто Юльевич поднялся на нарты, которые служили трибуной, а мы все, остальные участники экспедиции, окружили его.

— Открываю митинг, посвященный окончанию работ по созданию научной станции на дрейфующем льду Северного полюса.

На этот раз Отто Юльевич говорил порывисто, взволнованным голосом. Его слова далеко разносились по ледовым просторам.

— Мы все глубоко пережили эти месяцы, когда выполняли большое и трудное дело, доверенное нам страной, — продолжал Отто Юльевич. — Мы счастливы, что осуществили задание товарища Сталина, что мы добыли новую славу нашей родине, что еще ярче засверкала слава СССР во всем мире. Мы не победили бы, если бы наша коммунистическая партия не воспитала в нас преданность, стойкость и уверенность; не победили бы, не будь у нас блестящей техники наших заводов; не победили бы, не будь у нас такого спаянного коллектива, где осуществилось подлинное единство умственного и физического труда. Наши летчики, штурманы, наши изобретательные механики, весь состав экспедиции — люди высоких умственных дарований и поразительной физической смелости. Сегодня мы прощаемся с полюсом, прощаемся тепло, ибо полюс оказался для нас не страшным, а гостеприимным.

родным, словно он веками ждал, чтобы стать советским, словно он нашел своих настоящих хозяев. Мы улетаем. Четверо наших лучших товарищей, наших любимых друзей остаются на полюсе. Мы уверены, что они высоко будут держать знамя, которое мы сейчас им вручаем. Мы уверены, что их работа в истории мировой науки никогда не потеряется, а в истории нашей страны будет новой страницей большевистских побед. Поздравляю остающихся с великой задачей, возложенной на них родиной!

Вслед за Шмидтом на нарты поднялся Папанин, начальник первой, невиданной в мире зимовки. Просто, но глубоко волнующе говорил Иван Дмитриевич:

— От имени четырех остающихся здесь сынов социалистической родины я прошу Отто Юльевича передать товарищу Сталину, что мы с честью выполним задание и оправдаем огромное доверие, оказанное нам. Мы никогда не уроним престижа своей родины, не посраим достоинства граждан Советского Союза. Будьте спокойны за нас, дорогие друзья. Трудности нас не страшат. Вы улетаєте, но мы не остаемся одинокими, мы чувствуем поддержку всей нашей страны, всего советского народа. До свиданья, друзья! Спасибо вам за все.

Слушая его, я думал:

«Какой ты замечательный человек, Иван Дмитриевич! Весельчак и балагур, безгранично смелый и отважный, прекрасный организатор и товарищ, безраздельно преданный нашей родине, — настоящий большевик».

Когда Иван Дмитриевич сошел с трибуны, Отто Юльевич сказал:

— Научную зимовку на дрейфующей льдине в районе Северного полюса объявляю открытой. Поднимите флаги!

По алюминиевым мачтам поползли вверх алые бутоны. И через секунду на концах мачт затрепетали два ярких флага: государственный флаг СССР и стяг с портретом великого Сталина.

Мы дали три ружейных залпа, громко крикнули «ура» в честь товарища Сталина и во весь голос пропели «Интернационал».

Затем на нарты опять поднялся Отто Юльевич. Он



Четыре самолета в воздухе. Четыре человека на льдине...

зачитал рапорт на имя товарища Сталина и товарища Молотова о выполнении задания партии и правительства. Снова раздались дружные возгласы «ура» в честь родины, партии и правительства.

Митинг, посвященный официальному открытию зимовки, закончился. Было три часа утра.

Над нами низко висели тяжелые облака. То и дело проходили снежные заряды, но погода нас не смущала. Наши машины были не загружены, мы легко могли набрать высоту, пробить облака и пойти над ними.

Последняя сводка с Рудольфа была удовлетворительной. А Крузе, прилетевший на 85°, чтобы сообщать нам состояние погоды, также радовал, что погода удовлетворительная.

— По машинам! — отдал я команду.

Через десять минут все шестнадцать моторов грохотали, поднимая винтами снежные вихри. Четыре остающихся папанинца стояли около самолетов.

