М.В. ВОДОПЬЯНОВ
К СЕРДЦУ
АРКТИКИ

1598а

ПОЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА

М. ВОДОПЬЯНОВ

К СЕРДЦУ АРКТИКИ

ГОС
Публичная
Библ. в
Ленинграде

ЛЕНИНГРАД
ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ
1939

Герой Советского Союза
М. В. ВОДОПЬЯНОВ

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ГЛАВА ПЕРВАЯ

Я ВЕРНУЛСЯ из очередного большого перелета. На карте воздушных путей возникла новая авиалиния, проложенная мною от Москвы до мыса Шмидта. Она легла через Свердловск — Омск — Красноярск — Иркутск — Читу — Хабаровск — Николаевск-на-Амуре — Охотск — бухту Ногаево — Гижигу — Анадырь — Уэлен. Открытие этой линии прибавило к налетанным мною километрам еще двадцать тысяч...

По возвращении из каждого перелета у меня неизменно возникает вопрос: куда же дальше?

«В самом деле, — размышлял я, — что же мне предпринять? Пойти учиться в Воздушную академию? Нет: мне скоро сорок, после сорока летать, говорят, уже не полагается. Учиться я могу и дома, так сказать, без отрыва от производства. Провести остаток

своей летной жизни в академии — не имеет смысла. Записываться в старики — рано! Вернуться к полетам на линию — это значит кончить тем, чем начал. Для такой, более или менее спокойной работы у нас много прекрасных молодых летчиков, — им еще нужно приобретать 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 матрицы «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 торосистыми льдами Чукотского моря.

Опыт полярных полетов накопился у меня изрядный, и мне хотелось воспользоваться им, чтобы слетать по новой, еще никем не проложенной воздушной трассе. «Но есть ли в нашей стране такая трасса? Нет: в Стране Советов не найти уголка, где бы не побывал советский самолет».

...Мои раздумья о новой трассе прервал телефонный звонок. Меня вызывали в «Правду».

В кабинете редактора я встретил Эрнста Кренкеля, он беседовал с журналистами об организации научной зимовки на Северном полюсе. Меня это заинтересовало, и я невольно стал прислушиваться.

— А как вы думаете, Эрнст Теодорович, проникнуть на полюс? — вскоре осведомился один из журналистов.

— Я думаю — на самолете, — ответил Кренкель.

— На каком?

— Пока не знаю. Об этом вы спросите у Михаила Васильевича.

«Вот тебе и новая воздушная трасса», — сразу мелькнула мысль.

Кто-то из журналистов спросил меня, можно ли осуществить полет на полюс и есть ли у нас пригодные для такого полета машины.

— Получить бы только разрешение правительства, а самолеты найдутся, — ответил я и, возбужденно шагая по кабинету, начал рассказывать о том, как доставить на полюс зимовщиков, оборудование и научные приборы станции.

— Если идея зимовки на полюсе осуществится, — закончил я, — главную роль в этом сыграет самолет.

После разговора в редакции «Правды» я часто ловил себя на том, что думаю о Северном полюсе. Я старался отогнать эти мысли, но, как ни упорствовал, они все сильнее овладевали мною.

В редкие свободные минуты я подходил к книжному шкафу, брал с полки книгу, посвященную какой-нибудь экспедиции на Северный полюс, и сколько раз наступление нового дня заставало меня склоненным над книгой и переживающим трагическую гибель отважных людей, так и не достигших полюса.

«Полюс! — думал я, глядя на висевшую на стене карту Арктики. — Среди необозримых ледовых просторов затерялась точка, где сходятся все земные меридианы, где расположена воображаемая ось вращения земли. Там хранится великая тайна рождения погоды, движения ветров, течений, дрейфа льдов. Сотни лет стремится туда человечество, чтобы разгадать эту тайну. Но природа крепко хранит ее. Корабли, аэростаты и дирижабли, на которых отважные исследователи плыли и летели на полюс, сковывало льдом, разбивало штормами и пургой. Кровью лучших людей и гибелью доблестных надежд отмечен каждый шаг к полюсу».

Передо мной длинной вереницей проходили образы смельчаков, преданных идее покорения Арктики и нашедших там свою гибель: Де Лонг, Франклин, Баренц, Брусилов, Русанов, Седов.

Образ Седова особенно волновал меня. Выходец из народа, беззаветный энтузиаст полярных исследований, Седов снарядил свою экспедицию ценой огромных усилий и унижений, выклянчивая гроши у фабрикантов, заводчиков, купцов и министров; и после двух лет упорной борьбы с суровой природой погиб от цынги в девятистах километров от полюса.

Первая попытка исследования полярных стран воздушным путем принадлежит шведскому инженеру Саломону Андрэ. На сферическом аэростате «Орел», мечтая достигнуть вершины мира, он вылетел с северо-западного побережья Шпицбергена по направлению к Северному полюсу.

Не случайно назвал Андрэ свой аэростат «Орлом».

— Мы будем летать, как орлы, и ничто не сломит наших крыльев! — говорил он, направляясь вглубь Арктики. Но его далекий от совершенства воздушный корабль оказался неприспособленным для полета в полярных условиях: этот полет стоил жизни отважному исследователю.

Андрэ погиб в тысяча восемьсот девяносто седьмом году. Через девять лет на аэростате по трассе Андрэ пытался лететь американский журналист Уэльман. Но и его попытка окончилась полной неудачей.

Прошло еще три года, и Уэльман повторил свой полет, но также неудачно.

Только одному человеку — после двадцати трех лет настойчивой работы и многократных безуспешных попыток — удалось побывать на Северном полюсе. Это Роберт Пири. Однако научные и практические результаты его пребывания на полюсе так ничтожно малы, что не стоят стольких лет упорной борьбы.

Полеты Амундсена и Нобиле над полюсом тоже мало дали науке. И совсем ничего не дал науке полет Бэрда.

«Да, — размышлял я, — только зимовка, организованная в сердце Арктики и оборудованная самыми современными научными приборами, может разгадать многовековую тайну полюса. Но как, с наименьшим риском, доставить туда людей, припасы, снаряжение, оборудование? Как осуществить эту сложную задачу?»

Эти вопросы не покидали меня ни на минуту. Идея полета на Северный полюс захватила меня целиком.

Как-то меня вызвали к Шмидту.

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

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

Этот вопрос застал меня врасплох.

— Я готов лететь, куда вы прикажете, — ответил я и, помолчав минуту, тихо добавил, — но мечтаю о полете на Северный полюс.

Лукавая улыбка промелькнула в глазах Отто Юльевича. Разглаживая свою бороду, он подошел ко мне и сказал:

— Вы неисправимый мечтатель, но поэтому я вас и вызвал... Партия и правительство утвердили нам организацию научной зимовки на Северном полюсе.

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

— Нам необходимо перебросить на полюс зимовщиков, грузы, научное оборудование, — продолжал Отто Юльевич — я хочу предложить вам составить проект полета на Северный полюс.

Что мне оставалось делать, как не поблагодарить своего начальника за доверие?

— Проект будет подготовлен. Разрешите ехать домой?

— Пожалуйста, но помните: вы должны предусмотреть все, решительно все.

...Ярко светило летнее солнце.

Я сидел за рулем автомобиля. Мимо проносились дома, витрины магазинов, толпы пешеходов, троллейбусы, трамваи, такси, но я ничего не видел и не слышал.

Машина стремительно мчалась вперед. Чтобы хоть немного унять охватившее меня волнение, я поехал за город.

Еще улица, переулок, шоссе, и Москва далеко позади. Я вышел из автомобиля, повалился на зеленую траву и закинул руки за голову.

Как-то не верилось, что именно мне поручили составить проект такой замечательной экспедиции.

Касаясь верхушек деревьев, теплый ветер бесшумно срывал листья, бесшумно катил свои воды маленький ручеек. Ничто не нарушало тишины.

Я лежал один со своими мыслями, вспоминая о том, как товарищ Сталин вел полярников к завоеванию полюса.

Завоеванию полюса предшествовала огромная, планомерная, тщательно продуманная работа. Страна создавала свою полярную авиацию и прокладывала на Севере новые воздушные трассы. Исторические походы «Сибирякова», «Челюскина», «Литке» положили начало регулярной эксплоатации Северного морского пути, и теперь с запада на восток и с востока на запад проходят караваны судов с товарами для возрожденных северных окраин. Полярники практически осваивали Арктику и продвигались в высокие широты. Десятки экспедиций штурмовали Полярный бассейн. Научные работники изучили недоступные ранее острова Северной Земли и открыли новые острова в морях Северного Ледовитого океана. В отдаленных суровых районах Севера один за другим возникали форпосты науки. На пустынных островах появились десятки радиостанций и научных зимовок. Постепенно они продвигаются все дальше и дальше на Север. Так, шаг за шагом, советские полярники смыкают кольцо вокруг Северного полюса.

Многолетние исследования советских полярников дали чрезвычайно ценные материалы о морях Полярного бассейна, о режиме льдов, о направлении течений, о движении воздушных потоков. Все эти материалы оказывают неоценимые услуги не только в освоении Севера; в частности, метеорологические наблюдения полярных станций служат основой для долгосрочных прогнозов погоды во всем Советском Союзе.

Я хорошо понимал, какое огромное значение для уточнения этих прогнозов, да и вообще для дальнейшего изучения Арктики имели бы наблюдения, сделанные на полюсе.

Но можем ли мы достигнуть Северного полюса?

— Да, несомненно, — отвечал я на свой вопрос.

И действительно, систематическая многолетняя работа в Арктике подготовила весьма внушительную базу для наступления на полюс. Гигантские успехи советской авиационной промышленно-

сти известны всему миру. Советские авиаконструкторы создали такие самолеты, которые в состоянии, вылетев с какой-нибудь оборудованной базы, достичь полюса, сделать там посадку, высадить и оставить на льду группу научных работников, снабженную всем необходимым снаряжением, научным оборудованием и продовольствием, а затем вернуться на базу и, наконец, через известный промежуток времени, скажем — через год, снова прилететь и забрать зимовщиков, куда бы их ни отнесло.

Естественно, что такая экспедиция возможна только при тщательной подготовке. В путь должены отправиться не один, а несколько самолетов. Посадка на полюсе, разумеется, будет зависеть от обстановки, сложившейся на месте.

Сколько времени я пролежал на траве — не помню.

Надо мной, в безбрежной синеве неба появились самолеты. Они то падали камнем, то стремительно взмывали ввысь. Следя за их полетом, вспомнил я, как впервые в жизни увидел самолет...

Студенки начинались рядом с городом Липецком. Наша хата стояла у края села. Как-то раз работал я с отцом во дворе — покрывали соломой сарай. Я взобрался на крышу, принимал солому, а отец подавал.

Вдруг издалека послышался странный шум.

Отец говорит:

— Миша, гляди, вон летит аэроплан.

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

Задрав голову, как зачарованный следил я за полетом аэроплана.

— Вон люди сидят, вон они, на крыльях! — кричал я во весь голос.

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

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 меня не пустили к нему. С поникшей головой, разочарованный вернулся я домой.

Я думал:

«Все равно добьюсь своего: чего бы это ни стоило, а самолет все-таки увижу».

...Я лежал, глядя в небо. Кружась в воздухе, самолеты гоня-

лись друг за дружкой, вычерчивали разные фигуры высшего пилотажа.

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

Почти у самой земли самолет вышел из штопора и стремительно ушел ввысь.

Но вот мое внимание привлек самолет, который очень странно вел себя в воздухе. Я сразу понял, что это учебный полет. «Волнуется, наверно», — подумал я о молодом пилоте. И перед моими глазами встала картина полета, когда я впервые вел машину.

Это было в тысяча девятьсот двадцать шестом году. Я попросил летчика Тимошевского разрешить мне полететь с ним в Серпухов вместо его бортмеханика.

Аполлинарий Иванович пристально посмотрел на меня и улыбнулся.

— А тебе очень хочется полететь?

— Очень!

— Ну, хорошо, полетим.

В то время я работал бортмехаником. Тимошевский не раз летал на моторах, которые я ремонтировал, и оставался ими доволен. Поэтому он и согласился взять меня.

Самолет был пассажирский. Аполлинарий Иванович сидел с левой стороны, я с правой, на месте бортмеханика.

Вырулили на старт. Летчик дал полный газ, резко отжал от себя штурвал, и самолет стремительно покатился вперед. Приподняв хвост машины и держа ее в строго горизонтальном положении, летчик не сворачивал ни вправо, ни влево. Через несколько секунд мы оказались в воздухе.

На высоте триста метров Аполлинарий Иванович сделал круг над аэродромом, затем взял курс на Красную Пресню, а оттуда на Серпухов.

Я прислушивался к работе мотора. Он работал прекрасно. Мне никогда не приходилось летать на самолетах с двойным управлением, здесь оно было. Прямо передо мной стоял второй штурвал.

Я внимательно следил за четкой, уверенной работой летчика, и у меня появилось непреодолимое желание взяться за второй штурвал, положить ноги на педали ножного управления и повести вперед эту воздушную машину.

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

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

Руки мои впервые в жизни коснулись штурвала, а ноги — пе-

далей. Тимошевский указал направление, велел держать железную дорогу под левым крылом и, отпустив штурвал, снял с педалей ноги.

Теперь машина шла, повинуясь только моей воле.

Сначала она вела себя хорошо, но потом нос ее стал почему-то подниматься, и она полезла вверх. Боясь резко изменить ее положение, я 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. Я опять взял ручку немного на себя. Машина снова полезла вверх. Казалось, что самолет шел по огромным волнам. Он то зарывался носом, то становился на дыбы; его бросало то влево, то вправо.

Тимошевский попрежнему улыбался.

— 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 как пьяная. Я брал штурвал то 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 исправил мои ошибки.

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

Теперь машина шла ровнее.

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

Эти слова меня подбадривали и помогали. Я начал держать машину увереннее и довел ее до самого Серпухова.

Как я был благодарен Аполлинарию Ивановичу, этому замечательному человеку и прекрасному летчику, за то, что у него хватило терпения сидеть сорок минут, испытывая невероятную качку, вызванную моим неумелым управлением машиной.

Над Серпуховом Тимошевский взял управление. Машина почувствовала твердую руку и пошла спокойно.

Сделав крутой вираж над аэродромом, мы плавно сели.

— Молодец Водопьянов! — сказал Тимошевский. — Из тебя получится неплохой летчик.

— Что вы, Аполлинарий Иванович, — смущенно ответил я, — пока я даже и мечтать об этом не смею. Мне просто хочется хотя бы немного научиться управлять машиной.

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

За час пребывания в Серпухове нервы мои успокоились и теперь машина шла значительно ровнее. Я вел ее до самой Москвы. Когда мы вышли из кабины, Аполлинарий Иванович крепко пожал мне руку и сказал:

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

И с того момента мне в голову засела одна мысль: научиться летать, стать летчиком.

«Счастливый случай» подвернулся через два года. В тысяча девятьсот двадцать восьмом году в наш отряд прислали несколько учебных самолетов «Авро». Тут я решил попытать счастья. Прихожу к начальнику и говорю:

— У нас есть учебные самолеты «Авро». Разрешите мне учиться летать.

За разрешением дело не стало. Я занялся подготовкой машины. Как-то подходят ко мне бортмеханики Осипов и Камышев. Они были уже опытными «воздушными волками», ходили в великий перелет Москва — Пекин. Я дал им товарищеский совет:

— Идите к командованию и просите, чтобы вам разрешили вместе со мной учиться летать. Мы втроем скорее приготовим машину.

Товарищи получили разрешение. Летчик Жиркович провел испытание нашей машины в воздухе, и мы начали учиться.

Так как мы все уже были опытными бортмеханиками, с нами было легче заниматься, чем с вновь начинающими.

Через три месяца мы сдали экзамен и получили звание летчиков. В тот день, возвращаясь домой, я несколько раз вытаскивал из кармана полученное свидетельство и перечитывал его:

«Товарищ Водопьянов... летчик третьей категории...»

Радость была настолько велика, что даже не верилось: как же это так — прошло всего три месяца, и я уже не бортмеханик, а летчик!..

...Солнце давно село. Самолеты уже больше не чертили в воздухе замысловатых фигур. Я все лежал на траве и не мог прервать цепь своих воспоминаний...

Было уже совсем темно, когда я вернулся домой.

ГЛАВА ВТОРАЯ

МНЕ часто приходилось готовиться к большим перелетам. Но еще ни разу я не начинал этой работы с таким воодушевлением и волнением, с каким приступил к проекту полета на Северный полюс.

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

Амундсен заставил меня крепко призадуматься. В своей книге «Перелет через Ледовитый океан» он писал:

«Мы не видали ни одного годного для спуска самолета места в течение всего нашего долгого пути от Свальбарда до Аляски.

Ни единого!.. Несмотря на блестящий полет Бэрда, наш совет таков: «не летайте вглубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска!»

Не весело! По Амундсену выходило, что в высоких широтах аэродрома не устроишь и сесть на самолете нельзя.

Читая того же Амундсена, я познакомился с историей его экспедиции тысяча девятьсот двадцать пятого года, когда на двух самолетах он пытался достичь Северного полюса.

На восемьдесят восьмом градусе северной широты из-за нехватки горючего ему пришлось сделать вынужденную посадку. И только на двадцать четвертый день, бросив один самолет, экспедиция вырвалась из ледового плена.

Серьезно призадумался я над книгами Амундсена: у него были самолеты, которые могли садиться и на лед и на воду. Это огромное преимущество. И все же результаты экспедиции печальные. Но я никак не хотел примириться с тем, что в районе полюса и на самом полюсе нет льдин, годных для посадки самолета на лыжах.

Там на расстоянии тысячи километров не встретишь ни одного островка. Почему же должны ломаться льдины?

Сомнения, вызванные книгой Амундсена, несколько рассеялись, когда я взялся за книгу Фритьофа Нансена.

В тысяча восемьсот девяносто третьем году Нансен направился к полюсу на судне «Фрам». Далеко от полюса судно вмерзло в лед, начало дрейфовать и достигло восемьдесят четвертого градуса северной широты. Отсюда «Фрам» стало относить в сторону от полюса. Тогда Нансен и лейтенант Иогансен покинули судно и двинулись к полюсу на лыжах. В первый же день отважные путешественники не отдыхая прошли одиннадцать километров.

Это значительное расстояние. По очень торосистому льду лыжники вряд ли могли бы его одолеть в такой короткий срок: ведь им приходилось помогать собакам тащить нарты с тяжелым грузом.

Когда я читал Нансена, настроение заметно поднялось. «Перед нами расстилалась ровная ледяная поверхность», — писал он в своем дневнике. Эти слова заставили меня невольно воскликнуть:

— Там есть поля для посадки! Можно лететь!

Уверенность в успехе укрепила книга Пири, единственного человека, который достиг полюса на собаках. Среди описаний труд-

ностей перехода по торосистым льдам и глубоким снежным сугробам я находил такие отрадные строки:

«Утро выдалось на славу: 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 стало ясно, что ледовая обстановка в центре Полярного бассейна благоприятствует самому смелому полету, и казалось, что я уже вижу бесконечные ледяные поля и на них свой самолет.

Читая книги, изучая материалы экспедиций, пытавшихся покорить Северный полюс, я понял, почему эти экспедиции были обречены на неудачу. Их участники несли в Арктику свое мужество, отвагу и волю, но были одиноки. Нередко этих отважных одиночек называли безумцами. На чью помощь могли они рассчитывать? Они рассчитывали только на самих себя и на близких друзей. А за нами стоит родина, могучая и любящая.

Ознакомившись с работами полярных исследователей, я задумался: как изложить на нескольких листках докладной записки план такого грандиозного полета?

Говорить сухим, канцелярским языком не хотел, не умею, и решил писать книгу.

Переживая в мечтах полет на полюс, я начал писать то, о чем так упорно думал бессонными ночами.

Я живо представлял себе, в каких условиях нам предстоит работать, какой лед ждет нас на полюсе, и подробно описал, как снарядить экспедицию, какие избрать самолеты и какие люди должны принять участие в осуществлении этой смелой идеи.

В моем воображении возникли два отряда. Они летят на полюс на совершенно одинаковых самолетах с одинаковым оборудованием, и только характеры летчиков, возглавляющих эти отряды, разные: Бесфамильный — дисциплинированный, выдержанный, спокойный; Блинов — увлекающийся не в меру, с замашками рекордсмена.

Сознаюсь, я видел себя наполовину Бесфамильным, наполовину Блиновым.

Стремясь опуститься на полюсе первым, Блинов поторопился, не проверил машины и потерпел аварию.

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

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

Работа над проектом в основном закончена.

Я пришел к Шмидту и, положив на стол свою рукопись, сказал:

— Отто Юльевич, вот проект летной части экспедиции.

Шмидт удивился:

— Ведь это целое сочинение!

— Что ж, — не без смущения ответил я, — канцелярским языком я писать не умею. Но здесь вы все найдете, а это самое главное.

— Да, — согласился Шмидт, — это самое главное. Я думаю, что теперь у меня достаточно материала, чтобы написать проект и представить его на утверждение правительства.

...Прошел месяц.

Телефонный звонок вызвал меня к Шмидту. Когда я зашел к нему, он беседовал с Шевелевым. И Отто Юльевич и Марк Иванович были взволнованы.

Вставая из-за стола и обращаясь ко мне, Шмидт сказал:

— Товарищ Сталин одобрил проект высадки научной экспедиции на дрейфующую льдину в районе Северного полюса. 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 несомненно даст вам очень много...

Я ушел окрыленный.

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

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

УТРО. Шумные московские улицы. Непрерывные резкие гудки автомобилей. Где-то далеко в переулках бесконечный звон трамваев.

По тротуарам снуют люди. Сегодня в их торопливой походке чувствуется неуверенность. Все они как будто впервые в жизни привинтили коньки и неловко скользят по льду огромного катка.

...В воздухе стоит сырая дымка. Она ложится на асфальт, прикрывая его еле заметной, но прочной коркой льда.

Март кончается. Погода отвратительная. Через Москву проходит влажный циклон, сопровождаемый трехградусным морозом.

Затянутое ледяной вуалью окно автомобиля пропускает изломанные силуэты людей, встречных машин. Снегоочиститель не работает, он тоже обледенел.

Шофер мрачно проворчал сквозь зубы:

— Ну и погодка!

— Да, — согласился я, — не хотелось бы мне в такую погоду оказаться в воздухе. И опомниться не успеешь, как крылья самолета обледенеют. Но погода должна перемениться: ведь завтра-послезавтра я лечу в Арктику...

Обледенение самолета обычно начинается во время полета в облаках или тумане при температуре от нуля до четырех градусов мороза. Мельчайшие капельки влаги оседают на плоскостях, на фюзеляже и хвостовом оперении, замерзают, и вскоре вся машина покрывается тонкой корочкой льда. Появление этой корочки не так опасно, но беда в том, что на лобовой части крыла, шасси, киля и стабилизатора ледяной слой из безобидной корочки быстро превращается в толстый нарост. Одновременно лед интенсивно нарастает и на лопастях винта.

Ясно, что непрерывное нарастание льда на всей лобовой части самолета изменяет его полетный вес. На больших машинах за короткое время нарастает столько льда, что вес его приходится исчислять в тоннах.

Однако, в конечном счете, не в утяжелении самолета основная опасность обледенения. Важнейшая часть самолета — крыло. От совершенства его формы зависит скорость. Поэтому профиль крыла конструктор рассчитывает с большой точностью. Для окраски крыла выбирают особые сорта лаков, не изменяющие его очертаний, придающие ему максимальную гладкость и обтекаемость. И вдруг на этой самой точной, самой совершенной части самолета появляются безобразные наросты! Они опрокидывают расчеты конструктора, нарушают центровку машины, снижают ее скорость и все летные качества настолько, что обледенение нередко приводит к вынужденной посадке, а иногда и к гибели самолета. Кроме того, под влиянием центробежной силы лед время от времени срывается с винта большими кусками, с огромной силой бьет по крыльям, нередко пробивает их насквозь; и, наконец, нарастание льда на винте создает сильную тряску мотора, что почти неизбежно влечет за собой аварию.

Техника самолетостроения непрерывно движется вперед. Самолеты становятся все более совершенными. Части, имеющие большое лобовое сопротивление, как, например, шасси, тщательно маскируют или совсем убирают во время полета внутрь машины. Самолетам придают наиболее удобообтекаемую форму. Все это уменьшает лобовое сопротивление, увеличивает скорость. Но, несмотря на совершенство новых самолетов, опасность обледенения попрежнему велика.

Мысль авиационных конструкторов много лет бьется над разработкой надежного средства борьбы с обледенением. Многие проекты проверяли в воздухе. Но добиться положительных результатов до сих пор еще никому не удалось.

Одни конструкторы пытались бороться с обледенением тем, что смазывали плоскости специальным маслом. Как и следовало ожидать, смазка не помогла, лед, как злостный вредитель, проникал в кромку крыла.

Другие пытались бороться с обледенением механическим путем, покрывали лобовую часть крыла резиновой оболочкой, проложив под ней резиновые шланги и надувая их сжатым воздухом. Эти конструкторы предполагали, что, расширяясь подо льдом, шланги заставят его трескаться и, непрерывно разрушая нарост на кромке крыла, предохранят самолет от обледенения. Но этот аппарат хорошо работал только в воображении изобретателя.

Третьи призвали на помощь электричество. Они оплели всю лобовую часть крыла проводом. Нагреваясь под действием электрического тока, он должен был растопить ледяные наросты. Но и этот проект постигла неудача. Словом, десятки конструкторов работали над разрешением этой проблемы, но конкретных, положительных результатов их работы мы, летчики, еще не видим. Предложено множество проектов, но ни один из них, к сожалению, не может быть признан сколько-нибудь надежным средством борьбы с обледенением.

Меня считают «пилотом для любой погоды». Прежде чем завоевать это почетное звание, мне пришлось долго учиться, осваивая полеты в тумане и в сплошной облачности, овладевая слепым полетом. Само собой разумеется, что я десятки раз попадал в обледенение и с риском для жизни уходил к земле. В такие минуты казалось, что я без сожаления отдал бы половину жизни за настоящее средство против обледенения.

...Незаметно мы подъехали к Главному управлению Севморпути.

Марк Иванович Шевелев, начальник Полярной авиации, поднялся из-за стола и, крепко пожимая мне руку, спросил:

— Как машины? Готовы?

— Все в порядке, — ответил я.

— Повторяю, — сказал Марк Иванович, — по пути на Землю Франца-Иосифа вам предстоит ознакомиться со всеми существующими авиабазами и, если они окажутся недостаточно подходящими для перелета основной экспедиции, — наметить новые. А самая главная ваша задача, — продолжал он, — хорошенько изучить условия на трассе перелета, обследовать весь архипе-

Герой Советского Союза
И. Д. ПАПАНИН

лаг и, если это удастся, выбрать базу для экспедиции на одном из островов севернее бухты Тихой.

Марк Иванович потянулся за папиросой, несколько раз поднес ее незажженной к губам и бросил в пепельницу.

— Если погода улучшится, вылетаю завтра утром, — заговорил я.

Шевелев улыбнулся.

— Олл-райт! Все? Вопросов у вас нет?

Мы расстались, чтобы встретиться на старте.

Я спешил домой. Времени в моем распоряжении оставалось очень мало. Надо было успеть еще раз обсудить с участниками перелета кое-какие вопросы и привести в порядок свои личные дела.

В моем кабинете, как и следовало ожидать, я застал товарищей: летчика Махоткина, штурмана Аккуратова, бортмехаников Бассейна и Ивашину, радиста Иванова. Экипаж обоих самолетов, готовых к вылету на Землю Франца-Иосифа, был в полном сборе.

— Как машины? — обратился я к Бассейну.

Механики ответили почти в один голос:

— В полном порядке.

— Рация? — спросил я Иванова.

— Работает хорошо, — ответил он.

— Завтра в восемь утра вылетаем, — снова заговорил я. — Советую вам сейчас же пойти домой и хорошенько отдохнуть. Все указания получите на старте... Маруся, — продолжал я, обращаясь к жене, — ты приготовила вещи?

— Да.

Она только и ждала, когда я останусь один. Не успели мои спутники разойтись, как она притащила в кабинет до верха набитый чемодан.

— Все готово.

— Ты уверена, что ничего не забыла?

— Давай проверим вместе, — уклоняясь от прямого ответа, сказала она.

— Бритву положила?

Жена подняла руку, как пионер, но ее слова совсем не соответствовали этому жесту:

— Бритву-то я и забыла.

Мне захотелось немного подразнить жену:

— Эх ты, — сказал я многозначительно, — как же тебе доверить серьезное дело. Всегда что-нибудь забудешь...

— Голова другим занята! Вот и забываю! Я больше думаю о тебе, о твоем полете, чем о вещах. Да... Вот «Мечта пилота». Сегодня днем прислали из издательства.

Я очень обрадовался. «Главное, во-время! — промелькнула мысль. — Возьму эти книжки с собой, покажу зимовщикам, и, кстати, с книгой в руках легче проверить — такая ли обстановка в бухте Тихой и на Земле Франца-Иосифа, как это описано в моей «Мечте пилота».

Сам того не замечая, я волновался и во весь голос, точно перед большой аудиторией, обращаясь к жене, сказал:

— Дорогая моя! Дорогая Маруся! Ты знаешь? Я уверен, что с помощью советской техники и людей Сталинской эпохи мечта пилота скоро осуществится...

— Я в этом не сомневаюсь, товарищ оратор! — с улыбкой перебила меня жена. — Давай лучше проверим содержимое чемодана.

— Боишься, что не одну только бритву забыла? — пошутил я и поднял крышку.

Первым бросился мне в глаза небольшой, аккуратно завернутый в бумагу пакетик.

— Это что?

— Деньги. Пятьсот рублей.

— Деньги? Что же с ними в Арктике делать? У белой медведицы медвежат покупать, что ли? Забирай, забирай скорее и не смеши людей.

— Ну, остальное, кажется, все в порядке, — сказал я после тщательной проверки содержимого чемодана. — Теперь спать пора. Завтра — улетаю.

Прежде чем я успел лечь, ко мне подбежал четырехлетний сынишка Мишук.

— Папа, спокойной ночи!

Следом за ним появился старший, Вова:

— До свидания, папа!

— Надеюсь, ты будешь хорошо учиться? Неуд не получишь?

— Постараюсь, папа, — ответил он, ласкаясь.

Больше всех меня порадовала дочурка, Верочка. Она, как всегда перед моими большими, длительными перелетами, пришла заключать со мной договор.

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

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

В ДЕСЯТЬ часов утра мы оторвались от Московского аэродрома и взяли курс на север. Это было двадцать девятого марта тысяча девятьсот тридцать шестого года.

Первый участок маршрута, Москва — Архангельск, прошли за семь часов тридцать минут. Звено вел штурман Аккуратов, я хотел проверить его на практике, поручил ему первый перелет; и нужно сказать, что экзамен он выдержал блестяще: несмотря на облачность и снегопад, он привел самолеты в Архангельск прямо как по линейке.

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

Полет проходил спокойно. Когда мы пересекли остров Долгий в Баренцовом море, радист Иванов сообщил в Амдерму, что мы

через тридцать—сорок минут сделаем посадку. В это время в Амдерме поднялся сильный ветер, начался поземок, горизонтальная видимость сократилась до нескольких метров, и местные работники решили, что мы полетим обратно. Они не учли, что поземок не поднимается высоко, не мешает самолету; и мы совершенно неожиданно для них появились над крышами Амдермы.

Сверху мы прекрасно видели аэродром и удивились, не обнаружив посадочного знака «Т». Сделали один круг, второй...

Махоткину надоело кружиться, он развернулся и пошел на посадку, определив направление ветра по дыму, выходившему из трубы какого-то дома. Через несколько минут экипаж его самолета лежал на снегу, изображая посадочный знак.

Увидев живое «Т», я пошел на посадку. Все обошлось хорошо. Мой самолет остановился рядом с распростертым на снегу экипажем Махоткина.

Товарищи обрадовались, но мне пришлось огорчить их.

— Скорей трите щеки снегом! — крикнул я.

На двадцатиградусном морозе и сильном ветре, которыми встретила нас Амдерма, они за несколько минут отморозили щеки.

Дальнейший путь наш лежал вдоль острова Вайгач и по восточному берегу Новой Земли на мыс Желания, а затем через Баренцово море, в бухту Тихую на Землю Франца-Иосифа.

В Амдерме задержала плохая погода. Мы вылетели шестого апреля. Через час остров Вайгач остался позади, и 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.

Все мое внимание сосредоточилось на приборах; в тумане правильно удержать самолет по отношению к земле можно только с помощью приборов для слепого полета.

Было двадцать градусов мороза. Я не боялся обледенения, однако на всякий случай поручил бортмеханику внимательно следить за крыльями и сигнализировать мне, как только на них появится лед.

Окна моей кабины заиндевели. Улучив минуту, я открыл обе форточки и сам осмотрел крылья. На сердце стало легче: никаких признаков обледенения.

На высоте тысяча семьсот метров мы как бы вынырнули из воды, поднялись выше облаков и увидели солнце. Оно показалось особенно ярким. Оно всегда кажется таким после продолжительных полетов в сплошном «молоке» тумана.

Через два часа я сел на Маточкином Шаре, рассчитывая

встретиться здесь с Махоткиным. Но мне передали его радиограмму:

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

Махоткин прилетел на другой день. Хотелось продолжать полет, но и здесь нас задержала плохая погода. Только девятого апреля мы вылетели на мыс Желания и через три часа двадцать пять минут благополучно опустились на его прекрасный аэродром.

От мыса Желания до конечной точки нашего перелета оставалось четыреста пятьдесят километров — самая трудная часть пути: мы летели на сухопутных одномоторных машинах, а предстояло нам пересечь Баренцово море.

Плохая погода преследовала нас и приковала к мысу Желания на семь дней. То пурга, и такая, что не устоишь на ногах, то туман, и такой, что за шаг ничего не видно; то шторм, волны взламывают многолетний лед, тяжелые льдины точно щепки становятся на ребро, и воздух на много сот километров вокруг дрожит, как от орудийных залпов.

Но всему приходит конец. Шестнадцатого апреля в бухте Тихой установилась ясная, солнечная погода.

Закипела работа. Все спорилось. Даже моторы быстро удалось запустить, хотя обычно они капризничают в арктических условиях.

Я взлетел первым. За мной — Махоткин.

Сделав круг, я пропустил Махоткина вперед.

Через час начали 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 мелькали ледяные гряды, разводья, это, конечно, не земля, но все же радует глаз.

Я ни на шаг не отставал от Махоткина. Вскоре облачность стала прижимать ко льду, затем мы попали в туман, через две-три минуты он кончился. Но тут же мы снова вошли в полосу тумана, и на этот раз настолько густого, что я, как и в прошлый раз, сразу же потерял Махоткина.

Ничего не оставалось, как добавить обороты мотору и лезть вверх. Не успел я набрать и тысячу метров, как вырвался из тумана. Вскоре снова увидел льды, обрадовался и начал искать Махоткина.

Далеко на горизонте показалась черная точка.

«Самолет», — подумал я и сообщил о своей находке товарищам.

Бассейн посмотрел в бинокль, согласился с тем, что впереди самолет, и с недоумением сказал:

— Мне трудно поверить, что Махоткину удалось так опередить нашу машину.

— Тут нет ничего удивительного, — ответил я, — набирая высоту, мы летели с незначительной скоростью. А он в это время шел бреющим полетом, — вот и ушел вперед.

Я направил машину к черной точке, но уже через несколько минут разочаровался: это оказалась полынья, похожая на самолет.

— Где же Махоткин?

Я посмотрел направо, налево, сделал круг — не нашел Махоткина и, успокаивая себя тем, что он идет впереди, решил продолжать полет.

Мы находились в воздухе уже три с половиной часа. По нашим расчетам, скоро должны были показаться острова архипелага Франца-Иосифа. А пока под нами громоздились лишь торосы и айсберги Баренцова моря.

Я вел самолет на высоте двести метров. Погода снова начала портиться. В кабине было тепло, но ртуть в термометре на крыле самолета упала до тридцати одного градуса ниже нуля.

Наконец слева показалась земля.

— Архипелаг! — крикнул Бассейн.

— Да, — согласился я.

Мы не знали, какой из восьмидесяти островов архипелага лежит перед нами. Но я считал, что в случае необходимости без особого риска сделаю на нем посадку.

Пока Иванов пытался связаться с Тихой, мы снова очутились над скованным льдами морем.

Я начал нервничать: никому не известно, в какой части архипелага мы находимся, бухта Тихая не отвечает, бензин на исходе — нужно немедленно принять решение.

Посоветовавшись с Бассейном, я решил вернуться и сесть на острове.

Вскоре справа показался какой-то маленький островок, затем остров побольше и между ними ровное ледяное поле.

Глядя в окно, я заметил, как с северо-востока по поверхности снега быстро-быстро бежит поземок. Это помогло мне определить ветер и сесть.

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

Самолет не слушался, ветер не давал ему развернуться без посторонней помощи. Сбавив обороты мотора, я кивнул Бас-

сейну; он понял, что я хочу попросить его вылезти из кабины и помочь, подошел ко мне и молча показал правую руку, забинтованную окровавленной марлей.

Вместо Бассейна вылез Иванов. Он ухватился за дужку правого крыла. Я дал почти полный газ. Машина послушно развернулась и стремительно покатилась к острову.

Иванов отстал и мигом скрылся из глаз. На земле была плохая видимость, а тут еще струей воздуха от винта я поднял такое облако снежной пыли, что в пяти шагах ничего не мог разглядеть.

Опасаясь потерять Иванова, я остановился. Вскоре он пришел, определив направление по звуку мотора.

Даже непродолжительное путешествие при тридцатиградусном морозе имело свои последствия: лицо Иванова покрылось белыми пятнами. Бассейн снял свой шерстяной шарф и заставил Иванова растереть им обмороженное лицо.

Я подрулил к острову, остановил мотор и открыл кран под радиатором. Струйка горячей воды, весело журча, побежала вниз, образуя в снегу быстро растущую проталинку.

Горячее сердце крылатой машины медленно охладилось, и вместе с его теплом уходила надежда на скорое возвращение из неожиданного плена. Без воды не запустишь мотора, даже если он снабжен специальным приспособлением для запуска при низких температурах: мотору нужно много воды, а где ее взять на необитаемом острове при тридцати градусах мороза?

— Удастся ли нам теперь подняться без посторонней помощи? — точно угадав мои мысли, сказал бортмеханик.

...Даже здесь, за мысом неизвестного островка, ставшего местом нашей вынужденной посадки, ветер неистово рвал и метал. Начинался очередной шторм.

Мы знали, что о нашей судьбе беспокоятся и на гостеприимных зимовках, и на Большой земле; необходимо послать радиограмму, но в такой ветер при всем желании нам не запустить моторчика аварийной рации, не установить динамки.

Я поделился своими мрачными предположениями с товарищами. Радист согласился со мной и, как бы в подтверждение своих слов, кивнул в сторону механика. Флегонт сидел молча, подняв забинтованную руку к лицу...

Только здесь я узнал о несчастьи, которое постигло Бассейна. Во время старта на мысе Желания он обнаружил, что сломалась подкостыльная лыжа на хвосте самолета.

Пока Флегонт поднимал ее, лыжи примерзли к снегу.

«Без посторонней помощи самолет вряд ли сдвинется с места, — подумал механик, — а рассчитывать на скорую помощь трудно».

Мы уже вырулили на стартовую линию и находились по меньшей мере в километре от группы провожавших нас зимовщиков. Пока они, закутанные в меха, добежали бы до самолета, прошло бы слишком много времени.

Что же делать?

Бассейн решил попытаться без посторонней помощи выпустить самолет в воздух, передал сломанную лыжу Иванову и принялся раскачивать машину за левое крыло.

Самолет тронулся. Бассейн взобрался на левое крыло, второпях позабыв, что на этом крыле стоит динамка. Сопротивление воздуха росло с каждым мгновением, пропеллер динамки вращался так стремительно, что его трудно было заметить. Рука механика попала в пропеллер, который вмиг разрубил меховую рукавицу, кожаную перчатку и изуродовал два пальца.

Бассейн на ходу залез в кабину, занял свое место, и я пошел в воздух, не подозревая о случившемся...

...Кабины нашего самолета отапливались отработанными газами только в то время, когда работал мотор. Не успели мы его выключить, как температура кабин начала приближаться к температуре окружающего воздуха — к тридцати одному градусу мороза: фанерные стенки фюзеляжа, конечно, меньше всего приспособлены для того, чтобы долгое время сохранять тепло.

На первый взгляд казалось, что мы совершили посадку в три — четыре часа дня. На самом же деле шел первый час ночи.

— Не пора ли спать? — осведомился механик.

Мы поднялись около шести утра, с тех пор беспрерывно работали, к тому же больше пяти часов провели в полете при достаточно тяжелых условиях, здорово устали и решили отдохнуть.

Сказано — сделано. Иванов достал из багажных ящиков спальные мешки, меховые комбинезоны и прочее полярное обмундирование, до сих пор лежавшее без употребления.

— Довольно щеголять «по-московски», — улыбнулся он, раздавая вещи, — раз мы в Арктике, извольте по-арктически одеваться!

Напялив на себя комбинезоны и шапки-ушанки, мы занялись распределением мест.

— Мне, — сказал Флегонт, — я попрошу отвести мое любимое место — в хвосте, около костыля.

Испытавший не одну вынужденную посадку за Полярным

Герой Советского Союза
П. П. ШИРШОВ

кругом, наш механик давно избрал именно это место: там, по крайней мере, можно вытянуться во весь рост.

Мы охотно удовлетворили просьбу Бассейна. Затем Иванов великодушно предложил мне занять пассажирскую кабину и, не дожидаясь ответа, начал располагаться в пилотской рубке.

На мой взгляд, труднее всего на свете забраться в спальный мешок. В ту ночь я испытал это удовольствие впервые. Другое дело — Иванов: у него огромный опыт, ему пришлось два месяца жить в лагере Шмидта. За шестьдесят дней он так натренировался, что юркнуть в меховой мешок для него пустая забава. Бассейн тоже располагает опытом, — правда, не столь значительным, но зато ему оказывает помощь небольшой рост. Даже работая одной рукой, Флегонт справился с задачей весьма успешно. Я же, при моей комплекции, в тесной кабине «спасовал». Хорошо — хоть Иванов помог и с большим трудом втиснул меня в распроклятый 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 загудел примус, в кабинке стало немного теплее, холод перестал мучить меня, и я заснул. Но не надолго: вскоре разбудил сильный мороз!

Укладываясь спать, я надеялся, что через несколько часов погода улучшится и нам удастся, установив рацию, связаться с полярными станциями. Надежды мои не оправдались, хотя ветер все же стихал.

Убедившись в том, что нам все равно не заснуть, Иванов и я вылезли из кабины и принялись устанавливать палатку. Бассейн спал, его мы не стали тревожить.

Невдалеке от самолета Иванов выбрал наиболее защищенное от ветра место, начертил на нем лопатой квадрат, и мы с остервенением людей, мечтающих о том, как бы поскорее согреться, начали копать яму: без этого ветер мог бы унести палатку, и ничто ему не мешало бы дуть под ее края.

Работая, мы впервые за последние часы согрелись по-настоящему. Вместе с теплом вернулось бодрое, жизнерадостное настроение. Сами того не замечая, мы громко разговаривали, смеялись, шутили. Наши голоса разносились далеко вокруг, нарушая тишину скованного льдом, еще недавно необитаемого острова. Услышав их, основательно продрогший Бассейн догадался, что нам удалось отогреться, и вылез из своего логова.

— Смена идет! — громко приветствовал его Иванов.

— Какая там смена? — поникшим голосом ответил Бассейн. — Я инвалид первой группы.

— И для инвалида дело найдем!

— Найдем, — поддержал я.

Но все же, пока мы укрепляли палатку, расстилали на снежном полу самолетные чехлы и свои спальные мешки, Флегонт на правах инвалида ходил без дела и поминутно ронял слова, выражавшие его пессимизм по поводу нашей затеи.

В палатку Флегонт не верил и свой спальный мешок оставил в самолете.

— Я занимаю пассажирскую кабину, а вы можете мерзнуть в своем шатре, — проворчал он.

— Кто будет мерзнуть — это еще вопрос.

— Посмотрим...

Палатка готова. В ней весело гудит примус, распространяя вокруг приятное тепло.

Растянувшись у огня, все мы почувствовали голод.

— Не вредно бы теперь и пообедать, — мечтательно заметил Бассейн.

— Во-во! — обрадовался Иванов. — Инвалид себе дело нашел. Я всегда говорил, что из Флегонта получится хороший повар.

Бассейн с готовностью принял на себя обязанности «главного кока куропачьего чума», как он величал нашу палатку, и начал распоряжаться. Выполняя его поручения, мы с Ивановым перетащили с самолета основательную часть неприкосновенного запаса продовольствия и кастрюли.

— Теперь прошу не мешать! — заявил Бассейн.

Он священнодействовал у груды продуктов, поминутно посылая нас в самолет то за тем, то за другим. Словом — готовил он долго, а что приготовил — сказать трудно. Я уверен, что ни один повар не сумел бы подыскать в кулинарных книгах названия для изготовленного им блюда! Рецепт же его таков: после того как снег превратится в воду и вода закипит, в кастрюлю следует насыпать несколько ложек сухого молока, положить две плитки шоколада, две ложки сливочного масла... и все? Нет, Бассейн все это сделал, но это еще не все: содержимое нашей кастрюли постепенно приобрело зеленую или, вернее, черную окраску. Нас, наблюдавших голодными глазами за «коком», это обстоятельство смутило, испугало и заставило насторожиться. Мы подумали, что масло плохое, но оно тут оказалось не при чем. Тщательное расследование привело к неожиданному выводу: на окраску супа повлиял... олений мех, из которого были сшиты наши комбинезоны и спальные мешки! В палатке тесно, мех линяет, и, пока варился обед, в кастрюле набралось так много шерсти, что наше варево поневоле приобрело довольно странный цвет...

— Обед готов, пожалуйте к столу! — важно провозгласил Бассейн.

Мы бросились к нашей кастрюле и только тут спохватились, что суп-то есть нечем и не из чего. Перед вылетом из Москвы все, кажется, предусмотрели, а вот миски, ложки и даже самые обыкновенные кружки позабыли. Обнаружив столь досадное упущение, я молча вышел из палатки и принялся искать в самолете что-нибудь подходящее. Случайно мой взгляд остановился на маленьком обтекателе, который прикрывал краник. Я снял его, торжествуя вернулся к товарищам и объявил о своей находке. Иванов тут же «записался в очередь». На лице Бассейна отразилась вполне законная досада: как это он, бортмеханик, позабыл, что на его самолете есть такие удобные части? Досаду он выразил по-своему:

— Я знаю, что, пока дойдет очередь до меня и я получу эту «пиалу», в кастрюле ничего не останется. Поэтому я, по праву кока, беру себе первую пробу...

И, не теряя слов попусту, он надел на здоровую руку перчатку, поднес горячую кастрюлю к губам и стал пить прямо из нее, закусывая галетами.

Как ни странно, завтрак оказался довольно вкусным и, что вполне естественно, питательным.

Кастрюля «полярного супа» дала нам новые силы, и мы смело приступили к установке динамки и мотора аварийной рации.

Ветер еще немного стих, но мороз не спадал. Работать приходилось без перчаток, руки пристывали к металлическим частям. В обычной обстановке всю эту работу можно было выполнить минут за десять—пятнадцать, а здесь мы потеряли на нее около двух часов.

Наконец динамка установлена! Теперь предстоит не менее сложная работа: на тридцатиградусном морозе запустить бензиновый моторчик.

— Начинай! — скомандовал Флегонт.

Усердно работая, мы думали, что наши труды увенчаются успехом, но хлопотали напрасно, пока не догадались сделать то, что категорически запрещено всеми инструкциями и руководствами: подогрели моторчик паяльной лампой.

Моторчик заработал, завертелась динамка. Иванов сел за ключ, начал выстукивать наш позывной знак «Руту». Не успел его отстучать и один раз, как оборвался ремень, и с тех пор ремень рвался без конца, так что весь день напролет мы передавали одну небольшую радиограмму:

«Тихая Махоткину.

Совершили вынужденную посадку на одном из островов Земли Франца-Иосифа. Точно определиться не могу. Мешает плохая видимость. Самолет цел, экипаж здоров. Привезите килограммов сто бензина и бак для нагрева воды».

Свою радиограмму мы адресовали в бухту Тихую. Это была ближайшая к нам зимовка. И кроме того мы были уверены в том, что Махоткин благополучно завершил перелет и ждет в Тихой.

Первым нас услышал остров Уединения, вслед за ним — Тихая и еще ряд полярных станций.

Хлопоты с никуда негодным ремнем вымотали все силы. С трудом подав весточку о себе, мы уже не отважились ничего больше передавать сами и только слушали каждый час, что делается в эфире.

Вскоре пришла ответная радиограмма Махоткина. Он сообщал:

«В полете испортился указатель скорости. Без него даже в слабом тумане я лететь не мог. Вернулся на мыс Желания. При первой возможности вылечу в Тихую и на помощь к вам».

К концу второго дня видимость несколько улучшилась. Я взял бинокль, забрался на мысок, защищавший нас от ветра, и принялся оглядываться кругом.

Осмотревшись внимательно, я заметил, что самолет со всех сторон окружают пологие мысики, густо покрытые чернеющей из-под снега галькой. Это уже хорошо! Раз видна галька, значит островок не покрыт ледником. Из описания архипелага Франца-Иосифа известно, что от ледников свободны лишь несколько островов. Сообщив о гальке, я помогу товарищам в Тихой и Москве по карте более или менее точно определить место нашей посадки.

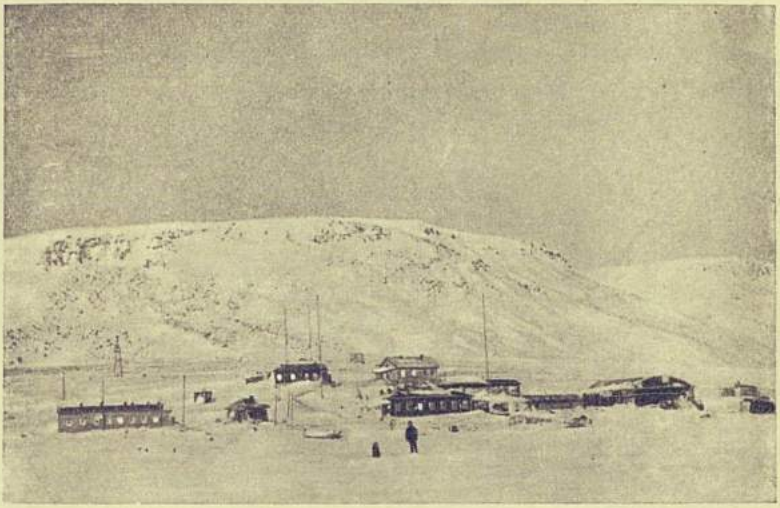
Не удовлетворившись первыми результатами, продолжаю осмотр. Несколько раз поворачиваясь вокруг собственной оси, тщательно исследую всякую подозрительную точку в поле зрения моего бинокля. И то, что я внезапно замечаю на севере, заставляет меня крикнуть от радости:

— Теперь все в порядке!

На ровной глади льда отчетливо выделяется черный силуэт, сверху покрытый снегом, как нависающей на глаза шапкой.

Я пристально всматриваюсь.

— Дом? Да! А если не дом, то склад.



Полярная станция «Бухта Тихая»

Есть чему радоваться! Ведь возле каждой одинокой постройки, возведенной рукой человека в Арктике, всегда возвышается «гурий» — груда камней, скрывающих собой бутылку с запиской. Прочитав ее, мы узнаем точные координаты острова, кто и когда первый посетил эти места.

Не скрывая радости, я позвал товарищей. Иванов и Бассейн вооружились биноклями, подолгу вглядывались в черный силуэт и полностью подтвердили мои предположения.

— Без сомнения, дом, — уверенно сказал Иванов. — И недалеко. Не дальше двух-трех километров.

— Меньше слов, больше дела, — весело заговорил я и, захватив винтовку на случай встречи с белым хозяином этих мест, зашагал к домику...

Вселивший в нас столько надежд загадочный предмет оказался гораздо ближе, чем мы предполагали. Я насчитал до него всего пятьсот шагов. Но меня постигло жестокое разочарование. Рассчитывая найти домик или, на худой конец, склад, я остановился у самого обыкновенного камня, да еще таких ничтожных размеров, что, если бы он накрепко не примерз к земле, я бы его легко снес до самолета...

Так мы впервые столкнулись на практике с изумительным явлением Арктики — зрительной рефракцией. До этого мы знали о ней только из книг.

Раздосадованные неудачей, мы вспомнили, что часы показывают около двенадцати ночи и пора спать. Бассейн решил провести ночь в самолете, а мы с Ивановым устроились в палатке и на этот раз крепко уснули.

Погода понемногу улучшилась. Третьи сутки нашей вынужденной посадки порадовали нас совсем хорошей видимостью. На юго-западе открылась цепь островов, хорошо различаемых даже невооруженным глазом. Ближе других к нам был остров с высокой горой.

Взглянув на карту, мы пришли к заключению, что находимся севернее Тихой. Слева, всего в километре от нас, перекатывались волны Баренцова моря. Где-то вдали темнело «водяное небо». Видимо, это было отражение той самой полыньи, которую мы не так давно пролетели.

Пока Иванов самоотверженно воевал с ремнем динамки, передавая в Тихую «через час по чайной ложке» новые сведения о нашем местоположении, мы с Бассейном исследовали в бинокль горы ближайшего острова.

— Как по-твоему, далеко до этих гор?

— Чепуха, — уверенно ответил Бассейн. — Километров пять — шесть, не больше.

ГОС

— А не обманывает ли нас рефракция?

Флегонт измерил меня недоумевающим взглядом:

— О рефракции смешно говорить! Сегодня видимость прекрасная. Вон, посмотри...

Он указал на камень, вчера так жестоко разочаровавший нас, и с веселой улыбкой добавил:

— Теперь простым глазом видно, что перед нами не дом и не склад.

— Верно...

Мне тоже казалось, что гористый остров расположен недалеко. Я решил забраться на его вершину и там более точно определиться.

Рассчитывая скоро вернуться, я взял винтовку и «на всякий случай» сунул в карман плитку шоколада. Бассейн возмутился, сказал, что не отпустит меня, и товарищи почти насильно навязали мне несколько кусков сахара, который я терпеть не могу.

Попрощались. Подгоняемый тридцатиградусным морозом, я легко зашагал по твердому снегу...

Я смело шел вперед, не боясь заблудиться или потерять ориентировку. Слева были хорошо видны вздымавшиеся волны Баренцова моря. Они служили отличным ориентиром на случай надобности.

Мне давно не случалось ходить пешком, и теперь прогулка в ясный морозный день доставляла большое удовольствие.

Иду час: остров не приближается. Иду два: дорога стала трудней. Ровный наст уступил место торосам и айсбергам.

Теперь я чаще оглядываюсь и нередко за ледяными горами не вижу своего самолета.

Пройденное расстояние заметно увеличивается, самолет постепенно превращается в черную точку, а до острова все еще далеко. Я убеждаюсь в том, что снова оказался жертвой рефракции.

Когда воздух становится прозрачным и видимость улучшается, рефракция, приближая далекие предметы, как бы сокращает расстояние. Разгадав это, я заколебался: что делать — итти вперед или вернуться? Своими очертаниями гористый остров, где я хотел уточнить наши координаты, напоминал остров Гукера. На северо-западном берегу Гукера расположена бухта Тихая. Пристально всматриваясь в даль, я подумал: «Быть может, мы неподалеку от зимовки?»

Казалось, что это именно так, но, зная архипелаг только по карте, я не мог твердо верить в правильность своих предположений.

«Что же делать: итти вперед или вернуться?»

Мне даже с очень приближенной точностью не удавалось определить расстояние, отделявшее меня от цели.

«А вдруг ты не прав? — пытался трезво рассуждать я. — Вдруг это не остров Гукера? Что тогда? Дойти-то ты дойдешь, а вот на обратный путь определенно нехватит сил. Ты уж и сейчас чувствуешь усталость».

Так я рассуждал сам с собой, все еще вглядываясь в очертания незнакомого острова.

Странное дело — я шел к нему около трех часов, а за это время он совсем не приблизился. Больше того! Теперь мне стало казаться, что он отодвинулся еще дальше. Это заставило принять окончательное решение.

Взглянув последний раз на желанный, но недостижимый остров, я круто повернул и пошел по своим следам.

На обратном пути начали сказываться первые признаки усталости, я съел плитку шоколада, вскоре почувствовал мучительную жажду. Сделал ещё несколько шагов и страшно захотел присесть и отдохнуть.

Одет я был легко и сесть побоялся: застынут ноги, не смогу итти.

Так прошел час, а то и полтора. Стало еще труднее. Я уже напрягал последние силы, уничтожая кусок за куском сахар и закусывая снегом.

В начале пути я часто оглядывался, боялся, как бы не встретиться с белым медведем. Теперь винтовка превратилась в палку. Я шел, опираясь на нее, совершенно не заботясь о том, попадется или не попадется навстречу медведь.

Не покидала одна мысль: «Только бы благополучно добраться до самолета»...

Снег сверкал ослепительно. Я все время шел в темных очках-светофильтрах, спасающих от полярной слепоты. Теперь очки вспотели, замерзли, и через них ничего не стало видно. Я опустил их на подбородок и продолжал итти с открытыми глазами.

Мороз сильно пощипывал. Обессиленный, задыхаясь, едва дошел я к самолету и ввалился в палатку. В эту минуту наш «куропачий чум» показался мне чудесным дворцом...

Немало времени прошло, пока я пришел в себя от усталости. Наконец, я вновь приобрел дар членораздельной речи и рассказал по порядку о всех своих злоключениях.

Бассейна поразил мой рассказ.

— Удивительная страна, — в раздумьи заметил он. — Здесь нельзя верить собственным глазам...

«Все это так, — подумал я, — но пора найти выход. Вот уже трое суток, как мы «куропачим», а уточнить место посадки до

сих пор не удалось. Махоткин должен разыскать нас, а где — точно мы указать не можем. Да и когда он прилетит? Мы на себе испытали, что мыс Желания отличается плохой погодой. Скоро ли Махоткин доберется до Земли Франца-Иосифа — неизвестно. Не лучше ли, вместо того чтобы ждать, — попытаться выбраться своими силами?»

Я предложил проверить наличие горючего.

— Его наверно хватит до Тихой.

Экипаж меня поддержал. Приступили к делу. Пришлось сливать бензин из всех баков в два верхних. Так мы наскребли горючего почти на два часа полета. До Тихой должно хватить...

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

Из летчика я превратился в водогрея. По совету Бассейна вырыл яму в снегу, развел примус и паяльную лампу, снял с самолета добавочный девяностолитровый бензиновый бак, наполнил его снегом и начал подогревать.

Дело подвигалось томительно медленно. Чтобы ускорить его, я собрал все самолетные чехлы, все наши кожаные пальто и накрыл ими бак. Это несколько помогло. Но все же, пока набралось шесть ведер воды, ушли почти сутки.

За это время Флегонт и Иванов успели подогреть мотор, стали наливать воду в радиатор и... нехватило полведра.

Эх, мать честная! Пришлось сливать воду обратно в баки и начинать сначала...

Погода установилась идеальная. Воздух прозрачен, ярко сияет солнце, разноцветными искорками переливается нетронутый, девственный снег. В такие дни на высоте пятьсот—тысяча метров можно видеть в радиусе километров ста—ста пятидесяти. Редко бывают такие дни в Арктике!

Пока мы хлопотали с водой, удивительная видимость помогла нам обнаружить еще одну шутку рефракции. То, что мы принимали за волны открытого моря, оказалось волнистым свободным от снега ледником, спускавшимся с соседнего острова. Вот так новость! Ведь мы сообщили Махоткину, что сидим в нескольких километрах от моря. И пришлось бы ему искать там, где мы никогда не бывали...

Новое открытие не испугало. Теперь у нас теплый мотор, с минуты на минуту будет готова вода, и мы без посторонней помощи поднимемся в воздух.

Наконец! Наступила поистине торжественная минута: вода готова. Стараясь не пролить ни капли, мы с осторожностью залили ее в мотор. На этот раз хватило.

Я занял свое место в самолете и почувствовал перед собой теплый, готовый к работе мотор.

У нас был баллон сжатого воздуха под давлением сто атмосфер. С его помощью удалось запустить подогретый мотор. Ни с чем не сравнимой была наша буйная радость в ту минуту. Такую радость наверно испытывают потерпевшие кораблекрушение, внезапно увидев землю после долгих скитаний в лодчонке по бурному морю.

Торопясь, сбивая друг друга, мы бросились собирать наше имущество и сваливать его как попало в багажные ящики и пассажирскую кабину. Вслед за продовольственными запасами туда полетели самолетные чехлы, палатка, спальные мешки, примусы и паяльные лампы.

Каждая лишняя минута бесполезной работы мотора уменьшала запас горючего и ставила под сомнение возможность самостоятельного прилета в бухту Тихую...

Едва дождавшись, пока товарищи заняли свои места, я дал полный газ. Легкая машина свободно пошла в воздух и стала сразу набирать высоту.

На высоте две с половиной тысячи метров я всмотрелся в картину, развернувшуюся внизу. До бухты сто восемьдесят километров, но сильный ветер дует нам прямо в лоб. Горючего хватит, но в обрез.

Определив компасный курс, мы направили самолет к Тихой.

Гористый остров, до которого я пытался дойти пешком, оказался Землей Вильчека. Мы до нее летели минут пятнадцать. Это — минимум сорок километров. Да, пешком трудненько было бы мне добраться.

Иванов прилагал все усилия, чтобы как можно скорее связаться по радио с Тихой и узнать, какая там погода. К сожалению, эти попытки ни к чему не привели. Несмотря на приказание Москвы постоянно следить за нами, в те минуты рация бухты Тихой не могла этого сделать. Несколькими часами раньше в бухту прилетел Махоткин, и теперь он разговаривал с Москвой...

У острова Галля показались первые облака. Это заставило меня отказаться от любимого приема и не уходить вверх. Я боялся, что бухта Тихая закрыта и что мы пролетим, не заметив ее. Волей-неволей пришлось лезть под облака и обходить острова со стороны Баренцова моря.

Скоро облачность опустилась почти до самой воды. Вести машину становилось очень трудно.

Остров Мак-Клинтока остался позади. Теперь внизу мелькают торосы, изредка прорезанные разводьями. Мы уже летим час десять минут, и, судя по времени, до острова Гукера недалеко.

Погода портится. Бассейн терпеть не может риска; он предложил выбрать место поровнее, сесть и переждать.

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

Я уже склонялся к мысли, что Бассейн прав, когда Иванов передал записку:

«В Тихой туман, видимость пять километров»...

Положение не из приятных. Я еще не знал, что делать. Когда внизу мелькали ровные площадки, рука невольно тянулась к сектору газа — остановить мотор и сесть. Но пока я раздумывал, сесть или не садиться, площадки кончились, и впереди опять вздымались торосы...

Самолет не чувствовал моей нерешительности и с той же скоростью продолжал двигаться вперед. Внезапно выросший из тумана обрывистый берег острова Гукера положил конец всем сомнениям. Теперь нам оставалось только обойти остров и сделать посадку в бухте Тихой.

«Наконец! Теперь-то мы у цели!» — обрадовался я, и, лавируя над изрезанным побережьем, приказал Иванову еще раз запросить Тихую о погоде.

— У меня нет связи! — раздраженно ответил он.

— Как нет? Ты же только сейчас принял сводку!

— Где там принял! Эту сводку я случайно перехватил, когда Тихая передавала очередную погоду на мыс Желания. А теперь она опять говорит с Москвой.

— Вот чертовщина! — невольно выругался я.

До Тихой осталось несколько километров. Но в баках лишь несколько килограммов горючего. Зная это, Бассейн еще раз предложил садиться.

— Ты понимаешь, — настаивал он, — мы ведь идем очень низко. Кончится бензин, и сесть не успеешь. А если и сядешь, все равно — нас мало хорошего ждет: без горючего даже примуса не разожжем...

— Брось, Флегонта, — ответил я. — Здесь не так уж легко сесть, а лететь осталось минут пять, не больше. Скоро покажется Тихая. Видишь, берег уже отклоняется на север...

Пока мы спорили, перед нами открылась высокая черная скала. Я не успел еще толком сообразить, куда мы попали, как прямо впереди выросли из тумана две мачты и несколько домиков.

— Бухта Тихая!..

На мгновение остановилось сердце. Хотелось кричать, петь, заключив в объятья славных товарищей. Однако я молча сидел у штурвала, не в силах оторвать глаз от развернувшейся картины. Зимовка в Тихой как две капли воды похожа на десятки виденных мною полярных зимовок. Но в ту минуту она казалась сказочно-прекрасной...

И не думая о своей больной руке, Бассейн тряс меня за плечо. Иванов изо всех сил хлопал в ладоши.

...Под этим очарованием мы находились совсем недолго. Как на мгновение позабытая боль, вернулась беспокойная мысль: «А вдруг нехватит горючего?»

— Скорее, скорее! — в один голос кричали мои спутники.

Едва дотянув до аэродрома и по флагам определив направление ветра, я без традиционных кругов, камнем пошел на посадку.

Конечно, нас никто не встречал. Но когда мы рулили по аэродрому, из домиков выскочили зимовщики, Махоткин и его экипаж.

Нас окружили люди с радостными, возбужденными лицами.

— Готовились, готовились к встрече, — сознался запыхавшийся от бега начальник станции, — а вы прилетели так неожиданно, что вся торжественность пошла на смарку...

Вырвавшись, наконец, из ледяного плена, мы были настолько рады, что с готовностью перецеловали бы всех этих милых, немного сконфуженных людей. Впрочем, последнее вряд ли доставило бы им удовольствие. Случайно обратив внимание на Иванова и Бассейна, я невольно сравнил их с встречающими. Какой контраст! На наших лицах наросло копоти на целый миллиметр. Выделялись только зубы и белки глаз, а местные жители мало чем отличались от граждан Большой земли.

Когда схлынули первые восторги, нам истопили баню. Мы с удовольствием помылись. Но этим я не удовольствовался, сел бриться. И только тут, перед зеркалом, обнаружил, что у меня обморожены щеки и подбородок.

— Ничего, — промычал я сам себе. — Могло быть хуже. Не впервые тебе менять кожу на лице...

ГЛАВА ПЯТАЯ

ИТАК — оба самолета моего звена благополучно опустились на лед бухты Тихой на Земле Франца-Иосифа, в конечном пункте нашего перелета.

Обе машины исправны, люди здоровы. Правда, у Бассейна забинтована рука. Но рана оказалась не такой серьезной, как мы предполагали, и сам Бассейн перестал считать себя больным.

Отто Юльевич Шмидт, бесконечно радуя нас своим вниманием, прислал из Москвы радиограмму:

«Бухта Тихая. Водопьянову, Махоткину.

Шлю самый сердечный привет дорогим друзьям — славным героям-летчикам и всему экипажу звена. Вся страна следит за вами с вниманием и любовью. Радуюсь за новый большой успех.

Шмидт».

У нас все основания к тому, чтобы с гордостью заявить:

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

Говоря так, мы не забывали, что перед нами стоят еще две — пожалуй, не менее сложные — задачи: полеты над Землей Франца-Иосифа и возвращение в Москву. Но теперь мы знали местные условия и научились, смотря по обстановке, приспосабливаться к ним.

До сих пор ни один самолет не достигал еще этого полярного архипелага, самой северной точки Советской земли.