Наступила минута, когда мы должны были в последний раз обнять зимовщиков, пожать их мужественные руки, последний раз заглянуть им в глаза и уверенно сказать: «До свидания, товарищи!»

Первыми простились с ними механики. За ними штурманы, летчики, последним — Отто Юльевич.

— До свидания, друзья! — обнимая папанинцев, говорил Шмидт. — Работайте спокойно. Мы за вами будем следить и, в случае чего, в любую минуту сможем прилететь.

— Мы спокойны, Отто Юльевич, — ответил за всех Папанин, — и сделаем все, что нам поручили партия и правительство.

Я сидел за управлением. Бассейн доложил, что все готово: можно лететь. Но в это время проходил очень большой снежный заряд. Вокруг все было так бело, что видимость почти отсутствовала. Я решил переждать немного. Открыв люк фонаря и встав на сиденье, я высунулся из самолета и еще раз простился с Папаниным, Кренкелем, Федоровым и Ширшовым.

Снежный заряд прошел, и мы один за другим поднялись в воздух.

Четыре самолета в воздухе.

Четыре человека на льдине.

Сверху мне хорошо был виден весь город, выросший буквально на наших глазах. В центре ледового поля стояли основные строения зимовки, вокруг, на разных концах льдины, находились снаряженные нарты — это были запасные склады продовольствия и оборудования. Быстро кружился винт ветряка. На мачте развевался по ветру красный советский флаг.

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

Глава XXXV

ОБРАТНО НА РУДОЛЬФ

Едва мы поднялись в воздух, как сразу вошли в облака. Не сбавляя оборотов, я стал пробиваться вверх. На высоте 300 метров мне удалось пробить облака — показалось яркое солнце. Через несколько минут слева вынырнул самолет Алексеева, а за ним, еще левее, Молоков. Пока я делал круг, появился и Мазурук.

На Рудольф мы шли строем пеленга¹. Мне стоило только повернуть голову направо, как я видел остальные три корабля, идущие на одинаковой дистанции друг от друга. Солнечные лучи играли на металлических лопастях винтов. Казалось, будто тысячи зайчиков, не зная устали, весело гоняются друг за другом. Мы шли, ориентируясь по солнечному компасу. Нам нужно было дойти до того места, где 58-й меридиан пересекается с 88-й параллелью, и от туда взять курс прямо на остров Рудольфа.

Ветер попутный. Путевая скорость — свыше 200 километров. Вскоре мы вошли в зону радиомаяка. Спирин проверил курс.

— Вышли на меридиан Рудольфа, — весело сказал он. — Через три-четыре часа будем на зимовке.

¹ Строй пеленга — в один ряд, нанскось, один за другим.

В полете мы держали непрерывную связь между самолетами. На каждом корабле штурманы самостоятельно определяли по солнцу свои координаты и результаты сообщали флаг-штурману Спирину. Расчеты всех штурманов почти совпадали.

Мы шли над сплошными облаками. Под нами расстилась белая холмистая равнина. Лучи солнца так слепили глаза, что пришлось надеть темные очки.

Иванов принес мне радиограмму:

«Счастливого пути, дорогие товарищи!»

Это еще раз с нами прощались папанинцы.

А через три часа после вылета с полюса Иванов слышал, как Кренкель передал через Рудольф радиограмму товарищу Сталину. Он сообщал, что зимовщики дрейфующей станции начали свою работу.

На 84° Алексеев вызвал по радиотелефону начальника экспедиции. Сообщив, что бензин подходит к концу, Алексеев попросил разрешения, как было условлено, идти вниз, искать льдину для посадки. Шмидт дал согласие.

В это же время Мазурук попросил разрешения продолжать полет, так как, по его расчетам, ему должно хватить горючего до самого Рудольфа. Пока мы со Шмидтом совещались, Алексеев вышел из строя, за ним Мазурук, и с высоты 1500 метров они стали планировать вниз. Я хорошо видел, как машина Алексеева скрылась в белых волнистых облаках. Облака поглотили ее, как бушующее море поглощает тонущий корабль. За Алексеевым стал погружаться в облака Мазурук. Но в этот момент он получил разрешение Шмидта следовать за нами. Его самолет стремительно выскочил из облаков, догнал нас и снова стал в строй.

«Вот это дисциплина! — подумал я. — Несмотря на то, что у Мазурука хватало горючего долететь до базы, он не нарушил первого решения и пошел вслед за Алексеевым на посадку».

...Мы приближались к Рудольфу. По радио нам сообщили, что над островом стелется туман. Нужно было торопиться. Во что бы то ни стало мы должны были сесть на Рудольфе, так как горючего было мало и нельзя было уклоняться от прямого пути. До острова оставалось шесть ми-

нут лёта. Машины одна за другой стали пробивать облака. Остров был закрыт туманом. К счастью, самый склон еще не совсем затянуло. Через несколько минут самолеты по очереди опустились на аэродром Рудольфа.

Тысячами вопросов забросали нас зимовщики. Мы рассказывали, рассказывали без конца о днях, проведенных на полюсе, о поселке, который вырос в центре Полярного бассейна, рассказывали о четырех отважных папанинцах.

Все отправились вниз, на базу, а я остался на аэродроме, чтобы руководить полетом на выручку Алексеева. Но погода настолько испортилась, что мы не смогли вылететь к нему.

Алексееву очень долго пришлось искать подходящую льдину для посадки. Как только он пошел на снижение, густые облака облепили со всех сторон его машину. На высоте 500 метров ему удалось пробить облачность. Внизу показались льдины. Из-за рассеянного света они казались гладкими, но там, где солнце, пробиваясь сквозь разрывы облаков, освещало льдины, они не были такими гладкими. Резкие тени, отбрасываемые ропаками и торосами, предостерегали летчика от посадки. Только на 83° Алексеев нашел подходящую льдину и посадил на нее свой корабль.

Чтобы облегчить взлет и принять машину, которая привезет бензин, экипаж самолета «Н-172» сразу принялся расчищать площадку от ропаков и торосов.

Когда была установлена двусторонняя радиотелефонная связь с Рудольфом, Алексеев сказал нам, что льдина, на которой они сидят, — однолетняя; толщина льда достигает метра, а снежный покров — 40 сантиметров. Товарищи просили нас не беспокоиться, так как на такой льдине можно спокойно жить в ожидании горючего. В заключение они сообщали свой адрес, по которому мы должны были направлять прибывающую на их имя корреспонденцию. Адрес был следующий: «Северный Ледовитый океан, льдина № 3, дом № 172».

Для доставки бензина на льдину № 3 был приготовлен разведывательный самолет Головина. Его экипаж вместе со мной жил в домике на аэродроме, чтобы не упустить малейшей возможности полета.

Через двое суток с северо-востока подул ветер, приподнял облачность и большими разрывами погнал ее прочь с острова. Снизу, с зимовки, Дзержинский по телефону предупредил, что погода устанавливается. Со льдины Алексеева тоже сообщили, что там хорошая погода.

Механики мигом прогрели моторы, Головин поднялся в воздух, вошел в зону и лег на курс Алексеева.

Одновременно с вылетом Головина было дано распоряжение Крузе возвратиться с 85° на базу. Крузе тоже запустил мотор и пошел в воздух.

Возвращаясь на базу, он сделал над самолетом Алексеева приветственный круг и полетел дальше.

Крузе шел точно в зоне, почти под самыми облаками. Лететь было хорошо. Самолет совершенно не болтало, и Крузе даже заскучал. Вдруг, совершенно неожиданно, перед ним из облаков выскочила стремительная оранжевая птица. Это летел Головин, он тоже шел точно в радиозоне. Крузе резко взял ручку на себя и ушел вверх. Теперь уже он внимательно смотрел вперед, — как бы не налететь еще на какой-нибудь самолет. Он не знал о вылете Головина и подумал:

«До чего стало тесно в воздухе!»

Прошло уже больше часа с момента отлета Головина. Мы сидели в радиорубке. Вдруг Спиринов увидел приближающийся самолет. Это был Крузе. Едва он сел, как в радиотелефоны мы услышали со льдины № 3 радостный голос Жукова:

— Головин кружит над нами... Идет на посадку... Сел... Бегу навстречу.