Может показаться странным, что советские острова все еще носят имя предпоследнего австрийского императора, в то время как они с бо́льшим правом могут носить имя русского революционера и ученого П. А. Кропоткина.

В середине прошлого столетия, когда в высоких широтах Арктики к северу от Новой Земли еще никому не удалось побывать, секретарю Русского географического общества Кропоткину было поручено составление плана большой полярной экспедиции.

Работая над планом, Кропоткин пришел к выводу, что к северу от Новой Земли существует земля, лежащая под более высокой широтой, чем Шпицберген. «На это, — писал он, — указывает неподвижное состояние льда на северо-запад от Новой Земли, камни и грязь, находимые на плавающих здесь ледяных полях, и некоторые другие мелкие признаки». Кропоткин был настолько уверен в своих теоретических расчетах, что открытие неизвестной миру земли предлагал как одну из задач своей экспедиции. «Эта экспедиция, — говорил он, — могла бы сделать также попытку добраться до большой неизвестной земли, которая должна находиться не в далеком расстоянии от Новой Земли»...

Замечательный план Кропоткина остался неосуществленным, министерство финансов отказало в ассигнованиях, и план похоронили в императорских канцеляриях. Но, как и следовало ожидать, гениальные предсказания великого русского ученого и революционера впоследствии блестяще подтвердились на практике. В тысяча восемьсот семьдесят третьем году австрийские полярные путешественники Карл Вейпрехт и Юлиус Пайер случайно натолкнулись на землю, существование которой предполагал Кропоткин. В том, что они открыли архипелаг случайно, не остается сомнений. К моменту своего открытия они второй год дрейфовали на судне, вмерзшем в многометровый лед, и, по выражению самого Пайера, «из свободных исследователей превратились в пассажиров льдины».

«С чувством тяжелого разочарования шли мы навстречу второй зиме... — писал в своем дневнике Пайер. — В отчаянии мы представляли себе, как не позднее чем через год мы вернемся на родину и единственным результатом наших работ будет проложенный на карте дрейф «Тегеттгофа». И как раз теперь, когда никто больше не верил в реальность наших старых планов, осуществление их было совсем близко.

Достопамятен день 30 августа... он принес нам такую неожиданность, какая могла бы сравниться разве только с возрождением к новой жизни — так она была велика. Было около полудня. Мы стояли, облокотясь на борт, и смотрели в облака тумана, между которыми изредка проскакивал солнечный луч, как вдруг заметили в одном из таких промежутков далеко на северо-западе суровые скалистые горы. Через несколько минут в солнечном сиянии перед нашими глазами предстала прекрасная альпийская страна! В первое время все замерли, точно прикованные к месту, и не верили глазам. Убедившись в действительности нашего счастья, мы радостно, громко закричали: — Земля, земля, наконец-то земля!»

При таких обстоятельствах был открыт огромный архипелаг площадью до двадцати тысяч квадратных километров, названный Пайером Землей Франца-Иосифа.

Кропоткину оставалось только отметить с нескрываемой горечью: «Земля, которую мы провидели сквозь полярную мглу, была открыта Пайером и Вейпрехтом»...

За полстолетие — с тысяча восемьсот семьдесят третьего по тысяча девятьсот двадцать девятый год — на Землю Франца-Иосифа было снаряжено около ста тридцати экспедиций. Чуть ли не все страны мира делегировали сюда своих представителей. Здесь побывали и русские, и норвежцы, и англичане, и американцы, и австрийцы, и немцы, и французы, и итальянцы. Однако большинство экспедиций носило не научный, а промысловый характер.

Советский Союз первым начал планомерное научное исследование архипелага. Из побывавших там многочисленных экспедиций только семнадцать преследовали научные цели, и шесть из них были снаряжены нами. В тысяча девятьсот двадцать восьмом году над архипелагом впервые подняли советский флаг, а в тысяча девятьсот двадцать девятом экспедиция О. Ю. Шмидта положила начало освоению островов. В тот год на одном из островов Земли Франца-Иосифа — на острове Гукера — построили первый дом и оставили первых зимовщиков. Советская зимовка в бухте Тихой существует и теперь. Здесь-то нас и ожидала теплая, гостеприимная встреча.

Бухта Тихая расположена в северо-западной части острова Гукера, занимающего центральное место в архипелаге, и вдается в остров почти на два километра. С севера, востока и юга ее защищают скалы высотой до семнадцати метров с нагроможденными на них ледниками.

Это — самый красивый уголок из всех, что нам пришлось видеть за Полярным кругом в течение месяца нашего перелета. Особенно хороши остров и бухта в полярный день, когда ярко-оранжевое солнце светит круглые сутки. Вода, лед, базальтовые скалы, двухсотметровая громада Рубини-Рок, вздымающаяся из воды прямо перед зимовкой, — все это переливается на солнце множеством цветов и оттенков.

Остается пожалеть, что ясных, солнечных летних дней в бухте Тихой не так уж много. Солнце восходит здесь во второй половине февраля, и в конце октября скрывается. Затем наступает непроглядная полярная ночь, редко освещаемая чудесными сполохами северного сияния.

Так как средняя годовая температура на Земле Франца-Иосифа равна четырнадцати и трем десятым градуса мороза, то понятия «зима» и «лето», с точки зрения людей Большой земли, в этих местах не менее условны, чем понятия «день» и «ночь». В сущности, на высоких широтах Арктика — страна вечной зимы, но зимой здесь принято называть полярную ночь, и, действительно, на полярную ночь приходится период наиболее низких температур, к тому же в это время свирепствуют жестокие морозы и ураганные ветры, которым сопутствует страшная арктическая пурга. Впрочем, и «летом» в бухте Тихой, к примеру, ветреные дни повторяются часто и еще чаще спускаются густые туманы.

Девяносто процентов суши архипелага покрыты мощными ледниками, которые огромными языками сползают с гористых берегов в море и рождают плавающие ледяные горы — айсберги. Лишь десять процентов суши свободны ото льда, здесь-то и приютилась полярная станция.

На Земле Франца-Иосифа с каждым годом возрастает объем научной работы, растет и число зимовщиков и зимовка. И теперь как-то даже странно называть «зимовкой» этот полярный городок. Правда, население этого городка составляют всего двадцать два человека, но зато живут они настоящей городской жизнью. На каждом шагу, и даже в мелочах, сказывается советский стиль, сталинская забота о человеке.

Здесь, на восьмидесятом градусе северной широты, заботливой рукой нашей родины создано все, чтобы советским людям облегчить жизнь в суровых условиях Арктики. Дома зимовки построены прочно, добротно. Здесь давно позабыли о «полярной

экзотике», о наспех сколоченных темных хибарках, обогреваемых костром или примусом, о вечном холоде и сырости, о спальных мешках. Здесь каждый зимовщик имеет отдельную чистую теплую комнату, с электричеством и телефоном. К услугам зимовщиков чистая баня, уютная, светлая столовая и весьма изобретательный повар. Правда, ему нетрудно проявлять изобретательность: на скотном дворе зимовки — двадцать свиней и коров, на складе штабеля окороков, всевозможные сорта копченых колбас, рулетов, консервов, мука, сахар, сыры, шоколад, какао, кофе, виноградные вина. Запасов хватит на несколько лет.

В свободное от работы время все собираются в просторной комнате, называемой по традиции кают-компанией, куда репродуктор доносит музыку из Москвы, где разместилась хорошо подобранная библиотека, где можно сыграть на биллиарде, послушать пианино и струнный оркестр и где мы просмотрели много хороших звуковых фильмов, в том числе «Три песни о Ленине». Словом — чем не Большая земля!

Приехав сюда из Москвы, люди ни в чем не чувствуют ограничений и мало чем изменяют своим привычкам. Мы, например, свежие на зимовке люди, чувствовали себя здесь как дома.

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

Начальник зимовки, товарищ Битрих, вместе с женой, уже не первый год живет в Тихой. Год тому назад у этой четы здесь родилась дочка, названная в честь Арктики Севериной. Крепкая, пухлая Северина — любимица всего поселка.

Спустя несколько дней после нашего прибытия население зимовки пополнилось еще одним человеком: в семье Битриха родился сын. Это радостное событие взволновало весь городок. Мы несколько дней с упоением спорили о том, какое имя дать этому самому молодому в мире полярнику. Я предложил «окрестить» его... Айсбергом! Но мое предложение дружно отвергли, и до нашего отлета этот трудный вопрос так и остался не решенным...

Метеорологические наблюдения в бухте Тихой ведут супруги Позныш.

В любую погоду, когда светит солнце, или метет пурга, или свирепствует шторм, — каждый час нужно побывать на метеостанции, записать показания приборов, составить сводку и передать ее радисту. Два человека целый год несут круглосуточную вахту. И полярники не помнят случая, чтобы очередную сводку отправили на материк с опозданием.

Метеорология лишь одна из разновидностей многообразной и сложной научной работы зимовщиков. Не менее важны наблюдения над земным магнетизмом. Ведь бухта Тихая расположена ближе всех зимовок к магнитному полюсу.

Богато оборудованный магнитный павильон построен в тысяча девятьсот тридцать втором году. С тех пор изо дня в день ведутся наблюдения. Руководит ими энтузиаст своего дела — старший магнитолог Никольский, зимующий в Тихой уже три года. Ему помогает младший магнитолог Голубева.

Изучение явлений, характеризующих земное магнитное поле, кроме научного интереса, имеет большое практическое значение и в авиации и в мореходстве, тем более что с осени тысяча девятьсот тридцать четвертого года магнитологи Тихой по своей инициативе проводят обработку материалов наблюдений с целью выяснения периодичности магнитных бурь. Эти работы показали, что в районе Земли Франца-Иосифа магнитные бури достигают такой силы, что стрелка компаса отклоняется до шести градусов в ту или другую сторону. Я, как летчик, согласился бы попасть в шторм и пургу, лишь бы избежать подобной, незаметной для глаз и слуха бури...

Товарищи Бургановская и Симцова занимаются изучением теплового и светового баланса Земли Франца-Иосифа. Кропотливо, час за часом, они определяют и записывают, сколько тепла и света приносит солнце на безлюдные островки и моря Заполярья и сколько излучается обратно в мировое пространство. Эти наблюдения сыграют немаловажную роль в освоении Арктики.

Я подробно расспрашивал всех зимовщиков об их работе и внимательно осматривал многочисленные приборы, помогающие им вести свои незаметные, но так необходимые науке исследования. Больше всего по сердцу мне пришлась работа аэрологов — Канаки, Ледоховича и Вилейского, и неудивительно: техника их работы мне родная, понятная. Короче говоря, в свою стихию попал!

За тысяча девятьсот тридцать пятый и тридцать шестой годы аэрологи бухты Тихой выпустили семьдесят пять радиозондов и с точностью установили, что порой температура стратосферы достигает здесь минус семьдесят три градуса по Цельсию, но чаще всего держится на уровне минус пятьдесят — минус пятьдесят пять градусов.

Мы уже второй день в бухте Тихой. Начинаем готовиться к дальнейшим перелетам. Подготовкой заняты экипажи обеих машин. Механики возятся у моторов, а мы — летчики, штурман

и радист — засели над картами, изучаем маршруты с навигационной точки зрения и проверяем аэронавигационные приборы.

В высоких широтах магнитные компасы дают большие отклонения и нередко вводят в заблуждение не только летчиков, но и опытного штурмана. Малейший недосмотр — и курс потерян, самолет уходит в неизведанные пространства и выбраться стоит больших трудов.

У нас еще свежи в памяти рассказы магнитолога Никольского и его помощницы. Стараясь извлечь из этих рассказов практические выводы, мы намерены устранить возможность неприятного блуждания по воле магнитных волн.

Настойчивость, с которой все люди моего звена готовятся к предстоящим полетам, рождает уверенность в их успешном завершении.

Каждый из наших самолетов прошел около четырех с половиной тысяч километров. Прежде чем приступить к выполнению второй задачи перелета — к разведочным полетам над архипелагом, — машины необходимо тщательно осмотреть.

Естественно, что из-за вынужденной посадки на Земле Греэм-Белля мой самолет пострадал больше, чем самолет Махоткина: двадцать третьего апреля, когда его машина была готова к полету, мою все еще приводили в порядок.

Я предполагал, что разведочные полеты мы осуществим в составе звена, но задержка моего самолета спутала все карты. Учитывая, что погода в Арктике весьма капризна и двадцать третьего апреля день выдался летный, я разрешил Махоткину вылететь самостоятельно.

Согласно заранее составленному плану, Махоткину предстояло долететь до самой северной оконечности архипелага — до острова Рудольфа, затем вылететь на место моей вынужденной посадки — Землю Греэм-Белля, нанести на карту замеченный нами островок. Но это еще не все. Во время разведочных полетов мы собирались сделать несколько десятков фотоснимков, выяснить состояние льдов в бесчисленных проливах между островами архипелага и, сравнив расположение островов с картой, по возможности исправить ее.

...Получив задание, Махоткин вылетел, но невесть откуда взявшийся туман вскоре заставил его ни с чем вернуться обратно. Нас, конечно, это не удивило. На трассе каждого полета в высоких широтах всегда можно столкнуться с множеством неожиданностей. Арктику справедливо называют фабрикой погоды, с неменьшей степенью справедливости ее можно назвать непрерывно действующей фабрикой туманов. При одной температуре воздуха туман стелется над чистой водой; при другой температуре вода хорошо

видна, а туман спускается над льдами, при третьей — он держится на островах и ледниках. И буквально считанными бывают те дни в году, когда и вода, и лед, и земля открыты. Нам ничего не оставалось делать, как запастись терпением и дожидаться одного из этих «считанных дней»...

...Когда подготовка моего самолета закончилась, тяжелые облака, плотно закрыв небо, накрепко приковали нас к Тихой. Конечно, такая погода не удержала бы нас от обыкновенного полета. Но в том-то и дело, что нам предстоял не обыкновенный, а разведочный полет, неосуществимый в условиях плохой видимости.

Подходящая погода установилась только двадцать шестого апреля. Я поспешил отдать приказ о вылете звена.

Маршрут оставался прежний. На борту у Махоткина летел Аккуратов, проводивший все наблюдения над картами и местностью. Приближаясь к аэродрому, я напомнил, что самолет Махоткина пойдет ведущим.

Скоро моторы весело загудели, и Махоткин стал рулить на старт. Невдалеке от берега возвышалась ледяная глыба. Опасаясь столкновения с ней, Махоткин чуть-чуть свернул в сторону и попал правой лыжей в занесенную снегом трещину. Лыжа провалилась. Вместе с зимовщиками мы бросились на помощь, вытащили и поставили самолет на безопасном месте, но лететь он уже не мог: сломался конец крыла...

«Упускать хорошую погоду жалко», — подумал я и решил лететь один.

Тяжело нагруженная машина пробежала не меньше семисот метров по льду бухты и нехотя пошла в воздух. Набрав высоту, я взял курс на остров Рудольфа.

Часы на доске приборов показывали двенадцать дня. Ветер дул в спину. Скорость самолета достигла двухсот километров в час.

В начале полета наша рация работала исправно. Это особенно радовало, давало возможность держать непрерывную связь с бухтой Тихой и каждую минуту знать, какая там погода. Но когда впереди уже стали вырисовываться очертания острова Рудольфа, я получил тревожную записку от Иванова:

«Рация вышла из строя. Связи нет. Не пойму, в чем дело. Для ремонта необходима посадка».

После блестящего начала полета записка Иванова подействовала на меня как гром с ясного неба.

«Что делать? Какое принять решение?»

Справа под крылом уже расстилается остров Рудольфа. Я легко узнаю хорошо знакомую по картам бухту Теплиц. На берегу ясно видны три домика и какое-то полуразрушенное строение.

Один из этих домиков построен американской экспедицией Циглера—Фиала в тысяча девятьсот третьем году. Эта экспедиция, стоившая огромных денег, должна была обследовать острова Земли Франца-Иосифа и достигнуть Северного полюса, но не выполнила своих задач и ни с чем вернулась обратно в Америку. Два другие дома построены нашими зимовщиками в тысяча девятьсот тридцать втором году, во время Второго Международного полярного года. Зимовщики провели на острове Рудольфа всего один год, после чего станция была законсервирована.

На юг от зимовки, на леднике просторное ровное поле, где, по моим расчетам, можно сесть. Но самолет перегружен, и садиться с такой нагрузкой опасно, легко сломать лыжу.

Погода исключительно хороша. Видимость не менее ста километров. Мотор работает четко. Оценив все это, я решаю полететь дальше на север, ознакомиться с ледовой обстановкой на маршруте от острова Рудольфа до восемьдесят третьего — восемьдесят четвертого градуса северной широты, а затем, израсходовав часть горючего в полете и уменьшив нагрузку, смело сесть в бухте Теплиц и исправить рацию.

Набрав тысячу триста метров высоты, беру по компасу курс строго на север. Всего девятьсот километров отделяют нас от места, куда несколько веков подряд стремились все исследователи Арктики, — от Северного полюса. Со скоростью сто семьдесят километров в час мы приближаемся к нему...

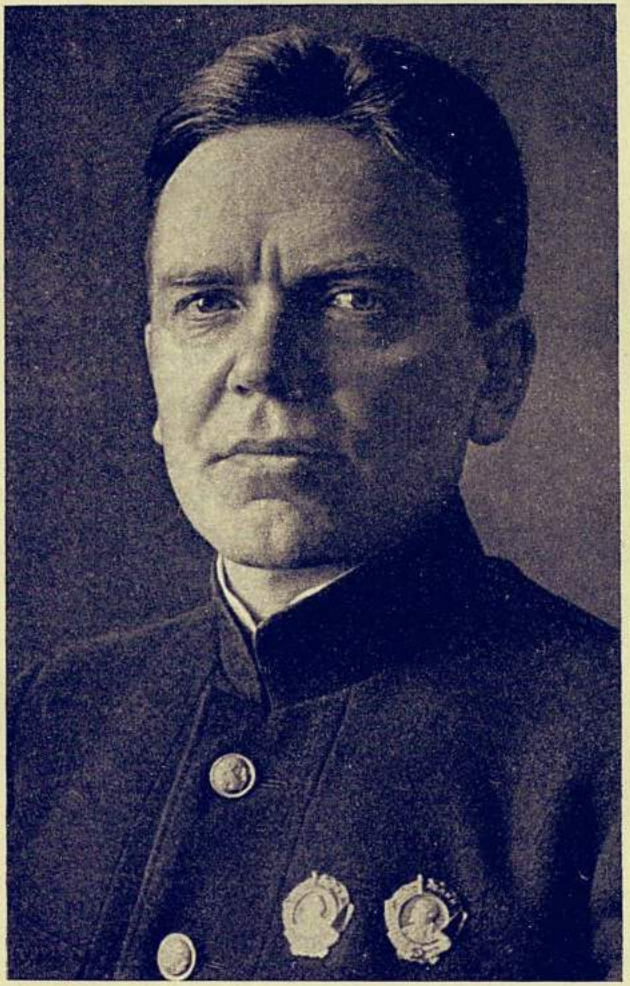
Внизу развертывается видимая на многие десятки километров вперед и по сторонам величавая картина полярных льдов. Кое-где громоздятся замысловатые гряды торосов, и лед кажется искрошенным, словно его пропустили через гигантскую мясорубку. То там, то здесь гордо вздымаются красавцы-айсберги самых причудливых форм. От них по белым полям далеко-далеко бегут прозрачные голубые тени. Порой показываются и тут же скрываются небольшие разводья; чем дальше на север — тем ровнее становится ледяная пустыня, исчезают гряды торосов и заметно редеют горы айсбергов.

Как зачарованный, я смотрю на эту картину изумительной силы и спокойствия, стараясь запечатлеть все до мельчайших деталей...

Внезапный толчок в плечо и громкий, заглушающий привычный шум мотора крик на ухо выводят меня из восторженного оцепенения.

— Земля скрывается!

Взяв курс на север, я поручил механику наблюдать за оставленным островом Рудольфа, он старательно выполнил мое распоряжение и своевременно известил о том, что пора возвращаться.



Герой Советского Союза
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

— Пора! — согласился я.

Мы не могли медлить с возвращением. Продолжая полет на север, мы бы вскоре потеряли берег, и вновь обнаружить его стоило бы больших трудов.

Будь на борту самолета штурман, я не вернулся бы. В случае необходимости штурман с помощью аэронавигационных приборов мог бы внести поправки в компасный курс и определить местонахождение самолета. Но штурмана с нами не было, подвергать риску себя и экипаж я не имел права и, хотя возвращаться страшно не хотелось, решил взять курс на остров Рудольфа.

На восток от Рудольфа тянулась полоса открытой воды, шириной километров в тридцать, а за ней снова и снова бесконечные льды.

Не удовлетворяясь полученными наблюдениями, я несколько раз обошел остров и, внимательно изучая его с воздуха, подумал:

«На восточном берегу Рудольфа, начиная от мыса Флигели и кончая мысом Габерманна, ледники вполне пригодны для посадки и взлета, и особенно удобен для посадки и взлета пролив Неймайера»...

Покончив с осмотром, я обогнул остров с южной стороны и пошел к знакомым домикам. Теперь самолет облегчен, можно и сесть.

Делая круг, я осматриваю площадку и не без волнения направляю самолет к земле.

Приземлились. Оставив под присмотром Иванова самолет с работающим на малых оборотах мотором, мы с Бассейном пошли посмотреть, в каком состоянии дома и что в них сохранилось. В другое время Иванов вряд ли согласился бы на такое самопожертвование, но теперь он радовался тому, что мы оставили его в покое — рацию надо было починить во что бы то ни стало.

Первое, что мы увидели, — это огромный сарай. Вероятно он когда-то был крыт брезентом, но время сделало свое: брезент сгнил, и его по частям сорвало ветром. На решетчатом скелете крыши кое-где болтались жалкие лоскутья. Из-под снега выглядывали разбитые ящики и несколько деревянных бочек. В ящиках еще сохранились круглые банки консервов и квадратные с пеммиканом. Все они проржавели, и консервы и пеммикан испортились. Сарай, как видно, служил складом экспедиции Циглера—Фиала и, судя по остаткам, очень богатым складом.

Неподалеку от сарая стоял деревянный дом. Около него было множество медвежьих следов. Мы заглянули в окно: комнату почти до самого потолка забило льдом: за тридцать лет в ней образовался настоящий ледник...

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

Зашли в склад. Дверь не заперта и даже не занесена снегом. Мы ее легко открыли, удивляясь, как до сих пор в помещение не проникли медведи. У склада они побывали не раз, оставили глубокие следы зубов и когтей на прочной двери. Почему же они не добрались до содержимого?

Ответ на этот вопрос нашел наблюдательный Бассейн: дверь открывалась не внутрь склада, не от себя, а на себя. Видимо у лакомок нехватило сообразительности на то, как справиться с дверью, силе же она не поддавалась.

Чего только мы не нашли в складе! К потолку подвешено несколько окороков и связки копченых колбас. На полках, как в хорошем универмаге, в образцовом порядке расставлены коробки с гильзами и порохом, банки с конфетами, бутылки с клюквенным экстрактом... В общем — с таким запасом продовольствия мы втроем безбедно прожили бы не меньше года. А если еще вспомнить о медвежьих следах, то легко догадаться, что мы не испытывали бы недостатка и в свежем мясе...

Осмотрев склад, направились к дому. Его дверь не поддалась нашим усилиям.

«Вероятно заколочена», — подумал я.

На ступеньках лежал колокол. Бассейн ударил им в дверь раза два. Звону получилось много, а толку мало.

Мы обошли домик кругом и обнаружили окно, забитое фанерой. Я легко оторвал ее, и нашим взорам представилась маленькая, совершенно пустая, закопченная комнатушка.

На этом обследование кончилось.

Захватив из склада на память коробку конфет и две пачки спичек, вернулись к самолету.

Через несколько минут мы покинули остров Рудольфа. Иванов тут же связался с бухтой Тихой. Зимовщики сообщили:

«Погода испортилась, видимость три километра, облачность двести метров».

«Плохо», — подумал я. Но тут же мне пришла в голову счастливая мысль: попросить к аппарату Махоткина. Он, как летчик, лучше чем кто-либо сумеет определить, с какой стороны выгоднее подойти к бухте. Махоткин посоветовал итти со стороны Британского канала. После этого стало как-то спокойнее на душе...

На высоте тысяча пятьсот метров прошли остров Джексона. Внизу плыли разорванные облака, временами они скрывали очертания берегов. Над одним из островов самолет внезапно бросило вниз. Скорость со ста восьмидесяти упала до ста сорока километров.

«Что делать?» — Не успела оформиться эта короткая мысль, как я инстинктивно отдал от себя ручку, и машина перешла в пикирующее положение. Скорость тут же прыгнула до двухсот двадцати километров. Несколько секунд — и вновь начала сказываться нагрузка на руль.

Положение восстановлено, но самолет потерял триста метров высоты. Вероятно мы попали в сильный нисходящий поток при встречном ветре. Больше ничем такой неприятный бросок объяснить нельзя.

В одно из окон между облаками я заметил остров Гукера и полынью около бухты Тихой, убрал газ и стал снижаться.

На аэродроме был выложен знак «Т». Около него дежурил сам начальник зимовки товарищ Битрих.

Сели благополучно. Всего мы летели пять часов пятнадцать минут и сорок пять минут провели на острове Рудольфа.

По нашим расчетам, мы поднялись до восемьдесят третьего градуса северной широты, но доказать это невозможно: у нас не было приборов, астрономическим путем мы не могли определить точки, которой достигли, расчеты производили только по времени и скорости полета, а это не совсем надежный метод.

Пока мы летали, зимовщики втащили самолет Махоткина в ангар и вместе с бортмехаником Ивашйной приступили к ремонту. Через несколько дней ремонт закончили. Могу засвидетельствовать, что отремонтированное крыло выглядело не хуже, чем новое...

Погода нас больше не баловала. Наступила полярная весна с ее непрерывными и непроглядными туманами. Температура резко подскочила вверх и уже редко падала ниже двух градусов мороза. Подули южные ветры. Лед в бухте Тихой, а с ним и наш аэродром каждый день ломало и понемногу выносило в Британский канал. Вода подошла к старому айсбергу, который два года сидел на мели. В одну из ночей айсберг раскачало волной и вынесло в море.

С каждым днем возрастало беспокойство экипажа. Размеры аэродрома заметно уменьшались. После моего полета на восемьдесят третий градус северной широты мы с нетерпением ждали улучшения погоды, чтобы вылететь вместе с Махоткиным и достигнуть восемьдесят пятого градуса.

Пока мы ждали погоды, аэродром совсем разрушило, к концу апреля в нашем распоряжении осталась лишь маленькая площадка на льду бухты, расположенная неподалеку от берега. Нельзя сказать, что мы упали духом.

«На плохой конец, — рассуждали мы, — в запасе есть еще ледниковое плато острова Гукера».

Правда, плато возвышается на сто пятьдесят метров над уровнем моря. Мы плохо представляли себе, как втащить на это плато самолеты, но все же возлагали на него много надежд.

В хлопотах и беспокойствах незаметно пролетело время. Наступило Первое мая. На Большой земле Первое мая называют не только днем международной солидарности трудящихся всего мира, не только праздником свободы, но и праздником весны и цветов.

Пока весна не принесла нам ничего, кроме неприятностей; о цветах мы и мечтать не могли. Земля острова Гукера все еще покоилась под тяжелым снежным покровом. Цветы — замечательные яркие полярные маки — здесь расцветают лишь в июле, и то всего на несколько дней. Но эти особенности полярной весны, конечно, не помешали нам вместе с зимовщиками дружно встретить праздник. Тяжелые клочья тумана, холодный блеск айсбергов и даже посвисты ветра, ломавшего остатки нашего аэродрома, все же не могли нарушить праздничное настроение.

Слушая радио, мы переносились мысленно на Красную площадь и представляли себе несокрушимый поток военных машин, проходивших перед трибунами и мчавшихся над ними по воздуху. Прислушиваясь к передаче с Красной площади, мы ощущали всем своим существом мощь нашей родины, силу единой воли к победе. И на душе становилось теплее, радостней.

Свежий ветер, задувший первого мая, окончательно лишил нас аэродрома. Бухта вскрылась. Лед взломало и вынесло в море. Стало ясно, что пора оставить мысль о полете в высокие широты и подумать о том, как бы отсюда выбраться.

Мы принялись искать новый аэродром на узкой полосе берегового припая. Пятого мая Махоткину, наконец, посчастливилось найти небольшую площадку. Посреди площадки громоздились торосы, их нужно было убрать. С помощью аммонала сделать это удалось довольно быстро. Но все же площадка оказалась плохим аэродромом: взлететь с нее можно было только с ветром одного направления.

Узнав о нашем намерении в первый же летный день отправиться в Москву, зимовщики принялись готовить письма на Большую землю. В них они делились со своими родными и знакомыми новостями зимовки, накопившимися почти за год — последняя почта ушла отсюда вместе с последним ледоколом в августе прошлого года. К числу самых значительных новостей относилось рождение сына у четы зимовщиков, о которой я уже говорил.

Роды были обезболены доктором полярной станции, товарищем Ковалевым. Мать и ребенок чувствовали себя прекрасно.

...Девятого мая подул подходящий ветер. Получили погоду из Русской Гавани, с мыса Желания и с Маточкина Шара. Везде ясно. В Тихой погода тоже неплохая. На смежных островах держится местный туман, однако он не мешает: нам предстоит лететь не над островами, а над морем.

В одиннадцать утра с большим трудом удалось оторваться от нашего «аэродрома». Махоткин пошел впереди, я за ним.

С тех пор как мы летели сюда, ледовая обстановка изменилась коренным образом. Теперь под нами расстилалась чистая вода. Льда не было видно до самого горизонта.

Мы отошли уже километров на восемьдесят от бухты, как вдруг на моем самолете сильно затрясло мотор. Казалось, что он вот-вот вырвется из рамы. Случилось что-то серьезное, а под нами вода...

Я тут же повернул к ближайшему острову Мак-Клинтока.

Запахло гарью. Каждую минуту мог возникнуть пожар. Я хотел выключить мотор. Однако какая-то сила удержала меня, и это спасло нас: с выключенным мотором мы безусловно не дотянули бы до острова...

Мотор тянул чуть-чуть, давая всего тысячу—тысячу сто оборотов. Но все-таки тянул и дотянул до района, из которого, пользуясь запасом высоты, можно было свободно спланировать на один из островов архипелага.

Хотя запах гари усиливался, мотор не загорался. Я решил тянуть до последнего и взял направление на бухту Тихую, чтобы потом, после вынужденной посадки, меньше итти пешком.

Со скоростью, едва достигавшей ста тридцати километров, самолет медленно продвигался вперед. Высота таяла с каждой минутой. Оставалось всего восемьсот метров, когда впереди показался остров Гукера.

«Надо попытаться дотянуть до Тихой, — подумал я. — Может, мотор не развалится».

Иванов связался с Тихой и сообщил зимовщикам о нашей аварии. Они передали, что посадочный знак выложили в начале площадки.

Не рассчитывая на запас высоты и стараясь сократить путь, я стал обходить остров Гукера с правой стороны. Когда впереди показалась бухта, самолет располагал всего тремя стами метров высоты. Но теперь это уже не тревожило. У меня хватило высоты

даже для того, чтобы сделать два круга и внимательно изучить очень плохую площадку. Зрение у меня хорошее, и я с воздуха заметил место, где машина должна коснуться лыжами снега. Планируя, я рассчитывал посадить ее прямо на полотно буквы «Т».

Метрах в пятидесяти от цели самолет начал терять скорость и проваливаться. Я добавил газа и в последний раз рванул машину, предостерегая ее от сильного удара.

Сел благополучно. Рулю к стоянке. Вижу — один из зимовщиков что-то кричит, показывая назад.

Я никак не могу понять, что он хочет этим сказать. Быть может, у моего самолета сломался костыль или подкостыльная лыжа?

Чтобы узнать, в чем дело, я остановил машину, вылез из кабины и тут же, взглянув назад, увидел, что самолет Махоткина стоит вверх хвостом...

Я бросился к самолету. Из помятой, с разбитыми стеклами, кабины вылезли товарищи. Один, второй, третий. Лица и руки поцарапаны. Но все живы.

— Что случилось?

— А я знаю? — ответил Махоткин вопросом на вопрос. — Давай-ка вместе посмотрим.

Мы внимательно осмотрели машину. Разбит винт, помято и в нескольких местах проломлено верхнее крыло, сломана стойка центроплана, сломаны лыжи. А рядом из-под снега выглядывает виновник аварии — небольшой обломок льдины. Самолет зацепил за него левой лыжей и перевернулся...

Выяснив причины и уточнив последствия аварии Махоткина, пошли к моей машине. Раскрыв все, что можно раскрыть, в моторе копался Бассейн. Мы присоединились к нему. Объяснить, почему испортился мотор, удалось не сразу. Причина аварии оказалась совершенно неожиданной: в цилиндре оторвался грибок клапана, отбил второй; они насквозь пробили поршень, и вся эта металлическая рухлядь провалилась в картер. В силу этого мотор потерял бо́льшую часть своей мощности. Гарью же пахло потому, что из дефектного цилиндра выбрасывало масло в глушитель, где оно и горело.

— Ну как, Махоткин? — спросил я после осмотра машин.

— Плохо, — сознался он. — На твоем самолете не годится мотор. Мой самолет можно ремонтировать, но здесь это скоро не сделаешь.

— Остается одно, — снова заговорил я, — из двух машин делать одну. Моя исправна. Возьмем с твоей мотор...

Я невольно умолк. Неловко сказать товарищу, проделавшему с тобой тяжелый путь от Москвы до Земли Франца-Иосифа, то, что сказать было необходимо.

Махоткин понял меня и сам закончил мою мысль.

— Придется тебе, Михаил Васильевич, одному в Москву возвращаться.

Я молча пожал ему руку и, обращаясь к механикам, спросил:

— Сколько времени вам потребуется на ремонт?

— Как сделаем, так и готово.

— Ладно, — согласился я. — Если сумеете переставить моторы в течение трех суток — премирую.

— Попробуем...

Механики работали круглые сутки, и через двое суток на моей машине стоял новый мотор...

Тринадцатого мая, дождавшись хорошей погоды и приняв на борт четвертого человека — штурмана Аккуратова, я стартовал с остатков аэродрома в бухте Тихой на мыс Желания.

Товарищи Махоткин и Ивашина получили предписание остаться в Тихой до прихода первого парохода. Им поручили, пользуясь имевшимися на зимовке самолетами «У-2» и «Ш-2», провести ряд научных работ, в частности — широкое исследование режима льдов, окружающих Землю Франца-Иосифа, и полеты с метеорологами для изучения метеорологической обстановки.

ГЛАВА ШЕСТАЯ

Мы покинули бухту Тихую при ясной, солнечной погоде. Перелет начался спокойно. Но скоро, как вестник грядущих битв с коварной природой Арктики, впереди показались облака. Возникая невдалеке от южной оконечности Земли Франца-Иосифа — у острова Сальма, они шли прямо на нас, над самыми волнами Баренцова моря.

«Довольно мучиться, — подумал я, заметив облака. — Испытаем-ка наш метод!»

Слой облаков оказался толстым, но я легко пробил его и не пожалел об этом. Лететь было очень хорошо, спокойно. Каждые десять — пятнадцать минут в облаках попадались окна, через которые можно было достаточно точно определить характер льдов, расстилавшихся под нами. Сначала мы видели чистую воду, потом стали попадаться небольшие льдины...

Через три часа, зная, что скоро Новая Земля, я нырнул в одно из окон и пошел под облаками.

В одиннадцать часов пятьдесят минут «Н-127» благополучно сел на аэродроме мыса Желания.

Зимовщики так же радостно встретили нас, как и несколько недель тому назад.

Порядком проголодавшись, мы с удовольствием приняли предложение начальника станции товарища Никитина и сели обедать. В перерывах между двумя блюдами товарищ Никитин рассказал трагикомическую историю, произошедшую незадолго до нашей встречи.

— В одиннадцать тридцать, — начал он, — мы получили от вас последнее радио. Заранее выделенные дежурные пошли на аэродром готовить костры и выкладывать посадочное «Т». Надо сказать, что, выходя из дома, мы всегда вооружаемся винтовками на случай встречи с медведем. На этот раз руки дежурных были заняты. Кто нес полотно, кто дрова, кто нерпичье сало, а винтовки никто не захватил.

«Разложив знак, дежурные развели костер и стали в него по кусочку подбрасывать нерпичье сало: оно превосходно горит и дает черный, хорошо заметный дым. Но дежурные не учли, что, кроме того, сгорая оно далеко распространяет свой характерный запах, столь любезный сердцу всякого медведя. Об этом дежурные вспомнили слишком поздно, когда увидели, что огромный белый медведь направляется прямо к ним.

«Гость хороший, а встретить нечем, винтовки нет. Словно зная об этом, он шел смело. Дежурные начали кричать, а он будто и не слышит — прет и прет прямо на них. Но когда ему осталось пройти не больше ста шагов — на пути попалась пустая бочка. Медведь заинтересовался. Раза два обошел и обнюхал ее. И это спасло дежурных от неприятной встречи лицом к лицу со старым хозяином Арктики. Их крики привлекли наше внимание. Мы выбежали из дома и сразу же заметили: около черной бочки ходит что-то белое. Сообразив в чем дело, схватили винтовки, крикнули собак и побежали на выручку.

«Почуяв собак, медведь бросился наутек. Да не тут-то было! От собак ему трудно уйти. Какой-то пес цапнул его сзади. Мишка обозлился и хотел ударить пса лапой, но промахнулся. В это время подоспела другая собака и схватила его за ногу. Ну и завертели! Бороться с собаками медведю 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 товарищ Никитин.

Вечером прошла первая полярная радиоперекличка, организованная по инициативе товарища Никитина. Не говоря уже о том, что она внесла много оживления в жизнь обитателей десятка зимовок, она лишний раз продемонстрировала исключительное значение радио в условиях Арктики, высокое качество наших полярных радиостанций, высокий класс работы полярных радистов.

Дело-то это простое, но требует от радистов большой четкости.

Пользуясь двусторонней радиотелефонной связью между зимовками, товарищ Никитин договорился с островом Уединения, который раньше всех услышал нас с места вынужденной посадки, с бухтой Тихой, бухтой Варнека, Маточкиным Шаром, Югорским Шаром, Русской Гаванью, комсомольской зимовкой на Вайгаче, с островами «Комсомольской Правды» и арктическим радиоцентром на острове Диксона — словом, почти со всеми зимовками, обслуживающими наше звено, о том, что я перед микрофоном рации мыса Желания сделаю доклад о перелете.

Ровно в двадцать часов вся зимовка собралась в радиорубке. В репродукторе послышались возгласы:

— Уединение слушает!..

— Русская Гавань готова!..

— Зимовщики Маташара у репродуктора!..

— Слушаем!..

— Готовы!..

Я начал доклад о перелете Москва—Земля Франца-Иосифа. Мне доставляло огромное удовлетворение рассказывать о перелете тем людям, от внимания и самоотверженной работы которых во многом зависел его успех, и лично поблагодарить их за все сделанное для меня и моего звена.

Как и все летчики, я не совсем верил в надежность радиосвязи и все беспокоился: слышат ли меня зимовки? Но слышали меня превосходно.

После того как я кончил доклад, со всех сторон Арктики, если так можно выразиться, посыпались вопросы.

Варнек спрашивал, доволен ли я его сводками. Уединение интересовалось, когда мы будем в Москве. Русская Гавань попросила рассказать, что случилось с Махоткиным и почему он не возвращается вместе с нами. Комсомольцы с Вайгача без

обиняков требовали сообщить точно, когда и на каких самолетах я полечу на Северный полюс и кто из летчиков полетит со мной. Югорский Шар отказался от своего права задавать вопросы и выразил уверенность, что скоро увидит меня и мой экипаж на своем аэродроме.

Вдруг в репродукторе раздался знакомый густой голос Эрнста Кренкеля.

— Какой лед севернее Рудольфа? Можно ли на него сесть на больших кораблях? Где наметил строительство авиабазы?

Я ответил как можно подробней.

— Значит, зимуем! — уверенно прозвучал голос Кренкеля.

В общем радиоперекличка превратилась в оживленную товарищескую беседу. Зимовщики задавали десятки вопросов, я тут же отвечал на них, совершенно позабыв, что мои собеседники отделены от меня сотнями километров ледяной пустыни или открытого полярного моря.

Беседа несколько раз прерывалась: наступили часы, в которые мыс Желания обязан передавать и принимать очередные сводки. Расписание здесь нерушимо, как закон. Но беседа снова и снова возобновлялась, и ни один вопрос не остался без ответа.

Да, неизмеримо значение радио в Арктике.

На другой день, забрав почту, мы вылетели на Маточкин Шар.

Семнадцатого мая покинули зимовку на Маточкином Шаре и вскоре опустились на хваленый аэродром зимовки Югорский Шар.

Аэродром был действительно хорош, но пробыли мы на нем всего несколько часов. Погода торопила, торопил и Нарьян-Мар. Снега там уже не было, на лыжах нас могли принять только на лед реки Печоры. Но и этот «аэродром» доживал последние дни.

Начальник Югорского Шара, товарищ Евсеев, сдал нам почту и пушнину. Приняв груз, мы распрощались с зимовщиками и снова тронулись в путь.

В тот же день благополучно опустились в Нарьян-Маре.

Лед Печоры, где сел наш самолет, мало чем отличался от болота. С этого «аэродрома» с одинаковым трудом можно было подняться и на лыжах и на колесах. Но мы знали, что южнее на лыжах уже не сядешь, сменили лыжи на колеса и запросили Архангельск, Котлас и Вологду — смогут ли они нас принять.

Ответ задержался.

Воспользовавшись свободным временем, я зашел в школу и проверил, сдержали ли ребята слово, которое дали мне месяц назад. Уже по тому, как меня встретили, — я понял, что школьники не бросают слов на ветер.

Один из пионеров сказал:

— Мы, товарищ Водопьянов, учимся на «отлично». Отметки «неуд» ни у кого нет!

Вечером в клубе я рассказал местным жителям о том, как и зачем мы летали на Землю Франца-Иосифа. После моего выступления молодая студентка совпартшколы попросила от имени ненецкой молодежи передать привет любимому вождю народов — товарищу Сталину.

Ее слова утонули в дружной овации.

Вечером девятнадцатого мая я получил радиограмму из Вологды. Аэропорт сообщил, что примет самолет на колесах с условием посадки строго в ограничители.

Перед стартом, подсчитав расстояние, Аккуратов сказал мне:

— По прямой до Вологды тысяча двести пятьдесят километров — семь с небольшим часов полета.

Кажется, что такое расстояние над материком, после того как пролетели пять с лишним тысяч километров над Арктикой, преодолеть нетрудно.

Однако на этом участке пути нам пришлось пережить больше, чем в тот день, когда мы на последней капле бензина прилетели в бухту Тихую...

...Двадцатого мая в восемь часов утра, полностью загрузив баки горючим, мы поднялись со льда реки Печоры.

Сидя у штурвала, я думал: «Вернуться на этот «аэродром» с такой нагрузкой и на колесах невозможно. Теперь мы вынуждены лететь до Вологды, несмотря ни на что».

Менее опасно было бы лететь через Архангельск, но там аэродром раскис. Садиться на колесах мы могли только в Вологде.

По моим расчетам, горючего мы взяли с небольшим избытком: на восемь с половиной часов полета. Но сильный встречный ветер значительно сокращал скорость нашего корабля.

Под нами тянулась тайга. Деревья стояли в воде. Казалось, что мы летим над сплошным болотом.

«Вынужденная посадка равносильна посадке в море», — промелькнула мысль.

Если бы при такой «посадке» мы каким-то чудом и остались живы, все равно из болота не удалось бы выбраться.

Через семь часов вышли на железную дорогу. Внизу изредка

стали попадаться небольшие поляны. Машину зверски качало. Иванов плохо переносит воздушную качку и теперь с трудом держал связь с землей. Заметив это, Бассейн принялся меня уговаривать:

— Михаил Васильевич, иди на посадку, ты поверь: земля тут подсохла. Мы сядем благополучно.

Не слушая его, я продолжал вести машину вперед. У меня был свой расчет: чем дальше на юг, тем чаще попадались поля, а значит и сесть на них легче.

Мы упорно преодолевали километр за километром. С момента нашего старта прошло восемь часов. Горючего оставалось всего на полчаса полета, а до Вологды еще не так близко.

С каждой минутой положение ухудшалось. Иванова совсем укачало: связь с землей прервалась. Из Нарьян-Мара мы вылетели при температуре минус два градуса. Теперь термометр показывал восемнадцать градусов тепла. Мотор так перегрелся, что вода в нем, казалось, вот-вот закипит. Пользуясь болтанкой и особенно каждым восходящим потоком, я стал рывками набирать высоту, не добавляя оборотов мотору. Таким способом, с большим трудом, удалось наскрести тысячу двести метров, где все же было холоднее, и вода в радиаторе начала остывать.

Опасность перегрева мотора миновала, я вздохнул свободнее. Но стрелки часов отсчитывали минуту за минутой, и вскоре наступил роковой срок.

До Вологды семьдесят километров, а мы в воздухе уже восемь с половиной часов. Только потому, что я не раз пользовался высотным газом, уменьшая с его помощью расход горючего, еще оставался бензин... Насколько его хватит?.. Много ли я сэкономил?.. Бензиноуказателя на машине нет...

Когда мы пролетали над каким-то большим озером, Аккуратов, обращаясь ко мне, указал вниз и на часы. Я не понял. Он крикнул, что берега распаханы и можно сесть.

Я отклонил и это заманчивое предложение: впереди показалась Вологда...

Последние минуты полета держали всех нас, кроме Иванова, в сильном напряжении. Каждую минуту мог кончиться бензин и остановиться мотор.

Но мотор работает, Вологда все ближе, ближе... «Выдержав марку», я, как ни в чем не бывало, делаю круг над аэродромом и приземляюсь точно в ограничители.

У товарищей лица расплываются в широкие улыбки, и даже Иванов корчит одобрительную гримасу. Вслед за этим умолкает мотор. В баках гулко звенит пустота...

Днем двадцать первого мая между Вологдой и Москвой наш самолет впервые в этом году попадает в сильный дождь. За два месяца мы настолько привыкли к пурге и метелям, что теплый весенний дождь кажется малоправдоподобным.

В шесть часов тридцать минут вечера колеса нашей машины касаются Московского аэродрома. Большой арктический перелет Москва — Земля Франца-Иосифа — Москва завершен. База выбрана, остается только ее оборудовать.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ГЛАВА ПЕРВАЯ

На другой день в кабинете Шмидта я докладывал о результатах перелета. Все слушали меня внимательно. Вдруг Отто Юльевич спросил:

— Михаил Васильевич, соответствует ли описание высоких широт в «Мечте пилота» действительности?

— Не знаю, как на полюсе, — ответил я, — а до восемьдесят третьего градуса все совпадает. Помните, я писал, что льды бухты Тихой выносит в мае. Так их в мае и вынесло. И погода на острове Рудольфа точно такая, как в моей книге.

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

Я невольно улыбнулся.

— Даже исключительное совершенство в искусстве пилотирования вряд ли поможет сохранить машину при посадке на ледяные аэродромы у восемьдесят третьего градуса. Но я уверен: чем ближе к полюсу, тем больше ровных ледяных полей, об этом писал Пири. Конечно, мы сумеем найти удобную льдину для нашей научной экспедиции.

Отто Юльевич одобрительно кивнул головой.

— Пора готовить базу и самолеты, — решительно заявил он и тут же обратился к Папанину: — Иван Дмитриевич, мы дадим в ваше распоряжение ледокольный пароход «Русанов». Постройте на Рудольфе дома, отвезите туда зимовщиков и основное оборудование авиационной базы.

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

— А вам, Марк Иванович и Михаил Васильевич, — продолжал Шмидт, — придется сейчас же заняться самолетами. Поезжайте на заводы и договаривайтесь...

Тут же было решено, что самые подходящие для экспедиции машины — это тяжелые четырехмоторные «Г-2». Нам была нужна еще одна машина, более легкая, для разведки. Марк Иванович предложил двухмоторный самолет «Г-1». Мы охотно согласились, считая его выбор очень удачным.

На этом первое заседание, посвященное подготовке к полету на Северный полюс, закончилось.

...До полета оставалось немного более полугода. В те дни я часто вспоминал, что Роберту Пири осуществление его мечты стоило двадцати трех лет жизни.

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

Для участия в экспедиции подобраны люди с большим опытом работы в Арктике. На моем флагманском самолете «Н-170» пойдут мои постоянные спутники: механик Флегонт Иванович Бассейн и радист Серафим Александрович Иванов.

С Флегонтом мы давно знакомы. Я знал его еще в те времена, когда мечтал стать летчиком. Шестнадцатилетним мальчиком Флегонт пришел в авиацию. Восемнадцати лет он уже работал старшим авиатехником эскадрильи военных самолетов. Его долго не покидала мечта сесть у штурвала. Но осуществить ее помешало слабое зрение. После нескольких неудачных попыток летать самостоятельно Флегонт сдался. Свою неиссякаемую страсть к авиации он полностью перенес на машину и стал незаменимым бортмехаником.

В тысяча девятьсот тридцать четвертом году летчик Фарих потерпел аварию в пятидесяти километрах от бухты Роджерс, на безлюдном берегу острова Врангеля. На долю летевшего с ним Бассейна выпала нелегкая задача: отремонтировать самолет на месте. Несколько дней механик упорно осуществлял свои смелые идеи. Его спутники, хотя и сомневаясь в успехе, помогали. И что же: результаты превзошли все ожидания. Да, тем, кому приходилось летать с Флегонтом, хорошо знакома его замечательная изобретательность.

Глядя на Бассейна, никто бы не подумал, что он уже закаленный полярник и старый опытный бортмеханик. Лицо у него почти мальчишеское — ясное, голубоглазое. Трудно поверить, что ему уже на четвертый десяток перевалило. Роста он небольшого, но крепкий, мускулистый.

Совсем иной внешний облик Симы Иванова: он крупный, тяжеловесный, на первый взгляд рыхлый. Но руки у Симы такие же золотые, как и у Флегонта. Радист он на редкость хороший. Вместе с Кренкелем он держал вахту в легендарном лагере Шмидта до тех пор, пока последним воздушным рейсом в этот лагерь я не перевез его со льдины на материк.

Сима Иванов не вернулся с челюскинцами в Москву. Он продолжал свой путь на остров Врангеля.

Бывшие зимовщики острова Врангеля до сих пор не могут спокойно вспоминать чудесное, — только так они и говорят, — чудесное исцеление рации, безнадежно молчавшей около двух лет.

Хотя Иванов прилетел на зимовку со льдины, он не согласился отдыхать и не вышел из радиорубки, пока станция не нарушила своего молчания.

Во время моих полетов на мыс Шмидта и на Землю Франца-Иосифа я и сам имел возможность убедиться в замечательных качествах Бассейна и Иванова. Как товарищи они тоже надежные: смелые, уравновешенные, упорные. Сима даже чересчур спокоен. Я ни разу не видел, чтобы он внешне реагировал даже на серьезную опасность.

...Командиром второго корабля, «Н-171», полетит Василий Сергеевич Молоков. С каким уважением и теплотой произносят и старики и дети имя этого славного героя челюскинской эпопеи!

Тридцать девять челюскинцев вывез Молоков из лагеря. В двухместную машину он умудрялся сажать по шесть пассажиров.

Седой человек, с молодыми острыми глазами, устремленными прямо на собеседника, он молчалив, скромен, почти застенчив.

Норой его простое мужественное лицо освещает невольная теплая улыбка. Это значит — его радует собеседник. Василий Сергеевич умеет любить и ценить людей.

С ним в дальнюю дорогу, конечно, пойдет его летный друг штурман Ритслянд.

Ритслянд еще молод, но это не мешает ему считаться одним из лучших штурманов нашей страны. Глубокие теоретические знания он соединяет с серьезными успехами в освоении Севера. Вместе с Молоковым он совершил беспримерный в истории полярной авиации перелет.

Стартовав на гидроплане с реки Енисея, они прошли по маршруту Великого Северного морского пути с востока на запад; пролетели над Джуг-Джурским хребтом, пересекли туман над Охотским морем, побывали над Камчаткой и Командорскими островами.

...Командир самолета «Н-172», Анатолий Дмитриевич Алексеев, умеет покорять и нелетную погоду. Однажды в весеннюю ростепель, в тумане, рискуя жизнью, он на летающей лодке вывез с одной из самых северных полярных станций больного зимовщика на ледокол «Литке». Трудно было верить в успех этого полета, но все препятствия отступили перед смелым натиском летчика.

Внешне Алексеев скорее похож на артиста, чем на летчика — да еще полярного летчика, — можно подумать, что он белоручка. Но в полярной авиации хорошо знают, что ему приходилось бывать в трудных переделках и он всегда с честью выходил из борьбы с арктическими «сюрпризами».

...На четвертый корабль, «Н-169», назначен мой земляк — Илья Павлович Мазурук.

Еще сравнительно недавно Илья Мазурук работал на липецкой электростанции. Комсомол помог осуществить его заветную мечту — поступить в летную школу. Здесь проявились его энергия, настойчивость, находчивость. Из него вышел дисциплинированный летчик, хорошо овладевший техникой. Это радовало меня, радовало и то, что он оказался моим преемником на линии Хабаровск — Сахалин. С Мазуруком меня связывают тесные узы дружбы.

...На разведывательный самолет назначен летчик Павел Головин.

Этот человек променял чарующий Крым на суровую Арктику. Ему улыбалось будущее блестящего чемпиона-планериста, но он предпочел стать скромным полярным летчиком.

Арктику он полюбил всем своим существом.

Зимовка на дрейфующем льду требует от полярников исключительной смелости, силы воли, готовности к борьбе с непредвиденными трудностями.

Зимовка поручена Папанину, Кренкелю, Ширшову и Федорову. Можно не сомневаться в том, что эти люди с честью оправдают оказанное им доверие. Каждый из этой четверки идет на полюс, имея большой полярный опыт. Не раз им приходилось зимовать в Арктике, переносить трудности и попадать в опасные переделки. Они основательно изучили капризный характер и коварные повадки Арктики и крепко полюбили этот суровый край.

Иван Дмитриевич Папанин становится поэтом, когда говорит о полярных просторах, о неразгаданных тайнах Севера, о перспективах освоения Арктики. Трудно поверить, что этот человек, так полюбивший Арктику, родился на солнечном юге, что теплое море было лучшим другом его детства. Часами лежал он в эти далекие годы на дне просмоленной рыбачьей шаланды, мечтательно созерцая ночное звездное небо. Кончилось детство. Крепкий, плечистый паренек попал в царский флот. Пришлось хлебнуть матросского горя. Но ничто не могло сломить его силы. Началась гражданская война. Иван Дмитриевич громил белых на многих фронтах, организовал матросов в тылу у Врангеля. Орденом Красного Знамени наградило его правительство за боевые дела. В годы мирного строительства Папанин водил экспедиции в Сибирь, на Алдан и, наконец, попал в Арктику. Сюда он пришел со свойственной ему неистощимой жаждой деятельности и большевистским размахом. Он зимовал на острове Рудольфа, на мысе Челюскина. И всюду он по-хозяйски обживал Арктику. Полярники охотно шли зимовать с Папаниным: они знали, что под его руководством зимовки особенно удачны и дают большие научные результаты.

Второй участник зимовки — Эрнст Кренкель — мой старый знакомый. Последним вывез я его со льдины в тот день, когда окончательно опустел легендарный лагерь челюскинцев.

Кренкеля знает весь мир. Это он установил рекорд дальней связи на коротких волнах, разговаривая по радио со станцией адмирала Бэрда, находившейся близ Южного полюса, в то время как сам он зимовал в Арктике.

Бо́льшую часть своей сознательной творческой жизни этот

замечательный радист провел на Севере. Позывные его рации всегда уверенно связывали далекие зимовки с материком.

Основная научная работа зимовки поручена молодым советским ученым Ширшову и Федорову.

У Петра Петровича Ширшова прекрасное полярное прошлое. В тысяча девятьсот тридцать втором году он плавал в качестве гидробиолога на «Сибирякове». После возвращения из этого исторического рейса Ширшов был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Второй орден — орден Красной Звезды — он получил за мужество, проявленное во время челюскинской эпопеи.

Самый молодой из будущих зимовщиков — Женя Федоров. Лучшие воспоминания Федорова связаны с Севером. Он даже женился, не покидая Арктики, по радио: расписались радиограммами. Невеста находилась в Ленинграде. Это не шутка, а факт.

Во время Второго Международного полярного года Федоров вместе с Папаниным зимовал на Земле Франца-Иосифа. Вот тогда-то они крепко сдружились. Женю сразу покорил жизнерадостный Иван Дмитриевич, великолепный администратор и хозяин, внимательный друг и товарищ. В свою очередь Папанин полюбил Федорова, молодого ученого, вдумчивого серьезного работника. Большевик Иван Папанин и комсомолец Евгений Федоров стали неразлучными друзьями. Когда правительство утвердило Папанина начальником зимовки на дрейфующей льдине, Федоров сказал своим друзьям: «Я буду зимовать на полюсе». И он не ошибся: ему доверили почетную роль магнитолога небывалой в истории зимовки.

ГЛАВА ВТОРАЯ

КАКИЕ это были замечательные дни! Трудности никого не пугали. Невозможное становилось возможным под напором горячих энтузиастов.

Ледокольный пароход «Русанов» уверенно пробивался сквозь тяжелые льды к Земле Франца-Иосифа. Папанин вез оборудование новой, самой северной авиабазы. Среди других грузов на пароходе находилось немало ящиков с волнующей надписью: «Полюс».

Меня прозвали фантазером, мечтателем. Но мои мечты реальны — я советский летчик. Мне поручили партия и страна возглавить летный отряд самой замечательной экспедиции в мире. Я был горд и счастлив. Горды и счастливы были все участники этой экспедиции и все, кто участвовал в ее подготовке.

С каким воодушевлением взялся завод имени Горбунова за под-

готовку тяжелых самолетов! Конструкторы, инженеры, рабочие любовно и бережно проверяли каждый винтик.

Завод имени Фрунзе занялся изготовлением специальных моторов с увеличенной мощностью, безотказно работающих при любой температуре.

Одновременно несколько заводских лабораторий — лаборатория НКВД, Горьковская, Центральная и Московского радиозавода имени Орджоникидзе — начали выпускать для нас безупречную аппаратуру, всевозможные приборы.

Институт общественного питания порадовал будущих зимовщиков вкусными и разнообразными высококалорийными концентратами. Отправляясь на остров Рудольфа, Папанин с аппетитом говорил о борще, свежих щах, куриных котлетах и других вкусных вещах, в изобилии приготовленных для зимовщиков.

— Будьте спокойны, — усмехался Иван Дмитриевич, — голодать нам не придется. На Северном полюсе меню у нас будет не хуже, чем здесь, на Большой земле.

Весь летный состав экспедиции серьезно готовился к выполнению исторического задания. Командиры кораблей и их помощники, несмотря на свой большой опыт, снова и снова тренировались в слепом полете, изучали искусство вождения тяжелых кораблей. Я вместе с другими товарищами попал в ученики к майору Бабкину — инструктору тяжелого самолетовождения. Меня, как мальчишку, радовали его похвалы.

Наши штурманы тоже тренировались: определяли по солнцу местонахождение самолета, водили самолет по солнечному компасу, изучали новую радиоаппаратуру. Бортмеханики слушали специальный курс по моторам «АМ-34».

Не дремали и будущие зимовщики. И они усиленно готовились к предстоящей экспедиции.

Наши «папанинцы», как мы их прозвали, построили в пятнадцати километрах от Москвы в открытом поле «полярную станцию», оборудовали ее, установили рацию. Живут и не тужат.

Генеральная репетиция прошла успешно. Все оказалось в порядке.

Одна «беда» — Петр Ширшов так и не применил на практике вновь приобретенные знания. Он успел получить квалификацию врача, работал в ленинградских клиниках под руководством лучших профессоров, отрезал немало пальцев у покойников, утверждая, что теперь, если понадобится, может кому угодно оттяпать хоть руки. Но, к общему удовольствию, пока ему лечить никого не пришлось.

Каждую пятидневку мы докладывали Шмидту о ходе подготов-

ки. Вместе обсуждали предложения участников будущей экспедиции и, если эти предложения были ценны, проводили их в жизнь. Работа кипела. Каждый день, каждый час, наполненный радостью созидания, приближал нас к заветной цели.

Не в первый раз я готовил экспедиционные полеты на Север и могу сказать, что подготовка к полету на полюс проводилась с исключительной тщательностью и продуманностью. Это позволило нам подготовиться в очень короткий срок.

Вместе с Шевелевым и его помощником я почти ежедневно ездил на заводы и предприятия проверять, как выполняют наши заказы. Подгонять не приходилось. Люди работали, что называется, «не за страх, а за совесть».

К самолету мы предъявляли два основных требования: максимальная грузоподъемность и максимальная дальность полета без посадки. Поэтому-то мы и решили остановиться на «Г-2». Всему миру известны исключительные летные качества этих машин. В прошлом году на «Г-2» Герой Советского Союза майор Юмашев поставил международные рекорды высотных полетов с нагрузкой в пять и десять тонн, а затем поднял двенадцать тонн, небывалый до того времени груз.

Скорость и дальность полета этой машины по прямой нас также вполне удовлетворяли.

Нам предстояло лететь в самые северные широты земного шара. Никакие предварительные расчеты на Большой земле не могли дать нам исчерпывающую картину того, что ждет нас в центре Полярного бассейна. Но мы были готовы к любым неожиданностям, к самым злым шуткам Арктики. Мы хорошо знали, что наши самолеты дадут возможность преодолеть ледяные пространства и высадить научную экспедицию на дрейфующую льдину.

Несмотря на свои блестящие качества, «Г-2» не был лишен и кое-каких недостатков. Завод Горбунова взялся устранить их.

Используя богатый опыт полетов в Арктике, мы, летчики и механики, внесли ряд изменений и дополнений в оборудование самолета.

За полярным кругом, там, где нет ангаров и самолет стоит под открытым небом, нередко при сорокаградусном морозе, моторы сильно замерзают и запустить их — задача нелегкая.

Чтобы машина могла легко и быстро подниматься с любого места вынужденной посадки, необходимо устранить зависимость запуска мотора от температуры воздуха.

Осуществить это удалось с помощью специально сконструированных для моторов особых подогревательных чехлов с люлькой. Автор этого ценного проекта — мой бортмеханик Бассейн.

Теперь ни холод, ни пурга не страшны для моторов, крепко

закутанных особой прорезиненной материей на байковой подкладке.

Чехол так сконструирован, что, не снимая его, можно запускать мотор. И только когда механик убедится, что мотор работает безотказно, он стянет чехол с помощью амортизационных шнуров и уберет его в крыло машины.

Бассейн сиял. Еще бы! Все участники экспедиции восхищались чехлами. Инженеры полярной авиации горячо одобрили идею Флегонта и очень быстро ее реализовали.

Привести в движение моторы наших самолетов невозможно без надежных, устойчивых обогревательных ламп, дающих большое количество тепла. Механик Сугробов заказал на одном из заводов специальные примусы, которые при испытании дали блестящие результаты.

Мне тоже пришлось порядком поработать, прежде чем была разрешена проблема запуска мотора на морозе. Сделав ряд расчетов и проверив их на практике, я внес предложение по взаимному разогреву моторов. Это — на первый взгляд очень незначительное — усовершенствование оказалось весьма эффективным и получило общее одобрение. Теперь водные магистрали всех моторов корабля соединены между собой, это устраняет необходимость греть каждый мотор в отдельности. Стоит нам запустить один из моторов, как мы получаем возможность нагреть жидкость в остальных моторах до восьмидесяти — девяноста градусов.

Таким образом, один за другим, разогреваются все четыре мотора, что значительно ускоряет их запуск в арктических условиях.

Впервые на самолетах установили эту систему. «Оправдывает ли она себя?» — не раз задумывался я, мысленно переживая полет в неизведанных широтах Арктики.

Предварительные испытания дали хорошие результаты. Значит, можно не волноваться, тем более, что радиаторы наших машин наполнены особым раствором, не замерзающим даже при сорока—сорока пяти градусах мороза. Эту жидкость не надо сливать во время стоянки, и в случае необходимости радиаторы будут во время полета пополняться ею из запасных бачков, установленных на самолетах.

Центральный институт авиационных масел и топлива приготовил для экспедиции масло высокого качества, не замерзающее при низких температурах. Но если мороз будет настолько силен, что масло все же застынет в маслопроводах, чехлы помогут подогреть его при разогревании мотора. Это сильно облегчит нашу работу: на остановках не надо будет возиться со спуском и подогревом масла.

Но это еще не все. О том, с какой исключительной любовью, с каким огромным вниманием готовят нас в экспедицию, убедительно говорит следующий факт: в порядке перестраховки на самолетах устроена электрическая подогревальня масляных баков. Для этого использован аварийный электрогенератор, обеспечивающий аварийную работу радиостанции.

Словом, на заново переоборудованных самолетах можно лететь куда угодно. Нам не страшны ни длительное отсутствие базы, ни самые тяжелые метеорологические условия.

Мы везем на своих кораблях все оборудование полярной станции. Грузов много. Но это не беда: внутренние помещения значительно расширены.

Чтобы разместить грузы компактно и удобно, мы ввели стандартную тару. Мягкие вещи (спальные мешки и т. п.) разместили в крыльях, устроив там особые отсеки, отгороженные веревочными сетками.

И во время полета и при посадке вещи будут спокойно лежать на местах, не мешая управлению.

В нашей стране забота о людях на первом плане. Товарищ Сталин, прежде чем разрешить полет на полюс, убедился, что эта экспедиция не грозит опасностью человеческим жизням.

Вполне понятно, что наши конструкторы употребили все усилия для создания благоприятных условий экипажу кораблей.

Особенно довольны штурманы. Их кабины очень благоустроены. Я видел, с какой радостной улыбкой оглядел Иван Тимофеевич Спирин свои просторные, светлые владения.

И в пилотской и в штурманской собраны наиболее совершенные приборы для самолетовождения.

Летит отряд самолетов. Допустим, один из них сделает вынужденную посадку на лед. Как его искать? На ослепительно белом снегу, на голубоватых льдах будут ярко выделяться наши светлооранжевые с синей каймой птицы. Флагманский самолет еще наряднее и ярче. Он украшен вишневой полосой.

Откровенно сознаться, не легко нам пришлось. Ежедневно всплывало что-нибудь новое. Но у всех было прекрасное безоблачное настроение. Ни тени сомнения в том, что мы с честью выполним почетное задание.

И вдруг, в самый разгар работы, меня вызвали в Управление полярной авиации.

— Что-то случилось, — инстинктивно насторожился я.

Начальник полярной авиации, здороваясь, молча протянул мне радиограмму. Смотрю подпись: Махоткин. Прочел раз... другой... ничего не понимаю.

Москва, Авиаарктика, Шевелеву.

Вылетел на Рудольф восьмого. Десятого вернулся в Тихую. Вся серия островов от Тихой до Рудольфа для базы непригодна. Рудольф абсолютно непригоден. На обратном пути я садился на острове Кетлиц. Его северная часть представляет плоскость, внутренний ледник, который в море нигде не спускается. Берега каменистые, высотой до 20 метров. Мне известна природа ледника. Возможно, через десять лет лед вырастет настолько, что будет переваливаться на берег и обрывами падать в море. Тогда образуется трещина, и база выйдет из строя.

Махоткин.

Начальник смотрит на меня и смеется, а глаза у него серьезные. Я только развел руками: неужели я мог так грубо ошибиться? И, кроме того, радиограмма Махоткина вообще производит странное впечатление.

Начальник начал меня успокаивать:

— Пожалуй, Махоткин чересчур предусмотрителен. Он предлагает строить базу на десять лет. Кстати, ты понял из радиограммы, что через десять лет и остров Кетлиц выйдет из строя?

— Ничего не понял, — безнадежно махнул я рукой. — Но почему Махоткин пишет, что остров Рудольфа абсолютно непригоден? Правда, на острове Кетлиц хороший аэродром. Около него можно устроить зимовку. А на Рудольфе аэродром придется строить на куполе в двух-трех километрах от станции. Но Махоткин забыл, что механизация проникла и в Арктику.

— Да, позабыл, — согласился Шевелев.

— На Рудольфе у нас будут вездеходы и тракторы, — продолжал я. — Жилой дом для механиков и мастерские построят около аэродрома.

— Да, конечно.

— А остров Кетлиц? Нет, остров Кетлиц не годится. Слишком далеко лететь до полюса, нехватит горючего. Ты подсчитай хорошенько. Запас горючего у нас на четырнадцать часов. Скорость самолета сто семьдесят—сто восемьдесят километров. Возьмем среднюю — сто семьдесят пять километров. За четырнадцать часов мы пролетим приблизительно две тысячи четыреста тридцать километров.

— Так, — кивнул Шевелев.

— А расстояние от острова Кетлиц до полюса и обратно — всего две тысячи сто километров. Как будто горючего с избытком хватит? Беспокоиться не о чем? Но ты учти, что лететь предстоит по неизведанной воздушной трассе. Какая будет погода, никому не

известно. А если встречный ветер? И кроме того, на полюсе нас никто не ждет. Аэродрома там приготовить некому. Возможно, придется сделать не один круг в районе полюса, прежде чем мы вернемся на базу. Лететь с запасом бензина почти в обрез — бессмысленно и опасно.

— Да, бессмысленно и опасно, — снова кивнул Шевелев.

— Нехватит горючего и придется расплачиваться машинами, а то и жизнью. Помнишь, в тридцать четвертом году летчик Кошелев, зимуя в бухте Тихой, полетел в разведку и заблудился. Когда у него кончилось горючее, он сделал вынужденную посадку в южной части острова, отморозил руки и ноги... С Арктикой надо обращаться на «вы». Она шутить не любит.

— Не любит, — повторил Шевелев.

— Лучше затратить больше энергии и организовать зимовку поближе к полюсу. С острова Рудольфа до полюса и обратно — тысяча восемьсот километров, на триста километров меньше, чем от Кетлица. По-моему, не должно быть никаких колебаний...

Я немедленно послал Махоткину радиограмму:

Бухта Тихая, Махоткину.

Сейчас же сообщи точнее, почему нельзя организовать базу на Рудольфе. Обследовал ли ты территорию начиная от мыса Флигели и кончая мысом Рат. Все внимание сосредоточь на Рудольфе. Меньше занимайся теорией, больше своим делом. Нам с тобой летать не летом, а зимой.

Водопьянов.

Ответа от Махоткина я так и не получил. Надо сказать, что, прилетев на остров Рудольфа, Махоткин оставил в одном из домиков письмо. Много позже мы нашли это письмо, и я не удержался, чтобы не снять копии с этого исторического документа. Привожу ее полностью:

«Эту хижину посетили летчики Махоткин и Ивашина. Прилетели 8 IV 36 г. Улетаем 10 VI 36 г. в 2 часа по московскому времени. Несмотря на близость к полюсу, остров Рудольфа базой для грядущих боев авиации за изучение центральной Арктики быть не может. Экспедиция Абруццкого и Циглера, стремясь выбрать ближайшую базу к полюсу, потерпела поражение. Бухта Теплиц оказалась также непригодной.

Махоткин, Ивашина».

В августе Махоткин был уже в Москве.

В те дни Папанин пробивался к Рудольфу. Ледокольный пароход «Русанов» затирали льды. Временами его отбрасывало по

Британскому каналу обратно к бухте Тихой. Но люди, воодушевленные стремлением победить, упорно вели корабль к намеченной цели. Один Махоткин настойчиво доказывал, что «Русанов» не увидит Рудольфа.

— Если каким-то чудом, — утверждал Махоткин, — «Русанову» удастся пробиться к острову и провести выгрузку, то второй рейс, обязательный для экспедиции, все равно кончится неудачей.

Я посоветовал Махоткину не волноваться и сказал, что Папанину на месте виднее.

8 сентября мне пришлось уехать в Горький проверить, как заводы готовят для нас радиоаппаратуру. Возвращаюсь обратно — снова преподносят мне сюрприз: на этот раз не радиограмму, а рапорт Махоткина. Привожу его полностью:

Начальнику Управления полярной авиации Главсевморпути.

По сложившейся обстановке на Земле Франца-Иосифа считаю необходимым вынести срочное решение о постройке базы на острове Кетлиц по следующим соображениям:

1. Остров Рудольфа как база — место непригодное, пошли на жертву и решили вынести аэродром на купол вдали от жилья.

2. «Русанов» пришел на остров Гукера 30 VIII. В тот же день он достиг острова Кетлиц, северной части, что говорит о легкости пути до Кетлица.

С 30 VIII до 10 IX «Русанов» пробивался на остров Рудольфа. Сейчас из-за льдов не может войти в бухту Теплиц, начать разгрузку и обследование купола.

3. «Русановым» взято только 15 тонн горючего из необходимых 60 тонн.

4. «Герцен» еще не вышел из Архангельска с остальным авиагрузом. До Земли Франца-Иосифа он пройдет 6 суток. Далее ему предстоит перегрузка и обратный путь к Рудольфу в тяжелых условиях. Сейчас на Земле Франца-Иосифа стоят морозы, наблюдается интенсивное образование молодого льда. Приходится ждать только ухудшения.

Если «Русанов» вторым рейсом не пройдет до Рудольфа, грузы будут разобщены и постройка базы сорвется. Иначе говоря, вся работа сорвется. Кроме того, остров Рудольфа очень плохое место как авиабаза.

Пилот Махоткин.

11 сентября 1936 г. Г. Москва.

Откровенно сознаться, я вскипел.

— Почему ты подал такой рапорт, даже не поставив меня в известность? — немедленно позвонил я Махоткину.

— Михаил Васильевич, я не в праве умолчать о своих сомнениях. Тебе ведь я тоже говорил, что считаю остров Рудольфа непригодным. «Русанов» застрял во льдах, тебя в Москве нет. Пришлось поневоле поспешить с рапортом.

«Неужели все пропало? Грузы не попадут на базу?..»

Я вызвал Папанина, находившегося на «Русанове», к радиоаппарату. Вот запись нашего разговора:

«Водопьянов: — Привет всем. Почему молчите? Где организуете основную базу? Обследовали ли Рудольф? «Герцен» сегодня выходит, возможно уже вышел. Успеете ли с ним встретиться?

Если основную базу нельзя построить на Рудольфе, то не мешало бы устроить там промежуточную базу, оставив десять тонн бензина и людей для связи. Действуйте по своему усмотрению. Регулярно сообщайте о своих решениях, действиях.

«Папанин: — Привет с острова Рудольфа! Аэродром обследовали. Хороший. В разных направлениях длина от километра и больше. Завтра утром снова посылаю на остров летчика Иеске и штурмана Рубинштейна, чтобы составили точную карту разных румбов. Карту привезу в Москву. Основную базу создаю на Рудольфе и только на Рудольфе... Словом, за базу не беспокойся. Все будет полностью обеспечено. Принимаем все меры. Работа идет полным ходом. Задание выполню».

После разговора с Папаниным я вздохнул облегченно. Все в порядке. У нас есть база на Рудольфе, на восемьдесят втором градусе северной широты.

Дискуссия с Махоткиным закончилась. Я охотно пожал ему руку, так как знал, что им руководило искреннее желание создать самые лучшие условия для полета на полюс.

Не только Махоткин, многие наши летчики приняли горячее участие в обсуждении предстоящей экспедиции. На страницах центральных газет развернулся широкий обмен мнений. Много ценного и важного почерпнул я не только у тех, кто защищал мой проект, но и у самых ярых оппонентов.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

В ЯНВАРСКОМ номере «Известий» был напечатан фантастический рассказ героя Советского Союза Маврикия Трофимовича Слепнева: «Десант на полюсе».

Этот рассказ так интересен, что я привожу его почти полностью:

«...Лаврентий Гребнев являлся сторонником высадки на полюс парашютного десанта. Егор Проваторов мечтал посадить на полюсе самолет. Они возвращались с заседания в Кремле. Там выслушали обоих...

Каждый доказывал правоту своего способа овладения полюсом. Руководители страны внимательно выспрашивали, прислушивались, охлаждали друзей то шутливыми, то придирчиво деловыми замечаниями, предлагали организовать комбинированную

Герой Советского Союза
Е. К. ФЕДОРОВ

экспедицию, т. е. испытать оба способа, оба проекта — и гребнеэский и проваторовский...

...Проваторову не очень улыбалось участвовать в комбинированном завоевании полюса. Выходило так, что Лаврентий взял верх. Лаврентий успеет сбросить десант первым, а уж потом придется садиться Егору на готовенькое.

Как-то за ужином они крепко повздорили и теперь почти не виделись. Жили они за городом. Однажды, приехав в Москву, Проваторов забежал в кафе перекусить и услышал разговор за соседним столиком:

— Проваторов фантазер... Нельзя так рисковать, — говорил молодой человек, втыкая соломинку в сбитые сливки на кафе-гляссе, — вы обязательно пойдите на лекцию, тогда вы поймете, что десант — это вещь, а все остальное...

Какую лекцию? Проваторов насторожился, но тут же, вспомнив, что он не располагает свободным временем, поспешил расплатиться.

Выходя из кафе, он заметил наклеенную на окне большую афишу. Снаружи стояли несколько школьников и, задрав головы, читали.

Проваторов бегло взглянул на афишу. Некто Венберг, фамилия которого была напечатана крупными буквами, прочтет в Политехническом лекцию о полярных десантах.

Проваторов вскочил в машину и погнал.

— Венберг!.. Еще какой-то специалист выискался!.. Мода на Арктику!..

Первой на базу острова Греэм Белл прибыла машина Проваторова. Лаврентий все еще готовился, проверял, собирался.

Проваторову уже невмоготу стало терпеть. Его машина давно была готова к далекому, рискованному полету. Его экипаж, состоявший из задумчивого, вечно мурлыкающего под нос какую-то песенку второго пилота, расторопного радиста и угрюмого механика Семена, рвался на полюс...

Стояла отличная полярная погода. Центральный штаб разрешил сделать пробу...

Лаврентий все еще не прилетал. Проваторов решил рискнуть.

Было три часа утра, когда он поднялся. В Гренландии уже наступил полярный день, и в три часа было совершенно светло.

Сделав круг над базой, Проваторов взял курс на полюс.

Моторы тянули безотказно. Проваторов сам вел машину, не давая прикоснуться к управлению второму пилоту. Он сам хотел довести самолет до полюса и посадить его там.

Машина была перегружена. Помимо большого запаса горючего, она несла провиант, палатки, каяки, аппаратуру.

К полудню погода резко ухудшилась. Прямо в лоб с полюса задул свирепый ветер. Самолет начало бросать. Видимость испортилась и вскоре совсем исчезла. Повалил отвратительный, мокрый снег, и машина стала как бы стеклянеть, подозрительно и мутно поблескивая.

— Обледеневаем! — крикнул второй пилот.

«Ваше мнение о возвращении?» — запрашивали с базы по радио.

— Иду старым курсом, — отвечал Егор.

По его расчетам, до полюса оставалось всего час полета. Но машина тяжелела. Тщетно пытался Проваторов набрать высоту. Усовершенствованные резиновые антиобледенители уже не справлялись с обледенением. Самолет покрывался тонкой ледяной коростой. Вдруг впереди открылся просвет. Проваторов ворвался в него, и ему показалось, что он из погреба выскочил в ясный летний день. В ту же минуту приборы штурмана по солнцу показали, что машина над полюсом.

— Полюс! — закричал Проваторов. — Полюс! Садимся!

Радист дал на базу торжественное и радостное сообщение и выбрал антенну.

Полюс простирался нагромождением острых искрящихся льдин, торосов, ропаков. Садиться было некуда. Проваторов делал круг за кругом, ища подходящего места.

Небольшая площадка, исполосованная мрачными трещинами, стиснутая с боков скопищами гигантских ледяных кристаллов, но сравнительно гладкая и довольно длинная, показалась Егору годной для посадки. Он оглянулся, кивнул экипажу и стал снижаться.

Тяжелая машина коснулась льдины, заскользила и вдруг, попав левой лыжей в глубокую трещину, споткнулась, с треском припала на левый бок, высоко задрала хвост, круто мотнула налево и замерла.

Придя в себя после удара, Проваторов вылез из помятой изуродованной машины. Медленно, один за другим вышли пилот, радист и механик.

Все молчали. Проваторов, прихрамывая, обошел машину.

— Чисто, — сказал он. — Ну что ж, давайте обзаводиться. Живо, ребята, а то как бы...

Но в ту же секунду под машиной грозно затрещал лед. Трещина, в которую попала левая лыжа, стала медленно расширяться. Люди кинулись к обломкам машины, кое-что успели вытащить: два спальных мешка, немного провизии...

Опять раздался скрежет льдов, маленькая площадка поверну-

лась, стала дыбом, обломки машины сползли в воду и скрылись под ледяными полями, надвинувшимися, как большая многопудовая заслонка.

— Да... немец-то этот, кто его знает, может и прав, — вздохнул Проваторов.

— Какой немец? — спросил механик.

— Немец или швед... Венберг какой-то, одним словом.

— Не слыхал, — удивился механик.

— Да и я не слыхал, — заметил радист.

— Ну, ладно, товарищи, довольно болтать зря, давайте устраиваться, — снова заговорил Проваторов. — Поздравляю, все же, как никак, а на полюсе.

Он отодрал от ящика с провизией дранку, достал из-под шубы спрятанный на груди большой красный флаг, пристроил его и воткнул в лед.

— Считаю полюс заново открытым, — сказал он и улыбнулся. Улыбка у него была веселая, ребячливая. Всем стало легче...

...Второй пилот принялся собирать разбросанные вещи... Подсчитали провиант. Его могло хватить дней на семь, на восемь. Радиостанция ушла на дно вместе с самолетом. Но Проваторов был уверен, что на базе догадались о несчастьи и помощь скоро прибудет. Ведь не век же будет собираться этот копуша Лаврентий.

Прошло пять дней, страшных в своем смертельном однообразии. Обмороженные, голодные полярники слабели. Порции уменьшили. Но провизия подходила к концу.

Особенно тяжело переносил ожидание механик. Он вставал, шатался, грозил кулаком в небо.

— Что оно вокруг меня все ходит!

— Кто ходит?

— Да солнце... Цельный день ходит и зайти не может...

Наконец, доели последнюю галету. Проваторов с надеждой глядел на светлое, давно уже не знающее ночной тьмы небо.

И вдруг радист, у которого был необыкновенно острый слух, закричал:

— Мотор!

Все насторожились. От слабости полярники уже плохо слышали. Но густой вибрирующий звук приближался, становился все увереннее. И вот над полюсом показался большой самолет.

Полярники стали махать чем попало, кричать, прыгать.

Самолет сделал круг, потом моторы запели глуше. От машины что-то отделилось. Большой черный парашют выхлопнул и повис в белесом небе. Его слегка снесло в сторону.

Проваторов и его товарищи побежали к парашютисту. Креп-

ко сомкнутыми ногами он коснулся льда. Огромный черный зонт, разом смякнув, лег на снег.

— Лаврентий!.. Гребнев!.. — кричали подбегающие. Его обнимали, а он с тревогой, которую пытался скрыть за шуткой, всматривался в похудевшие, обросшие, ознобленные лица.

Потом он разостлал парашют на льду, вынул флажки и что-то просемафорил. Самолет сделал над ним несколько больших кругов. И опять от него отделились один за другим, распустившись в черные зонты, три парашюта.

Когда все благополучно приземлились, сверху посыпалось сразу несколько грузовых парашютов. Черные зонты падали в разных местах полярной равнины.

Прибывшие раскрыли длинные цилиндрические баулообразные ящики, откуда, лая и повизгивая, выскочили собаки. Помощники Лаврентия разом навели порядок в собачьей стае, и вскоре легкая упряжка с нартами понеслась по равнине собирать разбросанные вещи...

Однажды, когда научные работы уже подходили к концу, радист принял радиограмму из Москвы...

В полярном городке узнали, что летчик Петровский вылетел утром из Москвы в Сан-Франциско и должен пролететь над полюсом.

Петровский показался над лагерем ровно в назначенный час. Он сделал круг, сбросил вымпел и полетел своим курсом.

...Аэродром был давно уже готов, расчищен. Сделаны были и запасные площадки на случай возможной передвижки льдов. В условленный день над аэродромом показался большой четырехмоторный самолет. После традиционного круга он пошел на посадку. Население полюса побежало навстречу снижающейся машине. Каждый нес оленью шубу. В тот момент, когда машина, истратив силу разбега, уже почти остановилась, под ее лыжи подвели шубы. Этот способ придумал Лаврентий. Иначе тяжелая машина накрепко примерзла бы лыжами ко льду, и, чтобы отодрать ее, кто-то должен был бы остаться на аэродроме в момент отлета и раскачивать ее за хвост.

...Когда лагерь был свернут, аппаратура, палатки, меха, собаки погружены в просторный самолет, люди вернулись к мачте, воздвигнутой на воображаемой и вчера еще недосягаемой «верхней точке глобуса». Вооружившись ледорубами, они высекли полукругом огромные буквы на льду: СТАЛИН.

Потом все заняли места в машине. Загремели моторы. Огромные лыжи легко съехали с разостланных шуб, оставленных в подарок полюсу.

— Жалую Северному полюсу шубу со своего плеча, — крик-

нул Лаврентий, на которого в ту минуту нашел лирический стих.

Машина сделала величественный круг над полюсом. Внизу на мачте горел красный флаг и изгибалось полукругом высеченное в полярном льду имя человека, в честь которого был совершен подвиг на полюсе.

На базе полярников ждали приветственные телеграммы правительства и радиограмма, сообщавшая, что летчик Петровский, совершив беспосадочный полет через полюс, благополучно снизился в Сан-Франциско.

Когда приятели остались вдвоем в теплой, натопленной горнице базы и, раздевшись до гола, стали мылить друг друга, скрести и мыться, Егор, по самые глаза в мыльной пене, спросил вдруг:

— Слушай, Лаврентий, а что это за Венберг такой, который твою десантскую теорию в Москве отстаивал?

— Какой Венберг? — изумился Лаврентий.

— Да я и сам не знаю... новый какой-то должно быть.

И Проваторов рассказал о московской афише. Он точно запомнил день и число.

— Постой-ка! — сказал Лаврентий. — Так это же моя лекция была.

— А почему на афише было написано Венберг?

— Какой там Венберг... Гребнев.

— Тьфу! — сплюнул, разбрызгивая пену и отдуваясь, Проваторов. — Ведь я же с другой стороны читал. Через стекло...»

Рассказ Слепнева вызвал живые и разнообразные отклики. Герой Советского Союза Молоков писал:

«Если бы меня спросили: «Какой вариант полета на полюс нужно выбрать?» — я поддержал бы предложение Проваторова лететь к Северному полюсу на тяжелой машине и сделать посадку.

Практики парашютных прыжков в условиях Арктики у нас нет. Вряд ли можно сбросить на грузовом парашюте ряд хрупких, необходимых для научной работы на полюсе аппаратов и приборов. Сомнительно, останется ли целой после приземления спущенная на парашюте радиостанция.

Способ Проваторова надежнее. Авария, которая описана в напечатанном «Известиями» рассказе «Десант на полюсе», не так уж страшна. В экспедиции на полюс, если она будет организована, должны принять участие несколько самолетов. Их будут пилотировать испытанные советские арктические летчики, и посадка должна увенчаться успехом».

Анатолий Дмитриевич Алексеев, получивший звание Героя Советского Союза за мастерской полет на Северный полюс, сначала был прямо противоположного мнения. Он находил, что «рассчитывать на хороший естественный аэродром на полюсе не приходится».

«Там, — писал он, — могут оказаться ровные площадки в виде молодого, тонкого льда между торосистыми полями. Но они не выдержат веса тяжелой машины. Толстые же ледяные поля, толщиной по 5—6 метров, всегда покрыты торосами, высотой от 1 до 6 метров.

Ошибка Проваторова непростительна. У него не было никаких оснований рассчитывать на то, что лед между двумя большими торосистыми полями будет достаточно толстый.

Вполне вероятной кажется мне возможность найти сравнительно мало торосистую площадку, которую 4—5 человек в течение 3—4 дней могли бы превратить в основной аэродром.

Поэтому весь вопрос сводится к высадке на полюсе первой партии людей, которые могли бы найти и разровнять поле для аэродрома.

Для решения этой основной задачи наиболее удобным представляется широкое применение грузовых парашютов».

Меня очень заинтересовали высказывания Молокова и Алексеева. Они свидетельствовали о том, что наши летчики с огромным вниманием относятся к возможной экспедиции на полюс.

Я не сомневался в правильности своего варианта посадки тяжелого корабля на льдину в районе полюса, но очень хотел убедить в этом и других и выступил со статьей.

Поделившись своими мыслями об организации зимовки на дрейфующей льдине, я перешел к вопросам, связанным с полетом и посадкой.

«...Можно ли сделать посадку на полюсе? — писал я. — Конечно, можно. Мне много приходилось летать в Арктике. Летал я в восточном ее секторе и в западном. В прошлом году совершил полет к северу от Земли Франца-Иосифа до 80° широты. В отличие от Чукотского моря, где лед напоминает месиво, пропущенное через гигантскую мясорубку, в Баренцовом море и западной части Ледовитого океана ледовый покров более спокоен. Здесь часто встречаются ледяные поля. Об этом свидетельствуют показания ряда экспедиций.

Участники высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко», плававшем в 1935 году за пределами 82°, рассказывают, что им часто встречались большие ровные поля пакового льда.

Нансен после своего похода к 86 параллели писал о громадных ровных льдинах. Судя по его описанию, на такие льдины можно посадить не один, а несколько самолетов. Наконец, об этом свидетельствует и поход Пири, который на собаках в сутки совершал переходы по 50 километров, что возможно только при ровном покрове льда.

Естественно, что такая экспедиция возможна только при тщательной подготовке. В путь должен отправиться не один, а несколько самолетов.

Посадка на полюсе, разумеется, будет зависеть от обстановки, сложившейся на месте. Возможно, что всем кораблям одновременно сесть не удастся. Тогда сядет один из самолетов и, может быть, подломает при этом шасси. Высадившаяся партия быстро подготовит площадку для остальных машин. Если подготовка аэродрома затянется, остальные машины возвратятся на базу и затем, когда аэродром будет готов, прилетят обратно.

Успехи советских парашютистов наводят некоторых на мысль высадки на Северном полюсе десанта. Вряд ли такая операция возможна.

Обстановка на Северном полюсе, как известно, несколько иная, чем, например, на Тушинском аэродроме. Сбрасывая на полюс парашютиста, ему надо дать не букет цветов, как во время авиационного праздника, а двухлетний запас продовольствия, палатки, снаряжение, оборудование, оружие, патроны, десятки тончайших научных приборов. Все это сбросить на парашюте немыслимо. Помимо того, не все научные работники — парашютисты.

Задача овладения Северным полюсом осуществима. Это не фантазия, не псевдонаучные измышления исследователей-любителей.

Если понадобится, советские летчики и советские ученые полетят на Северный полюс и займутся его освоением так же, как занимаются освоением всего побережья Арктики и Северного морского пути».

Моя статья подлила масла в огонь. Дискуссия разгорелась с новой силой. Некоторые товарищи, раньше защищавшие противоположные взгляды, теперь согласились со мной, в том числе и Алексеев. Он выступил на другой же день.

«Водопьянов, — писал он, — в своей интересной статье, напечатанной в «Правде», поставил исключительной важности для мировой науки вопрос о создании полярной станции на полюсе.

...Если наше правительство сочло бы своевременным создание такой станции, то я, всемерно поддерживая точку зрения тов. Водопьянова, высказал бы следующие соображения:

Персонал полярной станции должен состоять из 4—5 работников разной научной квалификации. Вес всей полярной станции вместе с персоналом составит около 10 тонн (цифру эту я беру как ориентировочную).

Значит, задача сводится к тому, чтобы этот груз доставить на полюс и одновременно иметь запас горючего, необходимый для полета туда и обратно.

Наиболее удобным исходным аэродромом для полета на полюс был бы самый северный остров архипелага Франца-Иосифа (вероятно — остров Рудольфа).

Наиболее подходящим временем года, дающим достаточное количество хороших ясных дней при не особенно низких температурах, был бы период от середины апреля до второй половины мая.

...На какую посадочную площадку на полюсе мы можем рассчитывать?

Повидимому, в районе полюса лед состоит из отдельных больших полей с узкими и малыми разводьями. Большие ледяные поля имеют сравнительно редкие торосистые гряды, высотою до 6 метров, и значительные площадки, удовлетворяющие требованиям посадки.

Ледяное поле может быть и с ропаками, высотою от 1 до 1,5 метра, часть ропаков замаскирована снегом. При попытке посадить первую машину возможно некоторое повреждение — поломка шасси. Но зато такой лед не вызывает никаких сомнений в способности выдержать любые самолеты, даже типа «Максим Горький».

Неприятности большого порядка следует считать исключенными, в особенности учитывая разносторонний большой опыт наших полярных летчиков. Если же соблазниться кажущейся ровностью тонкого льда, то можно попасть в ловушку. Лед может не выдержать, и машина может утонуть...

Риск повреждения самолета не страшен. На полюсе будет водружен советский флаг. На льду будет находиться полярная станция, полностью укомплектованная научным персоналом и снабженная оборудованием.

Груз полярной станции, очевидно, придется везти на нескольких самолетах...

Так или иначе, будет ли операция создания станции выполнена одновременным полетом всех самолетов или предварительным полетом одного головного корабля, цель будет достигнута...

При таком перелете очень важно обеспечить решение навигационных задач. Нашей технике это вполне по силам.

Помимо обычных методов астрономической ориентировки (солнечных компасов), огромную помощь окажут методы радионавигации (радиокомпасы и радиомаяки).

Исключительное значение имеет оборудование головного аэродрома (отправной точки полета к полюсу).

...Успех полета на полюс решает подготовка.

Коллектив советских полярных летчиков был бы счастлив по заданию партии и правительства завоевать Северный полюс».

Поддержал меня и Михаил Сергеевич Бабушкин, старый полярный летчик, настоящий мастер посадок на лед.

«В последнее время очень возрос интерес к арктическим полетам на полюс и через полюс.

Можно ли действительно осуществить такие полеты?

Безусловно можно!

Что для этого нужно сделать? Прежде всего необходимо оборудовать самолет и моторы для полета в условиях низкой температуры. Кабина, разумеется, должна быть закрытая, отепленная (по типу кабин Водопьянова). Последний полет тов. Водопьянова на Землю Франца-Иосифа показал, что самолет, оборудованный по его чертежам, блестяще справился с этой задачей...

На Северный полюс может пойти наша обычная транспортная машина. Полет над Полярным морем не будет тяжелее, чем полеты по нашим материковым северным трассам. Материковые трассы по температурным условиям даже более тяжелы для летчиков...

Надо только увеличить радиус действия самолетов, поставив добавочные бензобаки. Кроме того, необходимо оборудовать эти машины еще более усовершенствованными приборами для вождения вслепую в условиях низкой облачности.

Магнитный компас для этого полета непригоден. Надо, чтобы мы не были связаны с магнитными склонениями, еще не изученными в районе Северного полюса.

Мы должны прибегнуть к солнечному компасу и радиополукомпасу, поставить радиопеленгаторы, улучшить радиоаппаратуру...

Радио, конечно, сыграет колоссальную роль в успехе такого

полета. Оно поможет экспедиции притти на полюс и в то же время держать непрерывную связь с материком.

...Серьезный вопрос — обледенение. Как его избежать? Самое надежное — это лететь на полюс только в ясную погоду. Если по пути встретится туман, то летчик должен попытаться пройти над туманом. Если же туман закроет полюс, лучше возвращаться или сесть в ожидании, пока туман пройдет. Это пока единственно реальный способ борьбы с обледенением.

Как мыслится посадка? Очевидно, она произойдет как и на обычном аэродроме. Прилетев, надо найти подходящее ледяное поле и сесть. Если экипаж будет плохо знать льды, то, пожалуй, может осуществиться легенда Слепнева, и самолет провалится. Но у нас есть опытные полярники-пилоты, которые хорошо знают льды и сумеют выбрать место для посадки.

...Высказанная тов. Слепневым мысль о высадке десанта на парашютах, конечно, очень интересна. Но работа с парашютами на Севере в морских условиях еще недостаточно изучена. Неизвестно также, как будет вести себя парашют при обледенении.

Гораздо более осуществимо предложение Проваторова... У нас накоплен колоссальный опыт посадки на пловучие льды. Наши летчики неоднократно это проделывали, спасая челюскинцев. Не надо, конечно, забывать, что в Чукотском море самые тяжелые льды, они ломаются, крошатся, таких мы не наблюдали ни в одном из бассейнов Северного моря. Надо полагать, что в районе полюса мы всегда сможем найти подходящую ледяную поляну и сделать посадку. В этом я убедился за несколько лет моих плаваний и полетов на Севере.

...Повторяю: такой полет вполне осуществим. Как только появится потребность в высадке научной экспедиции на Северный полюс и партия и правительство призовут нас, полярников, мы смело пойдем на это дело и, я уверен, блестяще его выполним.

Полет на полюс имеет огромное научное значение...

На полюсе можно провести комплекс научных работ первостепенного значения...»

Несколько иных взглядов придерживался Герой Советского Союза Доронин:

«...Я считаю, — писал он, — что головным самолетом экспедиции должна быть лодка, а не сухопутный самолет на лыжах...

Посадка сухопутного самолета в районе полюса дело очень сложное. Отдельные ледяные поля с воздуха кажутся гладкими.

Но на ровной поверхности под снегом могут предательски скрываться небольшие торосы, опасные для машины. Гладкое поле бывает и на месте недавно затянувшегося льдом разводья. При посадке тонкий лед проломится, что опаснее для сухопутной машины. Определить же толщину с воздуха, тем более если учесть особенности освещения солнцем этой области, совершенно невозможно.

М. В. Водопьянов напоминает, что американец Роберт Пири, первый достигший района полюса на собаках, на обратном пути в среднем за день совершал переходы по 56 километров. Отсюда Водопьянов делает вывод: в районе полюса имеется прочный ровный лед, пригодный для посадки самолета. Этот вывод мне кажется недостаточно обоснованным. Дело в том, что на пути к полюсу даже за 88-й параллелью Пири все время приходилось с трудом преодолевать разводья, полыньи и заставлять собак бешено мчаться по молодому льду, трещавшему и гнувшемуся под тяжестью саней...

Надо учитывать, что, если сухопутная машина поломает при посадке шасси, ремонт ее на месте будет невозможен...

Может случиться, что люди не смогут найти площадок, пригодных для превращения в аэродром, не только на месте посадки, но и в радиусе километров в сорок. В этом случае вторая машина спуститься за ними не сможет. По опыту челюскинцев мы знаем, как много времени, сил и энергии стоит подготовка ледяных аэродромов. А первая подвижка льдов уничтожает результаты напряженной работы, и все приходится начинать сначала. Не надо при этом забывать, что над подготовкой посадочных площадок ежедневно работали три бригады челюскинцев по 16—20 человек в каждой, а на полюсе высадится всего 5—10 человек.

Таковы отрицательные показатели полета на полюс на сухопутном самолете.

Эти же выводы говорят и против мысли М. Т. Слепнева о предварительной высадке десанта парашютистов (т. е. опять же 5—10 человек). Нельзя сбрасывать людей в надежде на то, что им быть может удастся найти подходящую площадку для самолета! А если это им не удастся?

Надо обеспечить первой группе людей максимальную безопасность, что вполне осуществимо на летающей лодке.

В условиях высокоширотного полета летающая лодка имеет очень существенные преимущества.

Вероятность благополучной посадки на неприспособленном ледяном поле для лодки несравненно бо́льшая, чем для сухопутного самолета на лыжах. Коварный молодой лед тоже не так страшен для лодки: она не утонет. Наконец, можно предполагать,

что пилотам удастся выбрать для посадки разводья больших размеров и затем разгруженную машину ввести на лед.

Лодка имеет значительно больше шансов при небольших торосах на месте посадки остаться целой. Если же она даже несколько побьет днище, то это не помешает ей вылететь со льда с необходимой нагрузкой.

Из истории работы самолетов в Арктике мы знаем ряд случаев, показывающих возможность взлета плоскодонной лодки с не совсем приспособленного аэродрома...»

В этой дискуссии приняли участие не только летчики, но и ученые. Профессор Молчанов, директор Главной геофизической обсерватории и Аэрологического института, опубликовал статью: «Посадка на полюс или прыжок с парашютом?»

Он писал:

«Высадка на Северном полюсе научно-исследовательской станции, которая могла бы в течение продолжительного времени производить регулярные исследования атмосферы и океана, — чрезвычайно интересная и важная задача...

...Советская авиация за последние годы прошла столь грандиозный путь расцвета, что десант на географический полюс или полюс недоступности можно считать вполне возможным.

...Мне совершенно ясно, что непосредственная посадка на лед в неисследованных частях Арктики тяжелого самолета опасна не только для самолета, но и для экипажа. Поэтому я не согласен с тов. Водопьяновым, считающим, что самолет должен высадить людей на полюс, опустившись на лед. Совершенно необходима предварительная высадка участников десанта с парашютами. Они должны будут подготовить площадку для посадки самолета.

Я не вижу особых трудностей в прыжке с парашютом на лед, так как парашютисты всегда смогут рассчитать свой спуск и в известных пределах выбрать место посадки. Об этом должны высказаться парашютисты.

Далее совершенно необходимо будет организовать, по крайней мере раз в шестидневку, воздушное сообщение с материка для пополнения десанта необходимыми материалами...

Полезно также поставить вопрос о применении в этой работе дирижаблей. Советский Союз строит уже достаточно большие дирижабли. Дирижабли же в Арктике, как показал нам опыт полета в Арктику на «Цеппелине» в 1931 г., имеют несомненное преимущество. Они не требуют для высадки площадки, могут высадить десант и вернуть его на борт без особой подготовки.

Дирижаблю не страшны и неприятности в случае остановки моторов; рано или поздно он свободным полетом доберется до континента.

Кроме того, дирижабль может обслужить как географический полюс, так и полюс недоступности грузовыми рейсами, поддерживая непрерывное воздушное сообщение с этими пунктами...»

Признаться, прочитав статью профессора Молчанова, я невольно улыбнулся. Плохо он разбирается в вопросах полярной авиации. Все перепутал.

Вот летчик Фарих — тот заставил меня призадуматься.

«Известно, что Советский Союз, — писал Фарих, — уже настолько освоил Арктику, создал такую мощную авиацию, имеет такие замечательные кадры летчиков и полярников, что организовать воздушную научную экспедицию на Северный полюс ему по силам больше, чем любой другой стране. Мнения расходятся только по вопросу о том, какими методами такую экспедицию провести.

Что касается меня, то, основываясь на длительном опыте работы в полярной авиации, я целиком поддерживаю метод, предложенный Героем Советского Союза М. Т. Слепневым. Я — за то, чтобы начать освоение полюса с высадки парашютного десанта, который заранее подготовит аэродром для самолетов. Я решительно высказываюсь против того, чтобы заранее планировать аварию, заведомо итти на поломку самолета, а потом ждать, пока кто-то за тобой прилетит, кто-то тебя будет спасать.

Как я представляю себе экспедицию на полюсе?

С острова Рудольфа вылетает к полюсу тяжелый четырехмоторный воздушный корабль. На его борту, кроме экипажа, 5—6 полярников-парашютистов. Среди них — один радист, один метеоролог и один специалист по аэродромной службе.

Достигнув полюса, самолет отыскивает наименее торосистую площадку, сбрасывает парашютистов и снаряжение.

Если площадка подходит, десант выкладывает посадочный знак, самолет производит посадку, выгрузку снаряжения и улетает обратно. А если посадка сразу невозможна, он возвращается на остров Рудольф.

...Десантная группа, быстро собрав в одно место и приведя в порядок сброшенное на парашютах снаряжение, приступает к обследованию района полюса, к подысканию посадочной площадки.

Работа эта не так проста, как может показаться на первый взгляд. Дело в том, что не всякое ледяное поле, запорошенное снегом, может быть использовано в качестве аэродрома. Судя по

опыту полярных экспедиций, в районах, близких к полюсу, часто попадаются ледяные поля, представляющие собой только что замерзшие огромные полыньи. Бывает, что толщина льда там не превышает 5—10 сантиметров. Такое ледяное поле может оказаться коварной ловушкой для тяжелого самолета.

Только тщательное обследование льда позволяет определить годность поля для посадки.

Само собой разумеется, что сброшенная на парашюте радиостанция сейчас же установит связь с островом Рудольфа.

Как только аэродром будет подготовлен, с Рудольфа вылетит самолет с основным составом экспедиции».

Особенно горячо обрушился на меня капитан Я. Д. Мошковский.

«Меня крайне удивляет, — писал он, — мнение Героя Советского Союза т. М. В. Водопьянова. Советские парашютисты доказали всему миру, что они умеют прыгать не только с цветами на Тушинском аэродроме во время авиационных праздников. Достаточно вспомнить массовые парашютные десанты, производящиеся на маневрах РККА и восхищавшие своей слаженностью при выполнении боевых задач.

Обстановка на полюсе, конечно, несравненно сложнее. Именно поэтому и необходимо, чтобы до посадки самолетов парашютисты произвели рекогносцировку и подготовили аэродром. По существу это будет такая же операция, какую выполняют парашютисты на маневрах. Сперва сбрасывают парашютный десант, а затем, после соответствующей разведки, садятся самолеты.

Качество наших людей и наших парашютов, обычных и грузовых, позволяет утверждать, что высадка парашютного десанта на полюс будет проведена блестяще.

При посадке самолета на дрейфующий лед, на неподготовленную и неисследованную ледяную площадку, экипаж больше рискует жизнью. О самолете и снаряжении я уже и не говорю.

Несколько слов о возможности сбросить ценные и хрупкие приборы, в частности радиостанцию. Об этом тт. Водопьянов и Молоков высказываются также неверно. На наших парашютах можно сбрасывать самые чувствительные приборы со стопроцентной гарантией, что эти приборы попадут на землю в полной сохранности.

Остается подумать лишь о специальном костюме для парашютиста-десантника, участника экспедиции. На случай жесткого приземления можно сделать его надувным, из резиновой ткани.

Тренировку парашютного десанта со сбрасыванием на лед лю-

дей и груза следует начать уже сейчас, в зимних условиях. Я предлагаю т. Водопьянову и тем, кто сомневается в советских парашютистах, приехать в Центральный аэроклуб СССР. Здесь мы специально для них продемонстрируем сбрасывание людей и хрупких приборов на лед.

Десант на полюс — это не жюльверновская фантазия. Наши славные советские парашютисты могут его успешно осуществить».

Я не мог не ответить Мошковскому и его единомышленникам: надо было доказать им, что они не правы. И среди бешеной горячки во время подготовки к экспедиции я написал статью, потратив на нее все часы своего отдыха.

«Товарищ Мошковский, — говорил я в этой статье, — выступил в «Авиационной газете» с осуждением моего взгляда о невозможности высадки парашютного десанта на Северный полюс. Мне очень жаль, но я вынужден признаться, что статья т. Мошковского не убедила меня. Произошло это, на мой взгляд, потому, что т. Мошковский избрал для своего выступления совершенно неправильную позицию, он почему-то вообразил, что и я и т. Молоков — убежденные противники парашютизма, недооцениваем его значения и достижений советских парашютистов.

Никто — в том числе и мы — не сомневается в смелости и отваге наших парашютистов. Лично я глубоко убежден, что, если потребуется, они спустятся не только на лед, но и на волны бушующего моря. Если потребуется! Но рационально ли это в обстановке, обсуждению которой в последнее время посвящено столько статей? По-моему, нет...

Если советские летчики и ученые пойдут когда-нибудь на полюс, то они это сделают не ради того, чтобы показать свою храбрость и установить новый мировой рекорд. Они пойдут на полюс для большой научной работы, которая должна до конца раскрыть многочисленные тайны Арктики. Только на такую цель есть смысл тратить народные деньги.

Освоить Северный полюс! Задача, как видите, серьезная. Выполнение ее потребует немало времени. Такие задачи решаются не в дни, не в месяцы, а в годы. Во всяком случае, для первой экспедиции потребуется не меньше года. Значит, людей — ученых сотрудников зимовки на полюсе — надо снабдить всем необходимым, чтобы они могли без лишений прожить это время. Посчитайте, сколько должны весить все припасы, если даже состав зимовки будет крайне ограничен — не более 4—5 человек.

...Ученым придется провести на полюсе целый комплекс науч-

ных наблюдений и исследований. Сюда входят исследования атмосферы и стратосферы, длительное наблюдение за морскими течениями и состоянием льдов, над явлениями земного магнитизма и т. д. Значит, участников зимовки надо снабдить всем необходимым для того, чтобы они были в состоянии на месте провести эти наблюдения, используя десятки точнейших и сложнейших приборов. Все это тоже будет весить немало, не говоря уже о том, что эти приборы потребуют сугубой осторожности при транспортировке.

Наконец, надо обеспечить зимовке надежную и непрерывную связь с базой. Кроме систематической передачи научных наблюдений, зимовщики должны непрерывно сообщать о передвижке льдов, а в связи с этим и свои координаты.

Так я представляю себе экспедицию на Северный полюс. Можно ли все эти задачи разрешить при помощи парашютного десанта, учитывая даже блестящие качества советских парашютистов? На мой взгляд — безусловно нельзя.

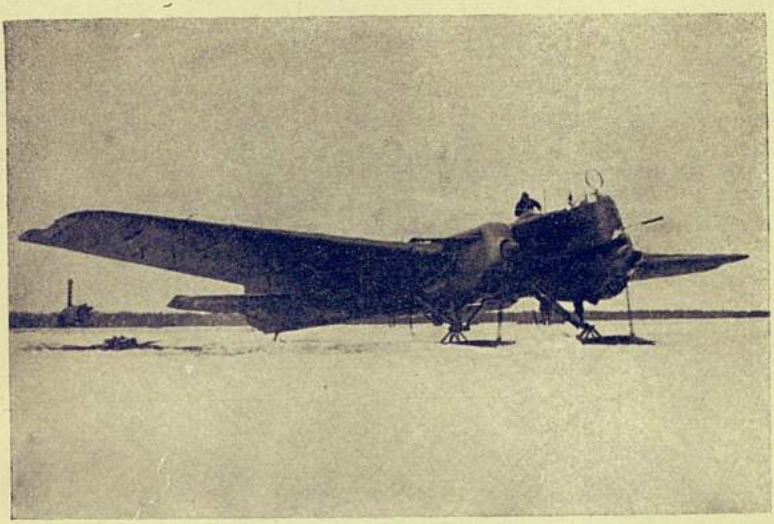
Такой десант потребует многих десятков, если не сотен грузовых парашютов. А ведь стоит только одному из них неудачно приземлиться, стоит при этом разбить или поломать какую-нибудь мелочь — лампы рации или термометр метеостанции, — и зимовка будет лишена возможности вести научные наблюдения по всему комплексу. А ведь такая неприятность весьма возможна.

Только высококвалифицированные парашютисты смогут благополучно совершить прыжок в столь рискованной обстановке. Значит, придется подбирать научных сотрудников зимовки, руководствуясь не столько степенью их научной подготовки, сколько их физическими данными. Найдем ли мы людей, счастливо сочетающих солидную научную подготовку с качествами заправского парашютиста? Вряд ли...

Хорошо. Можно пойти на компромисс. Можно ограничить обязанности десанта подготовкой посадочной площадки. Как будет это выглядеть на практике? Попробуем разобраться.

Мы не знаем точно, каково состояние льдов в районе географического полюса. Одни предполагают, что там должен быть молодой торосистый лед с большим количеством разводьев и полыней. Другие, наоборот, пытаются доказать, что полюс покрыт мощным паковым льдом, имеет много просторных и ровных ледяных полей. Я склонен поддерживать второе предположение. Основание к этому мне дают, прежде всего, собственные наблюдения...

Но допустим, что правы те, кто утверждает, что на полюсе — молодой торосистый лед. Обнаружив это, начальник экспедиции приказывает своему десанту выброситься. Рискуя жизнью, парашютисты приземлились среди острых торосов. Благодаря счастли-



Самолет П. Г. Головина в Холмогорах

вой случайности никто не разбился и не покалечился об острые ледяные глыбы, никто не утонул в полынье.

«Приледнились» они и установили, что посадить самолеты не могут. Для подготовки посадочной площадки им понадобится несколько дней. Самолеты сбросили своему отважному десанту продовольствие, инструменты и ушли на базу.

Допустим дальше, что сброшенная на парашюте рация цела. Десант имеет связь с базой. Он сообщает: «Несмотря на все усилия, подготовить площадку так и не удалось».

...Позвольте спросить, как же самолет снимет с льдины героических парашютистов? В связи с этим вспоминается статья проф. Молчанова, напечатанная не так давно в газете «Рабочая Москва». Допуская только что нарисованную нами обстановку, он находит, что в положении десанта не будет ничего трагического. Просто, мол, нужно установить регулярное воздушное сообщение между материком и десантом на полюсе, причем самолеты должны летать по этому маршруту «по крайней мере раз в шестидневку» (?!). Подумать только: уважаемый профессор требует открытия почтово-пассажирской линии Материк — Полюс с такой же легкостью, будто речь идет об установлении связи Москвы с Харьковом!

Не так-то легко летать в изменчивой и коварной Арктике, как это кажется некоторым!

Как видите, десант попал в довольно плачевное положение. Но допустим и обратное. Предположим, что десанту все же удалось расчистить подходящую площадку. Даже если база экспедиции будет находиться не на материке, как полагает проф. Молчанов, а на острове Рудольфа (Земля Франца-Иосифа), т. е. в точке, ближайшей к полюсу, и то десант окажется в 900 километрах от нее. Для тяжелых самолетов это 6 часов пути. Как же быть с погодой? Когда наступит тот счастливый день, когда и на базе, и на полюсе установится одинаково хорошая погода? Как мы уже знаем, такие случаи в Арктике имеют место довольно редко. Первая же передвижка льдов раздробит площадку...

Вместо того чтобы высаживать зимовщиков и вести научную работу на полюсе, экспедиции придется заняться спасением собственного десанта.

Теперь — о втором варианте. Допустим, правы те, кто полагает, что на полюсе есть ровные ледяные поля. Их обнаружили с самолета. В такую экспедицию поведут машины опытные полярные пилоты. Они смогут спокойно сесть на ледяное поле, не высаживая десант. Спрашивается, зачем же тогда вся эта сложная дорогостоящая подготовка, зачем было везти десант на полюс?

Разбираясь в поднятом вопросе со всех точек зрения, я при-

хожу к выводу, что парашютный десант — совершенно неприемлемое средство для осуществления столь серьезной задачи. В нашем распоряжении есть более надежные средства. Правда, они менее эффектны. Но ведь мы обсуждаем возможность решения большой научной проблемы, а не тему фантастического романа...

Вместе с тем я не стою на позициях огульного отрицания парашюта. В этом деле он не способен послужить основным средством, но может и должен сыграть свою роль. По-моему, экипажи самолетов, с которых будет высажена зимовка на полюс, должны быть снабжены парашютами. В том случае, если этого потребует обстановка, 2—3 человека смогут спрыгнуть на лед. Но они прыгнут только в том случае, если понадобится небольшое исправление выбранной площадки и руководством экспедиции уже будет решен вопрос о безусловной посадке самолетов (или самолета) на этой площадке.

Тов. Мошковский предлагает «всем сомневающимся» немедленно продемонстрировать в Тушино высадку парашютного десанта на лед. Какой лед он имеет в виду? Лед Москва-реки. Я с таким же успехом берусь посадить свой самолет на любом месте замерзшей Москва-реки. Что это докажет? Это доказывает только то, что т. Мошковский имеет очень превратное понятие о том, что собой представляет лед в Арктике. Тов. Мошковский, наверно, знает, что посадка парашютиста на густой лес — дело весьма рискованное. Но она покажется ему детской забавой, если он увидит настоящие арктические льды...

Мне кажется, что единственный путь, по которому можно с наименьшим риском и с наибольшей пользой для дела осуществить первую зимовку на Северном полюсе, это — посадка тяжелого самолета или летающей лодки (безразлично) на случайную, выбранную с воздуха льдину. Причем лететь должен не один самолет, а звено, состоящее из трех-четырех машин. Одна из них садится с риском подломать шасси. На этот риск придется итти. Само собой, что при этом самолет не провалится и не потонет, это сказки. На борту самолета, кроме экипажа, должен находиться весь состав зимовки, все основные научные приборы и полугодичный аварийный запас продовольствия.

Высадившиеся на лед люди смогут самостоятельно подготовить посадочную площадку, на которую сядут остальные самолеты звена. Они доставят второстепенное оборудование, основной годичный запас продовольствия и, забрав на борт экипаж подломанного самолета, уйдут на базу. Через год они вернутся сюда, чтобы снять зимовщиков...

Допустим и худшее, — самолеты не смогут опуститься там, где села головная машина. Что же из этого? Высадившимся на

льдину ничего не грозит. У них есть аварийный запас продовольствия, есть основные приборы. Остальные самолеты звена сбросят им на грузовых парашютах дополнительный запас продовольствия, и люди смогут спокойно работать. В течение года им, конечно, удастся подготовить площадку и принять на нее самолет. Даже если и это не удастся, год — достаточное время для того, чтобы послать за ними дирижабль. Кроме того, они будут находиться на движущейся льдине. Кто знает, куда их вынесет. Не исключена возможность, что их вынесет в открытое море. Они будут сообщать по радио свои координаты. База будет отлично знать, где они находятся. В открытом море их всегда сможет подобрать ледокол...»

Дискуссия закончилась, но каждый из нас прекрасно знал, что последнее слово еще не сказано. Только полет на полюс окончательно докажет, кто из нас прав.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

На Московском центральном аэродроме нам отведены две комнаты. В одной в хаотическом беспорядке навалены ящики, свертки, резиновые матрацы, бесчисленные пакеты. Каждый день склад пополняется новыми вещами для наших самолетов и для зимовки папанинцев. В маленькой комнате уже негде повернуться.

Грустным взглядом окидываю драгоценное имущество, лежащее без движения.

Сегодня уже семнадцатое марта, а по первоначальному плану старт назначен на пятнадцатое. Из-за плохой погоды, туманов и облачности до сих пор не удается испытать самолеты и проверить, как работает рация. В заводских лабораториях все испытания прошли очень удачно. Но кто знает, что будет в воздухе?

Мы рассчитывали полететь на четырех тяжелых кораблях

в сторону Архангельска, выбрать на расстоянии шестисот — семисот километров от Москвы озеро, сесть на этот естественный аэродром и пожить там недельку. Нам очень важно проверить, сможем ли мы своими силами запустить моторы и вернуться обратно. Но увы! Сейчас уже ясно — на генеральную репетицию времени нехватит.

Весна подкралась неожиданно. Зимний аэродром доживает последние дни.

Денек выдался на славу. Ясный, теплый. Но можем ли мы радоваться солнцу, весеннему шуму, проталинкам, каплям с крыш? Ведь наши самолеты на лыжах. Попробуйте-ка подняться в воздух, когда на аэродроме не только мокрый снег, но и настоящие лужи.

... Восемнадцатое марта. Подморозило. Я приехал на аэродром очень рано, товарищи были уже на местах. Механики возились около машин, подготовляя их к испытательным полетам.

Флаг-штурман Иван Тимофеевич Спирин, невысокий, коренастый, по-военному подтянутый, сухо покашливая, разглядывал какой-то чертеж. Я сразу понял, что Спирина беспокоит, успеем ли мы сегодня испытать самолеты.

Талантливый штурман и прекрасный опытный летчик, он недавно пришел к нам из Красной армии со специальным заданием провести отряд тяжелых кораблей точно к полюсу. Иван Тимофеевич все успевает: и писать научные труды о штурманском деле, и водить самолет вслепую в самом густом тумане. Этот очень сдержанный, немного суховатый человек вложил в предстоящую экспедицию всю свою душу.

— Сегодня погода не подведет, — говорю я, крепко пожимая руку флаг-штурмана; про себя же думаю: «А что, если опять испортится?»

— Обязательно закончим испытания, — отвечает Спирин и ободряюще улыбается, словно прочитав мои затаенные мысли.

К нам подходят штурманы Ритслянд, Жуков и Аккуратов. Они внимательно выслушивают последние инструкции Спирина:

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

Когда уже все было готово к полету, мы увидели быстро приближавшегося к нам Шевелева.

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

— Олл-райт! Для того я сюда и приехал.

Вскоре мы пошли в воздух и к концу дня успешно закончили испытания. Меня особенно радуют результаты испытания моего воздушного тормоза: весит он очень мало, а работает прекрасно. Идея воздушного тормоза родилась у меня во время дискуссии о том, как посадить самолет на маленькую площадку. После долгих, томительных размышлений я пришел к мысли, что здесь должен помочь парашют, и обратился к парашютистам; они посоветовали потолковать с конструктором-специалистом по парашютному делу. Тот охотно согласился помочь и вскоре предложил приспособить тормоз в хвосте самолета.

— Во время посадки, — сказал конструктор, — когда скорость значительно уменьшится, вы дернете за шнур, и парашют откроется.

— А вдруг он откроется в воздухе — тогда гроб?.. — смеясь спросил я.

— При рейсовой скорости парашют мгновенно оторвется, ведь он рассчитан на скорость около восьмидесяти километров в час, а в воздухе она вдвое больше.

Такой тормоз меня очень устраивал, и я просил сделать его как можно скорее.

...Наконец, все было готово. Практикуясь на тяжелых машинах «Г-2», летчики заслужили прекрасную аттестацию. На тех же машинах хорошо прошли тренировку и штурманы. А наши старые, опытные механики еще раз показали, что отлично знают моторы «АМ-34».

Самолеты стояли на лыжах в ожидании старта. Но вылететь все еще не удалось из-за плохой погоды по маршруту.

Вечером двадцатого марта в кабинете Отто Юльевича собрались Шевелев и командиры кораблей. Совещание открылось докладом о погоде. Наш замечательный синоптик Вера Александровна Самойлова уже давно забыла, что такое нормальный сон. День и ночь со всего Советского Союза собирала она сведения о погоде, вместе со своими помощниками наносила их на специальную синоптическую карту и, с этой картой в руках, каждый вечер делала нам коротенькие сообщения.

Сейчас Вера Александровна вошла со смущенной улыбкой. Я сразу понял, что вести плохие.

— Завтра погода на участке Москва—Архангельск ухудшится. Видимость от двухсот метров до одного километра; грозит обледенение, — сказала она, не поднимая глаз.

Признаться, я беспокоился за старт, но все же не удержался от улыбки. У нашего синоптика был такой вид, будто от нее зависело сделать хорошую погоду, а она вот провинилась перед нами — не сделала.

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

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

— Разрешите слово, — попросил я. — Раз нам не удастся вылететь завтра, а, судя по всему, ожидается потепление, надо немедленно менять лыжи на колеса, иначе мы не оторвемся от аэродрома.

И тут же я предложил отправить лыжи поездом в Архангельск, а оттуда на аэродром в Холмогоры.

— Предложение дельное, — поддержал меня Шмидт. — Что вы скажете, товарищи командиры, и вы, Марк Иванович?

— Я советую, — сказал Шевелев, — подождать еще денек. Быть может, удастся улететь на лыжах. Тогда мы избежим лишних хлопот.

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

Решили подождать еще день.

При расставании Отто Юльевич предупредил, что завтра в шесть вечера мы снова соберемся у него. Пожимая ему руку, я невольно подумал: «Как не похож начальник нашей экспедиции на руководителей экспедиций зарубежных стран. Ежедневно он вызывает нас на совещание, просит каждого высказаться, выслушивает и обсуждает каждое предложение, советуется и только потом отдает распоряжения».

Совсем другое в капиталистических странах. Там полный произвол человека, стоящего во главе дела. Все остальные — пешки, слепо выполняющие его приказания. Хуже того: история буржуазных экспедиций в Арктику знает немало примеров, когда борьба за власть приводила к полному краху самых лучших начинаний.

Нам, воспитанным великой партией Ленина—Сталина, все это глубоко чуждо.

Сумрачное серое утро заглянуло в окно спальни. Снег таял, и по стеклам сбегали капли воды. На аэродром я отправился в самом скверном настроении.

В этот день, разыскивая с комендантом аэродрома место для взлета на лыжах, мы долго ездили на аэросанях, кругом чернели проталины. Конечно, их нетрудно забросать снегом, но это риско-

ванно: в таких условиях выруливая на старт, можно так ободрать лыжи, что они потом никуда не будут годиться.

После осмотра аэродрома я направился к самолетам. Там продолжали работать механики, они снова и снова проверяли каждый винтик. Беспокойный народ: машины давно стоят в полной готовности, а им все кажется, что какая-то деталь еще не совсем в порядке.

Меня забрасывали вопросами: всех интересовало, скоро ли мы тронемся в путь.

— Когда наступит хорошая погода, — коротко и сердито ответил я, хотя прекрасно понимал, что для механиков ожидание так же мучительно, как и для меня.

«Скорее бы туда!» — эти слова читал я в глазах каждого участника экспедиции.

— Товарищ командир, разрешите доложить, — обратился ко мне командир 169 корабля Илья Мазурук. — При рулежке что-то попало под левую лыжу нашего самолета. Лыжа продавлена и сильно поцарапана. Позвольте заменить.

— Подождите немного. Я зайду на метеостанцию, потолкую с синоптиками, а затем мы окончательно решим, что делать.

На станции меня обрадовали. Ожидается улучшение погоды.

— Значит, завтра летим?

— Вполне возможно.

Я немедленно дал распоряжение сменить лыжи на колеса у всех кораблей, кроме двухмоторного разведчика, пилотируемого летчиком Головиным.

Легко представить себе, что заменить лыжи колесами не так просто. Машина весит около двадцати трех тонн; лыжи весят семьсот килограммов. Я договорился с комендантом аэродрома о том, что он вызовет с завода бригаду рабочих, а если понадобится, то и две, поручил инженерам полярной авиации лично руководить этой работой и поспешил в Управление Севморпути рассказать Отто Юльевичу о сделанном мною распоряжении.

В коридоре Управления столкнулся со своим радистом Симой Ивановым.

— Михаил Васильевич, — обрадовался он, — синоптики обещают летную погоду?

— Да, завтра мы тронемся в путь.

— Наконец! — воскликнул Иванов, торжествуя, и с улыбкой добавил: — Теперь меня одно беспокоит, как бы не забыть в Москве домино.

— Не забудем, — успокоил я нашего радиста, — я зайду на минуту к Отто Юльевичу и прямо от него покачу в Братцево отдохнуть перед полетом, а кстати займу там, до нашего возвращения с полюса, домино.

В Братцевском доме отдыха Главсевморпути, направляясь к сестре-хозяйке за домино, я невольно остановился у окна. Здесь особенно красиво летом. Но и зимой неплохо: курсанты Николаевской авиационной школы, обгоняя друг друга, кружатся на коньках около закрытого фонтана. Хорошая молодежь, веселая, здоровая. Скоро эти юноши полетят на Север, помощниками нам будут. С такими молодцами не пропадешь!

Взгляд мой снова и снова останавливался на конькобежцах, и я вспомнил, как летом прошлого года, когда серебристые струи, искрясь, рассекали июльский воздух, Иван Дмитриевич Папанин стоял у фонтана в мечтательной позе.

— И до чего хорошо здесь! — восторженно повторял он. — Вверх смотрю — зелень, вниз — зелень и цветы. А там вдали... полюбуйся-ка, лес, лес, и нет ему конца, видел ты когда-нибудь такую красоту?

— Ты поэт, Иван Дмитриевич, — усмехнулся один из наших друзей. — Растрогался... Цветочки увидел... А еще на полюс собираешься... Нет, брат, о поэзии ты лучше позабудь!

Папанин искренно возмутился:

— Да разве арктическая природа хуже! Тут вам и ропаки и торосы, айсберги одни чего стоят! Да мы, к вашему сведению... мы на Северном полюсе так заживем!.. Правильно, товарищ Водопьянов?

— Правильно, Иван Дмитриевич, — откликнулся я.

— Браточки! — продолжал Папанин. — Что-то жарко стало от воспоминаний об Арктике. Не принять ли на ночь холодный душ?

И не долго думая, он начал раздеваться.

— А-ах! И хорошо же! — вскрикивал Иван Дмитриевич, приплясывая под холодными струями. Своим примером он соблазнил и всех нас...

...Получив домино, я зашел в биллиардную. Там играли курсанты. Они встретили меня веселыми шутками и предложили сразиться.

Я молча взял кий, старательно натер конец мелом, еще старательнее сражался, но, увы, меня обыграли.

— Это вам не в Арктике летать, товарищ Водопьянов, — шутливо заметил один из курсантов.

Часы показывали пять, на шесть назначено заседание у Шмидта.

— Вернемся с полюса, возьму реванш, — сказал я, прощаясь.

— Счастливого пути, товарищ Водопьянов! Ни пуха, ни пера!

Курсанты проводили меня до машины.

...Облака высоко-высоко в небе. Временами они закрывают солнце. Но далекий горизонт прозрачен. Завтра будет хорошая погода.

Приятно стартовать в хороший солнечный день! В такие дни мы, летчики, не думаем о неожиданностях, часто подстерегающих нас впереди, мы наслаждаемся давно знакомым и все же вечно новым ощущением полета. А попадешь в туман или пургу, тогда держи штурвал покрепче и зорко следи за малейшими колебаниями приборов.

Размышляя о полете, я незаметно доехал до Управления.

Ровно в шесть в кабинете Шмидта Вера Александровна докладывала, разложив синоптические карты:

— Циклон, как я и предполагала, прошел между Вологдой и Архангельском. Если бы вы стартовали сегодня, вам пришлось бы пересечь главный фронт циклона.

Отто Юльевич одобрительно кивнул головой.

— Умница вы. А что завтра?

— Завтра тоже пройдет циклон, но более слабый, к тому же он движется очень медленно и пересечет наш маршрут не раньше чем в полдень. Чтобы избежать встречи с циклоном, я советую вылетать как можно раньше. Облачность по всей трассе полная, с редкими разрывами. Видимость предполагается от четырех до десяти километров. Вот и все, что я могу сказать.

— Хорошо, спасибо! — поблагодарил Отто Юльевич и, не отрывая глаз от карты, спросил командиров, находят ли они возможным вылететь завтра.

— Да, — ответил я и предложил стартовать в шесть утра, чтобы успеть до полудня попасть в Холмогоры.

Товарищи меня поддержали. Отто Юльевич внимательно выслушал нас.

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

— Куда поедем? — спросил шофер.

— Домой.

Пересекаем Красную площадь. Часы Спасской башни показывают двадцать пять минут восьмого.

Вот и мавзолей. Сколько раз бывал я здесь и жадно всматривался в давно знакомые черты замечательного человека, создавшего счастье миллионов.

Как жаль, что нельзя сейчас, перед полетом, еще раз взглянуть на него и сказать: «Ты дал жизнь таким, как я».

Едем дальше. Москва сверкает огнями. Я наклоняюсь к стеклу и смотрю вверх. Темно, звезд не видно, облака.

«А вдруг завтра не удастся вылететь?»

Машина мчится мимо Реалистического театра. В этот театр я отдал свою пьесу «Мечта». Репетиции уже начались. Неужели Бесфамильный на сцене водрузит флаг на полюсе раньше, чем мечта пилота станет действительностью?

— Поворачивай на аэродром, — сказал я шоферу.

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

Подхожу к самолету. Бассейн возится у мотора.

— Ты что здесь делаешь, Флегонт? Шевелев сказал мне, что отправил тебя домой.

— Не сидится мне дома, Михаил Васильевич. Да и за рабочими присмотреть надо.

В это время из кабины вышли Морозов и Петенин. По правде сказать, я не удивился, застав их здесь.

«Не сидится дома!» — мысленно повторил я слова своего бортмеханика.

— Завтра в шесть вылетаем. Смотрите, товарищи, не подкачайте!

— Не подкачаем, Михаил Васильевич!

На других машинах я увидел ту же картину. Механики оставались на аэродроме до тех пор, пока мастера не закончили всю работу.

Когда я вернулся домой, было около одиннадцати. Весть о том, что мы завтра улетаем, уже разнеслась среди родных и знакомых.

Столовая полна народа. Я подсел к Федору Ивановичу Грошеву. Он смотрит на меня молча и улыбается: мы давно научились без слов понимать друг друга. Еще в тысяча девятьсот девятнадцатом году, работая возчиком бензина в дивизионе воздушных кораблей «Илья Муромец», я привязался к старшему механику Федору Грошеву. Этот невысокий, черноусый человек, с открытым лицом и острым взглядом, никогда не знал устали. И днем и ночью он переходил от мотора к мотору, помогая гото-

вить самолет к воздушным боям. Но все же умудрялся находить время и для меня, молодого красноармейца, открывал мне тайны сложных механизмов, учил меня, радовался моим успехам; именно Федору Ивановичу я обязан тем, что из меня вышел неплохой бортмеханик.

Со времени гражданской войны мы не упускали друг друга из виду.

Грошев часто летал с Бабушкиным на разведку морского зверя, с ним же летал на розыски Нобиле, после чего был награжден орденом Красного Знамени. В тысяча девятьсот тридцатом году, когда я впервые пошел в большой перелет Москва—Хабаровск, он был моим бортмехаником. Теперь он не летает. Его назначили начальником испытательной станции на ремонтном заводе.

Как хорошо, что этот по-настоящему близкий мне человек пришел провести со мной вечер перед отлетом на полюс.

— Маруся, а где ребята? — спросил я жену.

— Легли спать. Время позднее.

— Но мы не спим! — раздались веселые голоса из детской. — Мы тебя ждем!

— Что с ними поделаешь! Знают, что завтра ты улетаешь. Хотят проститься, — улыбнулась жена.

Я открыл дверь в детскую. Из темноты донесся возбужденный голос пятилетнего Миши:

— Сейчас, сейчас зажгу!

Он выскочил из кроватки. Я подхватил его на руки, поцеловал, уложил, закрыл одеялом.

— Спать пора!

Миша моргнул в знак согласия слипающимися глазенками и спросил:

— Папа! Ты завтра уезжаешь?

— Папа не уезжает, а улетает, — в один голос поправили Вова и Вера.

— Улетаю, Миша, далеко на Север. Если будешь умником — знаешь, что я тебе привезу?

— Что?

Я призадумался: «Что можно привезти с полюса?»

Меня выручила Вера:

— Папа, привези ему медвежонка.

— Правильно, белого медвежонка привезу.

Глазенки у мальчугана засверкали.

— Живого, папа? Живого?

— Ну, конечно, живого! А сейчас спи!

Я расцеловал ребят и вернулся в столовую.

Прощание с детьми напомнило мне замечательный случай, который я рассказал моим старым друзьям.

Это было в тот памятный день, когда мы, участники челюскинской эпопеи, вместе с нашими вождями поднялись на трибуну у Кремлевской стены. Нас приветствовали восторженные москвичи. Цветы... Музыка... Лица, сияющие особенной лаской и теплотой.

Вдруг я увидел своих ребят — Веру и Вову, подозвал их, часовой посторонился, и они поднялись на трибуну.

— Приветствуйте демонстрантов! — сказал я, наделяя детей маленькими флажками.