А через несколько минут в репродукторе раздался знакомый голос Шевелева:

— Начинаем заполнять баки бензином. Он какой-то особенно приятный — обладает на редкость привлекательным запахом. Будем готовы через два часа.

Мы не покидали радиорубки. Изредка Шевелев или Жуков сообщали нам о ходе работ. В одиннадцать часов вечера переливка закончилась. Механики Алексеева приступили к разогреву моторов. Головин вылетел обратно.

Снова был включен радиомаяк, в эфир понеслись непре-

рывные сигналы, указывая самолетам правильный воздушный путь к острову.

Мы все вышли из помещения и стояли, всматриваясь в светлый горизонт. Через некоторое время там показалась точка. Затем она превратилась в тире. Все больше и больше... Наконец Головин сделал круг над аэродромом и сел.

В 1 час 45 минут утра мы получили от Алексеева радиogramму:

«Последний корабль северной воздушной экспедиции покидает центральный район Северного Ледовитого океана».

А вскоре репродуктор отчеканил в последний раз:

— Алло, алло! Говорит самолет Алексева. Подходим к острову. Видим берег. Готовьте ужин, объятия, баню. Привет. Кончаю, сматываю антенну.

Над нами величественно проплыл последний корабль нашей экспедиции. Шмидт, Молоков, Спирин, Бабушкин и я помчались на вездеходе встречать наших друзей.

Все, о чем просил Алексеев, было в изобилии приготовлено: крепкие объятия, вкусный ужин и жарко натопленная баня. Я вместе с ними пошел выкупаться. Когда мы вошли в баню, там было столько пару, что нечем было дышать, — мы буквально стали задыхаться. Оказывается, это купались Ивашин и Сугробов. Каждый раз, как они приходили в баню, они устраивали соревнование — кто из них выдержит пар горячий. На этот раз мы своим приходом помешали им установить первенство. Выходя из бани, я увидел Сугробова, отдыхающего на завалинке.

— Ну, как, здорово напарился? — спросил я его.

— Ка...кое... там, — с трудом ответил он мне. — Я же... еще... раз...говариваю. Вот когда языком повернуть не сможешь — значит, хорошо напарился.

Мы расхохотались, глядя на изнеможенного Сугробова, упорно добивающегося славы «чемпиона пара».

В этот день мы все чувствовали себя именинниками. Вся экспедиция была в полном сборе. В Москву полетела радиogramма Шмидта:

«В 0 часов 45 минут возвратился на остров Рудольфа Головин, блестяще выполнив задание по снабжению Але-

ксеева горючим. Разогрев моторы и взлетев со льдины, Алексеев в 2 часа 10 минут опустился на аэродроме острова Рудольфа. Все самолеты экспедиции на базе. Полярная операция закончена».

Глава XXXVI НА БОЛЬШУЮ ЗЕМЛЮ

После прилета Алексеева нас перестала тревожить погода в районе Северного полюса. Теперь все наши помыслы обратились к югу — в сторону Большой земли.

С каждым днем все больше и больше вступало в свои права арктическое лето. Наши самолеты стояли на лыжах, и садиться мы могли только на глубокий снег. А с материка, из Амдермы, нам все время сообщали, что снежный покров исчезает с молниеносной быстротой. Бедные амдерминцы собирали в оврагах снег и на тракторах привозили его на аэродром, — засыпали проталины. Но горячее солнце безжалостно уничтожало плоды их работы. Наконец амдерминцы окончательно заявили:

«Принять вас можем только на косе, в одном километре от зимовки. Но если через два дня не прилетите, снег окончательно растает».

Мы ни на минуту не покидали аэродрома. Дежурили около самолетов, готовые вылететь в любую минуту. Погода крепко держала нас.

18 июня, несмотря на то, что на Рудольфе был сильный туман, Дзердзиевский сказал, что в районе Новой Земли и в Амдерме погода хорошая.

Мы быстро запустили моторы, опробовали их. Все было в порядке. Теперь остановка за небольшим просветлением.

На Большую землю возвращались четыре самолета нашей экспедиции: Молокова, Алексеева, Головина и мой. Пятый, Мазурука, оставался на Рудольфе нести почетную и ответственную вахту. Мазурук должен был быть готовым в любой момент, если это потребуется, вылететь к Папанину.

Мы сидели на своих кораблях, озираясь по сторонам, в надежде увидеть с какой-нибудь стороны просветление. Ветра совершенно не было. На хорошую видимость мы не рассчитывали, но в такой туман вылетать было невозможно.

К двенадцати часам дня туман чуть приподнялся, видимость улучшилась.

Не теряя ни минуты, даю полный газ. С помощью трактора срываюсь с места. Сидящий на лыже самолета зимовщик отцепляет конец троса, и я иду на взлет.

Чтобы выдержать строгую прямую при взлете, мы через каждые 100 метров расставили маленькие красные флажки.

Один за другим мелькают они под левым крылом, машина все бежит вперед и вперед, но скорости не набирает. Вот уже последний флажок; отсюда начинается большой уклон. И только здесь стрелка указателя скорости пошла вверх — 60 километров, 80... 90... 100... 110... И наконец мой самолет в воздухе.

Я прошел низко над зимовкой. Между островами Рудольфа и Карла-Александра я увидел большое яркое пятно — это в разрывы облаков просвечивало солнце. Чтобы не попасть в обледенение, я воспользовался этим окном и начал набирать высоту. С товарищами я условился, что буду ждать их над облаками в районе острова Рудольфа.

Сверху я хорошо видел мыс Аук. Ориентируясь по нему, я кружился на высоте 1200 метров в ожидании товарищей. Радист Иванов сообщил им о разрыве в облаках и о месте, где мы их ждем.

Прошел час, но ни один из самолетов не показывался поверх облаков. Мы запросили радиста зимовки об остальных кораблях. Он нам ответил, что самолеты давно пошли на взлет, но пока над зимовкой не пролетали.

Отсутствие товарищей начало меня тревожить. Не случилось ли что с ними при взлете? Снег рыхлый — машина могла зарыться лыжами в снег и опрокинуться.

Прошло еще полчаса. Товарищей все не было. Посоветовавшись со Шмидтом, я нырнул в знакомый разрыв облаков и пошел на снижение. Чем ниже я опускался, тем

больше ухудшалась видимость. Я то и дело пробивал нависшие космы облаков. Опустившись совсем низко, я сквозь дымку тумана увидел в разных концах аэродрома три точки. Я сразу понял, что это самолеты товарищей, которые из-за рыхлого снега не смогли подняться. Мне ничего не оставалось, как пойти на посадку. Слева мелькнул домик аэродрома. Я убрал газ и, осторожно планируя, подвел машину к самому снегу. Вдруг передо мной вырос самолет Мазурука. Я дал полный газ, резко потянул ручку на себя... Четыре мотора с силой подхватили самолет, и он, как хороший конь, легко взял барьер. Я сделал еще круг и благополучно сел. Всего я летал около двух часов.

Отменять полет мы не хотели. Во что бы то ни стало мы решили вылететь сегодня, иначе растает снег, и нам придется ждать, пока с Большой земли ледокол доставит колеса.

На этот раз мы изменили направление взлета и выбрали более крутой склон. Уговорились, что первым поднимется Молоков, за ним — Головин, Алексеев, и последним — я.

Немало времени и усилий потребовалось нам, чтобы с помощью тракторов поставить машины на старт.

Туман то рассеивался, то вновь сгущался. Несколько раз Молоков запускал моторы, но... только он приготовится к вылету, как купол снова закрывает туманом. Наконец аэродром совсем закрыло. Мы валились с ног от усталости, но никто не заикался об отмене полета.

Шмидт лег отдыхать в крыле флагманского самолета, а я ушел в помещение. Через несколько минут я спал крепким сном.

Проснулся я от возбужденного оклика. Кто-то тормозил меня:

— Командир, погода улучшилась! Скорей давай команду вылетать!

Я выскочил из дома, рассчитывая увидеть голубое небо, яркое солнце. Но туман попрежнему висел над аэродромом. Правда, видимость немного улучшилась.