Но Вера и Вова только мельком взглянули на проходившие колонны, их глазенки упорно бегали по трибуне и кого-то искали.

— Папа, где Сталин? — шепнул мне на ухо сынишка.

Я не успел ответить: Иосиф Виссарионович, улыбаясь, подошел к нам.

— Здравствуйте, — сказал он, пожимая детям ручонки. — Как тебя зовут?

— Вера.

— А тебя?

— Вова.

— Вова... Так это ты не решался сказать учительнице, что твой папа спасал челюскинцев?

Вова поднял глаза на товарища Сталина:

— Нет. Когда она меня спрашивала, я просто не знал, что и папе удалось спасать их.

Товарищ Сталин ласково улыбнулся.

Меня до глубины души поразило, что человек, загруженный важнейшими государственными делами, удержал в памяти этот маленький эпизод, рассказанный моей женой на страницах «Правды». И я снова почувствовал, какой большой любовью к детям согрето его сердце.

...Когда гости разошлись, ко мне подошла Маруся.

— Что, опять волнуешься? — спросил я шутливо. — Ведь не в первый раз улетаю.

— Конечно, волнуюсь. Улетишь — места себе не найду, измучаюсь. Но, хотя и волнуюсь, как никогда раньше, я верю, что ты выполнишь задание. Разве можно не выполнить задание товарища Сталина?

Я обнял жену и ответил:

— Ты права, за Сталина мы жизни свои отдадим. Мы выполним любое его задание.

...В последний раз я видел его в Кремле на встрече Чка-

лова, Байдукова и Белякова. Когда наступила моя очередь, я сказал:

— Мы, советские летчики, не страдаем профессиональной завистью. Каждый из нас искренно и горячо радуется успехам товарищей, и каждый из нас, видя успехи товарищей, мечтает совершить еще более замечательные полеты во славу родины. Чкалов, Байдуков и Беляков совершили дерзкий прыжок, прошли без посадки девять тысяч километров по новой трассе. Всему миру показали они, на что способна Страна Советов.

И, обратившись к товарищу Сталину, я закончил:

— Иосиф Виссарионович, разрешите мне полететь туда, куда еще никто не летал. Вернее, летал, но не садился: на Северный полюс. Там, на крыше мира, я посажу советский самолет.

Сталин улыбнулся и ничего не ответил, но я не сомневался в том, что он разрешит полет. Он верит нам. И вот, завтра мы полетим на полюс.

Ровно в пять утра я был на аэродроме. Наши самолеты стояли в разных местах: мой и Мазурука — рядом с центральной станцией, Молокова и Алексеева — неподалеку от ангара ЦАГИ. Расстояние между этими машинами около километра, а до машины Головина еще больше.

Снег рыхлый, под снегом вода, ноги проваливаются, пешком итти трудно, на автомобиле не проедешь. Пришлось воспользоваться аэросанями.

Я быстро проверил все машины. Механики на местах. К самолетам подвозят горячую воду. Скоро начнут запускать моторы.

Договорился с командирами кораблей: первым на старт вырулю я, за мной Молоков, Алексеев, Мазурук и Головин.

Теперь дело за погодой. В Москве небольшие порывы ветра, лететь можно.

Как только в половине шестого на аэродром приехал Отто Юльевич, я вместе с ним поднялся во второй этаж здания Центрального аэродрома.

Вера Александровна по телефону принимала метеосводку.

— Как погода по нашему маршруту?

— Минутку подождите, — сказала она, продолжая слушать.

Мы молча стояли у окна. Наконец, Вера Александровна повесила трубку.

— Лететь можно. Местами небольшие снежные заряды. Видимость от двух до четырех километров. Но погода ухудшается...

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

— Запускайте.

Отдаю распоряжение. Механики спешат к самолетам. Я внимательно прислушиваюсь... на самолете Молокова заработал один мотор... второй... третий... Гудят моторы машины Алексеева. У меня же четвертый мотор забастовал, — остыла вода, а водомаслогрейка застряла у самолета Мазурука.

Приходится ждать. Но время не терпит. Уже девять часов. Решаем послать Головина первым. Пусть выполняет свою роль разведчика и по радио передает нам состояние погоды.

В одиннадцать часов тридцать минут, когда Головин прошел Вологду, я доложил Отто Юльевичу о готовности машин к полету, и он поспешил к нашему синоптику.

Уже в шестой раз получив сводку о погоде, она ответила нерешительно:

— Не могу поручиться, что и на вашем пути погода окажется так же благоприятна, как на пути Головина. Больше того, я знаю, что погода портится с каждым часом.

Вера Александровна стала читать нам последние малоутешительные сводки.

Я призадумался. Сколько мы сегодня мучились сами и как мучили работников аэродрома. Конечно, это не плохая репетиция. Если стартовать не удастся, завтра мы запустим моторы без задержки. Но какая погода будет завтра?

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

— Если погода по нашей трассе ухудшится еще в два раза, все равно лететь можно, — твердо ответил я.

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

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

Подождав, пока будущие зимовщики — Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров — еще и еще раз обняли своих близких и сели в кабины, я вырулил на старт. За мной пошли машины Мазурука, Молокова и Алексеева. Впереди на аэросанях, указывая нам дорогу, ехал комендант аэродрома.

Погода заметно портилась. Поднялся сильный ветер. Но все четыре корабля уже на старте.

Вдали, около центральной станции, — толпа. Это провожающие. Пока еще только они знают о полете на полюс. Но если бы весть о нем разнеслась по городам и селам, миллионы людей вместе с нашими родными и друзьями смотрели бы в этот час на небо, мысленно желая нам удачи...

Комендант держал красный флажок. Сейчас он поднял белый.

— Готовься!

«Мечта пилота сбывается», — подумал я.

Взмах белым флажком...

Даю полный газ. Четыре мотора с ревом отрывают машину от аэродрома.

Двадцать второго марта тысяча девятьсот тридцать седьмого года, двенадцать часов тридцать минут... Полет на Северный полюс начался.

ГЛАВА ПЯТАЯ

САМОЛЕТ в воздухе.

На границе аэродрома нас сильно бросало вверх. Если бы не помощь Бабушкина, не знаю, как бы мы удержались. Все же я успел увидеть под левым крылом Ленинградское шоссе. В это время самолет бросило вниз.

«Если так будет продолжаться до Архангельска, плохо нам придется, — подумал я. — Автопилот при такой болтанке включать опасно: сам поломается да еще и управление испортит».

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

Указывая по направлению Ходынки, Бабушкин знаками объясняет мне, что два самолета уже в воздухе. Бассейн внимательно

прислушивается к работе моторов, но все же не забывает заглянуть в окно — окинуть прощальным взором красавицу Москву. Хороша она, наша Красная столица! Сколько раз я видел ее с высоты — и всегда она волнует меня по-новому.

Мои спутники, очевидно, переживают те же настроения. До свидания, Москва! До скорой встречи!

Пролетаю над Садовым кольцом. На эту широкую, ровную улицу в случае необходимости можно сесть.

Трамваи, словно букашки, движутся между крохотными игрушечными домиками. Людей не различить. Но мне кажется: я вижу, как они торопливо идут по асфальту улиц.

Открывается дверь штурманской рубки. Входит Спирин. Он старается быть спокойным, но это ему не удается. Задорная, почти мальчишеская улыбка освещает его строгое лицо.

— Норд, — говорит Иван Тимофеевич, подходя ко мне, и сам переводит стрелки наших компасов на север.

— Есть норд, — отвечаю я.

Весело махнув рукой, Спирин возвращается в рубку.

Двенадцать часов сорок минут. Все четыре корабля легли на курс. Впереди — я, на флагмане, слева — Молоков, справа — Мазурук и Алексеев. Идем строем.

Стоит мне только повернуть голову, и я вижу наши сине-оранжевые птицы. Перед глазами аэронавигационные и контрольные приборы. С их помощью летчик находит дорогу в густом тумане и темноте.

Сидя у штурвала, я подумал о том, как ночью по неосвещенной улице идет пешеход, он идет неуверенно, спотыкается, вот-вот упадет; и вдруг вспоминает, что у него в кармане электрический фонарик. Секунда — и фонарик освещает дорогу. Теперь пешеход спокойно продолжает свой путь.

Так и летчик. Он рискует споткнуться в слепом полете, но стоит ему включить приборы, и воздушный путь освещается ярче, чем темная улица электрическим фонарем. А включив автопилот, он может спокойно отдыхать — машина сама пойдет по указанному курсу.

Авиационная техника изумительна, но все же она не всесильна. Обледенение!.. Неужели мы так и не найдем средства борьбы с этим заклятым врагом авиации? Эта мысль преследовала меня, когда я вылетел на Землю Франца-Иосифа. И теперь она не дает мне покоя.

Скорость, высотность машины — вот что дает возможность навсегда покончить с обледенением.

Чем сейчас заняты механики? Перед Бассейном стоит доска с приборами, контролирующими работу моторов. Он следит за дав-

лением масла и бензина в моторах, за температурой воды и масла. Одновременно не выпускает из поля зрения пожарные краны и помпу. Нагрузка у механиков большая, не меньше чем у летчиков.

Петенин старательно проверяет маленький компрессор, накачивающий в баллоны сжатый воздух для запуска моторов.

В хвостовой части установлены два бака на случай, если понадобится слить воду из радиаторов мотора, и два бака для масла. Тут же сложены стремянки, воронки, ведра, всего и не перечесть, и все это сложное и многообразное хозяйство целиком и полностью принадлежит Бассейну, Петенину и Морозову.

А 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 и для переправы через разводья есть у нас резиновые надувные лодки, они весят очень мало, а поднимают груз до трехсот килограммов. Запаслись мы и нартами. Пока они лежат в разобранном виде. Рядом с ними лыжи для участников экспедиции и аварийная радиостанция. Здесь же хранится полярное обмундирование: меховые кухлянки, унты, чулки из волчьей шерсти, теплое белье, неприкосновенный трехмесячный запас продовольствия. Тут же примостился легкий фанерный ящик с кухонной посудой: примусы, сковородки, кастрюли, кружки; даже иголки для чистки примусов не забыли...

Москва далеко. Летим на высоте триста метров. Видимость хорошая. Но болтает зверски: сегодня управлять самолетом нелегко.

Проходит пять, десять, пятнадцать минут. Обращаясь ко мне, главный синоптик экспедиции Дзердзеевский говорит, что погода ухудшается.

— Местами снегопад.

— Ничего, пройдем, только бы не обледенение.

— Пролетели двести пятьдесят километров. Путевая скорость двести одиннадцать в час, — сообщает Спирин.

Мы идем с попутным ветром. Попадаются облака. Снижаюсь с трехсот до двухсот метров. Перед нами черная стена. Вот-вот надвинется на самолеты и совсем скроет землю. Но это только кажется. Мы, летчики, уже знаем, что там не туман, а снегопад или дождь.

Впереди видимость сильно ухудшилась, но по вертикали земля видна. Чтобы сохранить строго прямое направление и не спутать расчеты штурмана, включаю автопилот. Сильный снегопад заставляет снизиться еще на сто метров. Летим над самыми деревьями. Крыши домов мелькают близко-близко.

Воображаю, сколько шума наделали мы, пролетая над деревнями и селами. Верно, стекла дрожали и звенели, когда четыре гиганта проносились над крышами, рассекая воздух своими мощными крыльями.

Снегопад усиливается. Идем по компасу. Железная дорога осталась далеко вправо.

Оживленный разговор по внутреннему телефону.

Предупреждаю шутливо:

«Берегитесь, вот-вот зацепимся за деревья».

С помощью пневматического прибора мне присылают в ответ записку:

«А коров-то мы уже разогнали, ты видишь, как они бегут со двора».

Не покидая своего места, я могу разговаривать с любым кораблем. Радиосвязь прекрасно налажена. Сбоку у меня висит микрофон, а наушники вделаны прямо в шлем.

В воздухе мы уже два часа пятнадцать минут. Вологда осталась справа.

Ко мне приближается Спирин, он указывает на землю.

— Видишь Кубенское озеро?

— Да.

— Через пять часов будем в Холмогорах.

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

— Ветер боковой. Скорость уменьшилась до двухсот километров.

...Стрелка часов отсчитывает минуты. Скоро мы увидим Холмогоры — родину Михаила Васильевича Ломоносова. Более двухсот лет прошло с тех пор, как сын холмогорского крестьянина, распаленный жаждой знаний, отправился пешком в Москву.

Ломоносов стремился овладеть всеми сокровищами науки. Нелегко это далось полунищему крестьянину. Он бедствовал, скитался, выдавал себя за дворянского сына; но в конце концов его исключительная даровитость, твердая воля и целеустремленность сломили все преграды. Ломоносов вырос в подлинного гения человечества. Химик и поэт, естественник и механик, электрик и геолог, мечтатель и организатор, он оставил после своей смерти богатейшее наследство в самых различных областях науки и искусства. Глубоко и кровно связанный с народом, Ломоносов и сквозь толстые стены Академии улавливал тревожные голоса жизни и всегда стремился не только объяснить, но и преобразить мир.

Сейчас мы опустимся на землю, где когда-то ступала нога этого величайшего русского ученого и писателя.

Вот и аэродром. Всего двадцать четыре часа, как его пригото-

вили, узнав, что Архангельск не может принять нашу экспедицию ни на Двине, где лед грозит проломиться под тяжестью четырехмоторных машин, ни на посадочных площадках в окрестностях города, устроенных на болотах и пригодных только во время крепкого мороза.

Весной Холмогорский аэродром надежнее архангельских; великолепная естественная посадочная площадка раскинулась на просторных лугах, каждый квадратный метр этой площадки проверен, под снежным покровом нет предательских ям и канав.

Пылающие костры прорезали серый полумрак: Холмогоры готовятся к приему воздушной армады.

На аэродроме нас ждут два корабля — двухмоторный разведчик Головина и самолет санитарной части, специально присланный из Архангельска для обслуживания экспедиции.

Я залюбовался аэродромом: огромное поле покрыто снегом. Никаких признаков оттепели. Наконец-то мы вырвались из объятий весны. Отсюда мы сумеем улететь на лыжах.

Делаю большой круг, внимательно всматриваюсь: границы посадочной площадки отмечены красными флажками, в начале площадки такими же флажками обнесено опасное место; кажется, что здесь растянулся гигантский кит и что в бока его вонзили десятки острог.

Все ближе и ближе белое поле. Я сажусь первый. Снег очень глубокий, но для наших колес не страшен.

Машина остановилась. Поспешно отрулив в сторону, мы уступили дорогу Молокову, Мазуруку и Алексееву.

Вскоре из машины Молокова, внимательно вглядываясь в снежный покров аэродрома, вылез Отто Юльевич. Я доложил ему, что все в порядке.

— Как только получим лыжи, приступим к их установке.

— А как вы думаете, Михаил Васильевич, легко мы оторвемся на лыжах?

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

Кое-кто из участников экспедиции остался в Холмогорах, остальные уехали в дом отдыха Архангельского крайисполкома.

Крепко спали мы в ту ночь. Утром встаем — приятный сюрприз: снег мокрый, с крыш течет. Кто-то из товарищей сострил, что мы привезли теплую погоду в крыльях самолетов.

— Где же Арктика? — спрашивал нас Спирин. — Меня все пугали арктическим холодом; я со страху оделся так, что и шестидесятиградусный мороз не проберет, а на улице дождь. Что же мне теперь делать?

— Погоди немножко. Это еще только ворота в Арктику. Вот минуем «заставу», тогда намерзнешься, — утешал его Бабушкин.

На третий день мы получили лыжи. Началась горячка. Все работали с утра до поздней ночи. Иван Дмитриевич не знал минуты покоя: с шутками и прибаутками он тащил на самолет все, что попадалось ему на глаза.

— Ребятки, — обращался он к механикам, — я купил теленочка и поросеночка, прихватим? На полюсе пригодится.

— Пригодится, — соглашались они.

Иван Дмитриевич таинственно исчезал и вскоре возвращался с торжествующим видом, но, конечно, не с поросеночком, а с солидной свиной тушей, и не с теленочком, а с тушей хорошо упитанной холмогорской коровы.

— А немножко сметанки можно?

— Давай-давай, Иван Дмитриевич, — снова соглашались механики, — машины недогружены, довезем все.

И, ласково улыбаясь, Папанин втаскивал в самолет кадку сметаны. Неудивительно, что механики поощряли хозяйственные наклонности Папанина. Они и сами непрочь были захватить кое-что, не указанное ни в каких списках, хотя бы, например, целый запасной мотор. Мало ли что может пригодиться в дороге?

Папанин прекрасно знал, что на полюс мы можем доставить только девять тонн груза, включая зимовщиков, и ни одного кило сверх этой нормы. Но все же он накапливал и накапливал новые богатства.

— Иван Дмитриевич, — подшучивали над ним летчики, — вы бы отдали приказ своим подчиненным, Кренкелю, Ширшову и Федорову, немедленно спустить несколько кило. Да и вам бы похудеть не мешало. Подумайте, сколько новых грузов мы могли бы захватить за счет живого веса...

— Ладно, ладно, — ухмылялся Папанин.

...Прошло четыре дня. Машины — на лыжах, моторы еще раз осмотрены, баки наполнены бензином.

Подсчитали грузы: на каждом самолете оказалось двадцать две с половиной тонны, из них две с лишним — Папанина. А его основной груз еще осенью тысяча девятьсот тридцать шестого года отвезли на Рудольф. Придется нам с ним основательно ссориться, когда начнем грузить самолеты на полюс.

Но ссоры с Папаниным — это в будущем, а вот с Дзердзеевским я уже сегодня поспорил.

— Борис Львович, — спросил я, — когда можно вылетать?

— Самое меньшее еще три дня продержится плохая погода, — спокойно ответил синоптик.

На это я заявил ему самым серьезным тоном:

— Не верю вашим сводкам. Врут они. Завтра мы улетим.

— Странное у вас представление о сводках, — обиделся Дзердзеевский. — Да и как может быть завтра хорошая погода, когда с юга идут тучи?

Я смотрю на небо и думаю: «Эти темносерые тучи принесут дождь и снег», но продолжаю подшучивать:

— Ничего, до завтра погода переменится. Ветер попутный, с ним-то мы и тронемся утром пораньше. Живо в Нарьян-Маре будем.

Дзердзеевский рассмеялся:

— Ветер сильный — попутчик-то хоть куда, а лететь все-таки не придется.

— Товарищи, едем в дом отдыха! Уж поверим на этот раз нашему «предсказателю погоды», — махнул я рукой.

Чтобы сократить ожидание, участники экспедиции развлекались как могли читали, сражались на биллиарде, играли в шахматы и в домино. Отто Юльевич объединился с Бабушкиным против меня и Симы Иванова. За время экспедиции мы сыграли пятьсот партий в домино, — недаром я ездил в Братцево.

Как нам хотелось поскорее вылететь! Вынужденное бездействие утомляло. Каждое утро Отто Юльевич обращался к Дзердзеевскому:

— Какова погода по маршруту?

— Лететь не рекомендую.

Мы окружали нашего синоптика и обиженно уговаривали:

— Брось, Борис Львович, хватит нас мучить. Завтра же вынь да положь хорошую погоду...

Первым должен был вылететь разведывательный самолет Головина. Его экипаж еще недавно состоял из двух механиков: Кекушева и Терентьева и штурмана Волкова, одновременно выполнявшего обязанности радиста. Так как по пути из Москвы в Архангельск на машине часто портилось радио и, занимаясь прокладкой курса, Волков не успевал исправить его, Отто Юльевич распорядился включить в состав экипажа радиста Стромилова, а командиру корабля строго приказал при неисправности рации, если она снова начнет капризничать, после вылета из Архангельска ни в коем случае не продолжать полет, а возвращаться.

Двадцать седьмого марта погода чуть-чуть улучшилась. Головин получил распоряжение вылететь в Нарьян-Мар и в пути произвести разведку.

Утро. Механики возятся у моторов, Стромилов хозяйничает в радиорубке, Головин и Волков занимают свои кабины.

В полете разведчики одеты теплее нас: кроме двойных меховых шуб и меховых шапок, они надевают еще особые меховые маски. Со стороны кажется, что к навигационным приборам и к штурвалу пробрались два бурых медведя. Головину и Волкову в их одеяниях настолько тесно в маленьких кабинках, что они с трудом поворачивают головы вправо и влево и совсем лишены возможности видеть, что делается позади. Все это неудивительно: кабинки наших разведчиков — открытые.

Когда подготовка к старту закончилась, механики заняли свои места. Головин дал полный газ, моторы ревели, винты стремительно рассекали воздух, но лыжи точно прилипли к глубокому рыхлому снегу и машина стояла, как прикованная.

Стараясь помочь летчику, несколько человек подбежали к самолету и принялись раскачивать его за хвост.

Минут пять Головин держал моторы на полных оборотах, но машина так и не тронулась.

Пришлось выключить моторы. Когда они немного остыли, Головин снова дал полный газ, машину снова качнули изо всех сил, и дружные усилия увенчались успехом.

Так как впереди расстилалось ровное поле и самолет стоял против ветра, Головин, не убавляя газа, пошел в воздух. Люди, помогавшие раскачивать машину, побежали за ней следом, что-то крича и размахивая руками. Головин на прощанье качнул крыльями, взял курс на север, и через несколько минут самолет скрылся из виду.

Летчик уверенно вел машину вперед, но вскоре радист доложил, что рация неисправна.

— Ее можно отремонтировать только на земле.

Ничего не поделаешь! Хотя Головину не хотелось возвращаться, он, помня наказ Отто Юльевича, развернулся и полетел обратно.

Вскоре показался Холмогорский аэродром, и машина пошла на посадку. Подруливая к месту стоянки, Головин неожиданно заметил впереди человека, удивительно похожего на его механика.

«Ведь до чего поразительное бывает сходство! — подумал Головин. — Ну, прямо точная копия Кекушева».

В этот момент к двойнику Кекушева подошел двойник второго механика — Терентьева.

У Головина глаза на лоб полезли: «Что за наваждение! Что это? Мои механики или арктический мираж?»

«Арктический мираж» оказался действительностью. Когда Головин подрулил к стоянке, его встретили Кекушев и Терентьев. Головин не знал, что и думать. «Как это я умудрился потерять их?» — гадал он.

Дело объяснилось просто. Когда раскачивали машину, меха-

ники вылезли из кабины, чтобы помочь. Головин и Волков, сидя в носовом отсеке, не могли этого видеть, а Стромилов был настолько занят своей рацией, что совсем не замечал окружающего. Когда машина, наконец, тронулась с места, Головин пошел в воздух. Крики провожавших и размахивание руками он понял как выражение радости по поводу удавшегося старта и пожелания счастливого пути. Так что, если бы рация работала исправно, пришлось бы Кекушеву и Терентьеву из механиков превратиться в пассажиров, а Головину, после прилета в Нарьян-Мар, решать задачу: каким образом механики испарились в воздухе.

...На следующий день, пробежав девятьсот метров, Головин оторвался от земли и, спустя несколько часов, сел в Нарьян-Маре, где должен был поджидать наши большие корабли.

После отлета разведчиков я, Спирин и Мазурук поехали на аэродром. Спускался туман.

— При такой видимости, — сказал я, — на наших самолетах лететь опасно. Потеряем друг друга, кто знает, какие могут быть последствия. Лучше подождать хорошей погоды.

— Кто это тут проповедует осторожность! Ах, это Водопьянов! — насмешливо протянул Спирин. — Давно ли ты стал таким предусмотрительным? Насколько мне известно, раньше ты летал в любую погоду.

— Я и теперь летаю в любую погоду, если это нужно. Конечно, когда мне приходилось возить из Москвы в Ленинград матрицы «Правды», я не размышлял о погоде. К двум часам ночи я должен был доставлять матрицы на Ленинградский аэродром. От этого зависел своевременный выход газеты. А сейчас дело другое. Задание у нас, правда, исключительное, ответственное, однако оно не связано с точными сроками. Какое же право мы имеем рисковать собой, машинами, исходом экспедиции?

Незадолго до нашего вылета я встретил в Совнаркоме товарища Молотова. Он очень интересовался, как идет подготовка, расспрашивал о мельчайших деталях и, прощаясь, несколько раз повторил: «Не торопитесь».

Я хорошо запомнил его мудрый совет, да и на собственном опыте убедился, что надо уметь не только летать, но и ждать.

... Стоп! Мы резко затормозили у берега Двины и по льду переправились на противоположную сторону.

— Илья, — обратился я к Мазуруку по пути к аэродрому, — помнишь, как мы с тобой мальчишками в Липецке жили? Я землю пахал, а ты работал на электростанции. Если бы нам тогда предсказали, что мы полетим на полюс, — ты бы поверил?

— Ну да! — расхохотался Мазурук. — Я подумал бы, что говорю с сумасшедшим.

И мы невольно начали вспоминать минувшее, людей, окружавших нас в детстве и юности.

Мелькают события... несложные, забавные, иногда трогательные.

Я вспомнил свою бабушку. Хорошая была старуха, добрая, честная. Вся жизнь ее прошла в нужде, лишениях и надежде на то, что после смерти она попадет в рай и там хорошенько отдохнет. Она всегда очень усердно молилась, нас, детей, заставляла подолгу бить поклоны, священнику отдавала последние копейки.

— Не греши — в рай попадешь, — поучала нас бабушка.

Однажды я не выдержал и спросил: почему грешника Шаматкина похоронили в церковной ограде, хотя все знают, что нищих крестьян он ссужал деньгами в рост за большие проценты и драл с каждого последнюю шкуру.

— Грешный он, грешный, Мишенька, — согласилась бабушка, — да он ведь на церковь пятьсот рублей пожертвовал и священникам ризы подарил. Теперь его грехи замолят. А нам, беднякам, надо самим свои грехи замаливать, не лениться...

— А похороны купчихи помнишь? — перебил Мазурук.

— Гаршиной?

— Да, кажется, так.

Она была очень богомольна, эта богатая липецкая купчиха. Родственники, согласно оставленному завещанию, раздавали на помин ее души двугривенные и пшеничные пышки. Откровенно говоря, получив все, что нам причиталось, мы позабыли о своей обязанности замаливать грехи покойницы. Но важно не это. Чтобы урвать деньги и пышку, люди давили друг друга. В толпе добивающихся подаяния немало было зажиточных крестьян, они приезжали сюда в новых овчинных тулупах, на сытых конях, и как им ни мяли бока, редко кто уходил без двугривенного. Точно сейчас вижу степенного мужика с окладистой рыжеватой бородой и сытым, лоснящимся от пота лицом. Он только что продал на базаре овес за двенадцать рублей и теперь возвращался домой в деревню. Узнав о раздаче денег, он остановил лошадь, привязал к столбу и начал расталкивать толпу. Ему удалось пробиться к «благодетелям», получить пышку и двугривенный, но у него вытащили двенадцать рублей. Вот шуму-то было! Проклял он ни в чем не повинную купчиху, вместо того чтобы помолиться за упокой ее души. А мы торжествовали: так тебе и надо, не жадничай!

— Да, — улыбнулся Спирин, выслушав мой рассказ, — теперь

жизнь другая и жадность совсем не та. Мы тоже очень жадны к знаниям, к накоплению технических богатств, к великим открытиям, к славе нашей родины. Нашу жадность мы не разменяваем на мелкую монету. Мы завоевываем огромные ценности для страны, для народа. Это вам не купчихин двугривенный.

В разговорах и воспоминаниях о далеком прошлом время пролетело незаметно. Вот и аэродром. Посмотрел я на снег, вижу — вода просачивается. Интересно проверить, как бежит самолет по такому рыхлому снегу.

— Интересно, — соглашаются мои спутники.

Я прошу одного из летчиков подняться на машине «У-2». Он охотно запускает мотор, дает полный газ. Но лыжи совсем не скользят. Их присасывает к снегу так сильно, что летчик не успевает опомниться, как хвост машины поднимается вверх и она становится на нос. Пропеллер сломан.

«Плохо наше дело! — подумал я. — Если не подморозит, не оторвемся».

Вместе со Спириным мы обошли аэродром. Нам стало ясно, что машины смогут вылететь только после того, как с помощью тяжелого катка и трактора-сталинца укатают дорожку.

Утром, когда эта работа закончилась, Дзердзеевский, наконец, сообщил нам радостную весть: завтра предполагается улучшение погоды, надо готовиться к вылету. Если задержимся, погода может испортиться, и в Архангельске придется сидеть дней семь-восемь.

Выслушав синоптика, мы решили вылететь на рассвете и перебрались в Холмогоры.

Перед полетом, пока механики разогревали моторы, я внимательно осмотрел аэродром. Увы! Укатанная дорожка оказалась малопригодной для взлета, каток не только не утрамбовал снег, теперь из-под снега выступала голая земля и появились ямы.

Оставалось одно: выбрать возвышенное место, где снег лежит ровно и под ним не видно воды. Я принялся за эту нелегкую и совсем не простую работу. Она увенчалась успехом.

В девять утра все разошлись по местам. Механики запустили моторы. Я первый вырулил на старт. Лыжи, легко скользя, оторвались, и машины одна за другой поднялись в воздух.

Спирин определил направление ветра, снос, путевую скорость.

Мы легли на курс.

ГЛАВА ШЕСТАЯ

ДОЛГО гостили мы в Архангельске. Только на одиннадцатый день раскрылись «ворота в Арктику». Что-то ждет нас в Нарьян-Маре?

Летим на север. Интересно наблюдать, как постепенно меняется картина под крылом самолета.

Влево от Архангельска видна дымовая завеса: это работают многочисленные лесопильные заводы. Скоро вскроется красавица Двина. В город потянутся один за другим иностранные пароходы, станут под погрузку и увезут за границу смолистую, еще пропитанную запахом леса древесину.

Глядя вниз, я думаю: «Если придется совершить вынужденную посадку, выберу место, где лес погуще, и туда направлю самолет».

Мне известно много случаев, когда при вынужденных посадках на лес люди оставались невредимы. Помню, в империалистиче-

скую войну летчик на четырехмоторном самолете «Илья Муромец» направлялся на фронт. Из-за остановки мотора, нагруженная бомбами машина была вынуждена сесть на деревья, повисла на макушках, загорелась, и все же люди спаслись: по ветвям спустились на землю и успели отбежать, прежде чем начали рваться бомбы...

Летим дальше... Через час появляется длинная белая полоса — река Мезень. Она окаймлена зеленью соснового леса, пятнами озер и болот. Впереди темнеет море.

Ветер боковой, попутный. Путевая скорость двести одиннадцать километров. Наши самолеты сносит к морю. Ориентира, кроме Мезени, нет. Курс держим по компасу.

Прошли Мезень. Лес встречается все реже и реже, попадаются кустарники. На белом фоне разбросаны редкие зеленые островки. Но вот и они исчезли, началась тундра. Огромное пространство затянуто снежной пеленой. Нет ему ни конца, ни края. При плохой видимости лететь над тундрой неприятно. Не к чему прицепиться глазом. Радуешься каждому черному пятну, оно помогает определить положение самолета.

Мы летим на высоте четыреста метров. Небо закрыто сплошными серыми облаками.

Проходим над Чешской губой. В прошлом году, во время моего полета на Землю Франца-Иосифа, она была покрыта льдом, ее с трудом удавалось отличить от тундры. А теперь сильные ветры вынесли лед в море.

Спирин меняет курс. Поворачиваем к Нарьян-Мару. Скоро покажется река Печора, а там и столица Заполярья...

...Через три часа пятнадцать минут мы благополучно сели на хороший просторный аэродром, приготовленный на реке.

Мороз восемь градусов. Самолеты мягко, легко покатились по ровному твердому снегу.

Бассейн весело подмигивает:

— Теперь дудки, весна не догонит!

Нарьянмарцы приняли нас очень радушно: для каждого самолета приготовили стоянку и даже вморозили в лед концы веревок для крепления.

Меня, моего механика Бассейна и радиста Иванова встречают, как старых знакомых. Подбегают ненецкие дети-школьники.

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

— Передал. А вы, ребята, как держите свое слово?

— Мы учимся на «отлично» и «хорошо». Приходите к нам

в школу, товарищ Водопьянов. У нас есть кружок моделистов, посмотрите, как мы работаем, поможете.

Они не отходили от меня до тех пор, пока я не пообещал им не только дать совет, как строить модели, но и рассказать, куда мы летим.

— Товарищи, — крикнул Шевелев, — качать Спирина, ведь он впервые попал в Арктику!

— Не его одного, — заметил я, — среди нас много новичков.

— Поздравляю вас, товарищи, — прервал меня Алексеев, — наконец-то мы удрали от весны. С такого аэродрома можно поднять в воздух любой груз!

— Да, теперь уж нечего беспокоиться о взлете, — поддержали его несколько голосов.

Механики быстро надели чехлы на моторы, закрепили самолеты, и все мы, в прекрасном настроении, уехали в город отдыхать.

После короткого совещания было решено на следующий день заправить машины и вылететь на Рудольф.

За товарищеским ужином, устроенным местными властями, много шутили, пели песни. Все были уверены, что коварные происки весны кончились по ту сторону полярного круга.

Спали мы прекрасно. Зато утром... Трудно описать наше возмущение, — опять оттепель! То, с чем можно было мириться в Архангельске, здесь, в столице Заполярья, было уже просто издевательством. И мы обрушили наш гнев на весну, Нарьян-Мар и даже на голову ни в чем неповинного «предсказателя погоды» Дзердзеевского.

— Проспали зиму, проспали!.. — мрачно цедил Сима Иванов.

День принес плохие вести: на Новой Земле ураган до двадцати баллов, на острове Рудольфа пурга, а в Нарьян-Маре нагло хозяйничает весна.

К вечеру погода совсем испортилась. Пошел мокрый снег, потом дождь.

Застряли мы прочно. На третий день снег стал не в меру рыхлым. Своей огромной тяжестью самолеты осадили лед. Под каждой машиной появились лужи. Пришлось перетаскивать машины на другое место. Работа нелегкая!

— Где же Арктика? — ехидно допытывался Спирин. — Какое же это Заполярье?

— Подожди, — сердито бурчал Папанин. — Хватишь и Арктики!

— Дождусь ли, товарищи-полярники? Давно обещаете мне лютые морозы, — не унимался Иван Тимофеевич. — С нашей нагруз-

кой с такого аэродрома не оторвешься. Смотрите, как развезло: это ведь настоящая снежная кáша.

...Сегодня я известил товарищей о том, что в восемь вечера лекция по метеорологии, читает Дзердзеевский.

— Это зачем? — полюбопытствовал Бассейн.

— А затем, — ответил Головин, — чтобы мы не ругали метеорологию и синоптиков и научились разбираться в синоптической карте.

Вечером все с огромным интересом слушали рассказ Бориса Львовича о том, как зарождаются циклоны и антициклоны. Наш синоптик так картинно и увлекательно говорил о воздушных течениях, что мы боялись проронить слово. В комнате было тепло и уютно. Стройный, с красивой черной бородкой человек — «хозяин» погоды — вызывал чувство симпатии у всех участников экспедиции. Мы с уважением относимся к Борису Львовичу и верим его всегда точным прогнозам. Но отчего же не пошутить?

— Если бы не Дзердзеевский, мы бы давно были на полюсе, — спокойно заявил после лекции Спирин.

— Что значит: были бы на полюсе? — возразил синоптик. — Вы посмотрите, какой мощный циклон проходит через Баренцово море. Попадете в обледенение, что тогда? Вижу, не уважаете вы нашу науку.

— Давайте хорошую погоду, тогда будем уважать, — хором закричала аудитория.

— Уймитесь! Когда можно будет лететь, я вам скажу.

— Что ж, подождем...

Мы крепко пожали руку Борису Львовичу, благодарили за интересную, содержательную лекцию и с этого дня стали мыслить «синоптически». Разговоры были только о погоде. За обедом невкусное блюдо называлось «окклюзией», удачное — «антициклоном».

Ежедневно в девять вечера, собираясь в комнате Отто Юльевича, командиры кораблей изучали утреннюю, полуденную и вечернюю синоптические карты. Утешительного мало: «Завтра вылететь нельзя».

Шли дни... Как-то поздно вечером поднялся сильный ветер. Спирин предложил Шевелеву и Бабушкину поехать на аэродром проверить крепление самолетов. С ними отправились и механики. Аэродром охраняли милиция и местный актив молодежи. Наши подъехали к машинам, никто их не остановил.

Около машин ходил человек с винтовкой в руках. Спирин обратился к нему:

— Почему ты не спросишь: кто идет? Может, мы враги, хотим

взорвать самолеты, а ты любезно отходишь в сторону: «Пожалуйста, проходите!»

— Я вижу, летчики идут, потому и не требую пропуска, — оправдывался часовой.

— А что ты сделаешь, заметив, как в темноте человек пробирается? — начал экзаменовать его Иван Тимофеевич.

— Крикну: «Остановись!»

— А он тебя не послушает.

— Крикну еще раз.

— А если он все-таки не остановится?

— Не знаю... Стрельнуть, что ли?

Спирин человек военный. Дисциплину уважает. И отчитал же он парня! Потом начал объяснять, как держать себя, когда стоишь на часах.

Остальные товарищи, приставленные к охране самолетов, окружили нашего флаг-штурмана и внимательно ловили каждое его слово.

На обратном пути Бабушкин задумчиво протянул:

— Хорошая у тебя сегодня была аудитория, Иван Тимофеевич, благодарная. Верь мне, твои слова не пропали даром. Теперь эти ребята не подпустят чужого к аэродрому. А в будущем... Кто знает, что их ждет в будущем? Возможно, твой урок им очень пригодится.

Без конца тянулись дни томительного ожидания. Их несколько скрашивали хорошие, сердечные люди, окружавшие нас теплом и вниманием. Ежедневно мы получали приглашения в клуб на спектакль или просмотр картины. Ненцы всячески старались нас развлечь, устраивали вечера самодеятельности, пели свои национальные песни. И все же каждый лишний день вынужденного пребывания в городе казался нам вечностью. Мы боялись задавать вопросы Дзердзеевскому, такой безнадежностью веяло от его прогнозов.

Наконец, Борис Львович обрадовал нас:

— Завтра будет хорошая погода, надо готовиться к вылету.

Все просияли. Отто Юльевич предложил участникам экспедиции немедленно ложиться спать.

— Не забывайте, что завтра в пять утра все должны собраться на аэродроме, — повторил он, прощаясь.

В семь часов назначен старт. Головин, как разведчик, вылетит на час раньше.

К утру погода несколько улучшилась. Но, увы, желанного, долгожданного мороза не было. Меня очень беспокоил взлет: до

Самолеты экспедиции на Северный полюс в Нарьян-Маре

острова Рудольфа решили лететь без посадки и машины сильно загрузили горючим.

Ровно в шесть на старт вырулил наш разведчик Головин.

Мы следим за взлетом и удивляемся: сравнительно легкая машина Головина бежит пятьдесят две секунды, но все еще не может оторваться. Только пробежав весь аэродром, она, наконец, пошла в воздух.

— В чем тут дело?

Оказывается, наш аэродром на Печоре вроде холмогорского: снег рыхлый, а под снегом вода.

«Плохо», — подумал я.

Прошло двадцать минут. Головин сообщает:

«Идем на высоте шестьсот метров. Над нами сплошная облачность. Видимость хорошая».

Я даю распоряжение запускать моторы. С помощью домкратов, на полных оборотах моторов, срываюсь с места, выруливаю на старт, даю полный газ. Но машина не развивает скорости, лыжи зарываются в рыхлый снег. С большим трудом, только через минуту и двадцать секунд удается оторваться от весеннего покрова Печоры.

Самолет в воздухе, экипаж торжествует.

Делаю круг, ожидая взлета товарищей. Следом за мной на старт идет машина Молокова. Я вижу, как она, пробежав весь аэродром, не отрывается и рулит обратно на старт.

Вдруг по радио сообщают:

«Головин возвращается из-за плохой погоды. Над морем густой туман, самолету грозит обледенение».

Неприятная новость. Я прошу Шевелева дать по радио распоряжение Головину пробить облака вверх и узнать их высоту. Однако Иванов не успел еще передать радиограмму, как Головин пошел на посадку.

«Опоздали», — промелькнула мысль.

Ко мне подошел Спирин:

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

«Сам знаю», — подумал я, но, улыбаясь, ответил:

— Ничего, Иван Тимофеевич, снег мягкий, сядем. Ты как думаешь, Михаил Сергеевич?

Бабушкин пожал плечами:

— Надеюсь, что сядем.

Я решил подняться выше, израсходовать побольше горючего, а затем итти на посадку.

Добавляя обороты моторам, иду в облака. Стекла фонаря

и штурманской рубки мгновенно покрываются инеем: ничего не видно, самолет приходится вести по приборам.

Машина не обледеневает и уверенно лезет вверх. На высоте тысяча шестьсот метров мы видим солнце. Оно кажется особенно ярким. Стекла понемногу оттаивают. Хорошо лететь в такую погоду!

— Как вы думаете, Борис Львович, — обращаюсь я к Дзердзеевскому, — облака на такой же высоте до самой Земли Франца-Иосифа?

— Думаю, — ответил синоптик, — что впереди еще лучше. Ближе к Баренцову морю облака с разрывами.

Иван Тимофеевич предложил пройти минут пятнадцать по курсу. Я охотно согласился. Стоя около меня, штурман любовался ровными облаками, где-то далеко-далеко они сливались с голубым небом.

— Хороша погода, — сказал Спирин, — обидно, что Головин вернулся. Надо было дать ему распоряжение сразу же пробиваться вверх.

Через пятнадцать минут я повернул обратно. Откровенно говоря, мне очень не хотелось возвращаться. Иванов только что получил сводку о погоде: на Новой Земле и на Земле Франца-Иосифа ясно, а то, что нам вначале пришлось бы итти над облаками, совсем не страшно. Ориентиров над морем все равно нет. Курс держишь по магнитному и солнечному компасам. Приборы у нас великолепные. Спирин хорошо ориентируется по солнцу, не видя земли, моря и плавающих льдин. По солнцу он определяет путевую скорость, по солнцу дает курс. К тому же его задача облегчается тем, что мы летим с юга на север.

Поговорив с Иваном Тимофеевичем, я связываюсь с землей и сообщаю Шмидту:

— Погода прекрасная. Советую без помощи разведчика итти на остров Рудольфа.

Получаю ответ:

— Самолет Молокова не может оторваться.

Начинаю снижаться. За час полета мы облегчили машину всего на пятьсот килограммов. Этого, конечно, мало, самолет перегружен. На земле с беспокойством следят за нашей посадкой. Я тоже волнуюсь. Но другого выхода нет, — не бросать же товарищей в Нарьян-Маре!

Решив подвести машину как можно ниже и коснуться снега лыжами так, чтобы хвост постепенно опустился сам, что смягчит соприкосновение с поверхностью Печоры, я иду к посадочному знаку, и против ожидания все обходится благополучно.

Самолет мягко покатился по ровному рыхлому снегу, из-под

лыж во все стороны полетели брызги. Нас окружили радостные, взволнованные товарищи. Они жали нам руки так, словно мы отсутствовали не час, а по меньшей мере полгода.

Провожавшие нас подшучивали.

— Ну вот, не улетели, — жаловался один рабочий, — а завтра я не смогу проводить, у меня дежурство.

— Не беспокойся, — заметил другой, — мы еще не один раз придем на проводы.

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

— Верить-то верю, — оправдывался он, — да только с этого аэродрома вам скоро не оторваться. Завтра он будет еще хуже.

— Нет. Завтра же мы улетим! — решительно заявил я.

На другой день приготовились к полету над облаками. Отто Юльевич весело шутил над постигшей нас вчера неудачей, Мазурук вслух мечтал о том, чем он займется сегодня на Рудольфе.

...Головин поднимается первым.

На этот раз мы решили вылететь через два часа после разведчика. За это время он пройдет около четырехсот километров и сообщит погоду.

Головин опять пошел под облаками, при выходе в море попал в туман, вернулся, однако, на этот раз не сел, а тут же, около аэродрома, пробился вверх.

Через несколько минут Головин сообщил:

«Иду над облаками, на высоте полторы тысячи метров. Видимость прекрасная».

Через каждые двадцать-тридцать минут он передавал по радио: «Погода хорошая, лететь можно».

Ровно через два часа я начинаю подниматься. Самолет лыжами зарывается в снег, оставляя за собой две параллельные полосы воды. Мне не удается вырвать его: он словно прилип к снегу. Несколько раз я заруливаю обратно на старт, снова и снова стараюсь оторвать машину по своему следу, но безуспешно.

Молоков, Алексеев и Мазурук и не думают подняться. Отто Юльевич тут же у самолетов устраивает совещание. Решено немедленно облегчить машины, слив по две тонны горючего, и лететь не на Рудольф, а на Маточкин Шар. Головину дано распоряжение изменить курс, тоже итти на Маточкин Шар и там ждать нас.

Через час корабли один за другим поднимаются в воздух. Над аэродромом мы пробиваемся сквозь облака и ложимся на норд. Внизу расстилается бесконечное море облаков. Вверху яркое солнце заливает ослепительным светом голубое небо.

Через час с минутами в облаках начинают появляться окна. Мы видим море. Оно покрыто мелким битым льдом, мелькают черные полоски разводьев. Чем дальше, тем чаще появляются окна, облачность кончается.

В воздухе каждый занят своим делом. Летчики ведут корабли по заданному курсу, штурманы устанавливают курс, механики регулярно, через каждые десять-пятнадцать минут, забираются в крылья и проверяют работу моторов, радисты держат связь с землей и с другими кораблями, корреспонденты записывают, стараясь поймать какое-нибудь особенное, характерное выражение на лицах. Одни только папанинцы сидят без дела. Они не отрывают глаз от окон... Вот-вот покажется Новая Земля.

Папанин летел на борту самолета Алексеева.

Когда наш перелет окончился, Алексеев рассказывал, что Иван Дмитриевич оказался очень беспокойным пассажиром.

Ему не сидится на месте: то он подходит к механикам узнать, как работают моторы, то заглядывает в штурманскую. И вот, наконец, на его очередной вопрос: «Где находимся?» — штурман Жуков отвечает:

— Скоро должна показаться Новая Земля.

Папанин спешит к механику.

— Сугробов, — кричит он ему в ухо, — смотри, сейчас откроется земля!

Сугробов послушно подходит к окну.

— Ну что, видишь? — спрашивает Папанин.

— Нет, не вижу.

— А ты внимательно гляди.

Сугробов машет рукой.

— Нет, браток, зачем напрасно глаза портить. Что я, Колумб, что ли, открывать землю? Возьми свой бинокль и открывай сам!

Голос механика звучит серьезно. Ни единый мускул не дрогнет на его лице.

Безнадежно пожав плечами, Папанин направляется к выходу. Но Сугробов, заметив, что на морском льду большие разводья и негде посадить машину, в свою очередь останавливает и подзывает его к окну.

— Посмотри, Иван Дмитриевич, — говорит он, — кругом вода. Если на полюсе так, отзимовался ты, браток.

Папанин смотрит вниз.

— На полюсе не такой лед. Там-то многолетние льдины...

И тут же он хлопает в ладоши.

— Товарищи, земля! Я вижу землю!

— На свете, если не ошибаюсь, только два человека открыли новую землю, — без улыбки произносит Сугробов, — ты и Колумб.

— Шутишь, землю я не открывал, — возражает Папанин, — а вот полюс мы с тобой откроем.

— Не полечу я с тобой открывать полюс.

— Это еще почему?

— Почему? — прищурив глаза, смеется Сугробов. — С тобой откроешь полюс, чорта с два! Я ж тебя знаю, будешь потом всем рассказывать, что ты один открыл, а Сугробов здесь не при чем. Стану рисковать, чтоб меня затем не признали, как американца Кука? Нет уж, открывай сам. А я полечу на другом самолете.

Новая Земля «открыта». Впереди показалось Карское море. Далеко в прозрачном воздухе смутно вырисовываются знакомые контуры Маточкина Шара. Мы близки к цели. Остаются еще два этапа — Рудольф и полюс.

...Зимовщики встретили нас радостно. Они знали, что мы везем из Москвы письма, газеты и бесконечные рассказы об общих друзьях и знакомых.

Хорошо отдыхать в светлой, чистой комнате. Кругом улыбающиеся, дружелюбные лица. Невольно вспоминаешь дом, семью. Родные беспокоятся о нас. Уверен, что наши радиограммы их не удовлетворяют. С квартир Молокова, Бассейна, Спирина, Мазурука — всех участников экспедиции — без конца звонят в Главсевморпуть, узнают: «Где наши? Летят ли сегодня дальше?» Болеют душой...

Медленно мы подвигаемся, очень медленно...

ГЛАВА
СЕДЬМАЯ

ПРОЛИВ Маточкин Шар пересекает Новую Землю. Он делит ее на две части – южную и северную – и соединяет два моря – Баренцово и Карское.

Мы хорошо знаем, что Арктика таит много неожиданностей. Плохая погода бывает здесь гораздо чаще, чем хорошая. Но Маточкин Шар отличается еще и своими особыми прелестями, их называют «стоками» – местными ветрами. Кругом ветер три-четыре балла, а в проливе свирепствует шторм. Поэтому-то нам и хотелось лететь прямо на Землю Франца-Иосифа. И мы не ошиблись в самых худших предположениях, – на другой же день после нашего прилета поднялась неистовая пурга. Как бы гигантской метлой сметая покровы с гор и поднимая снежные вихри на высоту пятнадцать-двадцать метров, ураган несет их от берегов Баренцова моря в Карское. И зги не видать. Открывая дверь, попадаешь в белую тьму – бело и темно.

Мы установили дежурство на самолетах. От зимовки к машинам протянули веревки. Каждый из нас знал, что если он по пути к машинам или на обратном пути к зимовке оторвется от веревки хотя бы на одно мгновение, его стремительно унесет и никто его не увидит, не услышит и не сможет помочь.

За окном бесилась пурга. Сидя в теплой комнате, мы делились своими воспоминаниями о жизни в Арктике. Вдруг открывается дверь, входит занесенный снегом человек. «Кто это?» Оказывается, Спирин.

— Тебя не узнать, — засмеялись мы.

— Крепко метет! — снимая маску и меховую кухлянку, вздохнул Иван Тимофеевич.

— Где же Арктика? — поддразнивая Спирина, спросил Шевелев. — Хотелось познакомиться? Вот тебе! — И он указал на занесенное снегом окно.

Под ударами двенадцатибалльного шторма вздрагивали стекла.

— Да, сейчас-то я с ней основательно познакомился, — ответил Спирин. — Против ветра итти невозможно, задыхаешься. С ног валит. На гору я поднимался на четвереньках. Достается же нашим самолетам! Никогда бы не поверил, что ветер может повернуть пропеллер у застывшего мотора, да еще с редуктором. Чудеса, да и только!

Просмотрев список, я обращаюсь к Бабушкину:

— Михаил Сергеевич, твоя очередь нести вахту.

Он торопливо оделся и вышел. С воем и свистом захлопнулась дверь.

— Как ты ни кутайся, — снова вздохнул Спирин, вытряхивая из рукава тающий снег, — ничто тебе не поможет. А что творится в самолете! Кажется, уж как плотно закрыто, и все же в кабину и в крылья горы намело.

— А если в воздухе застанет вас такая погода, что тогда? — перебил Спирина доктор.

— На большой высоте не так страшно, — вмешался я, — но если бы пришлось садиться, от самолета ничего бы не осталось.

Неожиданно поднялся Шевелев.

— Хоть и неприятно вспоминать, — возбужденно заговорил он, — но я вам расскажу о нашей неудачной посадке в этом проливе в начале сентября тридцать второго года. В то время у нас в Севморпути было всего пять самолетов. Они работали по разведке льдов и проводке судов. На одном из них, на двухмоторной летающей лодке, я пошел в глубокую разведку. Нам предстояло пройти вдоль Новой Земли до мыса Желания, пересечь Баренцово

море и попасть на Землю Франца-Иосифа. Здесь в проливе есть так называемая Белушья губа, где помещалась наша бензиновая база.

«...Наступает вечер. Бензин у нас на исходе. Не долго думая, мы решаем переночевать на базе, а рано утром двинуться дальше.

«Летело нас всего шесть человек. Ветер почти не чувствовался, над морем совершенно не болтало.

«Заходя в пролив прямо с Карского моря, мы пролетаем над зимовкой, где сейчас коротаем время. Вижу: Порцель, первый летчик, убрал немного газ и постепенно теряет высоту. Второй летчик наблюдает за движениями товарища. Механики заняты своим делом. Чечин только что спустился в кабину, Проварихин занял его место у мотора. Сообщив зимовщикам, что идем на посадку, радист Ручьев убирает антенну.

«...Подходим к Белушьей губе. Летчик совсем убрал газ, планирует на посадку. Машина чуть покачивается. Сейчас сядет... и вдруг, совершенно неожиданно, на высоте двадцати метров ее стремительно бросает вверх. Мы чувствуем, что какая-то страшная сила давит снизу на нашу машину. Нас прижимает к сиденьям.

«Через несколько секунд давление снизу резко ослабевает. Машина на мгновение застывает на месте, и с той же силой ее бросает вниз. Теперь мы отрываемся от сидений.

«Опустив нос, машина камнем падает вниз. Рули управления ослабевают. Летчик резко берет штурвал на себя, но самолет его не слушает.

«Не успели мы опомниться, как оказались совсем низко над водой. Раздался оглушительный треск, больше я ничего не помню.

«...Очнувшись, я мало что сообразил: «Что случилось? где я?» Боли не чувствовал. Приподнял голову, смотрю — нос самолета погружен в воду, моторов нет.

«Из носовой части, из обломков вылезает бортмеханик Чечин. Вода вокруг покрыта масляными пятнами.

«Вдруг совсем близко около кабины мы услышали душераздирающий крик. Чечин бросается на помощь второму механику, хочет удержать его за шлем. Но рука скользит, и несчастный раз за разом окунается в воду.

«Сообразив в чем дело, я показываю Чечину руку. Он без слов понимает меня, крепко уцепившись за мою руку, наклоняется через борт к воде и хватает механика за пояс. Я тащу Чечина, а он, в свою очередь, механика. Скоро мокрый, озябший, но невредимый, товарищ присоединяется к нам.

«...Мы кричим, в надежде, что нас услышат остальные. Но никто не откликнулся.

«Солнце садится. До берега не меньше километра. Нам не доплыть, да и вода очень холодная. Температура ниже нуля.

«Самолет медленно погружается в воду. Нас удивляет — почему машина стоит на месте, ее не относит ни волной, ни ветром. Потом только выяснилось, что от удара моторы сорвались с рам и упали в воду на большую подводную банку. Тросы же управления не оборвались, и самолет стоял как на якоре.

«Надо было добраться до берега. В заднем отсеке у нас лежал резиновый клипербот. Чечин достал его, но он оказался попорченным. Металлический фланец с отверстием для накачки воздуха был помят. Откуда только у Чечина взялись силы! Он зубами поправил фланец. Из десен кровь пошла, но зубы выдержали.

«Наконец, клипербот готов. Он все еще травит воздух, но не так сильно, как раньше. Весла остались целы. Легко понять, как это обрадовало нас и как велико было наше огорчение, когда, пересаживаясь в лодку, мы одно весло уронили. Чечин сгоряча хотел было прыгнуть за ним в воду, но я его удержал: доплывем и с одним.

«Только в клипероте я почувствовал, что у меня сильно разбита нога и спина. Двигались мы медленно. Веслом работал один Чечин. Он пострадал меньше нас и вообще отличался изрядной силой.

«...Берег тут каменистый, обрывистый. Боясь порвать нашу резиновую лодку, мы долго выбирали более или менее пологое место.

«Воздух из клипербота уходил, бот начал морщиться, приобретать какую-то мешковатую форму. Внутри появилась вода.

«Наконец, мы нашли удобное место для причала, но нас пронесло мимо. Через минуту увидели совсем пологое место. Чтобы опять не прозевать, я взял в зубы конец веревки, бросился в воду и, обняв первый попавшийся камень, несмотря на ужасную боль в ноге, взобрался на него. Веревка натянулась, я крепко стиснул ее зубами.

«Вытянуть клипербот на берег у меня нехватало сил. Оставалось одно: не выпускать веревки, и я держал ее, как умел, а Чечин, пользуясь этим, сам подтянул клипербот к камню.

«Так мы выбрались на берег. Итти я не мог. Решил по возможности продвигаться вперед и попросил товарищей, чтобы они как можно скорее шли на зимовку и выслали мне навстречу людей.

«Проварихин хотел отдохнуть, но я это категорически запретил:

«— Потом ни за что не встанешь.

«Чечин и Проварихин ушли. Часа три, теряя последние силы, я пробирался к станции, и, наконец, на полдороге меня встретили зимовщики...»

— А что случилось с остальными товарищами? — спросил я Марка Ивановича.

— Через несколько дней двоих прибило к берегу, а третьего водолазы, вытаскивая машину, нашли среди обломков. Вот какое предательское это место! — закончил свой рассказ Шевелев.

За окном шторм все усиливался. Казалось, что какой-то злой шутник без конца бросает в стекла груды снега.

Под впечатлением рассказа Марка Ивановича все приумолкли. Не впервые приходилось нам слышать подобные рассказы. Они еще больше настораживают нас, заставляют быть еще внимательнее к любым неожиданностям, которые всегда может преподнести нам Арктика.

Пурга бушевала трое суток. Самолеты занесло снегом. Около них образовались огромные сугробы. Два дня понадобилось для того, чтобы очистить самолеты и откопать лыжи. С аврала мы возвращались с багрово-красными лицами, усталые, но бодрые и веселые от физической работы, от свежего морозного воздуха. Аппетит был у всех великолепный, сон овладевал нами раньше, чем голова успевала коснуться подушки.

Зимовщики дружно помогали нам в работе. Как только кончилась пурга, начальник сборочного цеха на Маточкином Шаре, Матвеев, отремонтировал сломанный штормом руль машины Алексеева.

Корабли стояли в полной готовности к полету, на Маточкином Шаре наступили летные дни. Но в это время разыгрался шторм на Земле Франца-Иосифа. А когда там наступила тишина, у нас снова выпал снег и поднялся новый шторм. К счастью, он был менее продолжителен.

Семнадцатого апреля разведывательный самолет вылетел на Землю Франца-Иосифа.

Перелетев Новую Землю, Головин уверенно пошел над Карским морем.

Внезапно с борта его самолета радисты приняли тревожное сообщение. Слой облаков оказался настолько высок, что даже сравнительно мало загруженная машина Головина не могла пробить его.

Головин немедленно получил распоряжение итти на мыс Желания.

В этот же день мы тоже предполагали вылететь, но неудача разведчика заставила нас отложить старт.

Убийственно медленно потянулось время. Все готово, все проверено, а приходится ждать.

Укладываясь спать, мы тешили друг друга:

— Утром обязательно вылетим.

Но и полдень застал нас на Маточкином Шаре. Купол острова Рудольфа все еще был закрыт туманом.

Близится вечер. Неожиданно с Рудольфа сообщают: прояснилось, штиль. В восемь часов десять минут, в косых лучах заходящего солнца, четыре машины одна за другой поднимаются в воздух.

Мы летим к восточному берегу Новой Земли, к полуострову Крашенинникова. Над вершинами гор плывут кучевые облака. Они напоминают скалы самой причудливой формы.

Вот и мыс Водяной. Поворачиваем строго на север. Под нами попрежнему плывут облака. Теперь кажется, что внизу бушует океан, что ветер стремительно гонит волны, их белые гребни рассыпаются брызгами и поминутно вновь оживают.

Мы входим в огромный коридор: с одной стороны высокий извилистый берег Карского моря, с другой — далеко-далеко на горизонте — серая непроницаемая стена. Это остатки циклона, который совсем недавно прошел над Новой Землей.

Машины слегка покачивает. Мы постепенно идем вверх. Наш коридор начинает суживаться. Солнце все реже показывает свой ослепительно яркий диск.

Непроницаемая стена облаков заметно приближается и вдруг, совсем неожиданно, возникает перед нами.

Набираю высоту две тысячи метров. Верхний край облаков уже близок. Еще сто-двести метров — и мы полетим над ними.

Даю полный газ. Ревут и дымят моторы, из глушителей вылетают светлосиние языки пламени. Солнце скрывается за облаками. Скоро наступит полная темнота.

«Вывози, умница, вывози, машина! Возьми барьер! Вот он, совсем рукой подать».

Я тяну на себя штурвал, довожу скорость до ста сорока километров. Самолет высоко задрал нос, но барьера не взял.

Отдаю ручку от себя и, резко повернув машину влево, веду ее параллельно облачной стене, к выходу в Карское море.

В конце концов нам все же удается подняться выше облаков. Внизу сплошная пелена. Солнце село, впереди мерцают лишь темновишневые следы заката.

Над облаками хорошо лететь. В этом районе начались белые ночи, а на Земле Франца-Иосифа уже наступил полярный день.

Через несколько минут Спирин дает мне курс на север. Радист Иванов сообщает, что слышит сигналы радиомаяка острова Рудольфа. Я тут же надеваю наушники: точка — тире, тире — точка — «А» и «Н». Я слышу их одинаково хорошо — значит идем в зоне, прямо к цели.

Самолет идет спокойно, его совсем не качает. Если бы не шум моторов, несущих нас к северу со скоростью двести километров в час, было бы трудно представить себе, что мы в воздухе: плывем — как на лодке в тихую-тихую погоду.

На северо-западе появляется темновишневое зарево. С каждой минутой оно становится светлее и ярче.

Ко мне подходит кинооператор Трояновский.

— Ужасно жалко, — говорит он, — что не могу заснять эти изумительные кадры. Никогда не видел ничего подобного.

— Да и я, хоть и много летал на Севере, впервые вижу такую картину! Смотри, Марк, смотри: солнце восходит на северо-западе.

Видел ли кто-нибудь солнце, восходящее на западе? Вот оно выплывает из облаков, оно все выше и выше...

Я веду самолет прямо на восходящее солнце. Его лучи, сперва холодные, робкие, рассыпаясь по ровной поверхности облаков, постепенно начинают сиять так ослепительно, что мешают вести машину.

Один Сима Иванов не обращает внимания на это сказочное зрелище. Он занят настройкой радио, ему нет дела до того, что творится вокруг самолета.

Иван Тимофеевич открывает верхний люк своей рубки. Из люка показываются его руки, они тянутся к солнечному компасу. Штурман осматривает компас, несколько раз поворачивает и ставит на курс.

В центре маленького объектива показывается солнечный зайчик. Стоит только немного свернуть с курса, как этот зайчик исчезнет. Но мы держим его в центре объектива. Он ведет нас строго по меридиану, который проходит через остров Рудольфа.

У нас много приборов, контролирующих правильность полета: магнитный компас, солнечный компас, радиокомпас, радиомаяк. Самый ненадежный прибор в районе, близком к полюсу, — магнитный компас. Здесь его стрелка мало устойчива. Даже когда самолет идет прямо, она все время отклоняется то в одну, то в другую сторону.

На горизонте чернеет море. Значит, скоро кончатся облака. Но вот на темном фоне появляется яркое белое пятно. Бабушкин

берет бинокль и внимательно смотрит вдаль. Лицо его расплывается в радостной улыбке:

— Остров! Земля Франца-Иосифа открыта.

...Мы пересекаем Землю Вильчека, покрытую мощными льдами и снегом. Справа виднеется остров Греэм-Белл.

Я подзываю Бассейна.

— Помнишь, как мы сидели здесь пять суток при тридцатиградусном морозе? Нелегко нам тогда пришлось.

Острова один за другим проносятся мимо. Ско́лько их!

Мы идем над уже знакомым островом Рудольфа.

Видимость великолепная. Машины мягко опускаются на просторный аэродром.

Вылезаем из кабин и осматриваемся. Хорошо! На восемьдесят втором градусе северной широты нас встречают на двух вездеходах. В стороне стоят два трактора-сталинца, водомаслогрейки. Аэродром прекрасно оборудован. Вдали видны жилые дома. Похозяйски устроились!

Крепко жмем руки зимовщикам. Заждались они. Начальник станции комсомолец Либин шутит:

— А мы уже побаивались, что вы не заглянете к нам, прямо махнете на полюс.

Большинство участников экспедиции с трудом скрывает волнение. Мы — на самой северной советской зимовке, мы почти у цели. Впереди один перегон, пусть сложный, но зато следующая посадка в сердце Арктики.

ГЛАВА ВОСЬМАЯ

УКРЕПИВ самолеты, мы отправились на тракторе и вездеходе на зимовку. Только любители лыжного спорта отказались от этого механизированного способа передвижения и понеслись на лыжах с трехсотметрового пологого склона. Они быстро добежали до украшенной флагами зимовки.

При входе в дом участников экспедиции встретила с хлебом и солью белая медведица, подпоясанная красным кушаком. На правой ее лапе висел огромный ключ с надписью: «ключ от полюса».

Медведицу убили за несколько дней до нашего прилета и замороженную поставили в дверях. С ней были два медвежонка, их очень быстро удалось приручить.

Я уже подумывал, что теперь смогу не только выполнить, но даже и перевыполнить обещание, данное сынишке: привезти ему

вместо одного целых двух медвежат. Но, присмотревшись к ним, решил, что их лучше отправить пароходом в Московский зоопарк. Так мы и сделали. Медвежат подарили зоопарку, а медведицу съели. Мясо ее оказалось очень вкусным.

...Первую ночь на острове Рудольфа мы спали крепко и проснулись в великолепном настроении. Шутка ли, ведь мы пролетели около четырех тысяч километров и достигли самой северной точки Советской земли, находящейся на восемьдесят первом градусе пятьдесят седьмой минуте северной широты и пятьдесят восьмом градусе восточной долготы.

«Один переход — и мы на полюсе», — подумал я, потягиваясь в постели.

Спирин точно подслушал мои мысли.

— Остается девятьсот километров... — задумчиво сказал он, — но это впереди, а пока пора завтракать.

После завтрака все, не исключая командиров, поехали на аэродром заправлять самолеты. Механики занялись моторами, остальные наливали бензин. Работа тяжелая. Для полета на полюс и обратно с трехчасовым запасом в бензобаки каждой машины необходимо налить семь тысяч двести килограммов горючего.

Прежде чем приступить к заправке, пришлось откопать бочки с бензином и с помощью тракторов подвезти их по рыхлому глубокому снегу к самолетам.

Только мы взялись за лопаты, как подул сильный ветер, поднялась пурга. Не успеешь откопать бочку, как ее снова заносит снегом.

Одеты мы были в барашковые шубы на лисьем меху. Надо сознаться, что эти дорогие шубы оказались малопригодными. В мех набивалось так много снега, что они становились невыносимо тяжелыми. Поневоле позавидуешь чукчам, которые сверх оленьих малиц надевают еще так называемые камлейки из полотна.

Несмотря на все усиливавшийся ветер, мы не прекращали работы. Шубы сняли, остались в кожаных рубашках и под ними — в теплых шерстяных фуфайках.

Работали дружно, с большим подъемом. После московской суеты, в ожидании летной погоды на пути к Рудольфу, мы успели отдохнуть и накопить силы. А понадобилось их немало: к каждому самолету пришлось подвезти по тридцать пять бочек, затем на каждой машине установили по два альвейера и начали по очереди качать. Кто скорей!

К вечеру наша работа закончилась, а через три дня машины были окончательно готовы к вылету. Но и здесь нас крепко держала погода.

На острове два аэродрома: один верхний, на куполе, в трех с половиной километрах от зимовки, другой нижний — около самой станции. Но последний очень мал и пригоден только для разведывательных самолетов. Аэродромы расположены на разных высотах над уровнем моря. Поэтому не раз бывало так: на нижнем аэродроме погода хорошая, позвонишь на верхний, а оттуда отвечают: сплошной туман.