...Первым взлетел Молоков, за ним — Головин. Поднимались они на запад, а с востока надвигался еще более густой туман. Мы точно соревновались с ним: кто рань-

ше — он ли закроет купол, или мы вырвемся с Рудольфа. Туман надвигался все ближе и ближе. Алексеев дал полный газ, и самолет стремительно побежал вниз по склону. Как он поднялся, я не видел — купол острова был уже окончательно закрыт туманом.

Рев моторов разбудил Отто Юльевича. К нему подошел Спирин и сказал:

— Три самолета уже в воздухе. Сейчас наш черед.

Шмидт высунулся из люка, осмотрелся по сторонам.

— Куда же мы будем подниматься? — удивленно спросил он. — Ведь кругом туман.

Действительно, туман так сгустился, что с трудом можно было различить третий флажок. Но не вылетать теперь я не мог. Если мне одному удалось сесть в тумане на Рудольф, то трем самолетам итти на такой риск — безрассудно. При посадке неминуема катастрофа. И я решил пойти на взлет.

Винты крутились во-всю, но машина не трогалась с места: лыжи присосались к мокрому снегу. Механик Петенин быстро выпрыгнул из самолета и деревянной кувалдой стал подбивать концы лыж. Одновременно зимовщики принялись качать самолет за хвост. Несколько усилий — и машина сорвалась с места. Хотя я рулил тихо, Петенин, проваливаясь в глубоком снегу, не мог подать кувалду и возвратиться в кабину. Мне пришлось замедлить бег самолета. Петенина схватили за руки и втащили внутрь.

Несмотря на то, что я дал полный газ моторам, машина еле ползла вперед. Я выбрал наиболее крутой склон. Флажки один за другим оставались позади, но скорость никак не развивалась. Вот кончились флажки. Еще десяток метров — и впереди отвесный обрыв в море. Я отжал ручку от себя, приподнял хвост машины, затем резко рванул штурвал на себя. Машину будто кто-то вытянул кнутом вдоль спины. Она подпрыгнула, рванулась вперед... и стрелка указателя скорости поползла вверх. Тогда я плавно потянул ручку на себя, задирая нос машины, и у самого края обрыва поднял самолет в воздух.

— Прямо, как в цирке, — облегченно сказал я Спирину.

— Только не «под куполом», а «на куполе», — добавил он.

Не меняя направления, я пошел вверх. На высоте 600 метров показалось солнце, а еще метров на 500 выше, держась один за другим, кружились самолеты товарищей.

Через несколько минут мы шли строем, взяв курс на юг — на Большую землю.

Глава XXXVII

ЗДРАВСТВУЙ, МОСКВА!

Ровно гудели моторы. Мы шли развернутым строем. Под нами расстилалась белая пелена облаков.

Баренцова моря мы не видели.

До самой Новой Земли мы не встретили ни одного про света в облаках.

Но зато Карское море было совершенно открыто. Над нами светилось чистое голубое небо, а внизу — такое же голубое, свободное ото льдов море.

Через шесть с половиной часов полета мы достигли Амдермы.

Но где же аэродром?

Я внимательно ищу его, но всюду вижу черную, голую землю.

Ни горсти снега!

— Вон аэродром! — улыбаясь, говорит Спирин, указывая вниз.

Я заглядываю за борт и вижу узенькую белую полосу.

— И это аэродром?! — говорю я Спирина. — Как видно, цирковое представление продолжается.

Первым пошел на посадку Головин. Его маленькая машина хорошо приземлилась. Но как сядем мы — на наших больших кораблях?

Хотя ветер был боковой и мы рисковали при посадке зацепиться друг за друга, все обошлось хорошо.

Гостеприимные амдерминцы встретили нас очень тепло.

Через три дня ледокольный пароход «Садко» привез нам колеса. Мы быстро заменили ими лыжи.

Но наш вылет неожиданно задержался.

Впрочем, на этот раз причина задержки была настолько приятной, что мы даже не пожалели об отодвигающейся встрече с родной Москвой.

Мы не могли лететь только потому, что все радиостанции были заняты: они ловили в эфире сигналы самолета Чкалова, Байдукова и Белякова. Краснокрылый самолет мчал из Москвы, через Северный полюс, в Америку.

С напряженным вниманием следили мы за этим полетом.

Мысленно вместе с ними, километр за километром, мы преодолевали воздушные пространства, пробивались сквозь тяжелые облака, циклоны, боролись с обледенением.

Вот знакомые подступы к полюсу... Вот и полюс... Начальник станции «Северный полюс» открывает семафор.

Самолет мчится дальше, над неисследованным американским сектором Арктики... и наконец опускается на аэродроме близ Портланда. Еще одну замечательную победу родной авиации добыли советские летчики.

22 июня мы вылетели из Амдермы. Самолеты легко оторвались от песчаной косы аэродрома и взяли курс на Архангельск.

Под крылом самолета менялись времена года.

От Рудольфа до Амдермы была зима: огромные пространства были покрыты снегом.

От Амдермы до Нарьян-Мара была весна: зеленеющая тундра, кое-где в лощинах и оврагах нерастаявший снег. Вскоре появились заросли кустарника, небольшие озера — следы недавнего половодья.

Архангельск встретил нас ясным летним днем. Температура была 25° тепла.

25 июня мы снова поднялись в воздух и взяли курс на родную Москву.

Всего три месяца прошло с тех пор, как в промозглое мартовское утро флаг-штурман нашей экспедиции дал курс: норд. Всего три месяца! А кажется, что прошла большая жизнь, полная напряженной борьбы со стихией.

Ровно в семнадцать часов четыре самолета строем прошли над Москвой.



Какой теплотой светились его глаза...

Здравствуй, родная столица!

Из сердца Арктики мы возвращаемся в сердце страны. Возвращаемся здоровыми, бодрыми, свежими, готовыми в любой момент итти снова туда, куда нас пошлет партия, правительство, куда нас пошлет любимый Сталин.

Один за другим, через небольшие интервалы, наши корабли сели на зеленый Московский аэродром.

В толпе нарядных, веселых москвичей мы увидели радостные лица родных и знакомых. Но наши глаза жадно искали вдохновителя и организатора нашего полета. Его задание — задание родины — мы выполнили.

Какой теплотой светились его глаза, когда он по очереди обнимал каждого из нас!

Спасибо тебе, родной Сталин! Это тебе обязаны мы нашей победой!

Начался митинг.

С радостью слушали мы приветствие от имени партии и правительства.

Потом говорил Отто Юльевич. Горячо звенел голос ледового комиссара.

За ним говорил я.

Подойдя к микрофону, я почувствовал, что мне трудно найти нужные слова. Хотелось сказать многое, самое сокровенное, выношенное в течение всего полета.

Когда я услышал свой голос, он показался мне чужим. Не помню, как я покинул трибуну.

Увитые гирляндами цветов автомобили мчали нас по нарядным улицам Москвы.

Давно ли мы пробивались на самолетах сквозь пургу!

Давно ли мы выжидали, пока пройдут снежные заряды!

И вот снова наши машины пробивают густую пелену «снега».

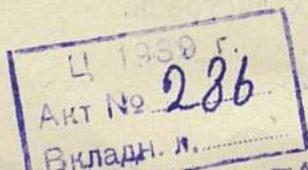
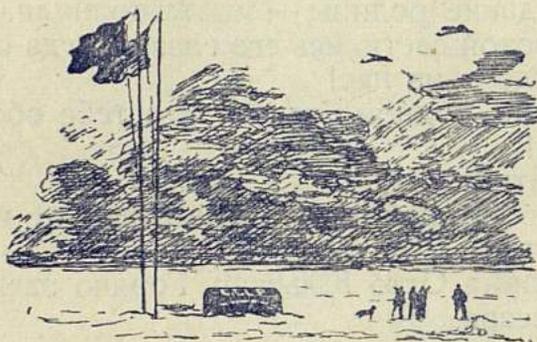
Вера и Вова сидят рядом со мной. Они ловят «снежинки».

— Папа, папа, читай! Здесь про тебя написано! — звенят их веселые голоса.

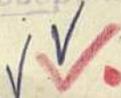
Машины мчатся вперед, пробиваясь сквозь снежный вихрь приветственных листовок.