Трудно поймать хорошую погоду на верхнем аэродроме, зато он удобен своим пологим склоном, дающим возможность оторваться с любой нагрузкой.

Оторваться... полететь! Скоро ли мы дождемся этой счастливой минуты?

Пока нам ничего не остается, как внимательно изучать остров Рудольфа. Мы часто любуемся четырьмя куполами, покрытыми огромными шапками мощного льда. Там, где ледник сползает в море или пролив, виднеются трещины, от пяти сантиметров до двух метров шириной. Эти трещины очень опасны: если в них попадет лыжа, машина может сломаться. Случалось, что проваливались и люди. Особенно опасны эти трещины зимой, когда они скрыты под снегом.

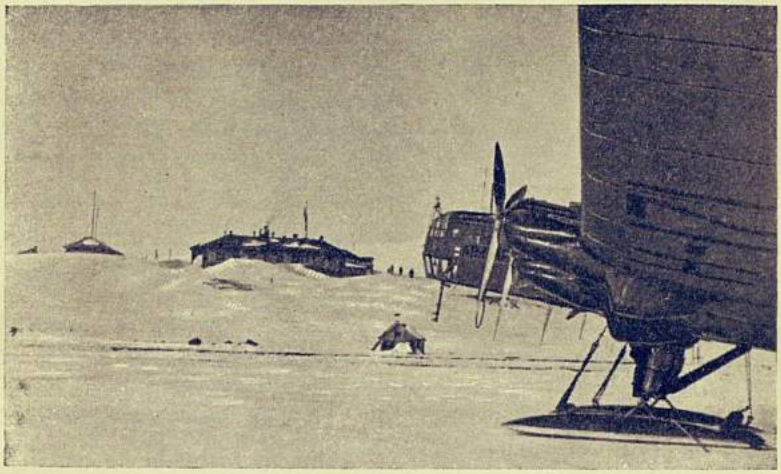
С появлением трещин у самого берега, огромные глыбы откалываются от ледника и уплывают в море. Часто размеры этих ледяных гор-айсбергов очень велики. Глядя на них с самолета, можно подумать, что это маленькие острова.

Примерно в километре на юг от нашей станции стоит сарай, построенный экспедицией Циглера, побывавшей здесь в тысяча девятьсот третьем — девятьсот пятом годах.

Когда я впервые летал на Землю Франца-Иосифа и сделал посадку на ледяном куполе острова Рудольфа, мне бросилось в глаза, что внутри этого развалившегося сарая вырос настоящий ледник.

На-днях штурман Аккуратов с помощью нескольких товарищей выколол этот ледник, и мы убедились в том, что экспедиция Циглера была прекрасно снаряжена. Американский богач не пожалел средств для удовлетворения своей тщеславной прихоти. Чего только он не привез на остров! И механическую мастерскую, и токарный станок, и геофизическую лабораторию, целый склад боеприпасов, массу взрывчатых веществ, всевозможные продукты, вина, спирт, книги, одних библий восемнадцать штук!

Тут мы нашли и пишущую машинку, и конские седла, и собачью сбрую, цилиндры, фраки, лакированные ботинки, ма-



На аэродроме полярной станции «Маточкин Шар»

нишки, галстуки, гребенки и, наконец, золоченые лыжи, на которых «завоеватели» собирались вступить на полюс.

Как и в прошлом году, вспоминая о том, что эта экспедиция закончилась полным крахом, что ее участники спорили до тех пор, пока оставленный ими без призора пароход не раздавило льдами, я подумал:

«На золоченых лыжах не завоевать полюса. Когда людьми руководит одно тщеславие, когда нет тесно сплоченного коллектива, даже первоклассному снаряжению грош цена».

По вечерам мы разрабатываем планы высадки экспедиции в районе полюса. Решено лететь на четырех больших кораблях. Первым сядет флагман, а затем остальные. Но до вылета нашей флотилии Головин на своем двухмоторном самолете должен сделать разведку. Достигнув восемьдесят пятого — восемьдесят шестого градуса северной широты, он выяснит погоду по маршруту и характер льда.

Дзердзеевский ежедневно собирает сведения о погоде почти со всех концов северного полушария — Советского Союза, Европы и Америки — и составляет синоптическую карту. Но это его не удовлетворяет. Когда позволяет погода, он поднимается на маленьком самолете на высоту более трех тысяч метров и изучает характер облаков. Высотные полеты в районе Рудольфа дают возможность нарисовать законченную картину: синоптик видит, где начинается и где кончается циклон, уже занесенный на карту на основании сводок.

Предсказаниям Дзердзеевского мы верили, хотя часто, очень часто хотелось думать, что он ошибается.

Видишь иной раз ясное небо, рвешься в полет, а Борис Львович говорит:

— Нельзя! Через три-четыре часа погода испортится. Со стороны Гренландии идет мощный циклон.

Как правило, на вопрос: «Какова погода по маршруту?» — мы получали стереотипный ответ: «Плохая. Во время моего полета я видел сплошную облачность».

Мы начинали бунтовать:

— На Рудольфе хорошая погода, а что на полюсе — никто не знает, там нет метеорологической станции.

Наш пыл охлаждал Отто Юльевич.

— Терпение, товарищи командиры, терпение, — говорил он. — Дождемся устойчивой погоды, выпустим в глубокую разведку Головина и, если погода по маршруту окажется хорошая, дадим старт большим кораблям.

Рисковать действительно не следовало. Наши самолеты были сильно перегружены имуществом Папанина. Правда, за погрузкой мы следили очень строго. Папанин знал, что ему разрешено взять с собой не больше девяти тонн, взвешивал на складе зимовки все свои ящики и тюки и на каждой упаковке сделал надпись: «Полюс, столько-то килограммов».

После окончания погрузки выяснилось, что на каждом самолете размещено по двадцать пять тонн двести пятьдесят килограммов. С такой нагрузкой лететь опасно. Оставался очень небольшой запас прочности, при воздушной болтанке крылья могли не выдержать.

Все начали думать, без чего бы можно обойтись. Имущество механиков сократили до минимума. Пришлось снять некоторые запасные части и инструменты, кресла заменили ящиками с грузами. Участники экспедиции пожертвовали многим из своих личных вещей. Мы ведь летели ненадолго, а папанинцам год зимовать на полюсе — пусть живут с комфортом.

С большим трудом удалось уменьшить груз каждого самолета еще на сто пятьдесят килограммов. Но и это не могло удовлетворить нас. Мы должны были во что бы то ни стало довести полетный вес машины до двадцати четырех тонн семисот пятидесяти килограммов. Не хотелось, но пришлось слить по двести пятьдесят килограммов бензина. Мало! Тогда Шмидт отдал распоряжение своему заместителю товарищу Шевелеву проверить вместе с папанинцами весь груз.

Ох, и спорили же они между собой! Дрались за каждый килограмм. Бедный Иван Дмитриевич даже похудел от огорчения, в конце концов сдался: снял семьсот пятьдесят килограммов; но успокоился еще не скоро. Много раз являлся с требованием заменить один груз другим, на его взгляд более важным. Ему охотно шли навстречу. Он ведь хозяин — ему виднее!

В ожидании летной погоды мы как умели коротали часы досуга. Читали, играли в шахматы, в домино, слушали Москву.

Иногда Отто Юльевич проводил лекции по истории искусства и западной литературы.

Однажды, увлеченные лекцией, мы не заметили, как в комнату вошел Спирин.

— Отто Юльевич, — неожиданно раздался его спокойный, чуть глуховатый голос, — разрешите полететь и сесть за восемьдесят километров от зимовки, чтобы проверить радиомаяк.

Шмидт уже знал, что Спирин и Сима Иванов серьезно взялись за выяснение очень важного для предстоявшего полета вопроса —

нет ли каких-либо отклонений при работе радиомаяка с приземлившимся самолетом. С этой целью они погрузили однажды на собачью упряжку аварийную радиостанцию с ручным приводом и отъехали за три километра точно на север. Потом связались с базой и попросили пустить маяк. Буквы были слышны ровно, хорошо: значит испытатели находятся в зоне. Но такая проверка их, конечно, не удовлетворила: они хотели отъехать или отлететь километров на пятьдесят — на сто и, к сожалению, не могли этого сделать — дальше на север возвышались огромные нагромождения льда с большими разводьями. На собаках не проедешь, а для посадки самолета трудно подыскать подходящую льдину, притом расположенную точно на севере.

Теперь Спирин решил лететь на юг, где можно без риска сесть на какой-нибудь остров.

Эти свои соображения он и доложил Шмидту. Отто Юльевич с ним согласился. Затем спросил, на каком самолете он полетит.

— На «У-2», — ответил Спирин.

— А кто из летчиков пойдет с вами?

— Я поведу самолет сам.

ГЛАВА ДЕВЯТАЯ

СПИРИН пришел к нам недавно, из военной авиации, и Отто Юльевич еще не знал, что он не только талантливый штурман, но и опытный летчик.

Двадцать седьмого апреля, воспользовавшись прояснением, Спирин решил лететь и незадолго до старта сказал Федорову:

— Было бы хорошо, если бы и ты слетал. Как астроном ты окажешь большую помощь в нашей работе.

— Что ж, — ответил Федоров, — машина трехместная, а я всегда готов к полету...

— Значит — договорились?..

Федоров утвердительно кивнул головой.

Полет был рассчитан на три часа. На всякий случай товарищи взяли с собой пять плиток шоколада и полкило сухарей. Хотели прихватить палатку, но оказалось, что ее некуда погрузить.

— Да нам и не нужна палатка, — что мы, там отдыхать собираемся? — махнул рукой Спирин.

Сделав круг над радиомаяком, они взяли курс на юг — строго в зоне.

Видимость была неважная — не больше двадцати километров. В воздухе стояла серая дымка, вдали смутно вырисовывались расплывчатые очертания острова Карла-Александра.

На материке в такую погоду можно летать спокойно. Под самолетом леса, поля, селения, железные дороги — множество удобных ориентиров. А здесь, над снежными просторами, с трудом различаешь лишь бесформенные нагромождения огромных льдин и берега необитаемых островов. Мелкие торосы, ропаки и надувы сливаются, кажется, что ты идешь над равниной, что внизу идеальная посадочная площадка.

При ясном дне, с видимостью в сорок-пятьдесят километров все неровности резко выделяются, их можно определить и по теням. Но скоро ли на острове Рудольфа дождешься такой погоды?

Мы проводили глазами улетавших товарищей. Народ опытный, бывалый, да и погода в конце концов не так уж плоха.

Двусторонней связи на «У-2» не было. Коротковолновый передатчик мог работать только на земле: динамо приходилось крутить руками. Спирин, Иванов и Федоров слушали работу маяка по длинноволновому приемнику, питающемуся от аккумулятора и сухой батареи...

...Мы спокойно сидели в тепло натопленной комнате. Но вот прошли условные три часа, за ними еще час, и нами понемногу начала овладевать тревога.

— Что-то они долго не возвращаются, — перелистывая книгу, заговорил Шмидт.

— Долго, — согласился я.

— И связь с ними все еще не установили.

— Да. Наши радисты слушают, но ни звука! Погода портится, острова Карла-Александра совсем не видно...

— Вы знаете, — перебил меня Шевелев, — надо дать радиограмму, чтобы Крузе вылетел на «П-5» в Тихую и по пути на Рудольф обследовал острова и проливы.

— Верно. Поспешите с радиограммой, — кивнул Шмидт.

Шевелев оставил нас. Минут пять мы сидели молча, затем Отто Юльевич подошел ко мне совсем близко и внимательно посмотрел в глаза.

— Что же могло с ними случиться, Михаил Васильевич?

— Вероятно, они заморозили мотор и не могут его запустить.

— Тогда почему нет связи? Признаться, это меня немного пугает. Вдруг они сели неудачно, поломали машину и радио.

— Нет, Отто Юльевич, Спирин прекрасный летчик. А на такой машине нетрудно сесть где попало.

Во время нашего разговора Шевелев успел снестись с бухтой Тихой. Услышав мой ответ, он поддержал меня:

— Я вполне согласен с Михаилом Васильевичем. Связь отсутствует из-за непрохождения волны. Аварийная станция очень слабая. Будем надеяться, что они скоро прилетят сами. В Тихой сейчас туман. Как только погода улучшится, Крузе вылетит на поиски.

— Этого мало, — сказал Отто Юльевич, — пусть механики на всякий случай подготовят один из больших самолетов.

Через два часа поднялась пурга. Ночью она усилилась. Шмидт собрал командиров, и мы разработали план помощи товарищам: о поисках на самолете и говорить нечего. Решили послать на собаках наших опытных полярников — механика радиостанции Сторожко и авиамеханика Латыгина. Они не раз совершали большие переходы даже в условиях полярной ночи.

Стрелки часов неумолимо отсчитывали минуты. Мы не могли отогнать тревожных мыслей. Где товарищи? Что с ними? Не один день прошел, пока мы это узнали. Но зато с такими подробностями, что, лишь немногое дополнив воображением, я представил себе всю картину их полета.

В ста километрах от Рудольфа Спирину предстояло сесть и определиться. Но кругом виднелись разводья, и ему долго не удавалось найти подходящее место для посадки.

Наконец он заметил сравнительно небольшую ровную льдину. Снизился, но сесть не решался. Его смущала окружавшая льдину вода.

Он понимал, что, если посадка кончится неудачно и самолет поломается, машина, прилетевшая на помощь, сесть на эту льдину не сможет. И все же он колебался — ровную площадку упускать не хотелось.

Федоров указал рукой на льдину:

— Садись!

Но Спирину будто кто-то нашептывал в ухо: «Не садись. При такой видимости не заметишь ропака, поломаешь машину, зачем рисковать?»

Он отрицательно покачал головой.

— Нет, Евгений, нельзя!

И вспомнив, что над проливом, в шестидесяти километрах от Рудольфа просторные ледяные поля, он решительно развернулся и пошел обратно.

Вскоре Спирин нашел между островами, как ему показалось, подходящее место, снизился метров на двадцать и, сделав несколько кругов, спокойно пошел на посадку.

Лишь выравнивая самолет, он заметил небольшие ропаки. Машина коснулась льдины, покатилась по снегу. Вдруг взмыла, прыгнула вверх!

Не успел летчик опомниться, как впереди вырос новый ропак. Итти на второй круг было уже поздно, нехватало скорости. Только хладнокровие Спирина и его уменье пилотировать помогли избежать аварии.

Стараясь удержать машину от резкого снижения, он дал полный газ, «поддержал мотор», как говорят летчики...

В этот момент ропак мелькнул под самыми лыжами. Несмотря на полный газ, машина не удержалась в воздухе и резко пошла вниз. Спирин убрал газ. С небольшим «плюхом» самолет вторично коснулся снега. Машина уже потеряла скорость, а впереди снова показался ропак! Ясно, что его уже не перепрыгнуть.

Иван Тимофеевич разворачивает самолет вправо. Левое крыло касается снега прикрепленной дужкой.

— Все в порядке! — восторженно кричит пилот. — Главное сесть, а улететь мы всегда сумеем. Ты, Сима, налаживай свою «шарманку», а мы с Евгением Константиновичем возьмем сейчас высоту солнца.

Развернув самолет, он поставил его против ветра. Мотор остановили, и, чтобы он не очень остыл, накрыли предусмотрительно взятой на зимовке кухлянкой.

После этого все энергично принялись за работу. Прошло минут пять, высота солнца взята, на карте появилась линия. Теперь надо ждать два часа, чтобы получить вторую. Точка пересечения укажет место посадки самолета. Чтобы определиться более точно, хорошо бы иметь три пересеченные линии, но отсутствие третьей линии грозит очень незначительной ошибкой и не имеет существенного значения.

Находятся они в зоне, теперь остается проверить: точно ли она направлена на юг.

— Ну как, Сима, готово радио?

— Подожди минутку, Иван Тимофеевич, — присоединяя конец антенны к передатчику, ответил Иванов.

— Хорошо. Ты связывайся с базой, а я пока пойду осмотрю льдину, выберу место для взлета.

— Возьмите винтовку, Иван Тимофеевич, — посоветовал Федоров, — а то, неровен час, встретите «хозяина».

— Твоя правда, — согласился Спирин. — Хорошо бы повстречать здесь мишку, на Рудольфе мне чертовски не везло.

Спирин ушел. Через несколько минут Иванов попросил Федорова крутить динамо и принялся вызывать базу.

Рудольф не отвечал.

— Надо проверить, все ли у нас в порядке, — решил Иванов и, убедившись в правильности соединения, снова попросил товарища крутить.

Появился Спирин:

— Ну что, связались?

— Отдача в антенне хорошая, но почему-то не отвечают.

— Ты устал, — обратился Спирин к Федорову, — давай я покручу.

Снявь шубу, он принялся крутить. Погода постепенно портилась, появились облака, солнце временами пряталось.

Два часа мучились они, а Рудольф так и не удалось вызвать.

— Что, нас не слушают, что ли? — надевая шубу, спросил Спирин.

— Наверно, волна не проходит, — поделился своим предположением Иванов.

— Странно: так близко — и вдруг не проходит.

— Здесь не всегда можно поговорить по радио, — вмешался Федоров, не один год зимовавший в Арктике.

Спирин задумался.

— Вот что, Сима, забирай-ка свое хозяйство обратно в самолет, — сказал он Иванову, промолчав минуту, — а мы с Федоровым, пока есть солнце, определимся и полетим.

Точка пресечения оказалась точно на юге. Можно со спокойной душой возвращаться на зимовку.

Они собрали инструменты, сняли с мотора кухлянку и стали его запускать. Иванов с Федоровым по очереди крутят винт.

— Контакт?

— Есть контакт!

Несколько раз ставят на компрессию, но мотор не работает.

— Наверно остыл! — кричит из машины Спирин. — Давайте попробуем запустить амортизатором.

— Кто же его натянет?

— Придется тебе, Сима, одному тянуть: Федоров будет держать винт.

Надели амортизатор. Иванов изо всех сил натянул его. Ноги ушли по колена в снег. Но мотор не проявлял признаков жизни.

Три часа бились они, тщетно пытаясь запустить мотор. Устали страшно.

— Давайте отдохнем, — предложил Спирин, — а потом что-нибудь придумаем.

Пока Спирин ломал голову, как запустить мотор, Федоров

в третий раз взял высоту солнца. Новая точка легла рядом с первой. Теперь уже не оставалось сомнений в том, что самолет находится точно на юге. Иванов забрался в кабину и снова начал ловить Рудольф.

Погода становилась все хуже. Подул сильный ветер.

Спирин открыл капот мотора и проверил, не отскочил ли провод пускового магнето. Все оказалось в порядке.

— Эх, хорошо бы прогреть мотор, да нечем!

Взгляд его случайно упал на ропак, за который он чуть было не зацепился при посадке.

Какая-то идея, видимо, осенила его. Он подошел к ропаку и начал внимательно его осматривать.

Несколько мгновений он стоял неподвижно, измеряя взглядом то ропак, то самолет, потом неожиданно для себя крикнул:

— Должно выйти!

И уверенным шагом направился к машине.

— Товарищи! — громко позвал он, — Сима! Евгений!

— Подождите минутку, — высунувшись из кабины, попросил Иванов, — нас вызывает Рудольф.

— Это хорошо! — вздохнул Спирин и начал рассказывать Федорову о своем плане: — Надо подтащить машину вон к тому ропаку и поставить ее так, чтобы винт находился с ним на одной линии. Понятно?

— Не совсем, — спокойно ответил астроном.

— Тогда слушайте внимательно. Теперь не один Иванов, а мы вдвоем с ним натянем амортизатор и опоясем им ропак. Вы будете в это время держать винт. Потом я побегу в кабину и сяду за штурвал. Когда я крикну: «Контакт!» — вы немедленно бросите винт.

— Понимаю.

— Вот-вот, я уверен, что таким образом нам удастся запустить мотор.

— Товарищи, — прервал их разговор Иванов, — Рудольф все время слушает.

— Но, увы, не слышит, — добавил Спирин.

Иванов рассказал, что Крузе дано распоряжение вылететь на розыски.

— И чего только они беспокоятся? — пожимал он плечами.

— Крузе к нам не сможет прилететь, — сказал Федоров. — В такую погоду он все равно не найдет нас. Надо выбираться своими силами. Давайте-ка лучше перетащим самолет!

Сказано — сделано. Двое взялись за крылья, один за хвост. Покачивая машину с боку на бок, они сдвигали с места то пра-

вую, то левую лыжу. С каждым новым толчком самолет продвигался вперед на несколько сантиметров.

Работа каторжная! Поневоле приходилось часто отдыхать. Выбились из последних сил.

— А ну, поднажмем! — подбадривали они друг друга. — Еще разик, еще раз!

— Не могу! Все поджилки трясутся! — прислонясь к ропаку, пробормотал Иван Тимофеевич.

— Да, летать на машине много приятнее, чем таскать ее, — философски заметил Иванов, закуривая, и протянул открытую коробку Спирину.

Тот молча взял папиросу и сказал:

— Насколько я люблю авиацию, настолько ненавижу сейчас этот проклятый мотор.

— Запустим, Иван Тимофеевич. Но ты посмотри, какой туман надвигается.

— Да, плохо, что у нас продовольствия маловато. Пять плиток шоколада и два пакетика сухарей.

— Не беда, — возразил Федоров, — на крайний случай я знаю неподалеку продовольственный склад.

— Ну! — удивился Спирин. — Где же это?

— А вон там, — кивнул Федоров в сторону острова Райнера.

На северо-востоке совсем близко виднелся обрывистый ледниковый берег.

— Как же туда попало продовольствие? — заинтересовался Иван Тимофеевич.

— В тридцать втором году я вместе с Папаниным зимовал в Тихой. Тогда была организована первая зимовка на Рудольфе. Осталось там всего четыре человека. Мы решили навестить их и по пути обследовать острова. На всякий случай по радио попросили рудольфовцев подвезти нам навстречу продовольствие. Они это охотно сделали и сообщили координаты склада.

— Вы воспользовались этими продуктами?

— Нет, нам хватило своих.

— А сейчас ты сможешь найти склад?

— Пожалуй, найду.

— Значит, не пропадем? — бросая на снег недокуренную папиросу, с улыбкой спросил Спирин.

— Конечно, — в один голос ответили Иванов и Федоров.

Спирин снова предложил заняться мотором. Наконец, с большим трудом натянув амортизатор, они опоясали им ропак. Спотыкаясь, Иван Тимофеевич побежал в кабину.

— Контакт!

Федоров бросил винт. Рывок хороший, но мотор молчит.

На этот раз они возились с амортизатором больше трех часов. Но все было напрасно: мотор продолжал капризничать.

У Спирина возникла новая идея.

— Товарищи! — предложил он, — попробуем убавить длину амортизатора.

С новой надеждой взялись они за работу. Но мотор так и не дал вспышки.

Началась пурга. Теперь все равно не улететь. На крыльях образовалась ледяная кора.

— Вот я и понял наконец, что такое Арктика, — залезая в кабину, признался Спирин.

Сима Иванов молча стоял около фюзеляжа в короткой шубе. Перед полетом он оделся легче своих спутников.

— Сима, ты замерзнешь, возьми кухлянку с мотора, — посоветовал Федоров.

Иванов послушно надел кухлянку и, кутаясь и размахивая руками, начал бегать вприпрыжку.

Глядя на него, Спирин невольно расхохотался.

— Кто бы подумал, что Сима такой танцор? Я еще в жизни таких не видал!

— Да, — согласился Федоров.

— Смейтесь, смейтесь, — не переставая прыгать, буркнул Иванов. — Посмотрим еще, как вы запляшете.

...Пурга бушевала неистово. Все разместились в кабине. Самолет покачивало. Хорошо, что он стоял против ветра: лыжи занесло снегом, получилось естественное крепление.

Казалось, что время остановилось, так медленно двигались стрелки часов.

Спирин совсем продрог, мороз все настойчивей забирался под теплый мех его шубы.

Нехотя поднимаясь и посмотрев на товарищей, Иван Тимофеевич тревожно подумал:

«Не спят ли? Замерзнут еще!»

— Сима! Евгений! Вы что? — крикнул он.

В ответ из глубины кабины послышался глухой голос Иванова:

— Какой тут сон!

— Да, холодно, — согласился Спирин.

— А ты потанцуй, согреешься! — предложил Иванов.

Спирин принялся бегать вокруг самолета. Потом подошел к Федорову.

— Как самочувствие? Замерз?

— Ничего, — ответил Федоров и, помолчав минуту, добавил: — Эх, была бы у нас палатка... и зажили бы мы!..

Сделав еще несколько кругов, Спирин почувствовал здоровый аппетит.

— Знаете, что, ребята, мы совсем забыли о наших сухарях и шоколаде, давайте-ка закусим.

— Сперва потанцуй, — поднимая голову и щуря глаза, прыснул Иванов.

— Я уже натанцовался. Ты что, не видел?

— Нет!

— Зря, мог бы кое-чему научиться!

Сима махнул рукой.

— Лучше бы ты взял у меня урок предусмотрительности.

— А что?

— Сейчас увидишь.

С этими словами Иванов показал Спирину кусок грудинки.

Все трое немного подкрепились. Затем Спирин снова принялся бегать вокруг самолета, не забывая время от времени тормошить товарищей.

...С момента посадки прошло около суток, пока, наконец, ветер немного стих. Среди снежных вихрей стали появляться небольшие горизонтальные просветы. Спирин снова предложил запускать мотор.

— Чем чорт не шутит. Вдруг удача!

— В это трудно поверить, — усмехнулся Иванов, — и к тому же лететь все равно нельзя...

— А прогревать мотор необходимо.

— Бензина хватит?

— Должно хватить. Мы ведь летали один час.

Они снова натянули амортизатор. Дернули — вспышка! Первая вспышка за целые сутки!

Появилась надежда. Теперь Спирин уже не залезал в кабину, а включал мотор прямо с крыла и крутил пусковое магнето.

— Скорей, давайте скорей! Может пойдет!

Еще раз натянули амортизатор. Рывок, вспышка, вторая, третья... пошел! Мотор дает перебои, стреляет глушитель.

Спирин непрерывно крутит пусковое магнето и не решается прикоснуться к газу, что может остановить мотор. У Иванова и Федорова лица то расплываются в улыбку, то становятся унылыми, когда мотор начинает хрипеть и фыркать.

Кажется, мотор вот-вот остановится. Нет, он прогрелся, заработал. Теперь машина готова к полету, да и погода разгулялась.

Спирин занял свое место за штурвалом, Иванов и Федоров забрались в кабину, но в это время повалил такой густой снег, что пришлось отказаться от мысли о полете и остановить хорошо

прогретый мотор. В ожидании прояснения его запускали каждый час. Теперь он больше не капризничал.

Прошло еще часов двенадцать. Ветер стих. Появилась горизонтальная видимость. Еще не установилась летная погода, но три товарища так замерзли и проголодались, что готовы были лететь при любых условиях.

Спирин — летчик великолепный, Иванов и Федоров это знали. Кое-как финским ножом они отрыли лыжи. Спирин дал полный газ, товарищи принялись качать машину за крылья, с трудом сдвинули ее с места. Пробежав метров десять, они остановились. Все сели. Готово!

Но тут явилось новое препятствие. Лыжи опять прилипли к рыхлому снегу. Самолет не оторвался. Иванов снова раскачал машину. Хотя Спирин рулил тихо, сесть на ходу было очень трудно, мешали глубокий снег и струя ветра от винта. Задыхаясь, Сима с помощью Евгения едва забрался в кабину.

Спирин дал полный газ и пошел на взлет. Снег был не только рыхлый, но и сырой. Машина почти не развивала скорости.

Вдруг впереди выросли ропаки. Лавируя между ними, Спирин мигом убрал газ. Самолет остановился.

— Рулим на старое место! — скомандовал летчик.

Федоров и Иванов, ухватившись за крылья, помогали рулить. Когда машина остановилась на старом месте, они отошли в сторону и начали о чем-то совещаться. Затем вернулись к самолету и неожиданно для Спирина выдвинули новый проект.

Они настойчиво требовали, чтобы Спирин летел один.

— Ты вернешься на Рудольф, — говорили они, — возьмешь бензин, продовольствие, палатку и прилетишь за нами. Здесь мы дождемся вместе хорошей погоды и, когда подморозит, оторвемся.

Молча выслушав их, Спирин сказал спокойно, но твердо:

— Больше на эту тему прошу не возобновлять разговоров. Один я не полечу. Сухари и шоколад еще не кончились. Давайте лучше закусим, подкрепимся. А там видно будет. Найдем выход... Постой. Ты что это в снегу роешься? — удивленно продолжал он, обращаясь к Иванову.

— Окурки ищу, больно курить хочется.

Спирин вспомнил свои недокуренные папиросы, которые он так расточительно бросал в снег, и немедленно присоединился к Иванову.

Снег они разрывали ногами. Сквозь пальцы пропускали холодную тающую массу. Пристально всматриваясь в утоптанные тропинки, в конце концов нашли несколько окурков и с наслаждением закурили, жадно затягиваясь, боясь упустить хоть глоток драгоценного дыма.

Потом, закусив небольшим куском шоколада и сухарем, Спирин проверил наличие бензина. Его оказалось очень мало, минут на сорок.

— На этом бензине, — грустно сообщил он товарищам, — до Рудольфа не долететь.

И тут же обратился к Федорову:

— Что, если воспользоваться продуктами вашего склада, а потом итти домой пешком?

— До склада километров двадцать, — ответил Федоров.

— Пустяки, совсем рядом! — усмехнулся Иван Тимофеевич. — Но уверен ли ты, что мы найдем продовольствие? Быть может, его растащили медведи...

— Нет, — перебил Федоров, — найти-то найдем, вот только я не уверен, удастся ли голыми руками проникнуть в склад. Времени прошло много, его, наверно, покрыло толстым слоем льда. Без кайла трудно будет...

Помолчав немного, он добавил:

— Впрочем, у нас есть хороший финский нож.

Товарищи принялись горячо обсуждать предложение Спирина.

— А вдруг не найдем склада? — говорил Иванов. — Что тогда? Мы выбьемся из сил и не сможем не только дойти до Рудольфа, но даже вернуться к самолету. Это слишком рискованное предприятие!

Спирин и Федоров с ним согласились.

Оставалось одно: с помощью финского ножа построить снежный дом. Но, прежде чем строить, надо было хорошенько отдохнуть.

Забрались в кабину... Холодно. Не то дрема, не то апатия все увереннее овладевала тремя товарищами.

Говорить не хотелось, у каждого свои мысли...

Легко угадать, о чем думал самый молодой, Женя Федоров.

Он вспоминал своего верного друга — свою жену. Скоро она принесет ему сына, обязательно сына! Через год они познакомятся!

Иванов старательно кутался в кухлянку. Голод все сильнее давал себя чувствовать, зверски хотелось курить. Но все же его не покидала сверлящая мысль о товарищах на Рудольфе: «Они беспокоятся там, ночи не спят. Как бы им послать хотя бы короткую весточку?»

Сима, этот внешне флегматичный человек, обладал чутким, горячим сердцем. Среди участников экспедиции у него были друзья, ради которых он не пожалел бы многого. И, кроме того, как флаградист он был посвящен в интимные переживания товарищей, что его особенно сближало с ними.

Иван Тимофеевич упрямо ломал голову, придумывая новые выходы из создавшегося положения. Ни на минуту он не сомневался в счастливом исходе. Но было обидно и даже немножко стыдно, что они так глупо попали впросак.

«Вот она — Арктика!» — мысленно повторял он, вспоминая подшучивания старых полярников.

...Прошло еще двенадцать часов. Начались третьи сутки. К счастью, погода резко улучшилась. Отчетливо вырисовывались берега островов Карла-Александра и Райнера. Только бы и на этот раз удалось запустить мотор, они смогут полететь по направлению к Рудольфу и, если нехватит бензину, сесть возможно ближе к базе и итти пешком.

Мотор удалось запустить очень скоро. Стали разгружаться. Выбросили кое-какие части, аккумулятор, батарею.

Спирин нашел для взлета неплохую площадку. Как на грех, погода опять начала портиться. Но все же решили лететь.

Старым, уже проверенным способом они сдвинули машину с места и с затаенным дыханием стали следить за взлетом. Вначале машина бежала с трудом, потом запрыгала по застругам.

Спирин решил не торопиться.

— Пусть самолет наберет скорость.

Правда, площадка кончается, вот уже начнутся торосы, а там и вода. Но другого выхода нет.

Лишь перед самыми торосами летчик плавно потянул ручку на себя, и машина повисла в воздухе.

Ну, и лица были в эту минуту у пассажиров! Оба просияли, расплылись в счастливой улыбке.

Но у Спирина было совсем не такое хорошее настроение. Не успели они пролететь и десяти километров, как попали в сплошной туман.

«Влипли. Что делать?» — думал он.

Рад бы вернуться, да разве в такую погоду найдешь площадку?

Бензин убывал. Положение становилось все тревожней. Вдруг слева открылся берег острова Карла-Александра. Спирин повел к нему самолет, но остров тут же закрыло шапкой тумана.

«Надо вернуться», — промелькнула мысль.

В это время Спирин вторично увидел берег. Не теряя его из виду, убрал газ и снизился. Через несколько минут справа показался другой берег. Теперь они летели между двумя островами — Карла-Александра и Райнера — на высоте не больше двадцати метров. Берега то резко уходили в сторону, то вырастали прямо перед самолетом.

Хорошо, что машина маленькая, верткая. Поворачивая от берега, Спирин ставил ее почти на ребро, приготовился в любую

минуту сделать посадку. Но куда сядешь? Внизу не переставая мелькают торосы.

Через несколько минут берега снова скрылись в тумане. Летчик посмотрел на компас.

— Мы идем на северо-запад и скоро удалимся от земли, выйдем в море, — подумал он вслух.

Еще немного, и под самолетом показались черные полоски разводьев. Начался сильный снегопад. Машину бросало во все стороны. Бензин вот-вот кончится. Что же делать? Куда лететь?

Они знали, что скоро увидят берег Рудольфа. Прошло минут пять, показавшихся вечностью.

«Не сбился ли я? — думал Спирин. — Тут магнитному компасу верить нельзя».

Внезапно впереди возникла огромная черная скала.

— Остров? Нет...

Хотелось верить, что это мыс Аук, но не верилось: он не так высок.

Внизу плавали редкие льдинки.

Самолет шел на высоте пяти метров.

Снегопад и полет низко над морем преобразили очертания острова.

Наконец Спирин убедился, что видит желанный мыс. Теперь легко найти зимовку. Но хватит ли бензину?

Оставалось километров десять. Прошли Аук. Зимовка уже видна.

Вдруг Спирин чувствует, что кто-то тронул его за плечо. Он оглядывается. Федоров и Иванов показывают вдаль:

— Смотри! Медведь!

Сима улыбается:

— Разворачивай на посадку! Ты ведь давно мечтаешь о медведе!

— Прекрасный случай!

Спирин только рукой махнул. До медведя ли? Скорей бы добраться домой!..

Пора, однако, и нам вернуться на зимовку. Что же там происходило в это время?

Тридцатое апреля. Ветер так кружит снежные вихри, что трудно понять, откуда дует.

Весь белый входит к комнату Молоков.

— Где щетка?

Вместо щетки он берет веник и спешит отряхиваться в сени.

— Завтра Первое мая. Неужели и завтра пурга не уляжется? — говорит Бабушкин, отрываясь от книги.

Полярная станция «Остров Рудольфа»

«Да, завтра Первое мая, — мысленно повторил я, — а товарищи где-то сидят, мерзнут, голодают. Кто знает, нашли их Сторожко и Латыгин или нет?»

Положив книгу под подушку, Бабушкин встает с постели и подходит к окну.

Метет... В такую погоду они легко могли пройти мимо самолета, не заметив его.

Кто бы мог рассказать, как тяжело все мы переживали неизвестность...

Особенно горевал Папанин:

— Зачем пустили? Что, если они потерпели аварию? Что, если они разбились? Экспедиция сорвется, но это ли главное? Ведь они люди, да еще какие замечательные люди!

Как умел, я старался не падать духом, подбодрить товарищей, уверить в том их, что все кончится хорошо. Но сердце сжималось от глухой тревоги: улетели на три часа, а нет их вот уже трое суток.

В эти дни мне особенно часто вспоминался последний разговор со Спириным. Перед стартом ему советовали: «Возьми продовольствие». А он засмеялся и, махнув рукой, ответил: «Зачем? Ведь мы вернемся к обеду...»

— Если все время будет такая погода, — вешая мокрую шубу, сказал Молоков, — то мы и до Покрова не улетим на полюс.

— Да, Василий Сергеевич, — согласился я, — за все время, что мы здесь, не выдалось ни одного хорошего дня.

Вдруг до нашего слуха донесся какой-то звук...

— Тише! — остановил нас Бабушкин.

Мы прислушались.

— Мне показалось, что гудит мотор, — взволнованно шепнул Михаил Сергеевич.

— Мотор? — переспросил Молоков. — Нет, это, верно, трактор работает или гудят провода. Может ли машина лететь в такую погоду?

Внезапно за дверью раздались возбужденные голоса:

— Летят! Летят!

Мы срываемся с места.

Далеко в небе, сквозь пелену мокрого снега, просвечивают контуры самолета.

— Летит!

Он идет на посадку.

— Ура!

Наши возвращаются из ледяного плена...

Не успели Спирин, Иванов и Федоров выйти из машины, как

их окружили тесным кольцом. Начались приветствия, объятия. Радость наша не знала границ.

Какой чудесный первомайский подарок!

Полярники народ закаленный, не сентиментальный, но здесь, вдали от родной Москвы, возникает особенно крепкая и нежная дружба.

Чувство непреодолимой тревоги за товарищей, попавших в беду, хорошо знакомо каждому, кто побывал в Арктике.

Нельзя сказать, что у наших путешественников был очень утомленный вид. Напротив, они загорели, выглядели бодро. Правда, загар очень скоро смылся, а бодрый вид объяснялся радостью встречи.

— Где же Арктика? — задал кто-то Спирину коварный вопрос.

Тот только рукой махнул.

— Арктика? Теперь-то я знаю, где она!

ГЛАВА ДЕСЯТАЯ

НОЧЬЮ погода стала проясняться. Хорошо бы Первое мая встретить на полюсе! Но Борис Львович разочаровал нас: даже если на Рудольфе и будет ясно, все равно по трассе погода плохая.

Пришлось примириться и отпраздновать Первое мая на Рудольфе.

День выдался прекрасный. Утопая в снегу, мы прошли строем со знаменами на старую зимовку. А в Москве-то сейчас тепло, цветы, белые костюмы!

Ровно в десять утра открылся митинг. Выступил Отто Юльевич. По команде Спирина дали три залпа в воздух. Наш маленький коллектив вместе со всей страной торжественно запел «Интернационал».

Вернулись мы на зимовку в веселом, праздничном настроении. Еще вчера мы не находили себе места, ничего не зная о судьбе

товарищей. Как хорошо, что сегодня они вместе с нами садятся за стол, уставленный шедеврами кулинарного искусства нашего уважаемого шеф-повара Василия Васильевича.

Иван Тимофеевич, Женя и Сима успели уже забыть о голодной, холодной жизни на льдине, затерянной в безбрежном океане.

Первые часы после встречи мы обращались с ними осторожно, как с драгоценными хрупкими вещами, но сейчас они уже обжились на Рудольфе, и мы весело подшучиваем над нашими полярными путешественниками.

— Товарищи, — выступил я за обедом. — Разрешите предложить вашему вниманию маленький фельетон, посвященный Ивану Тимофеевичу Спирину. Написал его корреспондент «Известий» Виленский, а прочтет корреспондент «Правды» Бронтман.

Бронтман сделал краткое вступление:

— Случайно нам посчастливилось найти дневник Ивана Тимофеевича, который он собирался послать одной своей знакомой в Москву. Виленский только слегка сократил и литературно отшлифовал этот дневник. Разрешите огласить?

— Бросьте вы, — смеясь, сказал Иван Тимофеевич, — никакого я дневника не писал и никому не собираюсь посылать.

— Вам не давали слова, товарищ Спирин, — оборвал я, как председатель собрания. — От нас, брат, все равно ничего не скроешь.

— Ну и развлекайтесь. Выдумывайте на здоровье! — махнул рукой Иван Тимофеевич.

Бронтман торжественно провозгласил:

— «Отрывки из дневника флаг-штурмана Спирина».

1 марта. Назначен главным штурманом экспедиции на Северный полюс. Меня это радует и не радует. С одной стороны, надоело летать по всем этим Афганистанам, Средним Черноземным полосам и прочим знойным и умеренным районам. Очень хочется полетать на морозе. С другой же стороны, одолевают сомнения. Осведомленные друзья, особенно Евгения Сергеевна...

— У меня-то и знакомой такой нет, — запротестовал Спирин.

— Не мешай, — снова оборвал я. — Читайте дальше.

— ...приятельница Леонида Муханова, рассказывала, что Арктику выдумал Шмидт и его соратники. Вообще Арктика-то есть, но слухи о ней сильно преувеличены. Обыкновенная местность с нормальным климатом... Вот и не знаю, кому верить!

4 марта. Усердно занимался волнующим меня вопросом.

Читал книги. Нансен и Амундсен утверждают, что Арктика есть. Друзья продолжают утверждать, что нет.

Если судить по обмундированию, приготовленному для нас, выходит, что правы и те и другие. На всякий случай купил дюжину набрюшников.

5 марта. Сегодня пошел в кафе «Арктика». Если «грациозные» пингвины так легко добрались до Антарктики и с таким веселым видом разгуливают по торосам и айсбергам, то значит, и Арктика вовсе не страшна. Напрасно нас пугают классики полярной литературы.

15 марта. Не спал десять ночей. Замучили сомнения. Побледнел, осунулся. Жена посоветовала итти к Отто Юльевичу и прямо спросить: есть Арктика или нет?

Сегодня, наконец, решился. Отто Юльевич разгладил свою чудесную бороду и сказал:

— Трудно мне ответить вам, Иван Тимофеевич. Арктика, она, конечно, есть, но ведь мы ее несколько переделали со времен Нансена. Там стало легче, хотя...

Так и не сказал, что «хотя». Вот и живи!

22 марта. Наконец-то я попал в Арктику! Еще не совсем, но все-таки. Открылись так называемые ворота Арктики. Впрочем, это такие же ворота, как, например, Красные или Петровские в Москве. Словом, никаких ворот, дом отдыха и сплошной бильярд.

5 апреля. Нарьян-Мар. Вот она, моя голубушка! Настоящая! Теперь не уйдешь! Олени, полярный круг, северное сияние! А главное — все набросились на компот. Дальше фруктов не будет — медвежатина, моржи, тюлени, пеликаны, консервы, галеты, сухари, примуса.

Чувствую себя прекрасно. Великолепно переношу Арктику, арктические морозы. Они достигают здесь до пяти градусов. Легко борюсь с цынгой, удачно избегаю трещин и разводьев, о которых так много писали.

12 апреля. Наконец! Новая Земля! Карское море! Льды! Арктика! Самая настоящая! Сейчас прилетим на Маточкин Шар! Название-то какое! Так и пахнет заброшенной Арктикой. Воображаю!!!

13 апреля. Полное разочарование. Ни медведей, ни моржей. К обеду свежий картофель. Впрочем, Водопьянов шепнул мне, что ребята назло мне возят с собой овощи, чтобы я не мог почувствовать настоящей Арктики.

18 апреля. Сегодня мы будем на самой северной точке Советской земли. Там разрешатся все мои сомнения. Посмотрим, кто прав — Нансен или Евгения Сергеевна?

19 апреля. Представьте, права Евгения Сергеевна! Тут вам и автомобили, и тракторы, и телефон, и электричество. Медведь такой ручной, что даже преподнес нам ключ от полюса.

К обеду свежая свинина, яблоки, яйца. Последняя надежда на полюс... Если Пири не соврал, — это единственная точка на земном шаре, где еще сохранилась романтика Арктики. Неужели и он?..

30 апреля. Сегодня отправил Евгении Сергеевне телеграмму следующего содержания:

«Возмущен клеветой на Арктику тчк Рекомендую посетить пролив Бока остров Дик тчк Там получите точные справки что такое Арктика тчк Я уже получил тчк Иванов тоже тчк Федоров тоже тчк Привет

Спирин»

Праздник прошел очень весело. Мы слушали трансляцию из Москвы, Киева, Ленинграда.

ГЛАВА
ОДИННАДЦАТАЯ

ТРЕТЬЕГО мая на самолете «П-5» прилетел летчик Крузе. Он видел Сторожко и Латыгина, посланных на поиски Спирина, и сбросил им вымпел с сообщением, что товарищи благополучно вернулись на остров Рудольфа.

Дни тянулись однообразно и скучно. Каждый горел желанием как можно скорее вылететь на полюс. Ежедневно просматривали синоптическую карту. Циклоны проходили через Землю Франца-Иосифа, и казалось, что им не будет конца.

К вечеру четвертого мая начало проясняться. Появились надежды на улучшение погоды. Дзерзеевский предупредил: завтра, возможно, состоится разведывательный полет, и, если Головин сообщит, что погода по маршруту хорошая, мы немедленно вылетим на четырех больших самолетах.

План такой: первым садится флагман. Если он сядет неудачно и остальные машины не смогут сделать посадку без тщательной подготовки аэродрома, они спустят на грузовых парашютах продовольствие, вернутся на базу и там будут ждать, пока мы подготовим для них площадку.

...В эту ночь никто не сомкнул глаз. Снова и снова мы обсуждали возможность полета и посадки на льдину.

Пятого, как и предсказал Дзердзеевский, погода была ясная — ни одного облачка. Мы горели желанием немедленно лететь на полюс. Видя общее возбуждение летчиков и папанинцев, Отто Юльевич разрешил высотный полет на «У-2» с тем, чтобы получить вертикальный разрез атмосферы.

Головин начал готовиться к полету. Одновременно готовили и большие корабли. Механики осматривали моторы, зимовщики помогали счищать снег с крыльев. Все работали с большим подъемом.

Перед отлетом подходит ко мне Головин и спрашивает:

— Если я достигну восемьдесят восьмого градуса и выяснится, что у меня хватит горючего до полюса и обратно, что мне тогда делать?

Я немного подумал и сказал:

— Если бензина хватит и начальник экспедиции не вернет тебя, дуй прямо на полюс.

— А если я там сяду?

— Дело твое. Решай сам.

— А как бы ты поступил? — не отставал Головин.

— Откровенно говоря, — ответил я, — если на полюсе хорошие льды, я бы, не задумываясь, сел.

— И сообщал бы погоду, — добавил он.

— Да, и сообщал бы погоду... Только смотри, я об этом ничего не знаю.

Головин крепко пожал мне руку и весело направился к самолету.

Солнце светило. Головин тщательно проверил груз на своем корабле. Он взял с собой запасов на два месяца: продовольствие, оружие, лыжи, спальные мешки, клипербот, две трехместные палатки, легкие нарты, аварийную радиостанцию и на всякий случай еще несколько бидонов бензина. Таким образом на его машине оказался запас горючего на тринадцать часов.

...Наконец, все готово: моторы работают, летчик, штурман, два механика и радист заняли свои места. Головин поднял руку — это значит: корабль может стартовать.

Получив разрешение на вылет, он дал полный газ. От воздушной струи позади самолета поднялся столб снежной пыли. Но

тяжело нагруженная машина не трогалась с места — пристыли лыжи. Тогда подбежали люди с других самолетов и стали раскачивать ее за хвостовую часть фюзеляжа. Скоро «Н-166» сорвался и пошел в воздух.

Головин вылетел в глубокую разведку.

Я один знал тайную мысль смелого летчика — достигнуть полюса и, если позволит погода, сесть там. Счастливого пути, товарищ! Желаю тебе удачи!

Немедленно после вылета разведчика я отдал распоряжение греть моторы.

Каждые тридцать минут Головин сообщал о состоянии погоды и свои координаты.

Отто Юльевич, Шевелев, Молоков, Спирин и я не выходили из радиорубки. Прямо из-под карандаша радиста мы читаем:

«83°. Погода ясная. Видимость хорошая. Иду вперед. Головин».

«Приближаюсь к 84°».

— Товарищ Богданов, — обратился я к радисту, — спроси его, какой там лед. Можно ли сесть?

Пока Богданов запрашивал Головина, я напомнил товарищам, как в тысяча девятьсот двадцать третьем году открывали первую пассажирскую линию Москва—Нижний, теперь Горький. После вылета самолета в этот рейс люди вот так же, как мы, сидели у телефона, с напряжением ловили сообщения с контрольного пункта. И каждый думал: «Долетят или не долетят? Шутка сказать, — четыреста пятьдесят километров!»

— Да, — усмехнулся Шевелев, — тогда пилоту, прилетевшему в Нижний, неслись вслед поздравительные телеграммы.

— Товарищи, потише! — Богданов схватил карандаш, повернул немного ручку конденсатора и начал принимать радиограмму с борта самолета Головина:

«Пересекаю 85°. Погода ясная. Видимость хорошая. Курс держу по солнечному компасу и радиомаяку. Лед торосистый, но для посадки есть хорошие ровные поля. Иду дальше».

Эта радиограмма заметно подняла наше настроение. Я тут же вышел позвонить на аэродром. Механики ответили, что у них все готово, могут хоть сейчас запускать моторы.

Не успел я вернуться в рубку, как Шевелев снова обрадовал меня только что полученной радиограммой:

«Подхожу к 86°. Слева показалась перистая высокая облачность. Моторы работают отлично. Спокоен. Настроение у всех хорошее. Головин».

Но следующее сообщение было менее приятное:

«Левый мотор сдает. Подыскиваю подходящую льдину для посадки».

Мы не думали, что с Головиным случится что-нибудь серьезное и все же очень обрадовались, когда вслед пришла новая радиограмма:

«Все в порядке, мотор заработал хорошо. Временную остановку вызвало переключение баков, задержавшее подачу бензина. Лед девятибалльный, есть ровные поля для посадки».

Неожиданно мне пришла в голову новая мысль, и я поспешил ее высказать начальнику экспедиции.

— А что, если нам на восемьдесят восьмом градусе посадить Головина? Он будет сообщать о погоде. В крайнем случае, если полюс закрыт, мы сядем около него. Он-то сумеет нас принять.

— Если погода хорошая, зачем же его сажать? — возразил Отто Юльевич. — Мы попросту полетим.

— Тише, — остановил нас Марк Иванович, — Богданов принимает радиограмму.

«88°. Перед нами стена облаков. Решили итти выше облаков — узнать, далеко ли они тянутся, а также каков их характер».

Через двадцать минут новое сообщение:

«Идем над сплошной облачностью высотой 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, — возразил я. — Головин не без головы. А вернуть его, конечно, уже поздно. Попробуй верни, когда осталось всего сто километров до полюса. Я бы, например, на его месте не вернулся.

— Михаил Васильевич прав, — сказал Отто Юльевич, — вернуть его очень трудно, почти невозможно. — И, улыбаясь, добавил: — Я бы тоже не вернулся. Не люблю я стучаться в двери и не войти.

— А если бы вам приказало правительство? — спросил я.

— В таком положении, как Головин, я бы мог подчиниться только двум людям: Сталину и Молотову. Их приказание я не посмел бы нарушить.

Мы разговариваем... а мысли наши там... близко-близко к полюсу, где отважная пятерка наших товарищей смело идет вперед. Невольно просыпается тревога: точно ли рассчитал Головин? Хватит ли у него горючего на весь обратный путь? А вдруг нет? А что, если испортится погода и ему придется лететь в Тихую?

В радиорубку вошел Дзердзеевский. На наш вопрос, не изменится ли погода до прилета Головина, он пожал плечами:

— Погода портится, но закроет ли купол, — трудно сказать. Сейчас с запада идет высокая облачность. Она не страшна. Но вслед за ней могут надвинуться низкие облака. А на севере ясно, облачность к северу тянется всего километров на двадцать.

Сообщение синоптика было немедленно передано на борт самолета. И тут же мы получили ответ:

«Летим над Северным полюсом. Горды тем, что на своей оранжевой птице достигли крыши мира. Но, к великому разочарованию, полюс закрыт. Пробиться вниз не удастся. Возвращаюсь обратно. Погода на Рудольфе не беспокоит. Горючего вполне хватит. Головин».

Итак, пятого мая тысяча девятьсот тридцать седьмого года в шестнадцать часов двадцать три минуты советские летчики на советском самолете и советских моторах впервые достигли Северного полюса. Мы все зааплодировали. Отто Юльевич послал отважному экипажу приветственную радиограмму.

На аэродром было сообщено, что полет отложен. Механики ворчали:

— Головин достиг полюса, а мы что, не долетим?

— Головин на двухмоторном самолете — и то не решился пробиваться вниз, боясь обледенения. Почему же вы хотите на больших кораблях рисковать? — пытался я успокоить возбужденных механиков.

— Ну вот, опять сиди и жди. Надоело! Мы уже две недели торчим здесь без толку...

Механики нехотя пошли закрывать машины, подготовленные к вылету.

Через час над Рудольфом появилась низкая облачность, почти закрывшая купол. Для приема Головина приготовили два аэродрома, по углам разложили костры. Если ему не удастся сесть на главный аэродром, то мы, хотя и с большим риском, примем самолет на маленьком.

Четыре часа прошло с тех пор, как Головин повернул свой корабль с Северного полюса. Главный аэродром совсем затянуло туманом. О посадке на нем не могло быть и речи.

На севере виднелся просвет. Я вылетел на «У-2» посмотреть, далеко ли от Рудольфа находится кромка облаков. Она оказалась километрах в десяти, дальше — ясно: значит, Головин легко найдет базу.

Горизонтальная видимость под облаками вполне удовлетворяла меня, с Рудольфа были хорошо видны обрывистые берега островов Джексона и Карла-Александра.

В надежде увидеть самолет Головина я покружился минут двадцать у кромки и вернулся на зимовку.

Мы снова налили в машину бензин. На этот раз поднялся Мазурук.

Прошло пять часов. Все беспокоились — самолет «Н-166» должен вернуться, а его все нет и нет.

Головину передали по радио, чтобы он, увидя облака, ни в коем случае не летел выше их, а смело шел под ними.

Прошло пять с половиной часов. Мазурук вернулся. Головин стал часто просить радиопеленг. Повидимому, он куда-то отклонился. На наши вопросы ответа не было.

Прошло шесть часов. Получаем радиограмму:

«Иду под облачностью. Рудольфа не вижу. Бензин подходит к концу. Под нами битый мелкий лед и много разводьев».

Мы не спускали глаз с севера. Нас не покидала мысль: найдет ли Головин зимовку и хватит ли у него горючего? Когда волнение достигло предела, мы вдруг услышали гудение мотора, но с противоположной стороны острова.

— Летит!

— Вон там!

— Видишь? — раздавались возгласы.

На юго-западе показалась точка. Она быстро приближалась. Не делая круга, Головин повел свой корабль на посадку. Самолет мягко коснулся снега у буквы «Т» и побежал по аэродрому.

Все, как один, бросились к машине. По пути мы увидели, как она скрылась за бугром и покатила к старой зимовке. Что, если она не остановится у обрыва и упадет в море?

Сердце замерло. Но прошло мгновение, и у самого обрыва, на склоне крутой горы, машина остановилась.

Около кабины Головин и его товарищи, с трудом разминая затекшие члены, радостно приветствовали нас.

Отто Юльевич горячо обнял Головина и поздравил смелую пятерку — первых советских людей, побывавших над полюсом.

— Немного понервничал я, когда мы вышли из зоны, — задрав свою меховую шапку и закуривая, вскоре рассказывал Головин. —

Да и облачность заставила поволноваться, и ваша радиограмма смутила: вы сообщили, что в десяти километрах от кромки облаков мы увидим зимовку, а мы пролетели сорок, и ничего, кроме айсбергов, редкого льда и открытой воды. К тому же бензин на исходе. Кекушев-то, знаете, все поглядывал на литромер и клипербот вытащил на случай вынужденной посадки на воду, а Терентьев достал два ящика с продуктами. В общем долетались до того, что литромер не стал показывать горючее и наш механик выкачивал ручной помпой остатки.

Тут Головин весело улыбнулся и, помолчав минуту, снова заговорил:

— Вдруг... впереди показался обрывистый берег ледника. Остров! Какой остров, меня не интересовало, так я обрадовался земле. А Волков смотрит на карту и говорит: «Это не Рудольф, а Карла-Александра. Зимовку промазали! Давай обратно». Пришлось развернуть самолет. В последние минуты, признаться, мы чувствовали себя не совсем спокойно. Меня все гвоздила мысль: «А вдруг нехватит горючего?» Наконец, вижу — Рудольф! Еще, еще немного поработают моторы, и мы дома. Что ж, вывезли, привели. Вот только садиться пришлось, уже не делая круга.

ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ

ПОСЛЕ полета Головина долго стояла плохая погода: то туман, то пурга. Случалось, что внизу видимость хорошая, но купол закрыт низкой облачностью.

Мы коротали свободные часы за игрой в домино. Самыми заядлыми игроками считались Бабушкин, Сима Иванов, Отто Юльевич и я. К десятому мая мы успели сыграть больше четырехсот партий; счет вели с Архангельска. Обычно я играл с Симой, а Отто Юльевич с Бабушкиным.

Находили и другие развлечения: наша молодежь любила разыгрывать друг друга. Первой жертвой этой забавы оказался Мельников, исполнявший обязанности механика и коменданта аэродрома. Когда экспедиция прилетела на Рудольф, кто-то из наших под строжайшим секретом сообщил Мельникову, что среди

прилетевших есть женщина, и при этом добавил: «Но ты смотри, никому ни слова! Проговоришься, так мне влетит от командования». Мельников принял эту шутку за чистую монету и начал внимательно присматриваться к каждому из участников экспедиции. Однажды он даже попытался ухаживать за Ваней Кистановым, введенный в заблуждение его высоким, тонким голосом. Но скоро, убедившись, что это не женщина, переключил свое внимание на других. Тщательно наблюдая за каждым, внушавшим ему подозрение, он без конца задавал себе один и тот же вопрос: «Кто же из них женщина?» Эта тайна долго мучила его. Наконец он решил обратиться к Бассейну, с которым очень дружил.

— Слушай, Флегоша, я тебя не выдам, скажи мне — кто из участников экспедиции женщина?

— Почему она тебя так сильно интересует? — посмеиваясь, спросил Бассейн.

— А вдруг выругаешься при ней, неудобно!

— Женщин у нас в экспедиции нет, — успокоил его Бассейн, — тебя просто разыграли.

— А я, дурак, поверил! — с виноватой улыбкой воскликнул Мельников и схватился за голову.

Кстати, и Бассейн прекрасно умел разыгрывать товарищей, в чем ему с успехом помогал Кекушев.

Как-то раз Бассейн так густо вымазал жиром свои высокие кожаные ботинки, что на швах и рантах остались белые следы. Когда он принес ботинки в комнату, Кекушев, заметив эти следы, громко спросил:

— Флегоша, разве хорошо мазать ботинки сгущенным молоком?

— А ты и не знал? — сразу сообразив в чем дело, ответил Флегонт. — Только сгущенным молоком и можно предохранить обувь от промокания. И главное — никогда ноги не обморозишь. Посмотри сам, — продолжал он, протягивая Кекушеву ботинки.

Тот стал внимательно разглядывать и щупать кожу.

— Чувствуешь, какие мягкие? Это от сгущенного молока.

— Верно, замечательно мягкие! — обращаясь к товарищам, сказал Кекушев.

Тут один из участников экспедиции, не говоря ни слова, взял банку сгущенного молока, открыл ее и начал мазать свои ботинки.

— Ты, Ваня, погуще, — дружески посоветовал ему Кекушев.

Ваня постарался, не пожалел сгущенного молока. Потом целый день отмывал ботинки и отчаянно ругался, называя Бассейна и Кекушева «бандитами».

Среди участников экспедиции Кекушев и Бассейн считались самыми скромными и самыми тихими. Казалось, что они и «воды не замутят», — эта внешняя скромность и помогала им разыгрывать товарищей.

Через несколько дней после полета Головина началась такая сильная пурга, что из помещения носа не высунешь. Бушевала она двое суток. На аэродроме, куда, конечно, никто не ездил, одиноко жил Мельников. Чтобы он не скучал, мы часто звонили ему по телефону, справлялись о его здоровье, развлекали как могли. На третий день ветер стих, но облачность совсем закрыла купол. Мы собрались откапывать самолеты. Перед отъездом Кекушев позвонил Мельникову, спросил, какова погода и сильно ли занесло машины.

— Что с самолетами — не знаю, — ответил Мельников, — а погода, как видишь, скверная, сплошной туман.

— А у тебя насос для накачки резиновых матрацев есть?

— Есть, даже два, — радостно сообщил Мельников.

— Так ты возьми насос, который получше, и к нашему приезду разгони туман.

Мельников выругался и повесил трубку.

Через час приезжаем на купол, смотрим и удивляемся: домик занесен почти до самой крыши. К двери не подойти — завалена снегом. Окна тоже. В верхней части стекла осталась единственная дырочка, и в нее, как в волчок, смотрит Мельников. Он очень обрадовался нашему приезду:

— Надоело одному сидеть взаперти, — жаловался он. — Позавчера, когда я спать ложился, ветер притих. Утром я хотел пойти к самолетам, проверить крепление, да не тут-то было: дверь так занесло, что открыть нехватило сил...

— Почему ж ты не сообщил об этом по телефону? — спросил я.

— Говорил, да мне не поверили, решили, что разыгрываю...

Самолеты сильно занесло. Концы пропеллеров почти касались снега, на крыльях образовались снежные заструги. Смести их метлами не удалось. Пришлось сделать специальные скребки и жесткие щетки. После томительных дней вынужденного безделья мы дружно взялись за работу, и через несколько часов все корабли были готовы к полету.

В разведку, кроме Головина, летал еще и Крузе. В его распоряжении был одномоторный самолет «П-5». Обычно он не забирался дальше восемьдесят четвертого—восемьдесят пятого градуса. Горючего брал на восемь-десять часов.

Одиннадцатого мая начало немного проясняться. В редкие окна облаков просвечивало солнце. Местами на темносером снегу играли яркие белые пятна. Они напоминали солнечных зай-

Остров Рудольфа, домик на аэродроме

чиков в ясный зимний день, проникших сквозь густой сосновый лес на затененный снежный покров.

Так как самолет Головина проверяли после полета на полюс, приказание лететь в разведку получил Крузе. С ним отправились Дзердзеевский и штурман, он же радист, Рубинштейн. Их снабдили всем необходимым на случай вынужденной посадки. Подготовка машины заняла немного времени: через час после приказа она уже пошла в воздух.

Между островами Рудольфа и Карла-Александра хорошо выделялось огромное светлое пятно. В этот просвет, не входя в облака, и поднялся Крузе.

Мы слышали звук мотора, когда машина прошла над Рудольфом, держа курс на север. Вскоре начали поступать сообщения о координатах и состоянии погоды:

«Идем на высоте 1500 метров над сплошной облачностью. Видимость над облаками очень хорошая».

Мы внимательно следили за полетом, рассчитывая, что на восемьдесят втором или восемьдесят третьем градусе облачность оборвется и разведчики, достигнув восемьдесят пятого, а может быть и восемьдесят шестого градуса, найдут хорошую площадку и сядут. Но облачность не прекращалась, и Крузе вынужден был повернуть обратно.

В это время на севере появились высокослоистые облака: проходил циклон, о котором синоптик предупреждал перед отлетом.

Арктика любит зло подшучивать над людьми. Как и при полете Головина, погода внезапно резко ухудшилась. Отдельные просветы в облаках исчезли, пошел мелкий снег.

Крузе успел достигнуть только восемьдесят четвертого градуса, должен был вернуться самое позднее через два с половиной — три часа. Но прошло четыре часа, а его все нет. Он где-то в воздухе и то и дело запрашивает пеленг.

Бензина осталось на час полета. Мы это знали и беспокоились не на шутку. В районе Земли Франца-Иосифа в такую погоду крайне трудно найти подходящую площадку.

Полученная с самолета радиограмма еще сильнее взволновала нас. Крузе сообщал:

«Бензин на исходе. Иду на посадку».

— Как на посадку? Где же он сядет? — вырвалось у меня. — Они не только разобьют машину, но и сами погибнут.

Мне ответили тяжелым молчанием. Сообщение Крузе произвело удручающее впечатление.

— Да, Арктика шутить не любит, — тихо сказал Марк Иванович. — И помочь им сейчас невозможно. Лететь нельзя при такой погоде.

Молоков добавил после утомительной паузы:

— Куда полетишь? Где их искать?

Радисты, надев наушники и внимательно слушая, старались поймать позывные самолета. Мы сидели, затаив дыхание. Но только какие-то невнятные писки и позывные полярных станций удавалось уловить нашим радистам. Крузе молчал.

Я смотрел то на Шевелева, то на Спирина, то на Молокова и видел, как мучительно волнуются товарищи за судьбу экипажа.

«Со времени вылета из Москвы, несмотря на все трудности, все обходилось благополучно, — подумал я. — Правда, Спирин принес много тревог. Немало пришлось поволноваться и за Головина. Но это уже позади. Полет Крузе опаснее, чем два первых. Как они сядут? Где? Быть может, им необходима помощь? Кто окажет ее? Деревень поблизости нет. Был ведь случай с летчиком Масловым, когда он летел на остров Сахалин, в тумане потерпел аварию и без посторонней помощи не смог выбраться из-под самолета. Только через двое суток его нашли с отмороженными по колена ногами и по самые локти руками. Спасти его было уже невозможно. Это произошло на реке Амуре, где нередко встречаешь человека. А здесь?.. С одной стороны — Баренцово море, с другой — Ледовитый океан. И к тому же, что, если суток десять нам придется ждать хорошей погоды?..»

Как назло в голову лезли самые мрачные воспоминания!

— Ничего, — бросая папиросу и тут же закуривая новую, прервал молчание Марк Иванович. — Крузе летчик хороший — сядет. В крайнем случае сломает шасси.

— Клипербот у них есть? — спросил один из зимовщиков.

— Есть, и продуктов много, да и нарты они захватили, — ответил я.

— Ну, раз клипербот с ними, не пропадут, — успокоил нас тот же зимовщик. — Они ведь сели где-то неподалеку. Доберутся пешком. Мне не раз случалось путешествовать по льдам. Да что мне? Альбанову пришлось похуже. Он с восемьдесят третьего градуса пробивался на юг, а его дрейфом относило обратно на север, — и то дошел.

— Но как дошел! — заметил я. — Из одиннадцати человек осталось в живых только двое. Правда, у Альбанова вместо хороших нарт были самодельные сани с узкими полозьями, вместо клиперботов — парусиновые каяки с деревянным остовом...

— И вместо трехместной шелковой палатки, — добавил Марк Иванович, — десятиместная брезентовая, очень тяжелая и неудобная.

— Тише! — прервал наш разговор радист Стромилов.

Несколько человек невольно в один голос воскликнули:

— Что?

— Самолет?

— Крузе вызывает?

— Да тише, плохо слышно, — повторил Стромилов и, схватив карандаш, начал записывать:

«Рудольф. Шевелеву. Из-за плохой погоды и недостатка горючего мы были вынуждены сесть. Машина цела, где находимся, пока не знаем. При первом проблеске солнца определимся, а сейчас дайте пеленг. Необходимо забросить нам килограммов 200 бензина. Крузе».

Как будто стопудовый камень свалился с плеч. Все мы облегченно вздохнули и только удивлялись, где это они смогли подыскать такую льдину, что даже не поломали машину.

— Молодец Крузе! — сказал я.

— Характер у него упрямый, — добавил Марк Иванович.

В это время, что особенно замечательно, следом за первой радиограммой пришла вторая от нашего синоптика. Он был верен себе:

«Вылет на полюс невозможен. Между полюсом и восемьдесят четвертым градусом проходит циклон.

Дзердзеевский».

Как ни в чем не бывало!

Много позже мы узнали подробности этого чуть не ставшего трагическим полета.

Дела наших разведчиков обстояли неважно. Летчик нервничал. Измученный бесплодными попытками найти Рудольф, он крикнул штурману:

— Я буду пробивать облачность!

Тут же он убрал газ, и машина скрылась в облаках.

Сигналы радиомаяка были слышны, но эти сигналы одинаковы и на севере, и на юге, и на западе, и на востоке, — во всех четырех направлениях. Никто точно не знал, в какой зоне находится самолет — в северной или в южной.

В облаках по приборам Крузе летает великолепно. Он уверенно начал планировать, рассчитывая на высоте шестьсот метров выйти из облаков и увидеть или плавающие льдины или

остров. Но самолет снизился до четырехсот и, наконец, до трехсот метров, а просвета все еще не удавалось заметить. Боясь налететь на какую-нибудь возвышенность, Крузе стал осторожней и чаще заглядывал за борт. Вдруг впереди вырос купол какого-то острова. Летчик инстинктивно дал полный газ, мотор с ревом потащил машину вверх. Она снова поднялась выше облаков. Летчик кидал ее то вправо, то влево и в конце концов попытался еще раз пробиться вниз. На этот раз, на высоте тысяча метров, он увидел разводья и льдины. Здесь было очень много открытой воды; решив, что самолет прошел мимо Земли Франца-Иосифа, он повернул обратно, уже думая не столько о направлении, сколько о том, как бы уйти от воды.

Когда Крузе сообщил нам, что идет на посадку, его машина находилась на западе от Рудольфа. Скоро ему удалось уйти от чистой воды, стал попадаться сравнительно крепкий лед, но льдин, подходящих для посадки, не было.

Вдруг мелькнула длинная ровная полоска. Крузе решил сесть. Сделал круг, но — увы — потерял полоску. Несколько раз попадались более или менее подходящие льдины, но он их тут же терял.

Наконец, Крузе снизился метров до десяти и, как только впереди показалась ровная льдина, убрал мотор и пошел на посадку: будь что будет!

Самолет коснулся снега очень мягко. Сначала хорошо побежал, потом, натыкаясь на небольшие ропаки, несколько раз подпрыгнул. Его качало то в одну, то в другую сторону. Сильный толчок, второй, третий — и машина остановилась.

Под самыми крыльями Крузе увидел снег и крикнул товарищам:

— Шасси сломали!

Он выскочил из самолета и, спотыкаясь, побежал к носовой части.

— Да, шасси сломано, но ветрянка цела.

Однако, когда все втроем начали внимательно искать, где именно сломано шасси, выяснилось, что машина цела.

Под крыльями возвышались большие пологие ропаки. Нужно большое летное искусство и еще большее счастье, чтобы лыжи, попав между ропаков, остались невредимы.

И Крузе, и Рубинштейн, и Дзердзеевский отказывались верить своим глазам. Они несколько раз тщательно осмотрели машину и окончательно убедились в том, что она цела.

Настроение у наших разведчиков поднялось. О том, как выбраться отсюда, они и не думали. Знали, что на Рудольфе есть

еще пять больших самолетов и, раз исправно радио и связь обеспечена, тревожиться нечего.

— Давайте, товарищи, устанавливать палатку, — предложил Крузе.

— И поесть не мешает, — добавил Дзердзеевский.

Предложение было принято единогласно. Мигом закипела работа. Пока Крузе и Дзердзеевский создавали «уют на льдине», Рубинштейн сообщил на Рудольф о благополучной посадке, договорился о часах, когда будет вызывать базу, и обещал сообщить свои координаты.

Рубинштейн по специальности штурман. В прошлом году, прибыв на Землю Франца-Иосифа, он не имел ни малейшего представления о радио. Но за долгую полярную ночь прекрасно изучил радиодело и так натренировался работать на ключе, что без преувеличения можно сказать — из штурманов он лучший радист.

Палатка уже раскинута, примус горит во-всю, из носика чайника, шипя, выплескивается вода. А главное — готова яичница, гордость Дзердзеевского, который оказался не только синоптиком, но и прекрасным поваром.

Сидя в палатке, разведчики подкрепились едой, согрелись и решили точно выяснить свое положение.

Прежде всего они проверили наличие горючего. Его оказалось так мало, что могло хватить только на приготовление пищи и чая — и то при условии строгой экономии. Хорошо, что было тепло: термометр показывал шесть градусов ниже нуля.

Затем тщательному осмотру подверглась гостеприимная льдина. Особого доверия она не внушала. В нескольких местах были видны трещины, а чуть поодаль от самолета разводья. Толщина льда не достигала и метра. О посадке второй машины нечего было и думать. В лучшем случае с такой льдины можно взлететь, да и то с большим риском. Вообще же задерживаться на ней не следует. Достаточно одного сжатия, чтобы от нее осталось одно воспоминание.

Спустя сутки Рубинштейну, с помощью солнца и радиопеленга, удалось определить место посадки. Сели они в ста двадцати километрах на северо-запад от Рудольфа. Сообщая нам эти сведения, Рубинштейн и на этот раз передал радиограмму от неутомимого Дзердзеевского, который на льдине попрежнему продолжал следить за погодой:

«Туман. Видимость плохая. Вылететь к нам нельзя. На полюс тоже. Начальник аэропорта

Дзердзеевский».

Постепенно жизнь на льдине вошла в обычную колею. Разведчики установили дежурства, по восемь часов в сутки. Как-то ночью на вахте стоял наш синоптик. Погода тихая. Не слышно шороха дрейфующего льда. Товарищи спят. Ничто не нарушает великого безмолвия Арктики. Борис Львович стоит в задумчивости, опершись на винтовку. Вдруг перед ним возникло какое-то видение: ни дать ни взять, торос сошел с места и направился к нему навстречу.

Вглядевшись, Борис Львович убедился, что это пожаловал в гости «хозяин» — белый медведь.

Не задумываясь, синоптик вскинул винтовку и выстрелил. Медведь, очевидно, не ожидал такой встречи и кинулся прочь. Синоптик, не теряя ни минуты, дал еще один выстрел и бросился вслед. Медведь, ковыляя, скрылся среди торосов.

Борис Львович, подбежав к месту, где впервые увидел медведя, обнаружил следы и кровь. Надеясь увидеть медведя мертвым где-нибудь неподалеку, осторожно пошел по следу среди торосов. Кровавые следы привели его к разводью. На краю льдины были видны свежие красные пятна. Ясно было, что медведь бросился в воду.

Старые зимовщики рассказывают, что раненый медведь всегда бросается в воду. Рана горит, и он пытается успокоить боль ледяной водой. Но вода соленая, — она еще сильней разъедает рану, и медведь с ревом выскакивает обратно на льдину.

Дзердзеевский тщательно осмотрел льдину, но следов ни на этой, ни на противоположной стороне разводья не нашел. Очевидно, медведь был тяжело ранен и утонул.

Борису Львовичу ничего не оставалось, как вернуться обратно. Возвращаясь, он решил, изучив следы медведя, выяснить, откуда он пришел. Каково же было состояние охотника, когда он обнаружил, что до встречи с ним медведь находился за его спиной на расстоянии всего нескольких шагов. Хорошо еще, что медведи в это время не голодные, а то мечтательная задумчивость Дзердзеевского дорого обошлась бы и ему и нам. Медведь не стал бы считаться с тем, что в нашей экспедиции всего один синоптик.

Четырнадцатого мая мы получили с льдины очередную радиограмму от Дзердзеевского. Он сообщал:

«Погода здесь ясная. Видимость очень хорошая. Особенно на севере. Предлагаю немедленно вылетать на полюс. О нас не беспокойтесь. Опасность нашей льдине пока не угрожает.

Дзердзеевский».

Всех поразила эта радиограмма. Человек находится на льдине, которая ежеминутно может разлететься на куски. Но его не волнует собственная участь. Он беспокоится только о нашем полете на полюс.

Вылететь на полюс мы не могли — на Рудольфе была плохая погода. Но будь погода хорошая, все равно мы не покинули бы наших товарищей в беде.

Зная, что льдина, где сидят товарищи, не в состоянии принять второго самолета, мы поручили Мошковскому приготовить грузовые парашюты, наполнить резиновые баллоны бензином и, как только позволит погода, вылететь вместе с Головиным, сбросить их Крузе.

Мошковский немедленно выполнил первую часть приказа. Остановка была за погодой.

Пятнадцатого мая прояснилось, и Головин с Мошковским тронулись в путь. Рубинштейн держал с нами непрерывную связь, и эту приятную новость на льдине узнали тотчас же, а через сорок минут обитатели льдины увидели самолет. Головин же шел километров на пятнадцать правее и не видел их. Непосредственной связи у Рубинштейна с Головиным не было, они держали связь через Рудольф.

Мы немедленно сообщили Головину курс:

«Крузе видит вас, но вы прошли правей. Возьмите 90° влево».

Через несколько минут Рудольф снова радировал Головину:

«Вы находитесь на одном меридиане севернее самолета Крузе. Возьмите 90° влево. Держите курс прямо на юг. Идите прямо на них. Вы над ними».

И только когда Головину сообщили, что его самолет над лагерем, он заметил его.

Не будь связи по радио, Головину вряд ли удалось бы найти товарищей. Самолет Крузе настолько мал, что его очень трудно заметить среди множества разводьев.

Мошковского справедливо считают крупным специалистом по парашютам. Он настолько точно все рассчитал, что три парашюта легли буквально рядом с самолетом. Сбросив бензин, кайла, лопаты, Головин качнул крыльями в знак приветствия и вернулся обратно.

На льдине закипела работа. Залили в машину бензин, расчистили площадку. Так как солнечного компаса не было, а магнитный в этих широтах ненадежен, Крузе и Дзердзеевский, опре-

делив по солнцу направление на Рудольф, изрезали один из парашютов, сделали флажки, расставили их в виде створа с северо-запада на юго-восток. И решили, поднявшись в воздух, взять направление по флажкам, а в полете держать курс по курсодержателю, внося соответствующие поправки.

О подготовке к полету Рубинштейн все время нас информировал. Как только он сообщил, что машина в воздухе, мы включили радиозону и выслали навстречу самолет «У-2».

Поднявшись, Крузе смело взял направление по флажкам. Через несколько минут он увидел далеко на горизонте черную точку — это был наш «У-2». А этот самолет, в свою очередь, видел Рудольф.

Таким образом, хотя облачность была низкая и видимость скверная, мы перехитрили природу. Крузе нашел Рудольф и сел около самой зимовки.

Нашей радости не было границ.

ГЛАВА ТРИНАДЦАТАЯ

Мои механики решили закаляться для предстоящей жизни на полюсе, отказались от теплого помещения, раскинули палатку на аэродроме около самолета и поселились в ней.

— Здесь, — уверяли они, — воздух чище, чем на любом курорте, и не так шумно, как на зимовке. И главное, мы всегда около самолета и в любую минуту можем приготовить его к вылету.

Меня не смущала любовь механиков к уединению. Истинной причиной их переселения было увлечение лыжами. Захватив винтовку и продукты дня на три, Бассейн не раз совершал с товарищами продолжительные прогулки, а прогулки эти шли нам на пользу — лыжники выполняли роль разведчиков.

На зимовке лыжным спортом увлекались многие, один Папанин его не долюбливал. Как-то он заметил Ширшова, спускав-

шегося с купола на лыжах, и тут же категорически запретил ему кататься даже по ровному месту.

— Ничего со мною не случится, — возражал Ширшов. — Что я, не умею ходить на лыжах?

Папанин, видимо, только и ждал этого и сразу же разразился целой тирадой.

— Ты что о себе воображаешь? — кипятился он. — Разве Мазурук хуже тебя ходит на лыжах, а вот лежит он с растянутыми связками. Аккуратов тоже не плохо ходит? А я сам видел, как он чуть не разбился о камни.

Еще недавно наши любители лыжного спорта, когда ветер дул с зимовки на купол, привязывали к стропам парашюта длинную веревку и, ухватившись за нее человек по десять, с помощью парашюта со скоростью ветра поднимались на аэродром. По дороге многие падали, но веревку все же не бросали, предпочитая волочиться по снегу.

Однажды Папанин набросился на меня.

— Надо запретить эти цирковые номера, — кричал он, указывая на товарищей, распустивших парашют для катанья. — Разве это дело? Их может унести чорт знает куда. Стукнет кого-нибудь о камень или о торос, что тогда?

— Это же очень весело, зачем лишать хороших людей большого удовольствия? — улыбаясь, ответил я Ивану Дмитриевичу.

Но в душе, признаться, я вполне согласился с его доводами. И в дальнейшем Отто Юльевич категорически запретил этот ненужный и опасный спорт. А на лыжах попрежнему ходят многие...

На Рудольфе часто менялась не только погода, также часто менялся и характер снега. Сегодня лыжи скользят прекрасно, с маленького склона летишь так, что не успеваешь тормозить палками. А на другой день едва передвигаешь ноги и выбиваешься из сил.

При температуре от трех до шести градусов ниже нуля снег становился рыхлым, и лыжи скользили плохо. Еще хуже они скользили, если при такой температуре выпадал снег. В такие дни лыжники говорили: нашим тяжелым машинам не подняться. Когда же солнце пригревало и снег на поверхности немного оседал, а потом ударял мороз в десять—пятнадцать градусов, на лыжах трудно было удержаться. «Вот бы в такую погоду лететь!» — с восхищением говорили тогда наши спортсмены.

С плохого аэродрома при большой нагрузке особенно трудно оторваться. Неустойчивость снегового покрова заставляла нас, не задумываясь, снимать каждый лишний килограмм груза. Эки-

пажи сократили до минимума, корреспондентов решили не брать в полет. Их это очень огорчало, но они стойко переносили свое разочарование и усиленно помогали разгружать машины. Где-то в глубине души корреспонденты все же таили надежду, что им удастся побывать на полюсе.

Утром семнадцатого мая небо начало проясняться. Не теряя ни минуты, Головин пошел на разведку.

В тот день снег был настолько рыхлый, что пилоту пришлось дважды брать разбег. Нас охватило беспокойство: как же оторвутся сильно нагруженные корабли?

Через сорок минут Головин запросил командование:

«Впереди высокая облачность, лететь выше или возвращаться?»

Пока мы совещались, погода на Рудольфе успела испортиться. Шевелев дал распоряжение немедленно вернуться.

«Идем обратно, видим землю», — тотчас радировал Головин.

Мы успокоились: раз виден остров, значит самолет близко. Мельников выложил посадочное «Т» и приготовил костер.

Прошел час. Головина нет.

Нас снова охватило беспокойство. Он видел землю, почему же его до сих пор нет?

Мы принялись запрашивать Головина о местонахождения самолета. Вдруг работу нашего радиста прервал радист Головина Стромилов; он просил дать зону, а через две—три минуты попросил пеленг.

«Начинается, — подумал я. — Сбились. Вероятно, они видели не Рудольф, а Белую Землю».

Погода становилась все хуже. Над морем появился туман. Купол закрыло. Мы приготовились принять самолет внизу, на маленький аэродром около зимовки.

«Вот не везет, — злился я. — Не успели притти в себя после истории с Крузе, а тут новое несчастье! Чортова погода!»

Густая серая облачность опускалась ниже и ниже, точно хотела прижать нас к самой земле. Казалось, погода мстит за то, что мы перехитрили ее, вырвав Крузе со льдины.

Прошло четыре долгих часа. Мы знали, что Головин где-то здесь, недалеко от нас, но были бессильны помочь ему.

Я сидел с Марком Ивановичем в радиорубке. Марк работал непрерывно. На наши запросы Головин не отвечал.

Вдруг к нам вбегает Дзердзеевский:

— Летит!

Мы с Шевелевым стремглав выскакиваем из дома.

Действительно, со стороны мыса Столбового доносится рокот мотора. Рассчитывая увидеть самолет, я взбираюсь по перекладинам на столб метеостанции. Но море закрыто густым туманом, и самолета не видно.

Звук нарастает, он идет прямо на нас. Все ближе, все громче. Вот-вот машина вынырнет из тумана.

Затаив дыхание, прислушиваемся к гулу моторов, он совсем, совсем близко... И вдруг отклоняется вправо.

Все тише гудят моторы. Теперь мы слышим их не на севере, а на западе.

— Передайте ему скорей, — неистовым голосом кричит Шевелев, — пусть повернет влево, он выйдет прямо на нас!

Радист немедленно посылает эти слова в эфир. Но Головин попрежнему не отвечает.

Самолет продолжает итти вправо. Мы слышим затихающий звук моторов и чувствуем, что Головин удаляется от нас.

Шевелев диктует вторую радиограмму:

— Вы уходите от Рудольфа. Разверните сь на сто восемьдесят градусов, выйдете прямо на нас.

Ответа нет.

— Почему они молчат? — взволнованно спрашивает Марк Иванович.

Кто мог бы ответить на его вопрос?

До боли стиснув зубы, я растерянно глядел в серое марево тумана. После нестерпимого грохота моторов наступила мертвая, давящая тишина.

Никто не уходил с аэродрома. Напрягая слух, мы старались поймать малейший звук. Но тишина была такая, что каждый отчетливо слышал удары своего сердца.

Серый туман еще гуще обволакивал остров, зимовку, людей. Мысли, одна тревожнее другой, возникали в мозгу.

Неожиданно Стромилов сообщил:

«Идем на посадку, слушайте нас на волне 600 метров и на короткой аварийной станции».

«Что он делает, Головин? Где он сядет, да еще в таком тумане?»

— Марк Иванович, — невольно воскликнул я, схватив за руку Шевелева, — пусть, пусть они поломают машину, только бы сами не разбились.

На всей зимовке замерла жизнь. Люди двигались неслышно,

разговаривали шопотом. Каждый громкий звук вызывал раздражение.

В радиорубке толпились люди; молча, напряженно прислушивались они к дыханию репродуктора.

Каждый боялся признаться себе в том, что надежд на сообщение от Головина больше нет. Я не решался смотреть на соседа, чтобы не выдать себя и свои тяжелые тревожные мысли.

Только один человек среди находившихся в рубке — радист Богданов — все время напряженно работал.

Мы следили за его руками, осторожно регулировавшими приемник, ловили малейшие изменения в его лице.

Порой казалось, что перед пристальным взором Богданова раздвигаются стены зимовки, что он видит весь земной шар и не может не видеть льдины, где сидит Головин.

Он первый узнавал правду о посадках наших самолетов. Случайный шорох в репродукторе, и тот заставлял нас насторожиться.

— Они?

— Нет, — разочарованно отвечал Богданов, — это мыс Челюскина вызывает Диксон.

И снова тянулось мучительное ожидание — тягостная неизвестность...

Вдруг Богданов весь собрался в комок, подрегулировал приемник и застыл.

Прошли секунды, показавшиеся вечностью. Наконец Богданов поднял руку и шопотом сказал:

— Они! Стромилов зовет!

От охватившей нас радости остановилось дыхание. Все как бы оцепенели. Но промелькнуло мгновение, и мы, вскочив со своих мест, кинулись к радисту.

— Сели?

— Как?

— А машина?

— Благополучно?

Богданов взмахом руки остановил поток наших вопросов:

— Не мешайте!.. Стромилов только вызывает!.. О посадке не говорит ни слова!.. Спрашивает, какова слышимость...

Но мы не унимались:

— Узнай: как они сели?

— Все ли живы?

— Цела ли машина?

Богданов ответил Стромилову, что слышимость хорошая, и передал наши вопросы.

Прошла минута, вторая, третья...

— Ну что? — снова накинулись мы на радиста. — Как они сели?

Богданов пожал плечами:

— Стромилов спрашивает, на какой волне мы будем работать?

— Да чорт с ней, с волной! Спроси, все ли благополучно?

«Все ли благополучно?» — отстучал радист.

Мы с возрастающим нетерпением ждали ответа, но услышали новый вопрос:

— А какой тон?

Как реагировать на такое возмутительное спокойствие?

По нашему настоянию Богданов в третий раз запросил о посадке.

Стромилов ответил:

— Командир корабля Павел Головин сидит верхом на ропаке и пишет радиограмму. Подождите, сейчас кончит.

Нашему негодованию не было границ. Спокойствие Стромилова не оставляло сомнений в том, что все живы. Это, конечно, главное! Но все же нельзя так испытывать терпение товарищей!

Наконец пришла исчерпывающая радиограмма Головина:

«Боясь налететь на возвышенности, я решил сесть. Так как подо мной и впереди мелькал пятибалльный мелкобитый лед, это долго не удавалось, но все же я нашел более или менее подходящую льдину, не задумываясь убрал газ, выключил моторы и пошел на посадку. Самолет сильно запрыгал по ропакам. Наконец, остановился. Машина оказалась настолько прочной, что, несмотря на жестокие толчки, при осмотре мы не обнаружили никаких повреждений. Судя по вашим радиограммам, которые я не успел прочесть в полете, мы недалеко от Рудольфа. Бензин есть. После ремонта площадки и улучшения погоды прилетим».

Телеграмма Головина вернула зимовку к жизни.

«Так вот что мешало ему отвечать на радиограммы: он не успевал их прочесть», — подумал я, выходя из рубки.

Я живо представил себе, как туман прижимал самолет к земле, как летчик вел машину бреющим полетом, и под крыльями с головокружительной быстротой мелькали торосы и разводья. В таких условиях боишься неожиданно наскочить на берег незнакомого острова и, сосредоточив все свое внимание на приборах, не успеваешь отвечать на радиограммы. Встретившись с Головиным, я убедился в справедливости своих предположений.

В то время, когда его самолет удалялся от зимовки, и мы, не переставая, посылали радиограммы, Головин шел в сплошном тумане на высоте трех-четырех метров.

Стромилов передавал ему наши радиограммы, но Головин и на секунду не мог оторваться от приборов, а штурман Волков, сидя впереди него и получая радио через него, не мог дать курс на зимовку.

Снова ждем летную погоду.

Прогноз неизменный: туман, низкая облачность, угроза обледенения.

Последние дни Спирин и Бабушкин упорно доказывали мне целесообразность нового полета на полюс. Суть этого плана заключается в следующем: на полюс должен вылететь сначала один самолет. Один самолет может лететь при худших метеорологических условиях, отпадает опасность столкновения. Кроме того, в случае неудачи одну машину легче снарядить в новый повторный полет, и на одну машину уйдет меньше бензина. А горючего у нас уже не так много, чтобы тратить попусту.

Вечером на очередном совещании Отто Юльевича с командирами я поставил вопрос о полете одного корабля.

После тщательного обсуждения решено лететь не всей эскадрой. Первой идет флагманская машина, после ее посадки вылетают остальные корабли.

На борту флагмана должны находиться два пилота, три механика, штурман, радист, четыре папанинца и наш неизменный спутник-кинооператор.

На следующий день была произведена нагрузка флагманского корабля, и в тот же день — девятнадцатого мая — исполнился ровно месяц нашего сидения на Рудольфе.

Вечером, слушая последние известия по радио, я узнал, что в Москве, в Реалистическом театре, прошла генеральная репетиция моей пьесы «Мечта» и что на двадцать первое назначена премьера.

Улетая из Москвы, я договорился с театром, что «Мечта» увидит огни рампы после того, как советские самолеты спустятся на полюс. Но в театре, как видно, не дождались этого. Ничего не поделаешь.

Я радировал: «Слушал, что 21 мая состоится премьера «Мечты». Очень сожалею, что не могу присутствовать на премьере. Уверен, в недалеком будущем мечта Бесфамильного осуществится».

Прошел еще один день.

ГЛАВА ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ

НАСТУПИЛО двадцатое мая.

Глядя на серое, низко нависшее небо, я думал: «Завтра герой моей пьесы Бесфамильный водрузит на вершине мира родной советский флаг. А я вот застрял в девятистах километрах от полюса...»

Всем своим существом я рвался в воздух. Я завидовал Бесфамильному, хотел вместе с ним праздновать победу и радоваться осуществлению нашей общей мечты.

Но аэродром, где стоял мой корабль, совсем закрыло туманом, и мне оставалось, скрепя сердце, терпеливо ждать.

После ужина я вышел подышать свежим морозным воздухом. Смотрю: над головой разорванные облака и кое-где сквозь них просвечивает голубое небо.

Чем дальше, тем чаще появляются окна в облаках. Вот в про-

свете мелькнул солнечный луч. Вслед за ним показалось солнце во всей своей полярной красе.

Я поспешил к Отто Юльевичу. Вокруг него уже собрались товарищи. Дзердзеевский принес синоптическую карту с последними данными и, весело улыбаясь, сообщил, что завтра ожидается хорошая погода.

Увидав меня, он приветственно замахал рукой:

— Готовьтесь к вылету, Михаил Васильевич!

Мигом закипела работа.

Ровно в двенадцать ночи мы приехали на аэродром. Ярко светило полярное солнце. Голубое небо было спокойно и безоблачно.

На куполе суетились люди. И участники экспедиции, и зимовщики с одинаковым рвением готовили к полету флагманский корабль: погружали продукты, палатки, нарты, оружие, радиостанцию Кренкеля, вещи экипажа и будущих зимовщиков, а также инструменты для ремонта аэродрома.

К четырем утра самолет был готов к старту.

Солнечные лучи рассыпались по оранжевым плоскостям. Вишневая полоса на фюзеляже вспыхнула яркоалым пламенем. У самолета копошились люди. Около каждого мотора, накрытого чехлом, стоял человек. Он следил за примусом, которым разогревали мотор.

Несколько человек, вооружившись лопатами, откапывали занесенные снегом лыжи. Мельников прикреплял к шасси концы толстого троса, чтобы с помощью трактора сорвать пристывший самолет с места.

Через несколько минут ко мне подошел Бассейн.

— Товарищ командир, все готово!

Флегонт явно нервничает. Это состояние для него необычно. Но трудно оставаться спокойным, когда еще нет полной уверенности в том, что сегодня мы действительно вылетим.

Дзердзеевский с последней сводкой в руках спешит к Шмидту. По лицу «хозяина погоды» ясно, что вести неутешительные. Иду узнать, в чем дело.

— Впереди большая облачность, — говорит мне Отто Юльевич. — Давайте посоветуемся с товарищами.

После минутного совещания мы единогласно решаем лететь.

— Отто Юльевич, — просит Шевелев, — как только сядете, сообщите, какой аэродром.

— Хорошо, — отвечает Шмидт. — А вы держите самолеты наготове. Следите за ними. Если погода на полюсе будет хорошая, я вас немедленно вызову.

Прощаемся.

Теплотой светятся глаза Молокова. Он крепко целует меня. Подходит Мазурук. Губы его сжаты. Голубые глаза устремлены туда, где сверкающий ледяной покров сливается с небесным простором.

— Скоро и мы... — говорит он, пожимая мне руку.

Я его понимаю.

Солнце светит попрежнему ярко. Только далеко-далеко на горизонте плывут прозрачные облака. Вырастут ли они в мрачные тяжелые тучи, прежде чем наша быстрокрылая птица домчится до своей цели?

Надо торопиться. Дзердзеевский предупреждал: погода скоро испортится.

Перед отлетом Отто Юльевич, улыбаясь, говорит корреспондентам Бронтману и Виленскому:

— Ну, «молитесь богу»! Если наша машина легко оторвется, вы тоже полетите на полюс.

В кабину самолета один за другим входят Шмидт, Бабушкин, Спирин, папанинцы, кинооператор Трояновский и радист Иванов. Все три бортмеханика — Бассейн, Морозов и Петенин — уже давно на своих местах.

Я сажусь у штурвала. Прощай, Рудольф! Прощайте, дорогие друзья! До скорого радостного свидания!

Винты с силой рассекают воздух. Еще какой-то миг — и ревущие на полных оборотах моторы потянули машину вперед.

Самолет набирает скорость. Скачок, второй, третий... и на двадцать четвертой секунде мы отрываемся от земли.

С левой стороны, около домика, стоят провожающие. Они восторженно машут руками. Особенно радуются корреспонденты: наша машина оторвалась легко, — значит, и они полетят на полюс.

Зимовка осталась далеко позади.

Сначала мы шли над бесконечными нагромождениями айсбергов, торосов, ледяных полей, густо изрезанных трещинами. Но чем дальше мы продвигались на север, тем толще и ровнее становился ледяной покров.

Мысль, что я веду самолет на полюс, вызывала во мне такие бурные приливы радости, что мне стоило больших трудов сдерживать свое волнение и спокойно вести машину по заданному курсу.

Каждый из тринадцати человек, находившихся в самолете, занимался своим делом. Шмидт сидел в штурманской рубке и что-то писал. Спирин прокладывал курс, проверял путевую скорость. Механики, то и дело забираясь в крылья, следили за работой мо-

торов. Иванов держал непрерывную связь с землей. Бабушкин достал тетрадку — свою верную спутницу — и, часто заглядывая за борт, записывал свои впечатления.

В пассажирской кабине среди разного имущества приютилась отважная четверка: Папанин, Ширшов, Федоров и Кренкель. Иван Дмитриевич о чем-то горячо говорил со своими товарищами. Шум мотора заставлял его чаще обычного прибегать к своему любимому жесту: он показывал большой палец, что означает у него высшую степень одобрения.

По его сияющим глазам и улыбающимся лицам слушателей можно было догадаться, что речь идет о нашем полете.

Показывая большой палец, Папанин как бы говорил: поднялись мы «на большой», идем «на большой», значит и сядем на полюс тоже «на большой».

И глядя на них, я сказал себе: «Довезу вас, друзья, обязательно довезу «на большой».

Наш кинооператор Трояновский не знал минуты покоя: носился со своим аппаратом с места на место, то снимая нас, то высовываясь в окно, чтобы запечатлеть путь самолета. Казалось, он вездесущ.

Мы постепенно набираем высоту. Вот уже тысяча метров. Мороз двадцать три градуса. Дует ровный встречный ветер. Путевая скорость незначительна. Самолет идет спокойно, его не качает. Это хорошо. Качка опасна для нашей перегруженной машины. Моторы работают ровно. Их мощное дыхание вселяет уверенность в успехе.

Наш гигант-корабль нарушил вечное молчание ледяной пустыни, где погибло немало славных завоевателей Арктики.

Ярко сияет солнце, горизонт чист. Мне хорошо виден солнечный зайчик, который мы не должны выпускать из центра объектива солнечного компаса. В ушах непрерывно, с одинаковой силой, звучат сигналы радиомаяка: «А», «Н». Мы идем в зоне.

Через двадцать минут впереди показались какие-то темные пятна.

«Что это? — насторожился я. — Не земля ли? А вдруг это острова, о которых говорили австрийцы Пайер и Вейпрехт? Они уверяли, что видели на севере от Рудольфа неизвестную землю».

«Нет, не может быть. Пятого мая здесь пролетел Головин. Он, конечно, заметил бы землю. Скорее всего это туман навис над разводьями».

Бабушкин тоже обратил внимание на темные пятна, посмотрел в бинокль, затем наклонился ко мне и крикнул:

— Туман!

«Не страшно. Лишь бы полюс был открыт», — подумал я.

Еще через двадцать минут мы уже ясно увидели клочья тумана. Дальше к северу они сгущались. Постепенно поверхность океана скрылась за сплошной дымкой. Вскоре и над нами появились высокие перистые облака.

Самолет на высоте полторы тысячи метров. Погода заметно портится. Мы летим уже в прослойке облаков.

Ко мне подходит Отто Юльевич.

— Ну, как? — спрашивает он, показывая на облака.

— Лететь еще можно, — отвечаю я.

Возвращаться не хотелось. Мы решили итти вперед и только в том случае повернуть обратно, если верхние и нижние облака сомкнутся и машина попадет в обледенение.

Пока все благополучно. Прислушиваясь к ровному гулу моторов, я размечтался и мысленно уже веду на посадку свой крылатый корабль.

Я и не подозревал, что в это время в левом крыле бортмеханики переживали очень тяжелые минуты. Морозов заметил подозрительный пар, поднимавшийся от левого мотора, позвал Бассейна, и они вдвоем принялись осматривать мотор.

Предполагая, что в появлении пара виновата дренажная труба, Бассейн закрыл ее конец рукой. Но пар продолжал итти.

Механики недоумевали. Им было ясно одно — пар идет не из трубы.

Еще и еще раз осмотрев мотор, Морозов обнаружил, что пар просачивается снизу, из крыла.

Он приложил руку к нижнему шву крыла. Рука стала влажной, и механики поняли, что из радиатора вытекает незамерзающая жидкость — антифриз.

Стараясь не обращать на себя внимания, Бассейн подошел к Отто Юльевичу и, наклонившись, чтобы никто не слышал, сказал:

— Разрешите доложить, товарищ начальник: через час, а быть может и раньше, один из моторов выйдет из строя. Повреждена магистраль — из мотора вытекает антифриз. Предстоит вынужденная посадка.

— Как посадка?

Отто Юльевич опешил от неожиданности. За окном сплошные облака. Куда же садиться?

Помолчав минуту, он спросил:

— А Водопьянову вы доложили?

— Нет еще, но я заранее знаю, что командир скажет: полетим на трех моторах.

— Я тоже думаю, что лучше лететь вперед. Если придется садиться, то сядем мы, по крайней мере, как можно ближе к полюсу. Вы все-таки доложите командиру.

Бассейн подошел ко мне.

— Командир, через час, а может и раньше, один из моторов выйдет из строя.

Его слова не сразу проникли в мое сознание, хотя он с предельной ясностью и четкостью рассказал о создавшемся положении. Мои мысли были далеко, там — на полюсе.

— Какой мотор? Почему?

— Левый, средний, — ответил Бассейн. — Мотор где-то под крылом теряет антифриз. Вероятно, в радиаторе течь.

Положение тревожное. Что же делать? Сесть на лед? Вернуться обратно? Наш корабль перегружен. Каждая лишняя посадка рискованна.

— Ты кому-нибудь говорил о моторе? — спросил я Бассейна.

— Только Отто Юльевичу.

— И что он?

— Он приказал доложить тебе.

Я еще немного подумал и решительно сказал:

— Полетим на трех моторах, Флегонт! Там будет видно.

Флегонт улыбнулся:

— Правильно. Отто Юльевич тоже считает, что нужно итти вперед.

— Отлично! Только смотри, Флегонт, больше никому ни слова. Ни Бабушкину, ни Спирину, ни папанинцам.

Во время всего этого разговора Отто Юльевич внимательно следил за нами. Он догадался о моем решении и, когда наши взгляды встретились, улыбнулся. В его улыбке я почувствовал одобрение.

После ухода Бассейна Отто Юльевич подошел ко мне.

— Ну, что вы решили? — спросил он.

— Полетим на трех, — ответил я начальнику. — Прислушайтесь к моторам, они ведь работают, «как звери»! И не кажется ли вам, что левый средний, тот, что должен через час остановиться, работает лучше всех?

Отто Юльевич с необычайной нежностью положил руку на мое плечо:

— Летите спокойно! Мы идем не всем отрядом. Можно немного рискнуть.

Когда Бассейн возвращался в левое крыло, его остановил Папанин. Нелегко сохранить в секрете от опытных и наблюдательных людей такое событие, как недоразумение с мотором.

Иван Дмитриевич уже давно присматривался к стремительно бегавшим по самолету механикам. Ему казалось очень подозрительным, что они то забираются в левое крыло, то спешат к запасным бакам или за инструментами.

Взяв под руку Бассейна, он тихонько спросил его:

— Слушай, браток, что случилось?

— Где?

— Да там, у нас...

— У нас... Иван Дмитриевич, ничего не случилось, — невозмутимо пожимая плечами и улыбаясь, ответил Флегонт.

— А может, все-таки, мне ты скажешь? — продолжал Иван Дмитриевич, заглядывая в ясные глаза Бассейна.

Но он ничего не прочел в них, кроме безмятежного покоя и легкого удивления: «Почему, мол, мне задают такие странные вопросы?»

Я вел машину сквозь облака. Приборы поглощали все мое внимание. Изредка я прислушивался к ровной песне моторов. Ни один самый легкий диссонанс не нарушал мощной гармонии. Все четыре мотора работали безупречно.

Мне вспомнились горячие взволнованные речи рабочих перед нашим отлетом из Москвы.

— Наши красавцы-моторы домчат вас до Северного полюса! — говорил под гром аплодисментов старый заслуженный кадровик.

Неужели левый средний скоро выйдет из строя, неужели мы будем вынуждены опуститься в ледяной пустыне, далеко от своей цели?

В это не хотелось верить.

Усилием воли я подавил нахлынувшую тоску.

— Скорее бы кончились облака, тогда, на худой конец, легче будет найти удобную для посадки льдину.

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!

Я молча сидел у штурвала. Как-то подозрительно осмотревшись вокруг, Спирин наклонился ко мне:

— Погода-то какая! А?

— Не беда, Иван Тимофеевич, до полюса еще далеко. Когда-нибудь кончится плохая. Увидим и хорошую! — стараясь казаться беззаботным, ответил я.

— Кончится ли? — неуверенно протянул Спирин.

— Конечно! А где мы сейчас находимся?

— Подходим к восемьдесят пятому градусу. До полюса еще около шестисот километров.

Разговаривая со мной, Спирин все время внимательно следил за моими движениями, за выражением моего лица. А я думал: «Ничего ты, дружище, не знаешь. Ведь с минуты на минуту дол-

жен остановиться мотор. Сказать тебе, что ли? Нет, не скажу. Не надо расстраивать».

Спирин стоял около меня, то вглядываясь в окружавшую нас облачную пелену, то присматриваясь ко мне. Назойливая мысль не давала ему покоя.

«Как быть? — думал он. — Предупредить Водопьянова или нет? Ведь бедняга даже не подозревает, что мотор теряет антифриз».

Оказывается, Спирин еще раньше меня узнал, что с мотором неладно и что нам предстоит вынужденная посадка.

Так мы и остались каждый при своей «тайне» — решили не расстраивать друг друга.

Погода все ухудшалась. Вот-вот сойдутся облака. Казалось, что мы мчимся прямо в пасть огромного свирепого чудовища. Что, если пасть сомкнется и чудовище проглотит нас?

Я посмотрел на Бабушкина. Тот, действительно ничего не подозревая, спокойно сидел за вторым управлением.

Кивнув Михаилу Сергеевичу, я указал на окно: плохо, мол, там! Бабушкин понял меня, наклонился в мою сторону и громко крикнул:

— Ничего, Миша, долетим!

Пока я и Бабушкин неуклонно вели машину вперед, Бассейн, Морозов и Петенин не теряли ни одной минуты. Они прорезали металлическую обшивку нижней части крыла, нашли в верхней части радиатора течь во фланце, поспешно обмотали трубку фланца изоляционной лентой и тесьмой. Но остановить потерю антифриза не могли. Драгоценная жидкость капля за каплей уходила из мотора.

Трудно определить — кому из механиков первому пришел в голову еще один способ спасения сочившейся из мотора жидкости. Возможно, всем трем одновременно. Во всяком случае все трое, Бассейн, Морозов и Петенин, дружно взялись за работу. Они размотали ленту, стали прикладывать к трещине во фланце сухие тряпки и, когда тряпки пропитывались жидкостью, отжимали их в ведро, а затем перекачивали жидкость насосом обратно в бачок мотора.

На первый взгляд — легко и просто. Но для этой несложной операции механикам пришлось снять перчатки и в двадцатичетырехградусный мороз, при стремительном ветре, высунуть наружу голые руки. Очень скоро обмороженные руки покрылись кровавыми ссадинами, а на ладонях от ожогов горячей жидкостью появились волдыри.

Несмотря на мучительную боль, Бассейн, Морозов и Петенин, упорно собирая драгоценную жидкость, спасали жизнь мотора.

С каждым поворотом винтов мы приближались к заветной точке — Северному полюсу.

Погода все ухудшалась. Горизонтальный коридор среди облаков, в котором мы летели, становился все уже. Наконец, оба слоя облаков сомкнулись, и мы оказались в сплошном молоке.

Порой я забывал о моторе, о предстоящей посадке. Все мое внимание было устремлено на приборы.

Мы шли слепым полетом. Я потерял ощущение времени. Минута казалась часом, вечностью. И все с большею остротой в усталом мозгу вспыхивала тревожная мысль: сейчас остановится мотор!

Вдруг я услышал голос Бассейна:

— Командир, лети спокойно! Мотор будет работать.

Волна счастья захлестнула меня. Не оборачиваясь, я кивнул головой: «Спасибо, друг!»

Мы продолжали слепой полет, строго выдерживая прямую по меридиану. Я взглянул на моторы: винты с силой рассекали пушистые облака. Мне показалось, что моторы работают еще лучше. Да и погода как будто немного прояснилась.

Стальная советская птица несла советских людей к заветной цели. Теперь нам не страшна суровая стихия. Вперед! Вперед!

— Как вы себя чувствуете? Механики доложили мне, что мотор не подведет.

— Все в порядке, товарищ начальник, — улыбаясь, ответил я Шмидту, — теперь-то мы долетим!

Сигналы радиомаяка упорно напоминали, что самолет идет в зоне. Через несколько минут облачность начала редеть. Появилась дымка, сквозь которую слабо просвечивало солнце.

В центре объектива солнечного компаса появился чуть заметный зайчик.

Я продолжал вести самолет, строго выдерживая прямую.

Когда мы подошли к восемьдесят восьмому градусу северной широты, словно кто-то отдернул гигантский занавес, сотканный из облаков. Освобожденное солнце засияло нам навстречу. Его лучи скользнули по оранжевой обшивке корабля, зажгли ее мириадами веселых искристых огней. Винты с прежней силой рассекали теперь уже не пушистые облака, а прозрачный воздух.

Мы неслись над безвестными ледяными просторами. Сердца тринадцати бились в унисон с сердцем машины.

Четыре красавца-мотора пели торжествующую песню победы. Один из этих моторов питался и жил силой человеческого энтузиазма.

Трое наших товарищей, несмотря на все возраставшую мучи-

тельную боль, продолжали вливать в организм мотора живительную жидкость.

Как только кончилась облачность, у всех засияли лица. Трояновский снова забегал со своим аппаратом.

Между мною и Бабушкиным с радиограммами от начальника все время проходили люди к радисту и обратно. Связь с землей ни на минуту не прерывалась.

Неожиданно около меня остановился Папанин. Он показывает мне большой палец.

— Во! Погодка-то какая! И на полюсе не хуже. Вот поглядишь.

— До полюса еще далеко, Иван Дмитриевич, может испортиться, — возражаю я.

Но разве расхолодишь Папанина, когда он весь горит счастливой уверенностью в победе?

— Не может быть, — кричит он, хлопая меня по плечу и широко улыбаясь. — Смотри! Отсюда уже виден полюс.

Папанин ушел к Шмидту. Я невольно подумал, глядя ему вслед: сколько в нем замечательного оптимизма, какой неисчерпаемый источник радости. С таким товарищем не страшна долгая зимняя ночь на льдине.

Внизу под нами расстилалась однообразная ледяная пустыня. Кое-где ее рассекали разводья, похожие на узенькие речушки. Они тянулись с юга на север, параллельно нашему полету, на сотни километров, не зная ни конца, ни начала.

С высоты тысяча восемьсот метров лед казался сплошь ровным: хоть садись, где попало.

Все мы были уверены, что полюс открыт. Но нам пришлось еще раз поволноваться: впереди снова показались облака. Они были значительно выше тех, что мы встретили в начале пути. Под ними смело можно было лететь, но мы не хотели терять солнца: без него Спирину было бы трудно точно определить полюс. Пришлось итти над облаками.

Оставалось сто километров. В худшем случае мы вернемся на восемьдесят восьмой градус, сядем там и при первом улучшении погоды перелетим на полюс. А пока... я уверенно веду машину вперед.

Спирин и Федоров — один секстантом, другой октантом — каждые десять минут берут высоту солнца.

— Через двадцать минут будем на полюсе! — сообщает Иван Тимофеевич.

Я киваю головой в ответ, а сам смотрю вниз: хоть бы увидеть окошко в облаках! Меня мучительно преследует мысль: не спускается ли облачность до самого льда?

Во время своей летной практики, и особенно летая с матри-

цами. «Правды», я основательно изучил характер облаков. На собственном опыте я убедился, что до тех пор, пока под самолетом ровная непроницаемая поверхность, пробиваться вниз нет никакого смысла. Такая ровная поверхность говорит о том, что облачность тянется до самой земли. Пробивать ее можно, когда появятся окна или она начнет походить на перекаты больших волн. Между этими волнами всегда заметна чернота. А это лучший признак того, что облачность тонкая и сквозь нее просвечивает земля.

Так бывает на материке. А здесь... Кто знает? Быть может, коварная Арктика и в облаках таит неожиданности. Может быть, начав пробивать облака, самолет обледенеет, тогда и выбраться обратно не сможешь.

Эти двадцать минут тянулись нескончаемо долго.

Каждый раз, когда из штурманской рубки выходил Спирин или Федоров, я нетерпеливо заглядывал им в глаза, как бы спрашивая: «Ну, когда же? Скоро?»

Но они с сосредоточенным видом брали высоту солнца и возвращались в рубку производить вычисления.

Не только я, на самолете все знали, что мы приближаемся к заветной точке, напряженно притихли и ждали: когда, наконец, Спирин произнесет короткое, но глубоко волнующее слово «полюс».

И вот, Иван Тимофеевич снова вышел из своей штурманской рубки.

На его задумчивом лице теперь сияла улыбка. Он подошел ко мне и совсем спокойным глухим голосом, почти переходя на торжественный шопот, произнес:

— Под нами полюс!

Полюс! Запеть бы сейчас во весь голос, да так запеть, чтобы услышала вся родная страна!

Полюс! Счастье, радость — какие это жалкие понятия по сравнению с теми чувствами, что захлестнули все мое существо!

Полюс! Веками стремились сюда люди. Путь к вершине мира устлан человеческими жизнями.

И вот я — в прошлом забитый парень из глухого поселка, а теперь советский летчик, взращенный большевистской партией, — лечу над полюсом. Еще несколько минут, и я посажу наш крылатый корабль там, где еще никогда не садился ни один самолет.

С быстротой молнии разнеслась по машине весть о том, что мы над полюсом.

Обернувшись назад, я увидел ликующие лица товарищей, таких же, как я, детей крестьян и рабочих.

Рожденные к жизни революцией, вдохновленные нашим великим другом и учителем, мы привели сюда нашу гигантскую птицу, на крыльях которой красуется эмблема освобожденного труда, светлое будущее всего человечества — СССР.

То, что было не по силам старому миру, сделала наша молодая страна.

...Ко мне подошел Сима Иванов:

— Товарищ командир, тебе радиограмма.

Я прочел:

«Папа, экзамены сдала на «отлично», перешла в четвертый класс. Вова тоже перешел на «хор.».

Вера».

Теплом повеяло от этих строк.

Улетая из Москвы, я заключил с дочкой договор: «Ты, — сказала она, — лети на «отлично», а я буду на «отлично» учиться». И вот она рапортует мне, а я еще не могу. Ведь мы только над полюсом...

Из штурманской рубки вышел Шмидт. Он направился ко мне, хотел что-то сказать, но я предупредил его:

— Отто Юльевич, раз мы над полюсом, разрешите пробиться вниз.

Видимо, заметив, что я весь горю от нетерпения, Отто Юльевич сдержанно улыбнулся:

— Подожди, друг мой! — ласково сказал он. — Не надо торопиться. Спирин и Федоров еще раз проверят расчеты.

— А я и не тороплюсь, попросту хочу бензин сэкономить, — оправдывался я шутливо.

— Оно и видно, — рассмеялся Отто Юльевич.

К нам подошли Спирин и Федоров.

— Проверили? — спросил Шмидт.

— Да, под нами полюс, — подтвердил Спирин, — но я прошу пролететь за полюс.

— Это зачем?

— Для страховки.

— Правильно, — согласился Шмидт, — лучше перелететь, чем не долететь.

Сначала я запротестовал:

— Ведь не ошиблись же вы, ведь полюс под нами!

Но, подумав, согласился: лучше перевыполнить задание, чем недовыполнить.

Отто Юльевич написал очередную радиограмму о том, что мы находимся над полюсом. Иванов стал передавать ее в Москву. Но едва он отстучал ключом одно-два слова, как рация вышла из строя. Связь с землей оборвалась...

Мы пролетели условные десять минут по ту сторону полюса, и я, наконец, получил разрешение пробивать облака.

— Ну, теперь делай, что хочешь! — пряча улыбку в бороде, сказал мне Отто Юльевич.

Прежде всего я развернулся на сто восемьдесят градусов: все же ближе к полюсу. Затем убрал моторы и с высоты тысяча восемьсот метров, как с огромной вышки, нырнул в облака.

Солнце мгновенно скрылось. Мы погрузились в белесый туман. Все прильнули к окнам. Каждый горел желанием скорей увидеть крышу мира.

«Что-то там? Есть ли внизу ровные льдины?» — с тревогой думал я.

Бабушкина я попросил смотреть по вертикали вниз и, если окажется, что облака спускаются до самого льда, предупредить меня, чтобы мы не налетели на торосы, а сам все свое внимание сосредоточил на приборах.

К счастью, признаки обледенения не сказывались. Этот страшный враг авиации не преследовал нас.

Стекла фонаря затянуло тонкой вуалью, напоминавшей иней.

Меня ни на минуту не покидали тревожные мысли: «Что, если облачность тянется до океана?» — думал я.

...Тысяча метров — ничего не видно. Девятьсот метров — ничего не видно. Восемьсот... Семьсот...

Вдруг сквозь облака мелькнул лед, но так стремительно, что мы не успели разглядеть его, и снова все скрылось.

Шестьсот метров!.. Наконец!.. Словно сжалившись над нами, облачная пелена разорвалась.

Перед нашими взорами раскрылась панорама вершины мира.

Насколько хватал глаз, тянулись бесконечные ослепительные ледяные поля с голубыми прожилками разводьев.

Казалось, что беспредельная поверхность океана вымощена множеством плит самых разнообразных форм и размеров. Своими очертаниями они напоминали причудливые геометрические фигуры, вычерченные неуверенной детской рукой.

«Кто окажется прав, — промелькнуло в мыслях, — мои оппоненты, уверявшие, что на полюсе сесть невозможно, или я?»

Еще несколько мгновений — и этот вопрос будет решен.

Я делаю круг, выбирая подходящую льдину. Самолет продолжает снижаться. Моторы работают на малых оборотах.

— Михаил Васильевич, вот замечательная площадка! — неистовым голосом кричит один из товарищей.

— Погоди ты, здесь их много! — отвечаю я.

Мое внимание привлекает просторная льдина, она тянется с севера на юг.

Привычно работает мысль: мы шли со встречным ветром, значит ветер вдоль льдины. Сесть можно.

Ко мне подходит Отто Юльевич.

— Нашли?..

— Да, — отвечаю я, делая крутой разворот и указывая глазами на льдину.

— Вот эта, мне кажется, встретит нас гостеприимно.

Шмидт внимательно смотрит на ледяное поле. Подходят Спирин и Бабушкин. Они также рассматривают наш будущий аэродром.

— Хороша! — говорит Михаил Сергеевич.

Спирин предлагает снизиться метров до двадцати и пройти над льдиной бреющим полетом.

Взоры всех моих товарищей устремлены вниз. Даже механики оставили свой пост — перестали собирать антифриз: теперь можно не беспокоиться! Долетели!

Одному только Симе Иванову не до льдины. Он исправляет свою рацию. Она испортилась в самый нужный момент. Сима слышал, как его непрерывно, со все возрастающей тревогой, вызывала Москва, вызывал Рудольф... и не мог им ответить. А главное, — не мог сообщить о том, что мы достигли полюса.

Понимая переживания нашего радиста, чуткий Иван Дмитриевич сказал шутливо:

— Смотри, браток, вон Водопьянов хочет сесть на мою льдину!

Но все попытки отвлечь Симу были напрасны.

Я снизился метров на пятьдесят, стараясь не заходить далеко, чтобы не потерять из виду намеченную площадку. Ориентируясь по узкому разводью, черневшему между льдинами, опустился еще метров на двадцать и пошел бреющим полетом.

Впереди показалась огромная гряда торосов. За ней должна начаться выбранная мной льдина.

— Вот она! — крикнул я Спирину и Бабушкину. — Смотрите!

Льдина, шириной до четырех километров, тянулась километров на десять. Как раз посредине ее пересекала гряда торосов — след жестокого сжатия. Казалось, в этом месте природа мощным плугом прошлась от одного края льдины до другого.

Хаотические нагромождения торосов сплошь окружали ее,

и она напоминала средневековую крепость, обнесенную бойницами и высокой, неприступной стеной...

Льдина была покрыта редкими пологими ропаками разной величины, а среди ропаков лежала ровная чистая площадка, — примерно семьсот на четыреста метров.

Пролетая над площадкой, мы заметили заструги, такие же, как на островах Земли Франца-Иосифа или в тундре. Судя по торосам, лед был толстый, многолетний.

Развернувшись еще раз, я снова прошел над площадкой. Спирин открыл нижний люк штурманской рубки и приготовился по моему сигналу бросить дымовую ракету. Горит она всего полторы минуты; за это время нужно успеть сделать круг и, определив по дыму направление ветра, пойти на посадку.

Спирин бросит ракету в том месте, где самолет должен коснуться лыжами льда.

Перетянув торосы, я махнул Спирину рукой: бросай! Но ему из открытого люка было видней. Он подождал еще секунды две, затем бросили ракету. Тут уже зевать нельзя.

Я быстро развернулся влево, зашел против ветра (как я и предполагал, он дул вдоль площадки) и снизился метров на десять.

С огромной быстротой подо мной замелькали торосы, вот-вот задену их лыжами.

Сердце так неистово билось, что мне казалось, будто я сажусь не на четырех, а на пяти моторах.

К хвосту моего самолета в виде воздушного тормоза был приспособлен парашют, прикрепленный тросом к костылю. Я попросил Бабушкина, как только самолет коснется снега, дернуть трос и открыть парашют.

Вот кончилась гряда торосов. Впереди ровная площадка. По белому снегу навстречу 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 примерно одного метра... все теряет скорость... снижается...

Я резко тяну штурвал на себя. Самолет мягко касается нетронутой целины снега и катится вперед. На всякий случай я выключаю моторы — вдруг не выдержит льдина и машина провалится...

Бабушкин дергает за трос, парашют раскрывается. Самолет продолжает катиться и не проваливается.

Я снова включаю моторы: раз уже садиться, так по всем правилам — с рабочими моторами.

Пробежав двести сорок метров, самолет «СССР Н-170» остановился.

Мы на полюсе!!! Двадцать первое мая, одиннадцать часов тридцать пять минут.

Самолет стоит, но зато мы пришли в движение. Мы не заметили, как оказались в объятиях друг у друга.

А еще через минуту мы стояли нашими советскими ногами на нашем советском полюсе. И громкое «ура» в честь товарища Сталина далеко разнеслось среди ледяных просторов.

ГЛАВА ПЯТНАДЦАТАЯ

ПАПАНИН сразу показал себя хозяином полюса.

— Эрнст, дай-ка бутылку коньяку, — распорядился он. — Выпьем за наш полюс!

И мы выпили за советский полюс, за нашу великую родину.

— Товарищи, — обратился я к окружающим, — сегодня в Москве ставят мою «Мечту». И вот — мечта осуществилась!

...Минут через десять закипела работа. Спирин и Федоров занялись астрономическими наблюдениями и вычислениями. Они ловили солнце, которое мгновениями появлялось в разрывах облаков; уточняли место нашей посадки. Механики возились около самолета, закрывая чехлами моторы, Иванов и Кренкель налаживали радио, а все остальные устанавливали радиомачту.

Прежде всего надо было сообщить в Москву о нашей посадке. Ведь там ждут — не дождутся, беспокоятся.

Мачту установили быстро, но оба радиста доложили, что бортовой передатчик работать не может — сгорел умформер. Мы немедленно приступили к выгрузке папанинского имущества и радиостанции Кренкеля. Эрнст обещал за час—полтора наладить связь.

Через час на полюсе уже стояла радиопалатка, на мачте была натянута антенна. Но тут возникла новая задержка: на морозе разрядились аккумуляторы. Надо было снова заряжать. Выручил предусмотрительный Папанин. Он не забыл захватить для зарядки аккумуляторов моторчик «В-3», спаренный с динамкой. Мы запустили моторчик и приступили к зарядке.

...Прошло два часа, а связи с Большой землей все еще не было.

Легко представить себе, что в это время происходило в Москве и на острове Рудольфа. Десятки радиостанций шарили в эфире, ловя наши позывные. Шевелев получил правительственную радиограмму:

«Приготовить остальные три корабля и, при первой возможности, вылететь на поиски самолета «СССР Н-170».

Три машины стояли в полной готовности, но погода на Рудольфе испортилась и лететь на поиски было невозможно.

Радисты Богданов и Стромилов, надев наушники, напряженно ловили на два приемника малейшие шорохи в эфире. В радиорубку набилось полным-полно народу. Экипажи наших кораблей и зимовщики взволнованно следили за работой радистов. Марк Иванович, нервно затягиваясь, курил папиросу за папиросой. Изредка тишину нарушал чей-нибудь шопот. Говоривший ни к кому не обращался — он просто думал вслух.

— Что случилось? — размышлял Мазурук. — Начали передавать радиограмму, и вдруг, на полуслове, как ножом отрезало. Не могла же машина развалиться в воздухе...

Снова в рубке тихо. Но прошло несколько минут, и тишину нарушает приглушенный голос Алексеева:

— По всей вероятности, испортилась радиостанция. Впрочем, что могло там случиться? Быть может, отказала динамка, но ведь у них есть запасная...

— Молчите, черти, довольно гадать! — взмолился Шевелев. — Не мешайте радистам слушать!

Но Марка Ивановича самого одолевали тысячи догадок, и он также шопотом начинает делиться с товарищами своими соображениями.

— Почему же не могло испортиться радио? — спрашивает он. — Сгори обмотка умформера, и точка: станция вышла из строя!

Ему возражает Жуков, он штурман и радист.

— Я с вами не совсем согласен, Марк Иванович, — говорит он, — скорее сгорит трансформатор или лампа, умформер никогда не откажет.

— А запасный умформер у них есть? — спрашивает летчик Орлов.

— Нет, — отвечает Шевелев. — Умформеры работают безотказно, но все же могла сгореть катушка. Я сообщил в Москву, что связь, как мне кажется, оборвалась из-за того, что умформер отказал.

— А принимать они могут? — спрашивает один из зимовщиков, Юра Бесфамильный.

— Могут! — отвечает Алексеев.

— Вообще, пока беспокоиться нечего, — начиная новую пачку папирос, говорит Марк Иванович, — они сядут. И если действительно отказала рация Иванова, свяжутся с нами через станцию Кренкеля.

Так прошло восемь томительных часов. Из радиорубки никто не уходил.

Марк Иванович стал уговаривать товарищей итти спать.

— Ведь вы уже целые сутки не спали! — убеждал он. — Через час погода, возможно, улучшится, надо будет вылетать. Идите, отдыхайте.

Товарищи с трудом поддавались уговорам. «Разве тут уснешь?» — выходя из рубки, говорили они.

В рубке стало совсем тихо. Богданова тоже послали отдыхать. Дежурить остался один Стромилов.

...На ослепительно белом снегу четко выделялась огромная оранжевая птица «СССР Н-170».

Сима Иванов не выходил из самолета. Он все еще копался в своей рации. Уж очень обидно было ему сознавать, что он не может сообщить на Большую землю о благополучной посадке. С этим не хотелось мириться. Но, как он ни старался, исправить умформер в наших условиях не удалось, надо было заново перематывать обмотку.

Сидя в палатке около Кренкеля, я следил за зарядкой аккумуляторов. Время тянулось мучительно медленно.

— Ну как? — раздался голос Ивана Дмитриевича. — Скоро ты закрутишь свою шарманку?

— Еще немного, — отвечал Кренкель, — кислота уже начала пениться.

— Ну ладно, я тебе принесу чайку, а ты, Михаил Васильевич, пойдешь со мной — хлебнем по чашечке.

— Спасибо, Иван Дмитриевич, я подожду, пока Эрнст свяжется с Рудольфом.

— Да пошли чай пить! — уговаривал Папанин. — Авось время скорей пройдет.

Мы вышли. Я увидел Бабушкина и Спирина, они устанавливали палатку для жилья.

— Ты чего же, — обрадовался мне Бабушкин, — жить на полюсе собираешься, а дом строить не хочешь?

Я наскоро выпил чашку чая и принялся помогать товарищам. Тут же неподалеку, заложив руки за спину, шагал взад и вперед Отто Юльевич. Когда мы начали обкладывать палатку снежными кирпичами, он присоединился к нам, и вчетвером мы быстро закончили сооружение нашего дома. Затем накачали воздух в резиновые матрацы, разостлали их на снежном полу, притащили четыре спальных мешка: Шмидта, Спирина, Бабушкина и мой, и наша палатка сразу приняла жилой, уютный вид.

— Интересно, крепкий ли фундамент под нашим домом? — спросил я.

— Нас с тобой во всяком случае выдержит, — шутя ответил мне Бабушкин. — Вон Ширшов с Папаниным поспорили, — добавил он. — Один доказывает, что толщина льдины не больше двух метров, а другой уверяет, что три.

Отто Юльевич взглянул на часы:

— Девять тридцать пять вечера. Прошло уже десять часов, как мы сели на полюс. За это время сильным ветром нас отнесло километров на десять в сторону Гренландии. Теперь наши координаты восемьдесят девять градусов сорок одна минута северной широты и восемьдесят семь градусов западной долготы.

Бойко работал трехсильный моторчик «В-3». Он крутил динамку, заряжал аккумуляторы.

Разговор как-то не клеился. Огорчало отсутствие связи с землей и то, что мы причиняем такое беспокойство товарищам. Я пытался острить, но безуспешно.

Из самолета вылез расстроенный Сима.

— Сейчас я слушал Рудольф. Зовет непрерывно! — сказал он.

— А ты не слушай, расстраиваться не будешь, — посоветовал я и, обнимая Симу, добавил: — Скоро Кренкель начнет работать, ничего — свяжемся. Пойдем к нему, узнаем, как дела.

По пути к Кренкелю нас остановил Иван Дмитриевич.

— Послушай, браток, — взяв меня под руку, сказал он, — от-

дай мне парашют, что оборвался. Теперь он тебе все равно ни к чему, мне же необходим до зарезу. Нам предстоит строить из снега радиостанцию, а накрыть ее нечем.

Конечно, я не мог отказать ему в такой просьбе.

— Вот спасибо! — обрадовался он и горячо пожал мне руку. — Я тебя за это угощу мировым обедом! На «большой»!

Не откладывая в долгий ящик, Иван Дмитриевич тут же забрал парашют.

Мы зашли в палатку Кренкеля.

— Еще немного подзаряжу, и начнем, — сказал он, предугадывая наш вопрос.

Вслед за нами вошел Ширшов:

— Эрнст, ты не знаешь, где ящик с маленькой лебедкой?

— Он был в левом крыле, наверно там и остался, — ответил Кренкель.

— Послушайте, товарищи, — заметил я, — только сейчас вспомнил! Ведь я же вас всех троих снял со льдины.

— А теперь опять посадил на льдину, — смеясь, отозвался Кренкель.

Прошло двенадцать часов, а связи все еще не было...

Что же происходило в это время на зимовке?

Сидя в радиорубке и ни на секунду не прекращая работы, Стромилов на всех волнах ловил самолет «Н-170» и станцию Кренкеля. Стромилов хорошо знал волны, на которых работают Иванов и Кренкель, мало того, он лично сделал передатчик для Кренкеля и ему предстояло остаться на Рудольфе, чтобы в случае необходимости консультировать радиста Северного полюса.

Стрелка часов отсчитывала минуту за минутой.

Стромилова клонило ко сну. Но, преодолевая усталость, он упорно прислушивался к звукам в эфире.

Вот кто-то зовет!..

— Нет, это не самолет, это не Кренкель...

Время от времени Стромилов сам вызывал, попрежнему не получая ответа.

В радиорубке тихо. Вся зимовка погружена в сон. Вдруг Стромилов насторожился и замер: в наушниках послышались знакомые звуки.

Он чуть-чуть повернул ручку конденсатора, еще на мгновение затаил дыхание... и неистовый крик потряс стены радиорубки.

— Зовет! Зовет! — не унимался Стромилов.

В соседней комнате все вскочили со своих постелей и, в чем были, кинулись к радисту.

— Что с тобой? — испуганно спросил его Виленский.

— Не мешайте! Не мешайте! — не оборачиваясь, торопливо ответил Стромилов. Схватил трубку телефона, передал в машинное отделение, чтобы дали мотор, начал что-то выстукивать ключом, потом снял наушники и стремительно выбежал из рубки.

Никто никогда не видел Стромилова в таком состоянии. Он отличался спокойствием, а на этот раз вел себя точно одержимый.

В соседнем доме все спали. Стромилов влетел пулей и заорал во весь голос:

— Вставай, Марк Иванович! Моя сволочь...

— В чем дело? Какая сволочь? — недоумевая, спросил Шевелев.

— Моя сволочь, станция моя! Сели, гады!.. — выкрикивал возбужденный Стромилов.

— Что с тобой? Кто сел? Какие гады? Уймись!

Но Стромилова трудно было успокоить.

— Аккумуляторы сели! Связался. Они на полюсе! — выпалил он еще и умчался обратно в рубку.

Не прошло и минуты, как здесь собралось все население Рудольфа. Стромилов принимал первую радиограмму с полюса. Стараясь угадать текст радиограммы, все с напряженным вниманием следили за движениями карандаша. Наконец Стромилов передал радиограмму Шевелеву. Марк Иванович пробежал ее глазами и со счастливой улыбкой прочел вслух:

«Все живы. Самолет цел. У Симы сгорел умформер. У меня садились аккумуляторы. Если связь прервется, то вызывайте в полночь. Отто Юльевич пишет телеграмму. Лед — мировой!

Кренкель».

Сидя на запаянном бидоне с продовольствием, Шмидт держал на коленях тетрадь и писал.

Окружив Кренкеля, мы наперебой просили передать товарищам наши приветы.

Отто Юльевич кончил писать и подошел к нам. 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 и 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 рации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас, после установки рации на полярной станции. Льдина, на которую мы приземлились, расположена, примерно, в двадцати километрах за полюсом по ту сторону и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним.

Льдина вполне пригодна для научной станции, остающейся в дрейфе в центре Полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром и принять остальные самолеты с грузом станции.

Чувствуем, что 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. Мы не спали уже больше суток. Заметно сказывалась усталость. Впереди еще предстояло много работы. Надо было набраться сил.

Перед тем как лечь спать, я попросил Кренкеля передать в Москву, в театр, что «Мечта» Бесфамильного осуществилась.

...В безбрежном океане, среди безграничных ледовых просторов, на льдине, обнесенной со всех сторон неприступными торосами, стояла, распластав свои крылья, большая оранжевая птица. Тут же, неподалеку, яркими оранжевыми пятнами выделялись шелковые палатки, где, забравшись в теплые мешки, спокойно спали крепким богатырским сном тринадцать человек — граждан Советской Страны.

ГЛАВА
ШЕСТНАДЦАТАЯ

В МЕХОВЫХ спальных мешках было так тепло, что мы совсем не чувствовали мороза.

Разбудил нас неутомимый Папанин. Он уже успел переделать массу дел и сейчас принес нам чай и галеты.

— Пока попейте чайку, — потчевал нас любезный хозяин полюса, — а через десять минут состряпаю вам яичницу.

— Как погода, Иван Дмитриевич? — спросил Шмидт.

— Плохая! Туман. Ничего не видно.

Бабушкин разжег примус, и минуты через две-три в палатке стало так тепло, что мы могли вылезти из мешков в одном белье и спокойно одеться, не ежась от холода.