...В этот вечер мы были в Кремле. Мы рапортовали руководителям партии и правительства о выполнении задания.

Но никто из нас не считал свое дело законченным; никто ни на минуту не забывал о четверке храбрых товарищей, оставшихся на дрейфующей льдине.



Проверено 1950



ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ	3
Глава I. КАК РОДИЛАСЬ МЕЧТА	5
Глава II. Я ПОЛУЧАЮ ЗАДАНИЕ	8
Глава III. МЕЧТА ПИЛОТА	17
Глава IV. Я ВЫЛЕТАЮ НА ЗЕМЛЮ ФРАНЦА-ИОСИФА	21
Глава V. МОЙ ЛЕТНЫЙ СПУТНИК БАССЕЙН	25
Глава VI. МОСКВА — ЗЕМЛЯ ФРАНЦА-ИОСИФА	34
Глава VII. БАЗА НАМЕЧЕНА!	45
Глава VIII. ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ У О. Ю. ШМИДТА	52
Глава IX. МЫ ГОТОВИМСЯ...	54
Глава X. В ОЖИДАНИИ ПОГОДЫ	58
Глава XI. НАКАНУНЕ	60
Глава XII. ВЫЛЕТ	64
Глава XIII. МОСКВА — ХОЛМОГОРЫ	68
Глава XIV. НА РОДИНЕ ЛОМОНОСОВА	73
Глава XV. ГОЛОВИН ВИДИТ «АРКТИЧЕСКИЙ МИРАЖ»	77
Глава XVI. КОГДА ЖЕ ОТКРОЮТСЯ «ВОРОТА АРКТИКИ»?	79
Глава XVII. ХОЛМОГОРЫ — НАРЬЯН-МАР	81
Глава XVIII. ОПЯТЬ ПРОКАЗНИЦА-ВЕСНА!	85
Глава XIX. УРОК СПИРИНА	87
Глава XX. НЕУДАВШИЙСЯ СТАРТ	89
Глава XXI. НАРЬЯН-МАР — МАТОЧКИН ШАР	92
Глава XXII. НА МАТШАРЕ	96
Глава XXIII. РАССКАЗ ШЕВЕЛЕВА	98
Глава XXIV. МАТШАР — ОСТРОВ РУДОЛЬФА	101
Глава XXV. ПЕРВЫЕ ДНИ НА РУДОЛЬФЕ	106
Глава XXVI. ПЕРВОЕ ИСПЫТАНИЕ	112
Глава XXVII. ПЕРВОЕ МАЯ НА РУДОЛЬФЕ	125
Глава XXVIII. ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ГОЛОВИНА	128
Глава XXIX. ПОЛЕТ КРУЗЕ	135
Глава XXX. ВТОРОЙ ПОЛЕТ ГОЛОВИНА	144
Глава XXXI. СТАРТ	149
Глава XXXII. НА ПОЛЮС!	153
Глава XXXIII. ПОЛНОС ЗАГОВОРИЛ	165
Глава XXXIV. ШЕСТНАДЦАТЬ ДНЕЙ НА ПОЛЮСЕ	172
Глава XXXV. ОБРАТНО НА РУДОЛЬФ	194
Глава XXXVI. НА БОЛЬШУЮ ЗЕМЛЮ	199
Глава XXXVII. ЗДРАВСТВУЙ, МОСКВА!	203

882

*ДЛЯ МЛАДШЕГО И СРЕДНЕГО
ВОЗРАСТА*

*Ответ. редактор М. Гершензон
Художеств. редактор П. Суворов
Техническ. редактор П. Беккер
Корректоры В. Гуркина
и Ю. Носова*

Детиздат № 2008. Индекс Д-6. 13 печ. л. + 8 вкле-
ек (12,09 уч.-авт. л.). Формат 70 × 92^{1/16}. Ти-
раж 25 000 экз. Сдано в производ. 9/VIII
1938 г. Подписано к печати 23/IV 1939 г.
Уполномоченный Главлита А-10227.
Заказ № 1045.

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

8694/9

BN 63-295/6





Цена 5 руб.

ГПБ Русский фонд

39-4

552a