— Который час, кто знает? — спросил я товарищей.

— Десять, — уверенно ответил Спирин.

— Утра или вечера?

— По-моему — утра, — теперь уже с сомнением в голосе протянул он.

— А по-моему — вечера. Мы спали часов двенадцать, 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 вмешался Бабушкин:

— Солнце здесь кружится над нами на одной высоте. Правда, сейчас его не видно, но это не важно. По солнцу все равно трудно определиться.

— Ты мне лучше скажи, что сейчас — день или ночь? — перебил я рассуждения Бабушкина.

— Мне кажется, день, — ответил он.

— А мне кажется... впрочем, я не знаю, что мне кажется. Я только знаю одно: после многих часов напряженной работы мы спали очень крепко и могли проспать целые сутки.

Так мы и не решили, что сейчас — утро или вечер, день или ночь. Только по радио или по хронометру, который был у нас в самолете, мы могли точно определить время.

— Пора свернуть спальные мешки, — предложил Спирин.

Сделав это, мы положили посреди палатки большой лист фанеры, который служил нам столом, и, кто лежа, а кто сидя, начали пить чай.

— Спасибо Папанину, — наливая вторую кружку, заметил Михаил Сергеевич, — люблю чаек.

— А Папанин любит о гостях позаботиться. Ведь мы его гости, — улыбнулся Отто Юльевич.

За палаткой раздался скрип снега. Кто-то шел к нам.

— Отто Юльевич, вы не спите? — послышался голос Кренкеля.

— Нет, Эрнст Теодорович, не спим.

— Есть радостная радиограмма, — появляясь в палатке, объявил Кренкель.

Предчувствуя, от кого эта радиограмма, мы сразу заволновались. Отто Юльевич быстро пробежал ее глазами и, сдерживая свое возбуждение, попросил Кренкеля:

— Если вам не трудно, соберите к нашей палатке остальных товарищей.

— Есть! Сейчас позову, — с готовностью ответил Эрнст.

Через две-три минуты первые тринадцать жителей Северного полюса провели свое первое собрание. Сняв шапки, мы стояли, стараясь не проронить ни одного слова радиограммы, которую читал наш начальник:

«Начальнику экспедиции на Северный полюс товарищу О. Ю. Шмидту, командиру летного отряда товарищу М. В. Водопьянову, всем участникам экспедиции на Северный полюс.

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 выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!

И. СТАЛИН
В. МОЛОТОВ
К. ВОРОШИЛОВ
Л. КАГАНОВИЧ
М. КАЛИНИН
А. МИКОЯН
А. АНДРЕЕВ
А. ЖДАНОВ».

Под открытым небом мы стояли с обнаженными головами, не чувствуя мороза, не замечая снегопада. Мы стояли, согретые яркими словами, волнующей заботой великого Сталина, ощущая дыхание любимой родины.

Когда Отто Юльевич кончил, раздалось дружное «ура» в честь товарища Сталина, партии и нашей родины. Затем мы немедленно составили ответную телеграмму:

«Москва, товарищам Сталину, Молотову, Ворошилову, Кагановичу, Калинину, Микояну, Андрееву, Жданову

С СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

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 невиданные условия расцвета науки и роста людей. Вы назвали создание станции на полюсе «подведением итога блестящему периоду 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 товарищей радиограмму подписали Шмидт, Папанин и я.

Несмотря на огромное расстояние, отделявшее нас от Большой земли, мы не чувствовали себя оторванными. Ежедневно мы получали множество телеграмм со всех концов нашей необъятной страны. Колхозники, рабочие заводов и фабрик, красноармейцы и командиры, пионеры и ученые посылали нам, своим соотечественникам, пламенные приветы.

Приятно было получать эти братские радиограммы. Они както особенно подбодряли нас.

Двадцать третьего мая мы решили сделать во льду прорубь. Во-первых, без нее Ширшов не мог заняться измерением глубины океана, а во-вторых, хотелось проверить толщину льдины.

Во время работы без конца спорили.

— Наша льдина полутораметровой толщины, — говорили одни.

— Нет, двухметровой, — возражали другие.

— Где там — за два с половиной перевалит, — утверждал Папанин.

В конце концов он оказался прав. Толщина льдины равнялась трем метрам.

В разгар этого спора к нам подбежал Кренкель.

— Товарищи, я видел пуночку! — весело крикнул он, приближаясь.

— Да брось ты нас разыгрывать, — продолжая долбить лед, усмехнулся я. — Откуда здесь возьмется этот воробышек?

— Не знаю откуда, — развел руками Кренкель, — но я своими глазами видел его около продовольственной палатки. Чуть-чуть не поймал!

Мы подняли Эрнста насмех и предложили ему придумать что-нибудь более правдоподобное.

После обеда Шмидт, Бабушкин и я решили сыграть маленькую пульку в преферанс. Забегая немного вперед, скажу, что эта «маленькая пулька» так затянулась, что кончили мы ее только на десятый день нашего пребывания на льдине.

Обычно, на земле я никогда не выигрывал в преферанс; но, хотя игрок я не очень сильный, на полюсе мне удивительно везло.

Денег мы, конечно, не захватили на полюс, зачем они там! Да и вообще у нас был полный коммунизм: работали по способностям, получали по потребностям, деньги утратили свою цен-

ность. Но интереса ради мы, по старой привычке, уговорились играть по копейке. И когда через десять дней разыграли пульку и подсчитали, оказалось, что я выиграл двадцать рублей у Бабушкина и семьдесят у Шмидта.

— Один раз в жизни выиграл, — со вздохом сказал я, — и то денег получить не могу.

— Да у тебя-то у самого много денег в кармане? — спросил Бабушкин.

— А зачем они мне? Я ведь не проиграл?

Отто Юльевич случайно нащупал в кармане какие-то бумажки. Вытащив их, он с удивлением воскликнул:

— Друзья, деньги! Откуда они?

— Откуда — это не важно. Немедленно платите мне проигрыш!

Отто Юльевич отсчитал свой проигрыш и вручил его мне.

— Эти деньги особенные. Не каждый день сыграешь в преферанс на полюсе, — сказал я, спрятал их в карман и до сих пор берегу как память.

Отто Юльевич предложил начать новую пульку. Но вторую пульку мы так и не закончили до самой Москвы — нехватило времени. А продолжать ее в Москве я не решился, опасаясь, что на Большой земле счастье снова изменит мне.

Мы живем на полюсе уже четвертые сутки. Жизнь течет однообразно. Так как основные грузы папанинской станции — научное оборудование — находятся на трех остальных кораблях, работы у нас мало. С нетерпением ждем товарищей.

Но как только мы сели на полюс, погода начала портиться. Беспрерывные туманы, ветры, снегопад и пурга не позволяли нам вызвать с Рудольфа остальные самолеты.

К вечеру двадцать пятого мая со стороны Америки показалось голубое небо, ветер стих.

— Отто Юльевич! Есть надежда, что погода улучшится и мы сможем принять товарищей, — обратился я к начальнику.

— Вы так думаете? — ответил Шмидт. — А что говорит Федоров? Он ведь теперь у нас главный метеоролог.

— Федоров говорит, что должна установиться хорошая погода. Барометр поднимается. Я бы посоветовал дать распоряжение на Рудольф. Пусть готовятся. Если у нас часа через два действительно прояснится, они смогут вылететь.

— Правильно, и я так думаю, — согласился Отто Юльевич.

Через час на Рудольфе механики приступили к подготовке самолетов. Погода на острове была неважная: облачность низкая, но горизонтальная видимость удовлетворительная.

Шевелев дал распоряжение Крузе вылететь в разведку. Тот немедленно пошел в воздух.

На полюсе, меньше чем через час, погода настолько улучшилась, что над нами не было ни одного облачка. Сияло чистое голубое небо... А так как облака двигались с севера на юг, мы понимали, что скоро и на Рудольфе должно проясниться. Во время полета Крузе облачность оборвалась на восемьдесят третьем градусе северной широты, о чем он и сообщил на зимовку.

Второй группой руководил заместитель начальника экспедиции товарищ Шевелев. Командиром флагманского корабля был назначен Герой Советского Союза товарищ Молоков.

Погода на острове не радовала, но командиры, несмотря на это, решили вылететь.

Первой в двадцать три часа пятнадцать минут, после очень трудного взлета, поднялась машина Молокова. Летчики условились итти в зоне радиомаяка и встретиться у кромки облаков.

Молоков отлетел немного в сторону к радиомаяку, не делая круга, вошел в зону и взял направление на север.

Начало пути оказалось тяжелым. Видимость почти отсутствовала, но ясная погода приближалась к Рудольфу, и вскоре Молоков вышел из облаков и стал описывать круги, дожидаясь остальных кораблей. Через несколько минут из облаков вынырнула машина Алексеева. Теперь на условленном месте встречи нехватало только Мазурука.

Время шло. Корабли, один за другим, делали круги. Моторы сжигали бензин, каждый грамм которого был на учете, а Мазурук не появлялся. Что же с ним случилось?

Стремясь поскорее догнать Молокова и Алексеева, Мазурук не пошел к радиомаяку, а решил срезать угол, пролететь за кромку облаков и только там войти в радиозону. В результате получилось так, что Мазурук обогнал Молокова и Алексеева. Выйдя из облаков и не встретив там первых двух кораблей, он подумал, что Молоков и Алексеев, не дождавшись его, ушли вперед, вошел в зону и полетел на север, стараясь догнать товарищей. А в это время Молоков и Алексеев продолжали кружиться у кромки облаков.

Наконец прошли все сроки ожидания. Возвращаться на Рудольф было опасно. Шевелев дал распоряжение лететь на полюс и сообщил на Рудольф, что самолеты легли на курс.

Связи с Мазуруком Шевелеву установить не удалось. Примерно на полпути Алексеев стал отставать от Молокова. Молоков убавил скорость, но Алексеев все отставал, и вскоре поте-

рял его самолет из виду. Вероятно это произошло потому, что Молоков летел на большей скорости, чем Алексеев, и сила ветра на различных высотах была различная: наверху слабее, внизу сильней. В конечном итоге все три корабля шли самостоятельно.

Погода была ясная. С большим вниманием следили мы за полетом нашей тройки. Со стороны метеорологических условий ничто им не угрожало, а в работе материальной части мы не сомневались. Беспокоило только одно: найдут ли они нас?

Радиостанция Кренкеля не имела той волны, на которой можно было бы пеленговать идущие самолеты; наша бортовая рация давно вышла из строя; решение задачи ложилось исключительно на штурманов. Зная наши координаты, они должны были привести свои машины прямо в лагерь. Я верил в искусство наших штурманов: все они штурманы высокого класса. Но в воздухе точно определиться очень трудно. Стоит чуть-чуть отклониться в сторону (а когда нет видимых ориентиров, это весьма возможно), поиски такой маленькой точки, как наш лагерь, становятся почти непосильным делом. Мы знали, что, если наши товарищи допустят малейшую ошибку в расчетах, им придется сделать вынужденную посадку, определиться и после этого перелететь к нам. Впоследствии с двумя самолетами именно так и случилось.

На борту корабля Молокова радистом летел Стромилов. Он непрерывно держал связь с землей и с нами.

Первую радиограмму о вылете кораблей мы получили с Рудольфа от начальника зимовки товарища Либина.

В ноль часов тридцать минут наша рация приняла радиограмму Шевелева, в которой он сообщал:

«Пролетели 83°50′ северной широты, 58° западной долготы. Ясно. Крупные многомильные поля, разделенные узкими трещинами».

А в пять часов сорок восемь минут из его же радиограммы мы узнали, что самолет Молокова приближается к лагерю:

«Достигли полюса, счастливы и горды. Разворачиваемся. Идем к вам. Ждите, скоро будем», — радировал он.

Бабушкин с механиками приготовили аэродром для приема самолетов.

Все вышли из палаток и, в ожидании появления трех черных точек, всматривались в беспредельную синеву горизонта.

Я стал на лыжи и поднялся на высокий ропак, откуда было видней. Первым заметил самолет Трояновский.

— Летят! — раздался его радостный голос.

— Где? — кричал я. Сильно подавшись вперед, не удержался на лыжах и стремительно скатился вниз.

— Вот! вон! Смотри!

Через две-три секунды все мы увидели далеко на горизонте едва заметную точку.

Самолет!

— Он пройдет правее нас, — сказал я. — Эрнст, передай на машину: пусть возьмут немного левее.

Кренкель немедленно передал мое указание. Через минуту точка изменила курс и пошла прямо на нас.

Самолет быстро приближался. Теперь мы уже ясно видели его очертания.

— 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 различили: «СССР Н-171».

Самолет сделал два круга и благополучно приземлился. Молоков подрулил на указанное место, выключая моторы, и мы все бросились приветствовать товарищей.

Объятиями и поздравлениями встретили мы новых жителей Северного полюса.

— Молодец Ритслянд! — крепко пожимая ему руку, сказал я. — Небось, нелегко было найти нас без радиопеленга?

— Мне просто повезло, — со свойственной ему скромностью ответил Ритслянд. — Я развернулся над полюсом и проложил курс по меридиану, на котором вы сидите. Так и нашел вас.

Обнимая Стромилова, Сима выпытывал:

— Привез мне умформер?

— Привез, привез!

Сима был очень доволен.

— Товарищи, чай пить! Объятиями сыт не будешь! — хлопотал Иван Дмитриевич.

С прибытием второго самолета хозяину прибавилось хлопот — на полюсе было уже двадцать два человека.

Тут же мы получили радиограмму от Алексеева. Он просил так разложить костры, чтобы было побольше дыма.

Алексеев кружился где-то около нас. Шевелев ему немедленно радировал:

«Молоков сел около Водопьянова. Если явится малейшее сомнение в том, что найдете нас, немедленно садитесь, точно определитесь, а потом перелетайте в лагерь».

Получив радиограмму Шевелева, Алексеев, не желая понапрасну тратить бензин, решил пойти на посадку. Сделав круг, он выбрал льдину и благополучно посадил свой самолет.

Штурман Жуков занялся астрономическими определениями. Через двадцать минут на карту легла первая линия — она прошла над полюсом. Теперь нужно было ждать еще три часа, чтобы получить вторую линию. Точка пересечения линий укажет точные координаты.

Чтобы не остыли моторы, механики закрыли их теплыми чехлами. Алексеев пошел осматривать льдину — надо было выяснить, можно ли взлететь с нее без предварительной подготовки.

Через три часа мы получили от Алексеева точные координаты. Оказывается, он шел по правильному курсу, и только бережное отношение к горючему заставило его сесть в семнадцати километрах от полюса. Немедленно вылететь к нам Алексеев не мог: испортилась погода.

Больше всего нас беспокоила судьба третьего самолета. Мы не знали, где находится Мазурук. Связи с ним не было. Единственная радиограмма была получена от него радиостанцией на острове Уединения еще в начале полета. В ней Мазурук сообщал, что у него все в порядке. Но с тех пор прошло много времени.

Через час после получения нового умформера заработала наша бортовая рация. Сима начал вызывать Мазурука, но тот не отвечал.

К вечеру началась пурга. О приеме самолетов не могло быть и речи. Наступила ночь. Никто не ложился спать. Всех волновало отсутствие связи с Мазуруком.

Только поздно ночью с острова Диксона мы получили радиограмму, в которой нам сообщали, что Мазурук благополучно сел в районе полюса, начал готовить площадку и просит передать привет от всего экипажа.

У нас отлегло от сердца.

На другой день, опять же через Диксон, мы узнали координаты Мазурука. Он находился на расстоянии пятидесяти пяти километров от нас.

Было очень обидно, что Мазурук сидит рядом, а связаться с ним мы не можем — приходится довольствоваться сообщениями с острова Диксона.

Мы ломали себе головы, строя самые разнообразные предположения по поводу непрохождения радиоволн. Но не мы одни не смогли ответить на этот вопрос; до сегодняшнего дня он остается загадкой для науки.

Кроме продовольствия и научного оборудования станции, Молоков доставил в лагерь ветряк с динамкой для зарядки акку-

мулятора. Эта «мельница», как мы его в шутку назвали, была в тот же день дружными усилиями установлена и пущена в ход.

«Бедные папанинцы. Не завидую им!» — подумал я, услышав вой ветряка.

От этого пронзительного воя никуда нельзя было спрятаться. Утешало одно — теперь у Кренкеля аккумуляторы всегда будут заряжены.

К утру следующего дня пурга стихла. Но лагерь, точно огромным колпаком, накрыло низко нависшими облаками.

В середине дня мы увидели со стороны Америки узенькую голубую полоску. Она тянулась вдоль горизонта и постепенно расширялась. Создавалось впечатление, что какая-то невидимая сила приподнимает за край этот огромный облачный колпак.

Мы немедленно сообщили Алексееву о предполагавшемся улучшении погоды.

На льдине у Алексеева сразу закипела работа, зашумели примуса — механики принялись разогревать моторы.

Через два часа погода настолько улучшилась, что можно было вылетать. Радист Алексеева, он же штурман, Жуков попросил у нас пеленг и сообщил, что они приготовились стартовать.

Алекссев развернулся против ветра, дал полный газ и машина покатилась вперед. Но не успела она набрать скорость, как очутилась около ропаков.

Резко взлетев кверху, самолет перескочил через ледяной барьер и всей своей тяжестью рухнул вниз. Потом по инерции снова поднялся и снова рухнул. Как только не рассыпался он на части!

Площадка была явно короткой, и Алексеев не мог набрать нужной скорости для взлета. Весь экипаж высыпал на лед; немедленно были пущены в ход лопаты, кирки, кайла и пешни.

Шмандин, Гинкин, Мошковский, как заправские ледоколы, разбивали ропаки. Сугробов и Виленский, расщепив доску и изрезав на куски чехол, сделали флажки и расставили их вдоль площадки на расстоянии шестьдесят — восемьдесят метров друг от друга. Между седьмым и восьмым флажками Алексееву предстояло подняться в воздух.

Наконец, площадка была готова. Все заняли свои места, Алексеев вырулил на старт, дал полный газ, и самолет покатился вперед. Пятый, шестой, седьмой флажок... машина еще не оторвалась. Но раньше, чем она докатилась до восьмого флажка, летчик мастерски поднял ее в воздух. А спустя двадцать три минуты он благополучно посадил ее на папанинский аэродром. И во-время: буквально вслед за его посадкой та же невидимая сила снова накрыла нас облачным колпаком, — погода испортилась.

Самолет М. В. Водопьянова, первый на Северном полюсе

Все население лагеря высыпало навстречу Алексееву.

Мы крепко жали друг другу руки, обнимались, спешили поделиться впечатлениями о небывалом путешествии, расспрашивали товарищей об их тридцатитрехчасовом пребывании на льдине. Разговорам не было конца.

По случаю прилета Алексеева Иван Дмитриевич закатил торжественный обед.

Вообще же Иван Дмитриевич не отличался щедростью. Уже на следующий день после водворения на полюсе он снял нас с своего довольствия.

— Мне тут с моими иждивенцами год сидеть, — сказал он, — живите вы, как можете. У вас на каждом самолете имеется неприкосновенный запас...

Мы не стали спорить с Иваном Дмитриевичем — его доводы были вполне резонны.

Правда, иногда Иван Дмитриевич делал нам небольшие подарки из своих запасов.

Как-то раз сидим мы с Бассейном в палатке, пьем чай. Вдруг входит Ширшов.

— Иван Дмитриевич просил передать вам копченой колбаски.

— Спасибо! — обрадовались мы и потянулись за щедрым даром.

Но Ширшов не выпускал его из рук.

— Да, кстати, — обратился он к Бассейну, — ты обещал Ивану Дмитриевичу какую-то трубу, он просил тебе напомнить.

Мы весело расхохотались. Сразу стала понятна непривычная щедрость Папанина, и Бассейн немедленно передал Ширшову обещанное.

...Алексеев доставил в лагерь солидный запас продовольствия, тысячу двести литров бензина в резиновых баллонах и дом — большую черную палатку с белой надписью «СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути».

Несмотря на то, что на Северном полюсе жилищное строительство разворачивалось ударными темпами, оно все же не поспевало за ростом населения — с прилетом Алексеева на полюсе насчитывалось уже двадцать девять жителей. Но погода стояла теплая, всего восемь градусов мороза, так что можно было отдыхать прямо под открытым небом, забравшись в меховой мешок.

Планировку строительства взял на себя, разумеется, Иван Дмитриевич. Одна улица у него называлась Самолетная, вторая — Советская, третья — Складочная, а площадь в центре поселка называлась Красной площадью. Нехватало только милиционера для регулирования уличного движения.

Оборудование полярной станции приближалось к концу. У нас появилось больше свободного времени. Все мы получили воз-

можность заняться приведением в порядок своих дневников и корреспонденций. Ширшов и Федоров вели планомерные научные наблюдения, усерднее всех работал кинооператор Трояновский. Он, что называется, сбился с ног. На Северном полюсе было так много объектов для съемки, что трудно было всюду поспеть.

В дни, когда бывала хорошая погода, солнце так припекало, что многие из нас, сняв рубашки, принимали солнечные ванны. И, к нашему удивлению, на Северном полюсе оказалось такое горячее солнце, что тела наши быстро покрывались загаром.

Как-то раз, во время приема солнечных ванн, у самолета Молокова раздался радостный крик Ритслянда:

— Поймал! Поймал!

— Что поймал? — спросили мы.

Ритслянд подошел к нам с пустой консервной банкой и вытащил оттуда маленькую живую птичку.

— Пуночка! — с изумлением воскликнули мы.

Оказывается, Кренкель не шутил, говоря, что видел пуночку. Возможно, мы привезли ее в крыле самолета.

Расталкивая всех, подбежал Папанин.

— Где моя пуночка? Давайте мою пуночку!

— Не твоя, а моя, — возразил Ритслянд, — я повезу ее в Москву и всем буду показывать пуночку с полюса.

— Кто здесь хозяин — ты или я? — спросил Папанин.

— А ты чего распустил свою птицу по всему полюсу, что мы, сторожа, что ли? — рассмеялся Ритслянд.

Взяв пуночку, Иван Дмитриевич нежно ласкал ее и приговаривал:

— Пуночка моя, птичка дорогая! Идем, я тебя покормлю!

Иван Дмитриевич отнес ее в жилую палатку и дал ей полную тарелку еды. Пуночка осмотрелась... и спокойно принялась клевать. Папанин торжествовал: пуночка признала хозяина!

Так поймали первое живое существо на Северном полюсе, где, по утверждению многих, нет и не может быть никакой жизни. А за несколько дней до поимки пуночки мы видели чистика, летавшего над разводьями.

В последние дни радиостанция Кренкеля, три бортовых станции, а также все рации западного сектора Арктики беспрерывно ловили позывные Мазурука. На Северном полюсе был объявлен конкурс радистов. Тот, кто первым установит связь с Мазуруком, получит премию. Но, конечно, не во имя премии наши радисты круглые сутки просиживают у приемников.

Проходит день, второй, третий. Наконец, двадцать девятого

мая Стромилов принимает первую весточку от Мазурука. Он передал, что весь экипаж здоров, что настроение бодрое, что завтра они кончат расчистку аэродрома от торосов и, как только прояснится, вылетят к нам в лагерь.

Установление прямой связи с Мазуруком всех очень обрадовало, появилась уверенность в том, что он скоро присоединится к нам. Но Арктика все же заставила нас понервничать еще шесть долгих дней. Только четвертого июня вечером в сером небе появились голубые просветы.

Всю ночь на пятое июня Отто Юльевич, Спирин, Шевелев и я разговаривали по радиотелефону с Мазуруком и его экипажем. 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» и попросил дать пеленг.

На аэродроме, размеченном флажками, собралось все население лагеря. Из спальных мешков, соблюдая все авиационные правила, мы выложили знак «Т». Люди были расставлены в виде широкого веера; каждому вручили бинокль и указали часть горизонта, за которой он должен следить в оба, чтобы не прозевать Мазурука. Радисты запустили свои рации: Кренкель, Стромилов и Жуков принимали от Мазурука и передавали ему очередные сообщения, а Иванов давал ему пеленг.

Усевшись около микрофона, Сима четко и отрывисто начал в него говорить: «РК-РК-Я-РВ — слушайте — пеленгуйтесь!» Но прошло некоторое время, и Сима, сам того не замечая, стал не говорить, а петь в микрофон: его пение напоминало бесконечно повторяющиеся звуки старой патефонной пластинки, когда иголка вдруг застрянет на одной звуковой бороздке.

— Эре-каа-эре-каа — я — эре-ве, я эре-ве — пее-лен-гуй-тесь! — беспрерывно выводил далеко не шаляпинским голосом Сима Иванов. Но его пение, точно магнит, притягивало к себе самолет Мазурука.

На этот раз первым увидел самолет Ваня Шмандин.

Наши взоры обратились к далекой маленькой точке на облачном горизонте.

Спирин, не отнимая бинокля от глаз, крикнул радистам:

— Передайте ему, пусть возьмет на десять градусов влево.

Радисты передали. Точка повернула влево. Она все приближалась, и вскоре мы отчетливо увидели контуры самолета.

— Передайте ему, чтоб взял на шесть градусов вправо! — снова крикнул Спирин.

Радисты передали. Самолет повернул вправо.

Вот он идет уже прямо на нас, все ближе и ближе. Гул моторов нарастает... Еще несколько минут... и самолет «Н-169» кружит над лагерем.

Затаив дыхание, мы следим за посадкой Мазурука. Он должен сесть между моей машиной и ропаками — ширина посадочной полосы сто пятьдесят метров. Боясь, что он не заметит пологих ропаков, мы расставили на них людей — это должно было служить Мазуруку знаком, что здесь садиться опасно.

Мазурук все это учел: осторожно подвел самолет к самому «Т» и классически посадил свою машину.

Мы все пришли в восторг от его посадки. В воздух полетели меховые шапки, лица засияли.

Механик Петенин, размахивая флажками, указал Мазуруку место его стоянки. «Прямо, как в настоящем аэропорту», — подумал я.

Первым из самолета выскочил с радостным лаем четвероногий пассажир Веселый.

— Веселый! — радостно приветствовал его Папанин.

Собака сразу узнала своего хозяина и бросилась к нему на грудь. Гладя Веселого, Иван Дмитриевич приговаривал:

— Славно мы заживем с тобой на льдине! Пусть только они улетят.

— Все в порядке, — выходя из машины, сказал Мазурук. — Шестьдесят восемь ропаков сковырнули!

За ним вышли остальные товарищи: второй пилот Козлов, штурман Аккуратов, механики Шекуров и Тимофеев.

Снова объятия и поцелуи, снова восторженные возгласы и вопросы.

Когда схлынула первая волна радости, прилетевшие осмотрелись вокруг. Они не ожидали увидеть картину, представшую перед их глазами. Папанинский лагерь напоминал большую новостройку: тринадцать палаток, среди них основной дом зимовки, радиорубка, камбуз, склады, метеобудка, ветряк, горы припасов, оборудования, горючего; на аэродроме четыре огромных корабля. И, наконец, мы все — ни дать ни взять коренные жители полюса.

За завтраком, которым Иван Дмитриевич встретил последнюю партию, мы узнали о жизни экипажа «Н-169» на льдине.

Туго пришлось товарищам! Льдина, куда они сели, была небольших размеров и сплошь усеяна ропаками. В таких условиях только замечательный летчик мог избежать повреждений при посадке.

Связь они установили не сразу. О себе не беспокоились. Но

судьба товарищей — Молокова и Алексеева — очень тревожила. Удалось ли им долететь до основного лагеря? Как они сели?

Не теряя времени, экипаж Мазурука принялся за расчистку площадки. После установления связи с лагерем работа закипела еще горячей. Девять суток работали они, напрягая все силы, и расчистили дорожку в шестьсот на шестьдесят метров.

На десятые сутки аэродром был готов. И, как только Отто Юльевич сказал, что можно вылетать, все заняли свои места, и Мазурук поднялся в воздух.

С прилетом Мазурука наша экспедиция была в полном сборе.

Под руководством Папанина механики всех кораблей приступили к выгрузке последней партии оборудования. Особенно ликовал Ширшов: Мазурук привез ему долгожданную лебедку для гидрологических наблюдений и измерений глубин. Он сразу занялся ее установкой. Страшно хотелось узнать, какая под нами глубина. По этому поводу тоже много спорили. Кто говорил, что глубина не больше двух тысяч метров, кто уверял, что лебедка дна не достигнет. Единственный промер в районе полюса был произведен Робертом Пири. Но трос его лота лопнул, не достигнув дна.

— Как, по-твоему, глубоко здесь? — не отставал от меня Бассейн.

Посмотрев в прорубь, я вполне серьезно ответил:

— Дна не видно, наверно глубоко.

Позднее мы узнали, что глубина океана на Северном полюсе четыре тысячи двести девяносто метров.

Когда все снаряжение было выгружено, мы стали подсчитывать, сколько же груза привезено на льдину. И тут, совершенно неожиданно, выяснилось, что вместо положенных восьми с четвертью тонн Папанин умудрился перевезти свыше десяти.

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, заметил Марк Иванович.

— Вот еще, обжулил, — возразил Папанин. — Попросту я ошибся.

Каждый килограмм своего имущества Иван Дмитриевич тщательно проверял. Чего только тут не было: пишущая машинка, шахматы, бритвы, научные приборы, книги, кастрюли, оружие, мануфактура — от грубой ткани до тончайшего шелка, клиперботы, карты, стулья, тысячи, тысячи всяческих вещей.

Иван Дмитриевич взял с собой на полюс даже печать.

Он говорил, улыбаясь:

— Моя канцелярия должна работать по всей форме. — И штемпелевал все письма, которые нам предстояло доставить на Большую землю.

Как только разгрузка закончилась, началась подготовка самолетов в обратный путь. Мы стали подсчитывать наличие горючего. Вскоре выяснилось, что у Молокова и у меня на обратный путь бензина хватит, но у Алексеева и у Мазурука его недостаточно. Если слить бензин этих двух машин в одну, то три самолета могут благополучно долететь до Рудольфа.

— Ну что же, придется одну машину оставить здесь. В хозяйстве Папанина все пригодится, — шутя сказал я.

И услышал такой ответ, какого и ждал:

— Мы своих машин не оставим! — в один голос заявили экипажи самолетов «Н-172» и «Н-169».

— На эту тему мы с Ильей Павловичем уже договорились, — спокойно начал Алексеев, — решили мы так: полетим до тех пор, пока хватит горючего. Машины теперь легкие: до восемьдесят четвертого, а то и до восемьдесят третьего градуса дотянем, выберем подходящую льдину и сделаем посадку. Затем Молоков или вы, Михаил Васильевич, привезете нам бензин. Таким образом мы спасем машины. Да, именно спасем. Оставить машину на полюсе — значит обречь ее на гибель.

Слушая спокойную речь Алексеева, я так и хотел броситься к нему и крепко его расцеловать.

— Правильно, — сказал я, — это не в наших правилах — бросать исправную машину на льдине. На вашем месте я поступил бы так же. Сейчас мы проведем небольшое совещание и обсудим этот вопрос с Отто Юльевичем.

Предложение Мазурука и Алексеева было принято.

С новым подъемом закипела работа: механики занимались подготовкой самолетов, штурманы проверяли навигационные приборы, радисты осматривали свои рации.

Приближался момент расставания с папанинцами. За время экспедиции мы еще крепче их полюбили, сроднились с ними. Близость разлуки наполняла наши сердца большой нежностью к отважной четверке.

Шестого июня в два часа ночи, когда все машины были готовы к отлету, мы собрались на Красной площади папанинского городка, между основной палаткой и складом.

Отто Юльевич поднялся на обычные нарты, которые служили трибуной, мы 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 разносились по ледовым просторам.

— Мы все глубоко пережили эти месяцы, когда выполняли большое и трудное дело, доверенное нам страной, — продолжал он. — Мы счастливы, что осуществили задание товарища Сталина, что завоевали новую славу нашей родине, что теперь слова «Союз Советских Социалистических Республик» засверкали еще ярче.

«Мы не победили бы, если бы наша коммунистическая партия не воспитала в нас преданность родине, стойкость и уверенность, не победили бы, не будь у нас блестящей техники, наших заводов, не победили бы, не будь у нас такого спаянного коллектива, в котором осуществилось подлинное единство умственного и физического труда. Наши летчики, наши штурманы, наши изобретатели-механики — все участники экспедиции — люди высоких умственных дарований и поразительной физической умелости.

«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 встал Папанин, начальник первой, невиданной в мире зимовки. Просто, но глубоко-волнующе говорил Иван Дмитриевич.

Слушая его, я думал: «Какой ты замечательный человек, Иван Дмитриевич: весельчак и балагур, безгранично смелый и отважный, прекрасный организатор и товарищ, человек, безраздельно преданный нашей родине, настоящий большевик».

Иван Дмитриевич говорил:

— От имени четырех остающихся здесь сынов социалистической родины я прошу Отто Юльевича передать товарищу Сталину,

что мы с честью выполним задание и оправдаем доверие, оказанное нам.

«Мы никогда не уроним престижа своей родины, не посрамим достоинства граждан Советского Союза.

«Будьте спокойны за нас, дорогие друзья. Трудности нас не страшат. Вы улетаете, но мы не остаемся одинокими, — мы чувствуем поддержку всей нашей страны, всего нашего советского народа.

«До свиданья, друзья! Спасибо вам за все!»

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 взлетели 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, крикнули громкое «ура» в честь товарища Сталина и во весь голос вдохновенно запели «Интернационал».

На нарты снова поднялся Отто Юльевич; он зачитал рапорт:

ЦК ВКП(б) — товарищу Сталину
Совнарком СССР — товарищу Молотову

6 июня устройство научной станции на дрейфующей полярной льдине закончено. Станция торжественно открыта подъемом флага, пением «Интернационала», салютом и «ура» в честь СССР и товарища Сталина.

Научные работы развернули полностью по программе. Зимовщики остаются, прекрасно снабженные на установленные сроки. Полные сил, гордые оказанным им доверием, заверяют, что выполнят задание, которое партия и правительство на них возложили.

Самолеты вылетают в обратный путь. Мы знаем трудности этого пути, но главное уже сделано: четыре советских самолета пролетели от Москвы до острова Рудольфа, а оттуда через Ледовитый океан до полюса. Все четыре самолета прошли точно над полюсом, затем совершили посадку на льдины, собрались вместе, основали и оборудовали научную станцию у полюса. Доставлены десять тысяч килограммов груза. Не было ни одной аварии, ни одной поломки в пути. Все люди здоровы. Самолеты, моторы, все оборудование — советского производства.

Впервые на Северном полюсе проведена операция такого масштаба, дающая возможность всесторонне изучить центр Арктики,

о чем давно мечтали лучшие ученые всех стран. Это оказалось посильным только для Страны социализма.

Рапортуем Всесоюзной коммунистической партии, воспитавшей нас, и правительству нашей дорогой родины о выполнении задания.

Мы бесконечно счастливы, что мы — сыны страны социализма, идущей от победы к победе под гениальным водительством товарища Сталина. Мы счастливы, что нам было поручено добыть еще одну победу и что это поручение мы выполнили.

Дружные возгласы «ура» в честь родины, партии и нашего вождя великого Сталина раздались, как только Шмидт прочитал рапорт.

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. Машины были не загружены, следовательно легко могли набрать высоту, пробить облачность и пойти над ней.

Последние сводки говорили, что погода на Рудольфе удовлетворительная, что купол открыт. Но Крузе, прилетевший на восемьдесят пятый градус, чтобы сообщить нам состояние погоды по маршруту, радировал:

«Облачность полная. Высота шестьсот метров. Видимость двадцать километров».

— Отто Юльевич! — обратился я к Шмидту, — надо торопиться с вылетом, пока не испортилась погода на Рудольфе.

— Я вас не задерживаю, — ответил Шмидт, — если в такую погоду можно вылетать — пожалуйста, я готов.

— По машинам! — отдал я команду.

Через десять минут все шестнадцать моторов грохотали, поднимая винтами снежные вихри.

— Михаил Васильевич, — сказал, подойдя ко мне, Трояновский, — я с вами не полечу.

— Почему? — удивился я.

— Вы всегда взлетаете первым, а мне крайне необходимо заснять отлет с полюса. Разрешите мне полететь на машине, которая поднимается последней.

— Хорошо, летите на самолете Молокова.

Четыре остающихся папанинца стояли около самолетов.

Наступила минута, когда мы, экипажи четырех машин, должны были в последний раз обнять зимовщиков, пожать их мужественные руки, в последний раз похлопать их дружески по плечу, в

последний раз заглянуть им в глаза и уверенно сказать: «До свиданья, товарищи!»

Первыми простились с ними механики. Затем штурманы, летчики и Отто Юльевич.

— До свиданья, друзья, — прощаясь с папанинцами, обнимая их, говорил Шмидт. — Работайте спокойно. Мы за вами будем следить и, в случае чего, в любую минуту прилетим.

— 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, что можно лететь. Но в эту минуту проходил большой снежный заряд. Все вокруг было так бело, что видимость почти отсутствовала. Я решил подождать немного. Открыв люк фонаря и встав на сиденье, 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 виден весь городок, выросший на наших глазах. В центре ледяного поля стоят основные строения зимовки, вокруг в разных концах — снаряженные нарты — это запасные склады продовольствия и оборудования.

Ритмично кружится винт ветряка. На мачте развеваются по ветру красные советские флаги.

Четыре крохотных человеческих фигурки стоят на опустевшем аэродроме, провожая удаляющиеся самолеты...

ГЛАВА
СЕМНАДЦАТАЯ

Не успели мы подняться в воздух, как попали в облачность. Я сразу же стал пробиваться вверх. На высоте триста метров показалось яркое солнце. Далеко слева вынырнул самолет Алексеева, а за ним еще левее — Молокова.

— Где же Мазурук? — забеспокоился я.

Бабушкин открыл окно своего фонаря, посмотрел вправо, затем, повернувшись ко мне, знаком показал, что видит его.

Через две минуты мы легли на курс сто десять градусов и пошли к пересечению пятьдесят восьмого меридиана с восемьдесят восьмым градусом северной широты; оттуда возьмем курс прямо на остров Рудольфа.

Мы шли строем пеленга. Стоило мне повернуть голову немного вправо, и я видел остальные три самолета на одинаковой ди-

станции друг от друга. Солнечные лучи играли на их винтах, веселыми зайчиками прыгая по кругу.

Изредка сквозь облака проглядывал лед. Сверху торосы казались маленькими горками снега.

Мы шли по солнечному компасу. Нужно было выйти точно на пятьдесят восьмой меридиан. Так как меридианы в районе полюса лежат очень близко друг от друга, осуществить это удалось только с помощью особой навигационной ориентировки.

Я слышал сигналы маяка. Буква «Н» звучала слабей; значит, мы еще не в зоне. Ветер попутный, путевая скорость — свыше двухсот километров.

Вскоре мы вошли в зону, еще через три минуты Спирин несколько раз повернул солнечный компас, завел часы компаса и установил его на нужную скалу. Теперь я должен вести машину так, чтобы держать в центре объектива солнечный зайчик.

Установив компас, Спирин улыбнулся мне и сказал:

— Вышли на меридиан Рудольфа, через три-четыре часа будем на зимовке.

Мы держали непрерывную связь между самолетами. На каждой машине штурманы самостоятельно определяли по солнцу свое местонахождение и результаты сообщали флаг-штурману Спирину. Все расчеты почти совпадали.

Самолеты шли над сплошными облаками. Под нами расстилалась белая холмистая равнина, лучи солнца так слепили глаза, что пришлось надеть темные очки.

Глядя вниз, я думал: «Под нами самый коварный и таинственный океан. А там где-то, на льдине, мы оставили четырех человек, которые должны открыть его тайны».

Иванов принес мне радиограмму: «Счастливого пути, дорогие товарищи». А через три часа после вылета с полюса Иванов слышал, как Эрнст Кренкель передавал через Рудольф радиограмму товарищу Сталину.

«Дорогой Иосиф Виссарионович! Мы счастливы сообщить Вам, что дрейфующая экспедиция на Северный полюс начала свою работу.

Десятки лет лучшие люди человечества стремились разгадать тайны Центрального полярного бассейна. Это оказалось под силу только Великой Советской стране, бросившей на овладение Арктикой свою замечательную технику, начавшей планомерное, социалистическое наступление на Север.

Дорогой Иосиф Виссарионович! Мы бесконечно гордимся тем, что именно нам поручена величайшая честь первыми работать в районе Северного полюса, утверждая величие и могущество Со-

ветской страны. Прекрасно снабженные, с огромным энтузиазмом и огромным запасом энергии мы начинаем свою работу.

Сейчас на льдине установлены жилая и рабочая палатки, разбиты базы продовольствия и снаряжения, начаты регулярные научно-исследовательские работы по метеорологии, гидрологии, гидробиологии, земному магнетизму, гравиметрии и изучению дрейфа. Установлена радиосвязь с полярными станциями.

Дорогой Иосиф Виссарионович, здесь, среди ледяной пустыни, на расстоянии многих тысяч километров от родной Москвы, мы не чувствуем себя оторванными от своей страны. Мы знаем и верим, что за нами и вместе с нами — великая социалистическая Родина. Это сознание крепит наши силы, и мы обещаем Вам сделать все, чтобы оправдать оказанное нам огромное доверие.

Папанин, Ширшов, Кренкель, Федоров».

На восемьдесят четвертом градусе Алексеев вызвал по радиотелефону Отто Юльевича. Сообщив, что бензин подходит к концу, он попросил разрешения, как было условлено, итти вниз искать льдину для посадки. Отто Юльевич дал согласие.

В это же время Мазурук сообщил, что при той скорости, с какой мы идем, у него должно хватить горючего до Рудольфа, и просил разрешения итти за нами.

Пока мы совещались с Отто Юльевичем, Алексеев, а за ним и Мазурук вышли из строя. С высоты тысяча пятьсот метров они стали планировать вниз.

Я хорошо видел, как машина Алексеева нырнула в волнистые облака, которые в одно мгновение поглотили ее. За Алексеевым стал погружаться Мазурук. Но в этот момент он получил разрешение Шмидта следовать за нами. Его самолет стремительно выскочил из облаков, догнал нас и стал в строй.

«Вот это дисциплина! — подумал я. — Молодец Мазурук!»

Когда мы подлетали к Рудольфу, над островом сгущался туман. К счастью, он не успел еще закрыть верхний аэродром, и три машины, одна за другой, благополучно приземлились.

Все отправились вниз на базу, а я решил остаться на аэродроме и лично руководить полетами к месту посадки Алексеева.

Но, как и надо было ожидать, после нашего прилета на Рудольф погода совсем испортилась, и мы не могли вылететь на помощь к товарищам.

Алексееву очень долго пришлось искать льдину, подходящую для посадки. Как только он пошел на снижение, густые облака

облепили со всех сторон его машину. Только когда он снизился до пятисот метров, ему удалось пробить их. Внизу мелькали льдины. Из-за рассеянного света они казались гладкими. Но, там, где солнце пробивалось сквозь разрывы облаков, резкие тени, отбрасываемые ропаками и торосами, предостерегали от посадки. Только на восемьдесят третьем градусе Алексеев нашел более или менее подходящую льдину и посадил на нее свой корабль.

Чтобы обеспечить взлет своей машины и принять самолет, который привезет бензин, экипаж Алексеева сразу же принялся очищать площадку от ропаков и торосов. Вскоре аэродром был готов.

Когда установилась двусторонняя связь, Алексеев сообщил нам, что льдина, где они сидят, однолетняя, по толщине достигает одного метра, а снежный покров — сорока сантиметров.

Он просил не тревожиться, так как на этой льдине они могут спокойно жить в ожидании горючего.

В заключение товарищи сообщали адрес, по которому надлежало направлять с Рудольфа прибывающую на их имя корреспонденцию. Адрес был такой: Северный Ледовитый океан, льдина № 3, дом 172.

Для доставки бензина в лагерь Алексеева был приготовлен разведывательный двухмоторный самолет Головина. Чтобы не упустить малейшей возможности полета, его экипаж вместе со мной поселился на аэродроме. Над островом все время была хмурая погода: то шел дождь, то низко лежал туман.

Через двое суток с северо-востока подул ветер, приподнял облачность и с большими разрывами погнал ее через остров Рудольфа.

Снизу, с зимовки, по телефону позвонил Дзердзеевский:

— Погода устанавливается, будьте готовы к вылету.

С льдины Алексеева тоже сообщали, что там хорошая погода.

Механики мигом прогрели моторы. Головин поднялся в воздух, вошел в зону и лег на курс Алексеева.

Одновременно было дано распоряжение Крузе возвращаться на Рудольф. Крузе немедленно пошел в воздух. По пути он увидел самолет «Н-172», сделал над ним круг, покачал крыльями, приветствуя Алексеева с товарищами, и, слушая сигналы маяка, полетел дальше на Рудольф.

Алексеев по радиотелефону передал нам, что над ним пролетел Крузе и чтобы мы готовились к встрече.

В ответ мы сообщили, что к ним вылетел Головин.

Крузе шел точно в зоне, почти под самыми облаками. Лететь было хорошо, самолет совершенно не болтало, так что пилот даже заскучал. И вдруг перед ним, совершенно неожиданно, высо-

чила из облаков стремительная оранжевая птица. Инстинктивно он резко взял ручку на себя и ушел вверх. Это пролетел Головин, который тоже шел точно в зоне.

Мы сидели в радиорубке. Примерно через час после вылета Головина Спирин увидел приближающийся самолет Крузе. Все выскочили из радиорубки и побежали навстречу. Крузе, описав плавный круг, благополучно сел; и тут же в радиотелефоне мы услышали с льдины № 3 радостный голос Жукова:

— Головин кружит над нами!.. Идет на посадку!.. Сел!.. Бегу навстречу!..

Через несколько минут в том же репродукторе раздался знакомый голос Марка Ивановича:

— Начинаем заполнять баки бензином. Он какой-то особенно приятный — обладает на редкость привлекательным запахом. Будем готовы через два часа.

Мы не покидали радиорубку. Изредка Шевелев или Жуков сообщали нам о ходе работ. В одиннадцать вечера переливка бензина закончилась, механики Алексеева начали прогревать моторы, а Головин вылетел обратно.

Снова был включен радиомаяк, в эфир понеслись непрерывные сигналы, они указывали самолету правильный воздушный путь к острову.

Все мы снова выбежали из помещения и напряженно всматривались в светлый горизонт.

Через некоторое время вдали показалась точка, затем она превратилась в тире, она все ближе и ближе... и, наконец, сделав круг над аэродромом, Головин приземлился.

В час сорок пять минут мы получили радиограмму от Алексеева, адресованную нам и в Москву:

«Последний корабль Северной воздушной экспедиции покидает центральный район Северного Ледовитого океана. Видны берега архипелага, скоро остров Рудольфа. Мы возвращаемся, чтобы накопленные знания и опыт, все силы и энергию отдать на благо нашей любимой родины. Мы уверены и твердо знаем, что наша партия, наше правительство, мудрейший из людей — любимый вождь товарищ Сталин — пошлют по этому пути десятки, сотни кораблей. Мы будем счастливы, если нам опять окажут доверие и еще раз поручат трудное дело.

Шевелев, Алексеев, Жуков,
Мошковский, Сугробов, Гинкин,
Шмандин».

А вслед за этой радиограммой репродуктор отчеканил в последний раз:

— Алло, алло! Говорит самолет Алексеева. Подходим к острову, видим берег, готовьте ужин, объятия, баню. Привет, кончаю, сматываю антенну.

Над нами величественно проплыл последний корабль экспедиции. Шмидт, Молоков, Спирин, Бабушкин и я помчались на вездеходе встречать наших отважных друзей.

В этот день мы все чувствовали себя именинниками. Вся экспедиция была в полном сборе. В Москву полетела радиограмма от Шмидта:

«В 0 часов 45 минут возвратился на остров Рудольфа Головин, блестяще выполнив задание по снабжению Алексеева горючим. Разогрев моторы и взлетев с льдины, Алексеев в 2 часа 10 минут опустился на аэродроме острова Рудольфа. Все самолеты экспедиции на базе. Полярная операция закончена».

Все, о чем просил Алексеев, было приготовлено в изобилии: крепкие объятия, вкусный ужин и жарко натопленная баня. Я решил вместе с ним пойти вымыться. Когда мы вошли в баню, там было столько пара, что мы буквально чуть не задохнулись. Оказывается, это мылись Ивашина и Сугробов. Каждый раз они устраивали в бане соревнование, кто выдержит больше пара. На этот раз мы помешали им установить первенство. При выходе из бани я увидел Сугробова, отдыхавшего на морозе.

— Ну как? Здорово напарился? — спросил я.

— Ка... кой... там, — с трудом отозвался он, — я же еще раз... го... вариваю. Вот, когда язык повернуть не сможешь, — значит, хорошо попарился.

Мы расхохотались, глядя на изнемогающего Сугробова, упорно жаждавшего славы «чемпиона пара».

После прилета Алексеева, Дзердзеевский ежедневно, через каждые шесть часов, составлял синоптическую карту, но уже не на полюс, а на Москву.

Наступила вторая половина июня. Всех беспокоило, сможем ли мы сесть на Новой Земле или в Амдерме на лыжах.

Из Амдермы сообщали:

«Единственное место, где могут сесть корабли на лыжах, — это коса, расположенная в одном километре от поселка».

Смена колес на лыжи з Амдерме

Вместе с тем предупреждали:

«Если через два дня не прилетите, снег на аэродроме окончательно растает».

Вылететь с Рудольфа на колесах мы не могли — их там не было. А если бы они и были, все равно с такого глубокого снега не удалось бы оторваться.

Еще два-три дня, и нам придется засесть здесь; ждать, пока прибудет ледокол с колесами и растает снег. А таять он начинает обычно в июле. Все это нас нимало не устраивало.

Так же страстно, как раньше на полюс, мы стремились теперь в нашу Красную столицу, чтобы лично отрапортовать партии и правительству о выполнении возложенного на нас задания. Мы считали себя самыми счастливыми людьми в мире, потому что на нашу долю выпал полет на Северный полюс. Мы были горды тем, что наша страна вписала еще одну яркую страницу в историю науки.

Прошло два дня. Летчики и механики дежурили на аэродроме, готовые вылететь каждую минуту. Амдерминцы нас торопили — ежедневно они подвозили на тракторах снег из оврагов и закидывали им проталины. Но яркое весеннее солнце быстро уничтожало плоды их работы.

Наконец, восемнадцатого июня Дзердзеевский сообщил нам, что на Новой Земле и в Амдерме хорошая погода — надо торопиться с вылетом. Но как раз в это время через купол острова проходил мокрый туман. Снег на аэродроме был рыхлый, лыжи скользили плохо. Впрочем, отрыв самолетов нас не особенно беспокоил, так как они были не догружены.

Мы напряженно ждали момента просветления, чтобы подняться в воздух.

Возвращаться в Москву предстояло четырем кораблям: трем четырехмоторным и одному двухмоторному — Головина. Мазурук со своим самолетом оставался на Рудольфе, чтобы в любой момент, если это потребуется, вылететь к Папанину.

Мы сидели в своих кораблях и озирались по сторонам, стараясь уловить где-нибудь хоть малейшее просветление. Ветра совершенно не было. На хорошую видимость никто не рассчитывал, но в такой туман вылетать было невозможно.

Алексеев выбрал наиболее благоприятное направление для взлета с маленьким уклоном и, чтобы выдержать строгую прямую, поставил через каждые сто метров красные флажки.

Наконец, в двенадцатом часу дня, на северо-востоке открылось море, туман немного приподнялся, видимость улучшилась.

Я дал распоряжение готовиться к вылету. С помощью трактора срываюсь с места. Флажки один за другим мелькают под левым крылом. Но машина не набирает скорости. Вот уже последний флажок — тут начинается большой склон, но и стрелка указателя скорости начинает показывать сперва шестьдесят километров, затем восемьдесят... девяносто... сто... сто десять... Еще мгновение — и мы в воздухе!

Встреча самолетов назначена выше облаков, над островом Рудольфа.

Пролетая низко над зимовкой, я увидел между островами Рудольфа и Карла-Александра огромное яркое пятно — это в разрыве облаков светило солнце.

Чтобы не попасть в обледенение, я воспользовался этим окном и поднялся выше облаков.

Сверху мне был хорошо виден мыс Аук, и, ориентируясь по нему, я начал делать круги на высоте тысяча двести метров, поджидая товарищей: Сима Иванов сообщил им об этом разрыве и месте, где мы их ждем.

Прошел час — товарищей нет. Со мной на борту находились Шмидт и Шевелев. Марк Иванович запросил, почему не поднимаются остальные самолеты. Ему ответили, что они ушли на взлет, но над зимовкой еще не пролетали.

Прошло полтора часа. Что делать? Товарищей нет. Я посоветовался с Отто Юльевичем и Марком Ивановичем и пошел, опять в тот же разрыв, на снижение.

На острове видимость заметно ухудшилась, стояла дымка. То и дело попадая в нависшие космы облаков, я снова прошел над зимовкой, взял направление на то место, откуда мы взлетели, и заметил сквозь дымку три точки в разных местах аэродрома.

Поняв, что это самолеты товарищей, которые из-за рыхлого снега, добежав почти до самого края площадки, не смогли подняться, я стал осторожно заходить на посадку.

Вот уже подо мной ровный снег, слева мелькнул домик аэродрома. Убираю газ. И вдруг... впереди вырастает самолет Мазурука.

Я даю полный газ — все четыре мотора уверенно подхватывают мою машину. Резко тяну ручку на себя: «Ну, дружище, перетяни!» Еще не потерявшая скорость машина, легко, как хороший конь, берет барьер.

Вторично иду на круг и на этот раз благополучно сажусь. Всего я летал около двух часов.

Машины товарищей, как я и предполагал, не смогли оторваться. Им нехватило аэродрома. Немало времени потра-

тили мы, пока с помощью тракторов и моторов поставили их на старт.

На этот раз изменили направление взлета, выбрали более крутой склон, от десяти до сорока пяти градусов — и решили, что первыми поднимутся Молоков, Алексеев и Головин, а затем я.

Туман волнами проходил через аэродром. Когда приоткрывалось море, Молоков начинал запускать моторы; не успевал он приготовиться к взлету, купол снова закрывало, и так несколько раз. Мы уже потеряли всякую надежду на вылет.

Вскоре купол закрылся основательно. В течение часа мы не могли дождаться улучшения видимости. Начала сказываться усталость. Я ушел в помещение и через десять минут уже спал крепким сном. Не знаю, сколько времени я проспал, как вдруг кто-то потряс меня за плечо:

— Командир, погода улучшилась!

Я выскочил из дома, рассчитывая увидеть солнце, но, увы, не увидел ничего, кроме льдин на море.

Отто Юльевич в это время отдыхал в крыле моего самолета. Я не стал его беспокоить и дал распоряжение стартовать.

Первым поднялся, как мы договорились, Молоков, за ним — Головин. Поднимались они на запад, а с востока надвигался густой туман. Вот он уже совсем близко подошел к самолетам.

Я мысленно тороплю Алексеева: «Скорей, скорей, а то закроет».

Алексеев и сам понимал это и, еще не потеряв из виду моря, быстро сорвался с места.

Купол закрыло туманом. Услышав шум моторов, Шмидт вылез из крыла. К нему подошел Спирин и сказал, что товарищи поднялись в воздух.

Отто Юльевич посмотрел по сторонам.

— Как же мы поднимемся? — удивленно спросил он. — Ведь кругом туман.

Подниматься в направлении, в каком улетели товарищи, мы не могли. Флажков в этом направлении мы не ставили, я не видел моря и не сумел бы выдержать прямую.

Посмотрел на север, куда мы поднимались в первый раз; с трудом удалось различить три флажка.

«Что же делать? Товарищи дожидаются над облаками. Как бы им не пришлось столько же летать, как и мне».

После минутного размышления я обратился к Шмидту:

— Отто Юльевич, флажки видны, пойду на взлет. Вы и все остальные уходите на всякий случай в хвост. Михаил Сергеевич, как думаешь — оторвемся?

— Попробуем, — ответил Бабушкин.

При таких условиях только угроза таяния снега в Амдерме могла заставить нас торопиться с вылетом.

Даю полный газ, но самолет не двигается — лыжи прилипли. Механик Петенин выскочил из машины и стал деревянной кувалдой бить по концам лыж, а зимовщики принялись раскачивать машину за хвост.

Наконец, самолет сорвался с места. Хотя я рулил тихо, Петенин, проваливаясь в снег, не успел взобраться на борт. Пришлось медленно сделать круг. В это время Петенина схватили за руки и через люк втащили в машину.

Снова даю полный газ. Самолет едва заметно ползет. Кончаются флажки, а скорость не развивается.

Я уже инстинктивно выдерживаю прямую. Отжав ручку от себя, высоко поднимаю хвост самолета и резко тяну штурвал к себе. «Что же ты не отрываешься?» Тут машину кто-то словно бытянул кнутом вдоль спины. Она слегка подпрыгнула и рванулась вперед.

Смотрю на указатель скорости — семьдесят. И тут же стрелка полезла вверх — восемьдесят... девяносто... сто... сто десять.

Плавно тяну ручку на себя, но машина продолжает бежать. Наконец, мне силой удается оторвать ее.

Как только она повисла в воздухе, под нами мелькнул ледяной обрыв. Это напоминало цирковой трюк, но не «под куполом», а «на куполе».

Заработали приборы для слепого вождения. Я стал пробиваться вверх. На высоте шестьсот метров увидел солнце, а метров на пятьсот выше меня один за другим кружились самолеты. Они заметили меня, присоединились, стали в строй, и мы взяли курс зюйд.

Так ради семи часов полета нам пришлось потратить целые сутки на старт.

Баренцово море было на этот раз сплошь закрыто облаками. Карское же оказалось совершенно свободным не только от облаков, но и ото льда.

Через шесть с половиной часов мы увидели Амдерму.

Делая круг над Амдермой, я усиленно искал аэродром. Где же он? Везде земля, а мы на лыжах. Стоя рядом со мной, Спирин указал вниз:

— Вот он!

— Где?

Под нами протянулась узенькая полоска, метров пятьдесят шириной и метров шестьсот длиной.

— И это аэродром? — крикнул я Спирину. «Как видно, цирковое представление еще не кончилось».

Разворачиваюсь, иду на снижение. Вижу, Головин на своей маленькой машине хорошо приземлился. Как-то сядем мы?

Ветер был боковой. При посадке мы легко могли зацепиться друг за друга, но нам повезло: все три корабля сели благополучно. Как уцелели самолеты, я уж и сам не знаю.

Через три дня ледокольный пароход «Садко» привез нам колеса. Но вылет неожиданно задержался. Впрочем, на этот раз причина задержки была настолько приятной, что мы даже не пожалели о том, что отодвигается встреча с родной Москвой. Мы не могли лететь потому, что все радиостанции были заняты, они ловили в эфире сигналы Чкалова, Байдукова и Белякова. Краснокрылый самолет мчал их из Москвы через Северный полюс в Северную Америку.

С напряженным вниманием следили мы за этим полетом. Мысленно, километр за километром, мы преодолевали воздушные пространства вместе с тремя героическими летчиками: 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 одна замечательная победа родной авиации!

В приподнятом настроении двадцать второго июня мы вылетели из Амдермы. Стартовали на колесах с того же аэродрома, на который всего несколько дней назад садились на лыжах.

Наступила настоящая весна. Самолеты легко оторвались от песчаной косы и взяли курс на Архангельск.

До самого Нарьян-Мара под крылом самолета мелькала зеленеющая тундра. Мы видели еще не растаявший снег в лощинах и оврагах. Казалось, что небрежная кисть маляра разбросала белые мазки по зеленому фону. При такой пестроте легко лететь даже в плохую погоду.

Я вспомнил, как трудно было нам ориентироваться в этих местах, когда тундра была покрыта сплошной снежной пеленой.

С приближением к Нарьян-Мару постепенно исчезали белые пятна. Мы увидели ровный зеленый ковер. Появились заросли кустарника. Кое-где виднелись небольшие озера — следы недавнего половодья. Чем дальше, тем ярче зелень. Кончилась тундра, начался лес.

Архангельск встретил нас ясным небом, солнцем, цветами. Вылетали мы из Амдермы при пяти градусах тепла, а здесь оказалось двадцать пять градусов. Слишком резкий скачок. Нелегко нам было привыкать к такой температуре.

Экспедиция пробыла в Архангельске два дня. После ледяного безмолвия Арктики этот город показался шумным и суетливым.

Радушный прием, который устроили нам жители Архангельска, накладывал на нас известные «обязательства». Не хотелось оставаться в долгу, и мы с большой охотой выступали с рассказами о нашем полете.

Двадцать пятого июня четыре корабля поднялись в воздух и взяли курс на Москву.

Неужели мы сейчас будем дома? Всего три месяца прошло с тех пор, как в холодное мартовское утро флаг-штурман полярной экспедиции дал курс норд. А кажется, что прошла целая жизнь, яркая, полная напряженной борьбы со стихией.

Возвращаемся мы здоровыми, свежими. Северный полюс завоеван без единой человеческой жертвы. Великолепно сохранилась материальная часть.

Ровно в семнадцать часов четыре корабля строем прошли над Москвой и один за другим, через небольшие интервалы, спустились на аэродром.

В толпе встречавших нас нарядных москвичей были наши родные и близкие. Но мы пристально смотрели на трибуну — мы искали вдохновителя и организатора нашего полета. Его задание, задание родины мы выполнили. И он, вождь народов, приехал встретить нас. Какой теплотой светились его глаза, когда он по очереди обнимал нас.

Спасибо тебе, родной Сталин! Тебе обязаны мы нашей победой, победой всей страны.

Переходя из объятий в объятия, оглушенные дружным хором приветствий, нагруженные огромными букетами живых цветов, мы прошли на трибуну.

На митинге с ответом на приветствие партии и правительства выступил Отто Юльевич Шмидт.

— Северный полюс, — говорил он, — будет служить человечеству. Поставить на службу человечеству Северный полюс сумел только Советский Союз. Эту победу нам бы не удалось одержать, если бы не был так могуч и силен Советский Союз, если бы не было у нас такой изумительной промышленности. Наши прекрасные машины сделаны так умно, так прочно, что их нельзя не уважать. Даже Северный полюс должен был отнестись к ним с почтением.

«А люди Советской Страны!

«Конечно, мы подбирали людей одного к другому. Но все мы —

сорок с лишним человек — слепок со многих тысяч сынов нашей родины.

«Мы — простые советские люди, преданные своей стране, верные ученики партии. В этом наша сила. Это партия воспитала в нас те черты, без которых силами природы не овладеть. Это она воспитала в нас ясное понимание цели, силу характера, уверенность в победе и преданность тем высоким идеям, которыми мы руководствовались, следуя ее указаниям.

«Если бы ни эти черты, полюс не стал бы нас уважать.

«А полюс знал, кому покориться. Он веками ждал нас, советских людей!»

Я слушаю Шмидта, смотрю на улыбающиеся лица руководителей партии и правительства и чувствую, как волна радости захлестывает меня.

Заслужена ли нами такая встреча? Сумеем ли мы отблагодарить нашу страну за все, что она дала нам?

Скоро мне предоставят слово. Что я скажу?

Подойдя к микрофону, я почувствовал, что мне трудно найти нужные слова. А хочется сказать самое сокровенное, выношенное в безмолвных просторах Арктики.

Когда я услышал свой голос, он показался мне чужим, только слова давным-давно знакомые — сколько раз я мысленно повторял их, рисуя встречу с родными, друзьями, знакомыми!

А сейчас я говорю с трибуны, и меня слушают тысячи, меня слушает товарищ Сталин!

— ... Когда я готовился к полету, меня спрашивали: «Как ты полетишь на полюс, как ты там сядешь? А вдруг сломаешь машину, пешком далеко итти?» Я отвечал, что сяду. А если поломаю машину, пешком не пойду, потому что у меня за спиной сила, мощь. Товарищ Сталин не бросит человека...

«Арктика поглотила не одну жизнь. Но наши жизни Арктика поглотить не смела, потому что она стала дрессированной, и укротители ее — большевики!»

...Чувство гордости за нашу родину, за наших замечательных вождей, горячее желание отдать всего себя на защиту советского народа охватило меня. Не в силах справиться с ним, я повернулся к товарищу Ворошилову и сказал:

— На таких самолетах, с такими людьми, с такими летчиками мы, товарищ Ворошилов, в любую минуту, если это потребуется для обороны нашей родины, летя на Север, сможем повернуть на запад или на восток...

Не помню, как я покинул трибуну.

Увитые гирляндами цветов автомобили мчали нас по нарядным улицам Москвы. Давно ли мы пробивались на самолетах сквозь пургу? А в Москву попали, и снова наши машины засыпает густой «снег».

Дети жадно ловят «снежинки».

— Папа! Папа! Читай! Здесь и про тебя написано, — звенят их радостные голоса.

Машины продолжают свой стремительный бег по улице Горького, пробиваясь сквозь снежный вихрь приветственных листовок.

Вера и Вова не сводят с меня сияющих глаз. Они соскучились без меня. Мишук тоже крепко прижался. Он уже простил мне невольный обман: так ведь и не привез я ему обещанного медвежонка.

В тот же вечер все участники экспедиции вместе с семьями были на приеме в Кремле.

Народный комиссар обороны, маршал Советского Союза товарищ Ворошилов провозгласил тост за побывавших на полюсе советских людей и особенно тепло говорил о четырех отважных полярниках, оставшихся на дрейфующей льдине выполнять задание партии и правительства.

На другой день после возвращения с полюса я увидел свою пьесу «Мечта». Я крепко пожал руки артистам, воплотившим на сцене образы, созданные моим воображением.

А еще через несколько дней, не успев успокоиться после горячей встречи с москвичами, я уехал на родину, в Липецк.

У своих земляков я бываю каждый год. И каждый год я вижу, как растет мой родной город. Давно ли это был серенький провинциальный городишко? А сейчас! Дымят заводы, все живет новой, полнокровной жизнью.

Земляки встречают меня в вагоне. Сколько теплоты в каждом их слове. Как мне хочется поделиться с ними впечатлениями, рассказать о нашем полете на полюс.

Вечером после меня один за другим выступали рабочие. Они говорят о новой жизни.

Неожиданно из толпы раздается голос:

— Товарищ председатель, дай женщине слово сказать!

Смотрю — простое хорошее лицо, изрезанное густой сетью морщин.

Поднимаясь на трибуну, она оправляет платок, краешком его вытирает уголки губ, а затем укоризненно обращается к присутствующим:

— Очень мне обидно за нас, товарищи женщины, здесь находящиеся. Почему вы не выступаете? Одни мужчины только говорят и говорят. Что может подумать товарищ Водопьянов? Нам, женщинам, Сталин дал все права совместно с мужчинами, а мы молчим, не можем приветствовать нашего Советского Союза Героя товарища Водопьянова. Что они, только для одних мужчин полюс открывали?

Дружный хохот и аплодисменты покрыли ее слова. Она переждала минуту и продолжает, обращаясь уже ко мне:

— Очень мне обидно, товарищ Водопьянов, что на полюсе ни одной женщины не было. Это большой промах!

Ее упрек утонул в грохоте аплодисментов.

— Я вот каждый день газеты читаю, и очень мое сердце радуется, когда читаю про женщин-летчиц. Вот я про одну читала — она летчица и муж у нее тоже летчик, да она еще командир над ним, — с гордостью, под сплошной хохот сказала женщина.

— Сердце радуется, а самой завидно! Прямо не передать вам, товарищ Водопьянов. Жалею, очень жалею, что стара. Ну, что бы советская власть на двадцать лет назад наступила — все мы летчиками были бы, товарищи женщины, а я, товарищ Водопьянов, вместе с вами поехала бы на полюс.

Дав стихнуть волне аплодисментов, она продолжала свою изумительную речь с идущими от самого сердца искренними словами:

— Это в прежнее время дурак Николай никакого хода уму не давал. Все учили нас, что на том свете сковородки лизать прикажут, всякими чертями голову забивали. Вот товарищ Водопьянов мечтал в пастухи пойти. Очень я рада за вас, товарищ Водопьянов, что эта ваша мечта не сбылась, что наша советская власть этому помешала, что этому помешал товарищ Сталин. Дай бог ему здоровья на многие годы!..

Громкие аплодисменты перекатились по рядам.

Женщина сдвинула на затылок платок, поправила свои седеющие волосы и, когда наступила тишина, снова заговорила:

— Товарищ Сталин сказал, чтоб теперь дорогу уму дали. И жизнь у нас от этого пошла хорошая. У меня к вам, товарищ Водопьянов, великая просьба — как вы полетите еще в какое ни на есть место, возьмите с собой женщину. У нас и женщины тоже героями могут быть. Нам партия дала на это все права наравне с мужчинами.

Перекрывая бурные аплодисменты, женщина закончила свою замечательную речь:

— Да здравствует наш родной отец и учитель товарищ Сталин, который дал нам хорошую, веселую жизнь!

Раздались дружные возгласы: «Ура товарищу Сталину!»

Женщина снова оправила платок и тихонько сошла с трибуны.

Я поспешил к ней и крепко обнял свою землячку, сумевшую простыми словами сказать глубокую, волнующую правду о нашей чудесной жизни.

С той поры, часто вспоминая эту женщину, я думал о том, как выросла наша страна...

Не так давно по липецкой земле ходили рыжебородые мужики, дравшиеся за купчихин двугривенный.

Теперь их не увидишь. Новая жизнь настолько преобразила людей, что они стали неузнаваемы.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

ГЛАВА ПЕРВАЯ

МНОГО было у меня хороших встреч на заводах, на рудниках, в колхозах. Везде я наблюдал огромные сдвиги в сознании людей. Ушел навсегда старый, жадный, затхлый Липецк...

Я отлично отдохнул у себя на родине. Жил на даче на берегу извилистой и глубокой реки Мотыры, купался, удил рыбу. Моими постоянными гостями были пионеры из расположенного рядом с дачей пионерлагеря.

Не раз у костра я рассказывал им о своих полетах, о том, как пришел в авиацию.

Однажды они прибежали ко мне взволнованные, сияющие. Это было в тот день, когда Громов, Юмашев и Данилин совершили свой грандиозный перелет в Северную Америку. Я долго рассказывал ребятам о знатном летчике-герое Михаиле Михайловиче

Громове, завоевавшем для родной страны новый мировой рекорд... Они слушали меня, затаив дыхание.

Когда я уезжал, мои маленькие друзья преподнесли мне букет полевых цветов, собранных на берегу Мотыры.

Они уговаривали меня погостить еще немного, но я спешил в Москву. Приближалось восемнадцатое августа — День авиации... Крылатые корабли, побывавшие на Северном полюсе, должны были принять участие в авиационном празднике.

Десятого августа я приехал в Москву, одиннадцатого поднялся над городом, проверяя свою машину перед предстоявшим праздничным полетом. Но на авиационном празднике мне пришлось быть только зрителем. Наши самолеты «Н-170», «Н-171», «Н-172» в это время стояли на заводе. Сотни рабочих рук бережно готовили их к новой, еще более сложной операции.

Случилось несчастье...

Двенадцатого августа я провожал на аэродроме Героя Советского Союза Леваневского и его товарищей, улетавших в Америку на самолете «Н-209».

Тринадцатого августа во второй половине дня поступили тревожные вести. Самолет летел в очень тяжелых метеорологических условиях.

Неожиданно прекратилась радиосвязь. Все радиостанции напряженно искали в эфире машину Леваневского.

Шмидта, Шевелева, Молокова, Спирина и меня вызвали в Кремль на срочное совещание. На этом совещании присутствовали товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов и Каганович.

Шмидт, стоя у карты, изложил свой проект поисков Леваневского и его экипажа. Сталин несколько раз переспрашивал, уточняя отдельные подробности.

Когда Шмидт кончил, Сталин спросил его:

— Кто из летчиков полетит?

Отто Юльевич не успел ответить. Как по сигналу, все мы — Молоков, Шевелев, Спирин и я — сказали:

— Мы готовы выполнить любое ваше задание!

В тот же день был утвержден состав экипажей самолетов — «Н-170», «Н-171» и «Н-172». Кроме двух летчиков: старшего лейтенанта Тягунина и капитана Курбана, все остальные уже побывали на полюсе.

Правительственная комиссия приняла еще ряд мер для оказания помощи экипажу самолета «Н-209».

Организация помощи шла в двух направлениях: в Западном секторе Арктики и в Восточном.

В Западном должны были действовать наши корабли. Основ-

ной базой для нас устанавливался остров Рудольфа; подсобной — льдина Папанина, находившаяся в то время на нулевом меридиане и восьмидесяти семи градусах двадцати минутах северной широты.

В Восточном секторе, со стороны Чукотского полуострова, были приняты следующие меры: ледокол «Красин» получил задание немедленно итти к мысу Шмидта, взять там на борт три самолета с экипажами и горючим, направиться на Аляску, к мысу Барроу, и оттуда, насколько позволят льды, пройти к Северу. На ходившемуся в Беринговом море пароходу «Микоян» было приказано с полным грузом угля направиться для перегрузки к «Красину». Летчику Задкову, находившемуся в бухте Ногаево, было отдано распоряжение вылететь на двухмоторном гидросамолете «СССР Н-2» в Уэлен и оттуда к «Красину».

Кроме этого, Герой Советского Союза Головин подготовил самолет «СССР Н-206», а летчик Грацианский — самолет «СССР Н-207», чтобы немедленно вылететь на остров Диксона и быть там в резерве для полета на север, в Западный или Восточный сектора, смотря по необходимости.

Со стороны Аляски также приняли ряд мер.

Американцы — летчик Маттерн и известный полярный исследователь Губерт Вилкинс — изъявили желание принять участие в поисках Леваневского. Для Маттерна советское правительство приобрело самолет «Локхид Электра», хорошо оборудованный для арктических полетов, а для Вилкинса большую летающую лодку «Консолидейтед».

Базой для полетов со стороны Америки был намечен городок Фербенкс на севере Аляски.

На центральном аэродроме имени Фрунзе, где стояли наши корабли, в последнее время не знали, что такое ночь. Когда скрывалось солнце, на смену ему загорались прожекторы. В их свете три огромные оранжевые птицы казались еще значительней. Около самолетов, позабыв о времени, отдыхе и сне, работали люди.

Мы торопились. Наступали полярные сумерки, приближалась полярная ночь.

Перед нашими штурманами стояла задача исключительной трудности — вести машины в совершенно неисследованных широтах американской Арктики. Приближение полярной ночи еще больше усложняло эту задачу.

Утром двадцать четвертого августа наши самолеты были готовы к вылету. Мы все собрались на аэродроме. Тут же около ма-

шины провели совещание. Дзердзеевский доложил о состоянии погоды на трассе Москва—Архангельск. После его неутешительного сообщения наступило молчание. Я первый нарушил его:

— Моросящий дождь — это ничего, — сказал я, — страшен туман, который стелется до самой земли.

— Каково ваше решение, Отто Юльевич? — спросил Шевелев.

— Решайте сами, — ответил Шмидт, — ведь вы начальник экспедиции.

— Да, но мы еще в Москве, Отто Юльевич, — заметил я, — на земле, а не в воздухе.

Взвесив все обстоятельства, мы были вынуждены перенести старт на следующий день.

Оставшееся свободное время решили использовать для контрольных полетов. В тот день мы дважды поднимались в воздух, еще и еще раз проверили готовность материальной части к сложному и ответственному полету, который нам предстоял.

Последние испытания показали, что все моторы, рации, электро- и навигационные приборы работают безотказно.

Вечером того же дня наши корабли были заправлены горючим и маслом и загружены походным снаряжением.

Экипажи получили распоряжение отправиться домой отдыхать.

С первыми проблесками дня около самолетов появились механики и мотористы.

Утро двадцать пятого августа выдалось на редкость тихое, ясное. В небе ни облачка, полный штиль.

В шесть часов сорок минут были уже опробованы моторы всех самолетов. Ровно, как часовой механизм, работали они, вращая трехлопастные винты.

Метеорологи составили последнюю сводку погоды. Мы с Шевелевым склонились над расчерченной синоптической картой, внимательно изучая ее. В пути нам предстояло встретить пересечение двух фронтов. Сводка была малоутешительной. Я посмотрел на Марка Ивановича.

— Летим?

— Летим! — ответил он.

Снова заводят моторы... один, другой, третий, четвертый... Самолеты вздрагивают и оживают. Все быстрей и быстрей вращаются винты.

Восемь часов утра. Последние объятия, поцелуи. Слов не слышно. Человеческие голоса затерялись в грохоте моторов.

Участники экспедиции занимают свои места в самолетах. Алюминиевые трубчатые лесенки втягиваются внутрь, люки закрываются. Провожающие отходят в сторону.

Один за другим выруливают самолеты на старт.

Герои Советского Союза тт. Шевелев, Молоков, Водопьянов проверяют снаряжение воздушного корабля перед вылетом на поиски самолета С. А. Леваневского

Восемь часов двадцать пять минут. Даю полный газ. Моторы с ревом срывают машину с места. Развивая скорость, она бежит по бетонной дорожке. Еще несколько секунд, и я ухожу в воздух.

Вслед за мной поднимается самолет «Н-171» Героя Советского Союза Молокова, а спустя несколько минут к нам присоединяется третий самолет, «Н-172», Героя Советского Союза Алексеева.

Собравшись над аэродромом, мы выстраиваемся треугольником, как шли в первый раз, отправляясь на полюс: в центре — я, слева от меня — Молоков, справа — Алексеев.

Делаем прощальный круг над Москвой. Спирин дает нам курс на север. Мы ложимся на курс, и вскоре Москва скрывается в дымке, затянувшей весь горизонт.

До Вологды мы шли на сравнительно небольшой высоте. Кроме рваных хлопьев облаков, встретили густой дым от горевшего леса. Около озера Воже видимость настолько ухудшилась, что пришлось подняться выше облаков.

Через шесть часов пятьдесят минут после вылета мы стояли, разминая ноги, на зеленом поле Архангельского аэродрома.

Дальнейшее продвижение нашей экспедиции зависело теперь от погоды на трассе Архангельск — остров Рудольфа.

Мы горели желанием как можно скорее лететь дальше. Все наши мысли были устремлены туда, где шесть отважных товарищей ждали помощи.

На следующий день, в двенадцать часов десять минут, мы поднялись в воздух. Погода была удовлетворительная, ветер небольшой, всего два-три балла.

Летели на высоте шестьсот метров. Через час семнадцать минут после старта прошли реку Мезень. Под крылом тянулась тундра. Неподалеку от устья Печоры пришлось пробить дождь. Над островом Долгим попали в очень плохую видимость и снизились до четырехсот метров.

В восемнадцать часов двадцать минут все машины благополучно сели в Амдерме на той самой косе, где мы садились, возвращаясь из полета на полюс. Правда, на этот раз на косе не было снега. Мы сделали посадку на жесткий сырой песок. Колеса катились по нему легко и не проваливались.

Зимовщики Амдермы встретили нас сердечно, как старых знакомых.

Мы живем в Амдерме уже второй день. Дует сильный, восьмибалльный ветер. Дождь льет не переставая.

Как обычно, наши взоры с надеждой обращаются к Борису Львовичу.

— Когда же полетим? Долго ли ждать погоды? — то и дело спрашивали мы нашего синоптика.

В ответ он показывал последние сводки. Погода плохая не только в Амдерме. До Матшара тянется низкая облачность, очень сильные извилистые ветры и дожди. Новая Земля и архипелаг Франца-Иосифа закрыты туманом, с Рудольфа и бухты Тихой радируют, что аэродромы принять нас не могут.

Мы были готовы лететь в любую погоду. Ветры, облака и туманы не остановили бы нас. Но садиться вслепую на ледяной купол Рудольфа было бессмысленным риском. Мы поломали бы машины и обрекли бы нашу экспедицию на бездействие. Старт ежедневно откладывался. Машины стояли в полной готовности. В ожидании погоды мы занимались разработкой и уточнением планов. Собравшись у карты, мы горячо обсуждали каждое новое предложение, ссылаясь на случаи из собственной летной практики. В конце-концов все пришли к выводу, что только на месте, в зависимости от обстановки и условий полета, можно будет разработать окончательный план поисков.

С большим вниманием следили мы за тем, как разворачивались работы по оказанию помощи экипажу самолета «Н-209» в Восточном секторе.

Летчик Задков в течение двух дней преодолел две тысячи четыреста восемьдесят пять километров по маршруту Охотск — Ногаево — Пенжино — Марково — Анадырь — бухта Провидения. Оттуда он взял курс на Уэлен. Погода не благоприятствовала полету, но Задков, не задерживаясь, пролетел еще тысячу сто километров и достиг мыса Барроу, где совершил блестящую посадку на лагуну в совершенно неизвестном ему районе. Весь путь, пройденный им в три дня, равнялся трем тысячам восьмистам шестидесяти километрам. Это был замечательный перелет.

Летчики Головин и Грацианский пробивались вперед к острову Диксона.

Со стороны Аляски совершил полет американец Маттерн. Идя вдоль сто сорок восьмого меридиана, он достиг семьдесят пятой параллели и вернулся в Фербенкс.

После этого единственного полета Маттерн отказался продолжать поиски.

Такой поступок Маттерна крайне поразил нас. Всем нам памятен случай, когда Леваневский, рискуя жизнью, вызволил Маттерна из беды во время его кругосветного перелета. Это было в тысяча девятьсот тридцать третьем году. На самолете, носившем гордое название «Век Прогресса», Маттерн вылетел из Нью-Йор-

ка по маршруту Берлин—Москва—Новосибирск—Иркутск—Хабаровск—Ном на Аляске—Нью-Йорк. Бо́льшая часть пути лежала над территорией Советского Союза. Со стороны советских властей Маттерн встречал самое предупредительное отношение и готовность всячески облегчить трудности полета.

После вылета из Хабаровска Маттерн пропал без вести. Только через семнадцать дней его нашли националы-охотники и доставили в свое становище, расположенное в восьмидесяти километрах от Анадыря. Маттерн обратился за помощью к американскому правительству. Но в это время к нему уже спешил на помощь советский летчик Сигизмунд Леваневский вместе со своим штурманом Левченко. Они взяли Маттерна на борт своего самолета и, преодолевая исключительные трудности, доставили на Аляску в город Ном.

С американского материка наиболее серьезную работу по розыскам экипажа самолета «Н-209» осуществлял Губерт Вилкинс.

Мысль о полярных исследованиях пришла Вилкинсу еще в те годы, когда он жил в Южной Австралии и помогал отцу в борьбе с засухой, угрожавшей местному населению разорением и нищетой.

Часто с приближением к зрелому возрасту человек расстается со своими мечтами. С Вилкинсом этого не случилось. Мечтательность, соединенная с неукротимой волей к действию, позволила ему стать одним из интереснейших исследователей нашего времени. Он много путешествовал, копил опыт, прежде чем двинуться на штурм Арктики. Как-то, разъезжая в качестве кинооператора по Вест-Индии, он получил телеграмму, которая привела его в восторг. Вильямур Стефанссон предложил ему принять участие в Канадской арктической экспедиции. Вилкинс бросил свой киноаппарат и помчался на Север.

Во время экспедиции он подолгу беседовал со Стефанссоном и все больше склонялся к мысли о применении для арктических исследований подводной лодки.

Весной тысяча девятьсот двадцать восьмого года Вилкинс отправился в перелет Аляска — Шпицберген, а осенью совершил экспедицию в Антарктику.

Мысль о подводной лодке не оставляла его. И в тысяча девятьсот двадцать девятом году, после кругосветного перелета на дирижабле, он стал готовиться к путешествию под льдами.

Ни одно из капиталистических государств не помогло Вилкинсу построить специальный корабль. Он был вынужден воспользоваться военной подводной лодкой, предназначенной на слом.

В лодке было тесно, как в консервной банке, ученые работали чуть не на корточках, полярные льды угрожали проломить хрупкую обшивку. Достигнув восемьдесят первого градуса двадцать пятой минуты, Вилкинс приготовился погрузиться под лед, но здесь отважного исследователя постигло жестокое разочарование — сломался руль глубины. «Наутилус» перестал быть подводным кораблем. Вилкинс повернул обратно к материку и, по распоряжению морского министерства, затопил лодку около норвежских берегов.

Но Вилкинс не сдавался. Из года в год предпринимал он экспедиции на кораблях и самолетах то в Арктику, то в Антарктику. Он внимательно следил за работами советских полярников и летчиков. Горячо приветствовал создание зимовки на Северном полюсе.

В тот час, когда все человечество пристально следило за мероприятиями советского правительства по оказанию помощи самолету «Н-209», Вилкинс предложил свои знания и опыт. Предложение смелого исследователя было принято, и для него приобрели летающую лодку.

Целеустремленность и мужество, с которыми Вилкинс совершил свои первые полеты на поиски экипажа Леваневского, и его твердое решение продолжать эти поиски вызвали у нас большие к нему симпатии.

Мы пристально следили за его полетами и старательно изучали их.

Наступило первое сентября. Утром появилась надежда на вылет. У нас в Амдерме был штиль. Видимость — более двадцати километров. Лишь временами шел дождь.

Немедленно запросили остров Рудольфа. В ответ получили сообщение, что на Земле Франца-Иосифа сильный туман и снегопад. Рудольф и бухта Тихая не могли принять нас.

К великому нашему огорчению, старт снова пришлось отменить.

Борис Львович пытался нас утешить:

— Завтра погода улучшится, — уверял он.

Предсказания оправдались.

Ранний полярный рассвет застал нас на аэродроме около самолетов. Лица у всех сияли — наконец-то летим!

Мы договорились итти прямо на Рудольф, тепло простились с гостеприимными жителями Амдермы и поднялись в воздух.

Было около восьми часов пятнадцати минут утра.

Вскоре мы прошли остров Вайгач, затем пролетели над мысом Меньшикова и пошли над Новой Землей.

Облачность, встречные ветры, дожди и снегопад чередовались непрерывно в продолжение всего нашего полета.

Недалеко от Маточкина Шара мы несколько раз попадали в тяжелые облака. Как только самолеты входили в них, крылья покрывались ледяной коркой, — начиналось обледенение.

Маточкин Шар! Каждый из нас хорошо помнил пургу, в которую мы попали в этом проливе во время полета на полюс. «Во что бы то ни стало, — думал я, — нужно пролететь Матшар».

Мы шли строем, держа непрерывную связь друг с другом и с землей.

Борис Львович каждый час получал метеорологические сводки. Теперь дождь чередовался со снежными зарядами. Болтанка была отчаянная. Казалось, вот-вот отвалятся крылья.

От полуострова Крашенинникова предстояло свернуть вправо и взять курс прямо на остров Рудольфа. На вершинах гор Новой Земли лежала облачность. Я попытался перелететь ее, но не удалось: она тянулась выше четырех тысяч метров. Итти же под облаками было опасно — мы рисковали врезаться в одну из возвышенностей. К тому же в это время с Земли Франца-Иосифа сообщили, что на Рудольфе появился туман, что купол закрыло и видимость не более ста метров.

Ничего не поделаешь! Надо итти на мыс Желания.

Мы свернули в Карское море и полетели вдоль берега к самой северной оконечности Новой Земли.

Болтало здесь меньше. Видимость над морем была хорошая. Лишь изредка появлялись облака. Но, подлетая к мысу Желания, мы попали в сильный снегопад. Самолеты Молокова и Алексеева скрылись за снежной завесой. Я часто терял их из виду.

Надежда на то, что этот снежный заряд скоро кончится и на мысе Желания видимость улучшится, не оправдалась. Напротив, снегопад настолько усилился, что мы с трудом различали очертания берегов Новой Земли.

Вдруг под машиной, почти по вертикали, неожиданно промелькнули домики, мачта радиомаяка и памятник Ленину. Зимовка! Флаг-штурман Спирин с предельной точностью привел нас к цели, на мыс Желания.

Но где же аэродром? В такую погоду отыскать его очень трудно. Перед глазами все кружилось, снегопад усиливался.

Делая круг над зимовкой, я чисто случайно заметил два костра. Дыма не было видно — он сливался со снегом. Выделялись только языки пламени, да и то лишь в тот момент, когда зимовщики подливали бензин.

Чтобы не налететь в воздухе друг на друга, мы разошлись в разные стороны, стараясь не потерять зимовку.

Три раза я заходил на посадку, надеясь по пламени костров

определить направление ветра и сесть против него. Два раза мне это не удавалось: я терял костры из виду. В третий раз Спирин помог их найти.

Убрав моторы, я тотчас круто развернулся и пошел прямо на костры. Я был на достаточной высоте, чтобы перелететь их, но ветер дул с такой силой, что машина коснулась пламени.

Пробежав около двухсот метров, мы остановились. Я снова дал газ, чтобы отрулить в сторону, но теперь машина не двигалась с места. Все четыре мотора работали на полных оборотах, а самолет стоял как вкопанный.

Не понимая в чем дело, мы вышли из кабины и увидели, что самолет действительно «вкопан». Аэродром был настолько рыхлый, что колеса по самую ось увязли в грунте.

Снегопад несколько стих, видимость слегка улучшилась.

Молоков и Алексеев сели благополучно, но их машины также зарылись колесами в землю.

Подготовка к старту и семичасовой полет в трудных условиях настолько утомили нас, что мы решили, не вытаскивая сейчас машин, закрепить их и пойти отдыхать. А завтра, со свежими силами, освободить их из трясины.

Во время полета все радиостанции напряженно следили за нашими радиограммами. Как только мы сели, начальник зимовки на мысе Желания сообщил об этом в Москву.

Волнение в эфире улеглось, радисты на станциях облегченно вздохнули: самолеты приземлились благополучно.

Только на следующее утро мы поняли, какую ловушку подстроила нам коварная Арктика на мысе Желания: за ночь самолеты еще глубже провалились в землю.

Трактора здесь не было. Мы могли рассчитывать только на собственные силы.

Немедленно был объявлен аврал.

Все участники экспедиции и зимовщики, вооруженные кирками, лопатами и кайлами, отправились на аэродром, если только этот раскисший от дождя кисель заслуживал такого названия.

Мы долго искали площадки с твердым грунтом, куда бы можно было выкатить самолеты. Наконец, с трудом нашли более или менее подходящее место на возвышенности, расположенной близ аэродрома.

Чтобы освободить колеса, мы решили вырыть около каждой машины по две глубоких траншеи, вымостить их досками и попытаться на полном ходу сорвать самолеты с места.

Это был адский труд. Рыхлая почва не переставая оползала и

засыпала траншеи. Невольно вспомнилась борьба с оползнями в шахтах Московского метро.

За весь день удалось сделать траншеи только для одного самолета.

Я сел за штурвал, дал полный газ, сорвал машину с места и на полных оборотах вырулил на выбранную нами площадку. Но как только самолет остановился, колеса снова начали погружаться в землю.

«Неужели пропал вес труд?» — с тревогой подумали мы.

Механики мигом достали домкраты, остальные бросились за досками. При помощи домкратов мы немного приподняли машину, подостлали под колеса доски — и только тогда облегченно вздохнули: самолет больше не проваливался.

После трех суток напряженнейшей работы все три корабля стояли на дощатом настиле.

Мы заправили машины и подготовились к вылету. Но, как всегда, за нас решала стихия.

Каждое утро мы отправлялись к аэродрому и ни с чем возвращались обратно. До Рудольфа оставалось лететь всего три с половиной часа, но непрерывные снегопады и туманы на архипелаге Франца-Иосифа не позволяли подняться в воздух.

Полярный исследователь Баренц, пробившись с величайшим трудом сквозь льды, достиг северной оконечности Новой Земли и назвал ее «мысом Желания». Мы же не менее страстно стремились теперь покинуть этот мыс. Но Арктика положительно издевалась над нами. Когда седьмого сентября здесь, наконец, наступил прекрасный летный день и во-всю светило солнце, на Рудольфе и в бухте Тихой во-всю мела пурга.

Чтобы как-нибудь убить время, мы с зимовщиками пошли на охоту. Неподалеку от станции стояли сети, которыми ловят нерпу. Когда мы шли по берегу, одному из товарищей показалось подозрительным, что мачты этих сетей покачиваются.

— Видно нерпа попалась! — сказал он.

Зимовщики мигом раздобыли лодку. В сетях действительно барахталась нерпа. Ее с трудом подняли на борт. Она вырывалась, малоустойчивое суденышко накренялось то в одну, то в другую сторону, зачерпывало воду. Но, несмотря на угрозу холодной ванны, нерпу все же доставили живой на берег.

От пристани тянулись рельсы узкоколейки для перевозки грузов с пароходов на зимовку. Нерпу погрузили на вагонетку и повезли.

— Давайте патефон! — крикнул один из товарищей.

Нерпы, зайцы и другие морские звери очень любят музыку.

В два счета притащили патефон и поставили первую попав-

шуюся пластинку. Услышав музыку, нерпа сперва немного успокоилась. Но, очевидно, вкус у нее был неплохой. Чувствительный романс в исполнении Козловского привел ее в истерическое состояние: она билась, вырывалась и обнаруживала явное желание удрать куда-нибудь подальше. Товарищи сжалились и выпустили ее в небольшое озеро, откуда ночью она ухитрилась переползти в море.

...Все еще стояли пасмурные дни. Мокрый снег таял, не успевая упасть на землю. На открытом со всех сторон мысе Желания свирепствовали ветры.

Не радовала погода и на Земле Франца-Иосифа: темносерой шапкой покрывал ее густой туман.

Мы по очереди дежурили на аэродроме, ожидая, когда откроется купол Рудольфа. Там зимовщики ждали нас с нетерпением. Они прекрасно понимали, что длительная задержка на мысе Желания осложнит нашу работу по розыскам самолета «Н-209». День быстро шел на убыль. Бледное солнце надолго скрывалось за горизонтом. Надвигалась полярная ночь.

На всякий случай нам подготовили хороший аэродром в бухте Тихой, где тогда находился Илья Мазурук.

Наконец мы получили сообщение:

«В Тихой ясно, купол Рудольфа иногда открывается».

Над аэродромом мыса Желания низко проходили разорванные облака. Лишь далеко на севере выделялась полоска чистого неба.

По мнению Дзердзеевского, в ближайшие дни лучшей погоды нельзя было ожидать.

Мы решили лететь на Рудольф и, если купол будет закрыт, сесть в Тихой.

Запустили моторы...

В это время с востока, со стороны моря, надвинулись тяжелые черные облака. Приближался мощный циклон. Если мы через десять-двадцать минут не поднимемся, он достигнет мыса Желания, полет придется отставить. И тогда неизвестно, сколько мы еще просидим на Новой Земле.

— Торопитесь, товарищи! — крикнул я, залезая в кабину.

Моторы заработали на всех кораблях. Моя машина покатилась, набирая скорость. Мне еще никогда не случалось заруливать на старт со скоростью сорока километров. И все же аэродром оказался настолько рыхлым, что при развороте одно колесо ушло глубоко в землю. Дав полный газ правому мотору, я с большим трудом вырвал его.

Машина стала против ветра. Через несколько секунд я был в

воздухе. За мной поднялись Молоков и Алексеев. Признаться, ни у кого из нас не было уверенности в благополучном взлете с этого импровизированного «аэродрома».

В разрывах облаков мы набрали высоту тысяча метров и легли курсом на Рудольф.

Через час самолеты шли над Баренцовым морем. Глядя вниз, я думал: вот уже в пятый раз Флегонт, Сима Иванов и я пролетаем над этим волнующимся, свободным ото льда морем. И всегда оно заставляет меня испытывать странное беспокойство: мне все кажется, что моторы дают перебои. А как только под крылом появятся острова, чувство беспокойства исчезает бесследно. И не удивительно: мы ведь летим на сухопутных самолетах.

Радиостанции мыса Желания, бухты Тихой, Диксона и Рудольфа поддерживали с нами непрерывную связь. Илья Мазурук сообщил из бухты Тихой, что нас там могут принять в любую минуту: погода ясная, знаки на аэродроме выложены.

Когда мы уже приближались к Рудольфу, я узнал из радиограмм, что купол закрывается. Через несколько минут должна была показаться зимовка. Но ее заслонило облако, напоминавшее серую неприступную гору.

Около острова Карла-Александра я увидел плавающие льды и нырнул под облака. Следом за мной снизились Молоков и Алексеев. Теперь мы летели на высоте сто метров. Курс держали по компасу.

Видимость все ухудшалась. Шел снег. Скоро впереди показался обрывистый берег Рудольфа.

Я попытался пройти к зимовке вдоль берега, но видимость была слишком плохая; пришлось вслепую пробиваться вверх.

На высоте триста метров облачность разорвалась, и мы увидели солнце.

Машины летели в сплошных облаках. «Не напороться бы на какую-нибудь возвышенность», подумал я, но все обошлось благополучно.

Поднявшись на семьсот метров, я выскочил из облаков. Молоков и Алексеев неотступно следовали за мной.

Надо было торопиться с посадкой. Я решил пройти над островом Рудольфа, рассчитывая, что часть купола еще открыта. Но внизу тяжелой грядой нависли снеговые тучи.

— Ну как? — спросил меня Спирин. Он-то прекрасно понимал, что положение у нас неважное.

— Сейчас!.. Найдем лазейку!.. А тогда нырнем и нащупаем аэродром! — крикнул я ему, не оборачиваясь.

Несколько раз мы огибали остров, долго ходили над облаками между их слоями, но обнаружить просвет над зимовкой так и не

удалось. Радиостанция Рудольфа сообщила, что зимовщики слышат звук моторов, но из-за тумана принять нас не могут.

Пришлось развернуться по компасу и взять курс на бухту Тихую. Не успели мы это сделать, как получили радиограмму от Мазурука:

«Торопитесь, плато Тихой закрывается».

— Влипли! — невольно произнес я вслух. — Куда же нам садиться?

Пролетая над островом Карла-Александра, я видел, что его юго-восточная часть открыта. Сверху она показалась мне ровной. После минутного совещания с Шевелевым и Спириным я пошел бреющим полетом над открытой частью острова.

Склон как будто ровный. Я радирую, что иду на посадку, разворачиваюсь — и вдруг замечаю запорошенные снегом трещины и отдушины. Они оказались настолько широкими и глубокими, что в них целиком поместилось бы шасси. О посадке не могло быть и речи.

Рядом находился другой остров — Райнер, круглый и белый, словно перевернутая вверх дном тарелка. Из центра этого острова до самой воды во все стороны тянутся пологие склоны, покрытые ровным льдом. Вот он, великолепный естественный аэродром. Не теряя ни минуты, я убрал газ и сел, хотя и с боковым ветром, но вполне благополучно.

Бассейн, Морозов и Петенин тут же выскочили из кабины и, отбежав в сторону, легли, изображая «Т» по всем правилам аэродромной службы. Правда, это живое «Т» предусмотрительно шевелилось: механики немножко побаивались, как бы Молоков и Алексеев, увлекшись, не приземлились прямо на посадочный знак.

Через несколько минут на льду стояли три четырехмоторных самолета. Необитаемый остров превратился в оживленный аэродром.

Райнер всего в пятидесяти километрах от Рудольфа. Каких-нибудь пятнадцать минут полета. Сначала мы решили не отдыхать и, как только купол откроется, перебраться на зимовку. Но прошел час, за ним другой, наступила темнота. Все сильнее сказывалась усталость, хотелось спать. Мы разместились в крыльях самолетов, но заснуть не удалось: ветер и холод проникали сквозь все щели металлической обшивки.

В третьем часу утра туман медленно сполз с купола Рудольфа, зато наш остров окутало сплошной серой пеленой. Прояснилось на Райнере, закрылся Рудольф.

Арктика снова шутила над нами. Ведь только пятьдесят километров! Казалось бы — рукой подать!

Мы разбили палатки. В них было значительно теплее, чем в самолетах.

Началась лагерная жизнь на необитаемом острове. Спали в меховых мешках. Готовили на примусах горячие завтраки, обеды, ужины. Наше меню было достаточно разнообразно: борщ, бульон, шоколад, какао... всего и не пересчитать.

Ветер разносил далеко вокруг аппетитные запахи стряпни. Очевидно, «хозяин острова», белый медведь, не устоял против этих запахов: около самолета явственно отпечатались его внушительные следы.

Я вспомнил, как на острове Рудольфа во время нашего первого полета на полюс Спирин все мечтал убить медведя и привезти шкуру в Москву. На Рудольфе ему это не удалось. Не пришлось ему убить медведя и на Райнере, хотя мы провели здесь четверо суток.

Надеясь вырваться с Рудольфа, мы десятки раз подогревали моторы, сидели как на угольях, но туман не рассеивался и уже в нескольких шагах ничего не было видно.

На третий день Дзердзеевский обрадовал нас:

— Ожидается хорошая погода.

Все немедленно принялись за работу. Через полчаса, один за другим, завертелись двенадцать пропеллеров. На запрос Иванова с Рудольфа ответили, что аэродром открыт.

Даю команду к отлету...

Но изменчива погода Арктики! Не успели мы сняться с места, как низкая облачность снова окутала весь наш остров и совершенно закрыла острова Джексона и Карла-Александра. Хотя они находились совсем рядом, мы их не видели, а радиостанция Рудольфа, точно назло нам, сообщала, что им острова Джексона и Карла-Александра отлично видны.

— Не спроста моряки и полярники говорят: сурова и неприветлива погода в Арктике, — неожиданно с мрачным видом изрек Бассейн.

Я посмотрел на него и улыбнулся:

— А мы, полярные летчики, добавляем: смертельно опасна эта погода!

— Но кой-кому эти опасности доставляют удовольствие, — проворчал Флегонт.

Я вопросительно посмотрел на него.

— Помнишь, как мы кружились в чортовых облаках над Рудольфом?

— Еще бы не помнить!

— Ну, так вот, — продолжал он. — Взглянул я тогда случайно на нашего «предсказателя погоды», а он сияет как именинник. Пришел в восторг, что такой облачности не видел еще ни один синоптик в мире.

— Молодчина наш Дзердзеевский! — вырвалось у меня.

Бассейн махнул рукой:

— Кому радость, а кому и слезы!

Тут неожиданно, словно в театре, на горизонте приподнялась завеса тумана.

— Флегоша, смотри, — поспешил я поделиться своей радостью с Бассейном, — горизонт проясняется.

Но и Флегонт уже успел это заметить. Вместе со мной он принялся торопить товарищей.

И пяти минут не прошло, как мы свернули палатки и погрузили их в самолеты.

Видимость заметно улучшалась. Мы уже приготовились к старту. И вдруг в последний момент опять получили стереотипную радиограмму с Рудольфа: аэродром закрыт.

Мы дежурили на самолетах до двух часов ночи. В начале третьего место нашей посадки снова окутал густой туман. Ничего не оставалось, как опять раскинуть палатки и лечь спать.

Утром эта назойливая история повторилась: открыт Рудольф — закрыт Райнер, открыт Райнер — закрыт Рудольф. «Нос вытащишь — хвост увязнет, хвост вытащишь — нос увязнет». И так без конца.

Дежурные поддерживали моторы в нагретом состоянии.

В нашей палатке Спирин не переставая заводил патефон. Мы охотно слушали его любимую песенку: «Капитан, капитан, улыбнитесь...»

Настроение было бодрое. Но все же обидно было сидеть на Райнере, особенно после того, как из Тихой сообщили, что Мазурук уже вылетел на Рудольф.

Хотелось поскорее увидеть друзей, передать им приветы, письма, посылки.

Среди писем, которые мы везли на Рудольф, были особенные, «говорящие» письма. Слова родных и близких зимовщикам людей записывали на специальные пластинки. А ведь правда: приятно в далекой Арктике услышать голос близкого человека.

...Во второй половине дня поднялся северный ветер. Он беспощадно трепал наши легкие шелковые палатки, продувал их насквозь. Приходилось поддерживать тепло примусами. Но мы

торжествовали: понижение температуры — предвестник летней погоды.

К пяти утра ветер стих. Посовещавшись, все снова начали готовиться к вылету. Но в это время года купол на Рудольфе открывается редко и ненадолго. Часы шли, а Рудольф попрежнему был закрыт.

Механики сильно устали, мы думали, что и на этот раз их труды пропадут напрасно, но, к счастью, ошиблись: на рассвете купол открылся.

За густой белесой дымкой мы скорее угадывали, чем видели очертания соседних островов. Решили, что я полечу один, а Молоков и Алексеев будут держать свои машины наготове, чтобы по первому сигналу тоже тронуться в путь.

Солнце еще не взошло, когда я поднялся над Райнером. В неверной предутренней мгле я с большим трудом проскочил в море между двумя островами и на высоте двести метров добрался до Рудольфа.

Купол открыт!

Я вижу темные, расплывчатые фигуры; черный дым стелется по аэродрому; слева под крылом мелькают ярко горящие костры, а дальше все серо, все однотонно...

Я попросил Марка Ивановича передать на Райнер распоряжение о немедленном вылете и пошел на посадку.

Моторы работали на малых оборотах, и все достаточно ясно услышали мое предупреждение:

— Готовьтесь. Сейчас стукнемся!

Не прошло и пятнадцати секунд — колеса коснулись поверхности ледяного купола. Самолет взмыло. Я резко потянул штурвал на себя, и машина мягко опустилась на три точки, немного пробежала и остановилась, зарывшись в снег.

Странно! На острове Райнера почти чистая ледяная поверхность, а в пятидесяти километрах, на Рудольфе, такой рыхлый и глубокий снег, что на пустой машине, с помощью всех четырех моторов, я еле дорулил до места стоянки.

...Над зимовкой тишина. У крыльца одиноко бродит на привязи недавно пойманный медвежонок. Взошло солнце. Небо чистое. Хорошо, спокойно.

— Спасибо, товарищи! Вы привезли нам солнце с Большой земли, — шутит Либин, но улыбка у него невеселая.

Ему не хотелось бы нас расстраивать. Но можно ли умолчать о том, что Мазурук все еще не прилетел. С тех пор, как он стартовал в Тихой, здесь от него не получали вестей. Радиосвязь с его кораблем прервалась.

Прошло полчаса. На куполе приземлились Молоков и Алексеев, и мы уже приготовились лететь на поиски Мазурука, как вдруг Марк Иванович заметил на горизонте черную точку.

— Мазурук, Мазурук! — радостно закричал он.

Проваливаясь по колена в снег, мы поспешили выложить посадочный знак.

Но Мазурук не сразу пошел на посадку. Приветствуя нас, он долго кружился над аэродромом, сделал несколько сложных фигур высшего пилотажа. И только после этого приземлился.

Не успел его «У-2» коснуться аэродрома, как мы закидали Мазурука вопросами:

— Откуда прилетел?

— Что тебя задержало?

— Где ты застрял, Илья?

Ответ был настолько неожиданный, что мы просто ахнули.

— Я сидел на острове Райнера, — спокойно заявил Мазурук.

Значит, напрасно мы считали Райнер необитаемым. Мазурук прожил двое суток по соседству с нами, но туман помешал нам встретиться.

После нескольких месяцев разлуки мы снова оживленно беседовали с нашими друзьями, оставшимися все лето на Рудольфе.

Давно ли в этой самой комнате обсуждались стратегические планы покорения полюса? Здесь в часы отдыха нередко разгорались дебаты на самые разнообразные темы, начиная с авиационных, кончая искусством и литературой.

Сюда мы вернулись, высадив наших зимовщиков на дрейфующую льдину в Центральном полярном бассейне, полные свежих впечатлений от незабываемых дней, прожитых на станции «Северный полюс».

И отсюда же нам снова предстоит лететь к сердцу Арктики.

А пока течет мирная беседа за накрытым к обеду столом. Тысячами вопросов забрасывают нас товарищи. Мы говорим, говорим без конца, делимся новостями с Большой земли и с интересом слушаем рассказы о буднях полярной станции. С особым увлечением Юра Бесфамильный сообщает нам о новой интересной затее Мазурука: организации аэроклуба для зимовщиков.

ГЛАВА ВТОРАЯ

ЧЕРЕЗ два дня машины были готовы к полету на полюс.

По плану предполагалось, что три корабля отправятся на поиски, а четвертый останется в резерве на острове Рудольфа.

Участники экспедиции буквально рвались в полет. Но пурга и ветер не унимались. Наш многострадальный синоптик Дзердзеевский горел нетерпением не меньше нас. Но что он мог поделать? Конец сентября — очень неблагоприятное время для воздушных путешествий в высоких широтах.

Выбрав сравнительно сносную погоду, Мазурук вместе с Дзердзеевским вылетел на разведку. Через два часа должны были стартовать и наши корабли. Но уже на восемьдесят третьем градусе разведчиков встретил густой плотный туман. Проби-

ваясь дальше, они наткнулись на сплошной фронт облаков. Пришлось вернуться на Рудольф. Наш вылет так и не состоялся.

Много дней прошло в томительном ожидании. Ночи становились все длиннее и темнее. Солнце показывалось все реже. Скоро оно совсем распрощается с нами и спрячется на долгую полярную ночь.

Несмотря на это, мы вынуждены откладывать старт. Нельзя лететь на перегруженных машинах в хаосе облаков и тумана.

А «спланировать» хорошую погоду для полета на полюс и обратно, к сожалению, невозможно. Даже ради пятнадцатиминутного путешествия с острова Райнера на Рудольф пришлось ждать около четырех суток.

И все-таки мы держали наши корабли в полной готовности.

При двадцатиградусном морозе, в пургу, в тумане, летчики и механики не прекращали работы у самолетов. На каждую машину был погружен запас горючего на восемнадцать-девятнадцать часов полета и продовольствие на шесть месяцев. Продовольствие мы взяли на случай вынужденной посадки. Мы хорошо знали, что вынужденная посадка в районе полюса заставила бы нас провести на дрейфующем льду долгую полярную ночь.

Однажды Шевелев вызвал по телефону начальника станции «Северный полюс» Ивана Дмитриевича Папанина.

После горячих взаимных приветствий Марк Иванович поинтересовался состоянием посадочной площадки. Иван Дмитриевич ответил:

— Дорогие друзья, мы готовы принять вас, аэродром в полном порядке.

— Вот бы попасть на дрейфующую станцию! Иван Дмитриевич на радостях угостит хорошим обедом, — смеялись участники экспедиции.

Но мы и на самом деле предполагали посадить наши корабли на знакомую гостеприимную льдину и уже оттуда вылететь на обследование района возможной посадки «Н-209».

После разговора с Шевелевым, Папанин, Ширшов и Федоров до шестнадцати часов не уходили с аэродрома, готовя площадку для наших самолетов. А Кренкель хотел, но не мог помочь им: он все еще не вылезал из радиорубки, ловя позывные Леваневского.

День уменьшался катастрофически быстро. Надо было лететь во что бы то ни стало. Ведь, возможно, товарищи ждут нашей помощи.

Мы без конца мотались между станцией и аэродромом, проверяя готовность самолетов, очищая их от снега и льда. Хорошо еще, что по этой линии курсировал первый заполярный

Аэродром на мысе Желания после дождя

трамвай — трактор «Сталинец», — а то мы бы совсем измучились, поднимаясь пешком в гору.

Когда наступала темнота, окончательно потеряв надежду на вылет, мы собирались в кают-компании и часами, не отрываясь от чертежей, обсуждали все новые и новые варианты поисков экипажа Леваневского.

В конце концов было решено, что Мазурук останется в резерве на Рудольфе, а Молоков, Алексеев и я отправимся за полюс, подыщем хорошую льдину, устроим на ней базу и, летая над американским сектором Арктики, километр за километром обследуем весь район, где мог сесть самолет «Н-209».

Если же нам не удастся найти в центре Полярного бассейна удобный аэродром, тогда мы на трех самолетах «прочешем» зону до берегов Америки.

План был хороший. Смущал меня только рыхлый снег, обильно покрывавший купол Рудольфа. Сможем ли мы оторвать на колесах с такого аэродрома наши перегруженные машины?

На Рудольфе была всего одна пара лыж, завезенная еще в прошлом году «Русановым». Рассчитывать на скорое получение лыж с материка мы не могли. Уже ударил сильный мороз, и ледяные поля преградили путь пароходам.

Я дал распоряжение Алексееву порулить по аэродрому. Если машина пойдет легко — значит можно лететь на колесах.

Увы! Алексеев с огромным трудом прошел метров сто, и то с помощью трактора.

Ясно, взлет на колесах невозможен.

Пришлось менять решение: искать экипаж Леваневского пойдет один флагманский корабль.

Весь состав экспедиции готовил машину к отлету. Прежде всего заменили колеса лыжами. Чтобы осуществить эту очень трудную операцию, мы предварительно слили все горючее из баков, а потом вливали его обратно. Приподнять машину удалось с помощью домкратов, устроив для них специальную площадку.

Арктическая стужа и бешеный ветер выматывали все наши силы. Но никто не сдавался.

Во время смены левого крыла, не выдержав тяжести, сломалась «нога» домкрата. Механик Сугробов успел предупредить катастрофу, крикнув:

— Прекратить работу у колеса!

Все начали снова. В конце концов с трудом заменили лыжей левое колесо. Взялись за правое, и вдруг... самолет покатился назад. Нечеловеческими усилиями мы спасли машину. Но этим не кончились наши беды: лопасти винтов покрылись ледяной

коркой. Сперва их очищали деревянными лопатами, потом с помощью кипятка и антиобледенителя.

Немало помучились участники экспедиции и зимовщики и с очисткой корабля от снега. Пурга не унималась. Только успевали смести снег с передней части крыльев, как ветер снова засыпал их снежной пылью.

И все-таки люди, вооруженные метлами, щетками, а главное терпением, — побеждали.

Ежедневно Шевелев и командиры кораблей внимательно изучали карту погоды. Так как теперь предстояло лететь одному флагманскому кораблю, план, разработанный в первые дни нашего пребывания на Рудольфе, подвергся значительным изменениям.

С согласия начальника экспедиции Шевелева я приготовился стартовать при мало-мальски сносной погоде.

Но остров закрывало то густым молочным киселем тумана, то вихрями свирепой пурги.

Сколько раз, измученные, огорченные, мы возвращались с аэродрома на зимовку!

Готовясь к полету, я рассчитывал на полнолуние. В лунную ночь видимость достигает пятидесяти километров, и лететь можно совсем спокойно. Но луну мы видели лишь изредка, в разрывах облаков.

Наконец, шестого октября в двенадцать часов ночи над нами открылось чистое небо. Мы увидели ярко горящие звезды и на востоке — затухающий серп луны.

Тотчас же мы собрались в кают-компании и принялись изучать ночную синоптическую карту, составленную Дзердзеевским. С запада шел циклон. Борис Львович заявил (правда, не совсем уверенно), что погода должна испортиться.

— Вылететь можно, но возвращение на Рудольф, вероятно, будет отрезано.

Слова Бориса Львовича заставили призадуматься. Солнце уже светило всего четыре часа, и мы должны были вылететь сейчас, ночью, с тем, чтобы вернуться на Рудольф засветло.

Первым заговорил Молоков. Он советовал воздержаться от полета. Алексеев его поддержал.

— Зачем рисковать еще восемью жизнями? — сказал Мазурук. — Если закроет купол, куда вы сядете?

— Здесь островов много, — ответил я, — не может быть, чтобы все закрыло. В худшем случае мы сядем в бухте Тихой или на острове Карла-Александра...

Спирин присоединился ко мне. Он горячо настаивал на немедленном вылете. Решающее слово оставалось за начальником экспедиции.

Марк Иванович внимательно всех выслушал.

— Задание должно быть выполнено, — обратился он к собравшимся. — Раз командир корабля и штурман уверенно говорят, что готовы итти в полет, нужно лететь.

...Трактор «Сталинец» медленно тащил в гору огромные сани, нагруженные людьми. Купол острова был открыт. Костры освещали аэродром. Колеблющееся пламя отбрасывало на снег косые тени от четырех самолетов. На крыше домика стоял небольшой прожектор. Его луч был направлен на флагманский корабль «СССР Н-170».

Мой самолет готовили экипажи всех кораблей. Как мухи, облепили люди большую заиндевевшую птицу, вениками сметая снег с металлической обшивки, откапывая лыжи. Механики разогревали моторы. В стороне, около бугра снега, блестевшего под лучами прожектора, стоял Кармен со своим аппаратом, — он снимал подготовку к отлету.

На этот раз проводы были несколько необычные. Люди бесшумно двигались. Сами того не замечая, они разговаривали шопотом, робко произносили односложные фразы.

Иван Тимофеевич в своей штурманской рубке, нарушая инструкцию, паяльной лампой отогревал стекла переднего фонаря.

Дзердзеевский то и дело посматривал вверх. Он боялся, что вот-вот облака затянут небо, скроют звезды, и больше чем когда-нибудь ему хотелось, чтобы его прогноз оказался ошибочным.

Подошел Бассейн:

— Ну как, товарищ командир, летим?

На западе горизонт был чист, на востоке чуть-чуть загоралось небо.

— Летим! Поторапливайся! Надо вернуться засветло.

Началось прощание... Пожимая нам руки, товарищи подолгу всматривались в наши лица, словно стараясь навсегда запечатлеть их в памяти.

Мне захотелось успокоить их на прощание.

— До скорой встречи, друзья! — крикнул я, стараясь вложить в слово «скорой» как можно больше спокойной уверенности.

Взлет ночью на перегруженной машине, весившей 25 тонн, был очень сложен. Машина бежала вниз по склону горы, тяжело набирая скорость. Я вел разбег по прямой, ориентируясь на одну из многочисленных звезд.

После стремительного бега и резких бросков — самолет в воздухе.

С необычайной осторожностью я делаю большой круг над островом. Мы проверяем работу моторов и приборов, из глушителей вылетает ровное розоватое пламя.

Кажется, все в порядке, все предусмотрено и в отношении радиосвязи и в отношении астрономии и новых штурманских методов самолетовождения по звездам, талантливо разработанных Спириным во время нашего вынужденного пребывания на Рудольфе.

Иван Тимофеевич привычной рукой ставит стрелки компаса на норд.

Мы шли в полной темноте, которая постепенно сменялась сумерками. Электричество ярко освещало штурманскую рубку и кабину летчика.

Вначале погода была хорошая, нехватало только солнца. С черного неба нам ярко светили звезды.

Но скоро звезды скрылись за перистыми облаками. Облака становились все гуще. Мы попали в проходивший севернее Рудольфа циклон, о котором говорил Дзердзеевский.

На восемьдесят четвертом градусе началась сплошная облачность, сливавшаяся с туманом. Только кое-где виднелись разрывы. Еще немного, и мы наткнулись на непроницаемую стену.

— Что делать?..

Чтобы не терять из виду льдов, пошли под облаками.

Чем ближе мы подходили к полюсу, тем хуже работал магнитный компас. Пришлось держать курс по гирокомпасу, в показания которого нужно было вносить поправки каждые пятнадцать минут. Однако Спирин великолепно ориентировался. Когда я спросил его о путевой скорости, он уверенно ответил:

— Хороша скорость. Через пять часов увидим полюс!

Чем дальше, тем все упорней — неумолимо надвигались на нас туман и облачность. Видимость была прескверная.

По ледяным полям тихо, незаметно переползал молочный туман, временами сливавшийся с низко нависшими облаками.

Нас прижимало все ниже и ниже. Я перешел на бреющий полет. Теперь уже совсем рядом мелькали черные полосы разводьев, стремительно проносились серые ледяные поля. Высотомер показывал сорок метров.

«А вдруг придется сесть?» — невольно шевельнулась тревожная мысль.

Я понимал прекрасно, что выбрать льдину для посадки невозможно, что вынужденная посадка грозит катастрофой.

Мы шли вперед.

Бассейн склонился надо мной и крикнул в ухо:

— Осторожней! Смотри, за лед зацепишь!

— Успокойся, не зацеплю, — ответил я.

Но ведь долго лететь вслепую на перегруженной машине нельзя. Случайный ропак, скрытый сумерками, способен погубить нас.

Я не мог сам вынести решения, связанного с риском для жизни восьми человек, обратился к Шевелеву и Спирину:

— Как быть дальше?

После минутного совещания мы решили попытаться проникнуть к полюсу, а если впереди облачность еще ниже, повернуть обратно.

Поверхность льда все еще напоминала ночную тундру — серую, скучную, однообразную. Но через несколько минут в облаках начали открываться просветы. Облачность повышалась. Теперь мы могли прекратить опасный бреющий полет и подняться на высоту триста метров.

... И все же вести почти вслепую перегруженную машину было очень трудно.

Много раз Тягунин и я поправляли друг друга, чтобы выдержать правильную линию полета.

Неожиданно появилось еще одно осложнение: прервалась радиосвязь с Рудольфом. Я передал управление Тягунину и поспешил в радиорубку. Иванов был чем-то явно озабочен. Он менял предохранители.

«Видимо, дело серьезное», подумал я и решительно заявил, что, если связь быстро не наладится, придется повернуть обратно.

Но через полтора часа Сима уже принимал радиограммы Рудольфа. Машина уверенно шла вперед.

Мы достигли восемьдесят девятой параллели.

Погода снова ухудшилась. И без того серые ледяные облака покрылись клочьями тумана. Температура упала ниже двадцати градусов мороза. С облаков свисала какая-то густая тяжелая бахрома, и нам все время приходилось ее пробивать.

Я вопросительно взглянул на Тягунина.

Он ответил на этот немой вопрос спокойным, уверенным тоном:

— При такой низкой температуре обледенение не грозит. Значит, можно лететь вперед. В крайнем случае прорвемся вверх.

Я молча кивнул ему и подумал: «Хорошо иметь такого помощника!»

...Приближался полюс. Внезапно перед нами открылось неповторимо-красочное зрелище.

Небо как бы раздвоилось. Темновишневая и светлоголубая полоса — над нашими головами они сливались. Первая, справа, постепенно загоралась на своем пути к горизонту. Ее далекие гра-

ницы, освещенные лучами уходящего солнца, казались огненно-розовыми. Слева же краски затухали, незаметно переходя в мрачные, черно-голубые тона.

С одной стороны — исчезающий день. С другой — надвигается ночь.

В восемь часов тридцать четыре минуты я снял перчатку и крепко пожал руку Тягунина. Под нами полюс!

...Где-то здесь, неподалеку от полюса, в ледяных просторах Арктики, возможно снизился самолет «Н-209».

«Полюс достался нам трудно», — радировали Леваневский и Левченко. На высоту шесть тысяч метров загнали их корабль тяжелые облака. Через час пришла тревожная радиограмма: отказался работать один мотор. Еще одна волнующая радиограмма... и связь оборвалась.

Станции всего мира напряженно ловили позывные самолета Леваневского.

Что с ним случилось? Быть может, при вынужденной посадке безнадежно испортилось радио, и они ждут нас, не имея возможности сообщить свои координаты. Какое счастье испытали бы мы, если бы нам удалось вернуть родной стране шесть ее замечательных граждан!

Какие это люди!

Сигизмунд Александрович Леваневский — с ним я встречался во время челюскинской эпопеи. Этого мужественного, талантливого, культурного летчика хорошо знает весь мир. Он спасал американского летчика Маттерна, потерпевшего аварию в Арктике. Все с восхищением вспоминают его беспримерный перелет по трассе Лос-Анжелос—Ледовитый океан—Москва. Большую часть пути он шел по малоизученным, а порой и совсем неизведанным районам Канады, Аляски, побережья Тихого океана, Чукотского полуострова и Якутии.

На груди у Героя Советского Союза Сигизмунда Александровича Леваневского горят три ордена, полученные им за выдающиеся летные качества и заслуги в освоении северной воздушной трассы.

...Ясно помню солнечный день двенадцатого августа на Щелковском аэродроме. Я только что вернулся в Москву после отдыха в родном Липецке и приехал сюда проводить своих товарищей.

Рядом со стройной фигурой Леваневского я увидел летчика Кастанаева, высокого широкоплечего человека с открытым мужественным лицом. И его имя хорошо известно далеко за пределами нашей страны. Вместе с Байдуковым он установил международ-

ный рекорд на дальность с грузом в пять тонн. Последние годы он был летчиком-испытателем и проверил в воздухе десятки машин разнообразных конструкций.

Уже с пятнадцати лет работая слесарем, а потом шофером, Кастанаев зарабатывал свой хлеб. В тысяча девятьсот двадцать третьем году комсомольская организация послала Кастанаева в летную школу. Он оправдал доверие комсомола, отлично овладев авиационной техникой...

На аэродроме я пожимал руку и Виктору Ивановичу Левченко — штурману перелета. Левченко не только замечательный штурман, но и летчик. Несколько лет назад он окончил летную школу. Но когда я как-то спросил, почему он не летает самостоятельно, Виктор Иванович ответил:

— Школа помогла мне лучше усвоить весь комплекс летного дела. А мне только это и было нужно. Штурманская работа нравится мне больше всего.

С Леваневским они старые друзья. Вместе летели из Лос-Анжелоса в Москву.

В толпе провожающих я увидел бортмеханика самолета «Н-209» Григория Трофимовича Побежимова. Корреспондент газеты усиленно уговаривал его дать интервью. Но Побежимов, смущенно улыбаясь, упорно отказывался.

— Некогда, — отговаривался он, — сейчас будем запускать моторы.

Скромность — отличительная черта Григория Трофимовича. В этом отношении он очень похож на своего друга Василия Сергеевича Молокова.

Побежимов много лет провел вместе с Молоковым. Во время гражданской войны они работали на одной авиационной станции. Потом поступили в школу воздушного флота. На корабле Молокова Побежимов летал в Арктике.

Леваневского, Кастанаева, Левченко и Побежимова я знал давно. А вот с другими двумя участниками перелета — бортмехаником Николаем Николаевичем Годовиковым и радистом Николаем Яковлевичем Галковским — я редко встречался. Но слышал о них много. Мне рассказывали интересные подробности из биографии Годовикова. Его отец был крепостным графа Шереметьева. Николай Николаевич прошел путь от церковной школы до научной лаборатории Россинского. Еще в тысяча девятьсот двадцать четвертом году он получил звание «Героя труда». У него два ордена: Ленина и Красной Звезды.

О Галковском все в один голос говорили, что он исключительно одаренный человек. Он очень быстро вырос из младшего радиомеханика в начальника связи эскадрильи, и в тысяча девять-

сот двадцать четвертом году вместе с Байдуковым и Беляковым участвовал в европейском перелете.

Я посмотрел на Годовикова, Галковского и других участников перелета. У всех спокойные, уверенные лица. Они счастливы, что им доверено такое ответственное задание.

И вот вся страна напряженно следит за поисками этих прекрасных большевиков, талантливых авиаторов.

Найти их, вернуть их родине!

Я не сомневался, что вместе со мной Шевелев, Тягунин, Спирин, Иванов, Бассейн, Морозов и Петенин думают сейчас только о шестерых товарищах, только о том, как бы их спасти.

Начались поиски. Все застыли у окон и люков, пристально вглядываясь в ледяные просторы. Каждый получил точные указания и знал, куда ему смотреть. В мутных сумерках жадно ищущие глаза ежеминутно находили силуэт самолета. Но когда мы подлетали ближе, оказывалось, что за машину Леваневского мы принимали трещины и торосистые гряды.

Внезапно механик Морозов подбежал ко мне с криком:

— Самолет! Я вижу самолет!

У меня заколотилось сердце.

— Где? Где он?

— Там, — указал на правое крыло Морозов.

Я мигом передал управление Тягунину и бросился к окну...

Какое жестокое разочарование! В сумерках я снова увидел разводье, по форме напоминавшее самолет. Таких «самолетов» были тысячи. Мы продолжали поиски, летая зигзагами. Каждые десять минут Спирин менял курс. Скоро внизу начали появляться отдельные заряды тумана, они закрывали скованный льдами океан.

Туман все усиливался. На самолет надвигалась темнота. Мы перестали различать черные змейки разводьев и трещин. О посадке нечего было и думать.

Надеясь, что туман скоро кончится, мы, не оставляя поисков, держали прежний курс. То ныряли под облака, внимательно осматривая льдины, то поднимались вверх.

В конце концов туман и мощная облачность поставили перед нами непроходимый барьер. Пришлось ломать курс. Повернули вправо под углом девяносто градусов. Но и здесь облачность преградила нам путь. Мы снова повернули... Что, если они здесь... близко... слышат звук наших моторов...

Мы стремились пробиться дальше, но каждая новая попытка была обречена на неудачу. Облака давили все ниже и ниже. Все пути плотно закрыло туманом.

Тяжело было покидать район возможной посадки самолета Леваневского, но пришлось уступить Арктике. Нам грозило обледенение.

...Обратно шли в сплошных облаках, высотой в несколько ярусов. Я все время с опаской поглядывал на крылья, не начинается ли обледенение. Глухо доносились сигналы маяка. Звезд не было видно. Определяться приходилось по гироскопическим компасам.

... Понемногу начало светать. Мы выключили электричество. Впереди показались облака причудливой формы. Пытаясь перетянуть их, я забирался все выше и выше. Поднялся на три с половиной тысячи метров, но облачность так и не пробил.

Через два с половиной часа обратного пути, на восемьдесят пятом градусе, я увидел расплывчатое, бледное солнце: оно еле-еле просвечивало сквозь густую облачную дымку.

По мере приближения к Рудольфу, оно становилось все ярче. Неожиданно мы вырвались из облаков и увидели ясное, синее небо. Позади остался гигантский облачный обрыв.

В тринадцать часов десять минут сели на куполе Рудольфа. Полет продолжался десять часов.

Нас встретили радостно-взволнованные товарищи, крепкие рукопожатия, объятия... и осеннее солнце, освещавшее купол аэродрома и зимовку.

Товарищи забросали меня вопросами. Я отвечал сдержанно. Мне все еще мерещились тяжелые облака, упорно прижимавшие нас к коварным торосам, и сумеречная ледяная поверхность океана.

Только на другой день я удовлетворил просьбу товарищей и рассказал им о нашем полете за полюс. Кончая, я добавил:

— Надо сознаться: в этот раз полюс нам достался много труднее, чем в первый раз. Лучше десятки раз пролететь днем, чем один раз ночью.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

Мы готовились к новым полетам. Но Арктика, мстя за нашу смелую попытку проникнуть в ее недоступные районы, обрушилась на нас еще более жестокими циклонами, туманами, метелями. О старте не могло быть и речи.

Приближалась полярная ночь. Ударили морозы. Лагуны затянулись льдом. Пришлось отозвать летающую лодку Вилкинса и амфибию Грацианского. Каждый из них совершил за это время по несколько отважных полетов вглубь Арктики.

Во время первого полета Вилкинс дошел до семьдесят восьмого градуса. Он стартовал из Коппермайна в Канаде и пролетел к северу семьсот пятьдесят миль, из них триста над сплошными облаками. Убедившись в том, что предполагаемый район посадки самолета «Н-209» закрыт облаками, Вилкинс вернулся обратно.

Во втором полете Вилкинс совершил посадку в Мерси-бей, на северном побережье земли Бенкса, там, где двадцать лет тому назад он зимовал вместе со Стефанссоном. Посадка была совершена с тем, чтобы перелить горючее из дополнительных бидонов в баки машины и увеличить радиус действия самолета, продлив возможность беспосадочного полета до двадцати семи часов. На следующий день Вилкинс долетел до восемьдесят второго градуса, но здесь облачность снова преградила ему путь, и он вернулся в Коппермайн, совершив на обратном пути посадку в южной части острова Патрика.

Во время третьего полета Вилкинсу пришлось сесть в залив Уоркера. Как только позволила погода, он пошел по сто сорок восьмому меридиану и на этот раз достиг восемьдесят третьего градуса северной широты. Этот полет был намного трудней первых двух. Бóльшую часть пути Вилкинс летел в сплошных облаках и, лишь заметив начавшееся обледенение, повернул обратно.

Четвертым полетом Вилкинс достиг уже восемьдесят четвертого градуса сорока пяти минут северной широты. При этом он шел зигзагами, стараясь обследовать как можно бóльшую площадь. Но сплошные облака заставили его вернуться.

Пятый и последний полет Вилкинса был наиболее продолжительным. Американский исследователь провел в воздухе почти целые сутки. Восемнадцатого сентября в семнадцать часов сорок пять минут, несмотря на снегопад и очень плохую видимость, он лег на сто сорок восьмой меридиан и пошел к северу. На этот раз ему удалось перелететь за восемьдесят шестую параллель. Облачность заставила его подняться на четыре тысячи двести метров, но и здесь он не вышел из облаков и решил повернуть обратно, в более ясный район. Однако через пятьдесят минут он попал в еще худшие условия — лишь на семьдесят девятом градусе его лодка стала постепенно освобождаться от обледенения, и в пятнадцать часов пятьдесят минут Вилкинс благополучно опустился на озере в нескольких милях от Аклавика (Канада).

Своими полетами Вилкинс обследовал район в девятнадцать тысяч миль. Две трети этого пространства были сплошь закрыты льдами, так что в случае аварии отважному летчику пришлось бы туго: он был бы вынужден свою летающую лодку посадить на лед.

До Вилкинса ни один из американских и канадских летчиков не забирался так далеко вглубь Арктики с возвращением на базу.

Смелые полеты вглубь американской Арктики совершил на своей амфибии и летчик Грацианский. Он и Вилкинс поделили между собой зону предполагаемого местонахождения самолета Леваневского.

Грацианский совершил шесть полетов. Пробыв в воздухе в об-

щей сложности сорок два часа, он обследовал десять тысяч квадратных километров. Летать Грацианскому приходилось в крайне тяжелых метеорологических условиях, большей частью на высоте триста — четыреста метров, а иногда и бреющим полетом. Малейшая неосторожность, и самолет врезался бы в нагромождения торосов. Наступление зимы помешало Грацианскому продолжать полеты на своей амфибии. Вернувшись во Владивосток, он погрузил самолет на четыре железнодорожных платформы и доставил его в Москву.

Наступление полярной ночи и суровой арктической зимы ни в какой мере не приостановило мероприятий советского правительства по розыскам экипажа Леваневского.

Так как Вилкинс выразил желание продолжать поиски со стороны Америки, наше правительство приобрело для него новый самолет на лыжах. Основной своей базой Вилкинс наметил Барроу, где находился достаточно большой запас горючего.

Наши самолеты, находившиеся на Рудольфе, не были приспособлены к ночным арктическим полетам. Поэтому правительство решило послать четыре других специально оборудованных корабля. Московские заводы спешно подготовили их, и шестого октября из Москвы на четырех тяжелых машинах вылетели Герой Советского Союза Бабушкин и капитан-орденоносец Мошковский — участники экспедиции на Северный полюс, летчики Фарих и Чухновский. В качестве второго пилота на каждой машине летел специалист по ночным полетам. Кроме этих четырех кораблей, на Рудольф были отправлены пароходом два самолета «П-5» и три самолета для разведки погоды и связи.

Мы получили предписание вернуться в Москву. Но не так-то легко было выбрать момент для старта. Звено тяжелых машин, направленных на Рудольф, достигло Маточкина Шара, а мы все еще отсиживались в ожидании погоды.

По пути к нам сменявшие нас летчики прошли через те же мытарства, что и мы. Вскоре после радиограммы Бабушкина о вылете экспедиции с Маташара, прибыла новая радиограмма:

«Сели на каком-то острове. Пока определиться не удалось. Солнца нет, звезд не видно».

Когда мы тронулись в путь, экспедиция все еще сидела на острове.

В Москву мы возвращались на колесах. Мысль о том, как оторваться на колесах от снежного покрова. не особенно беспокоила нас, так как мы основательно разгрузили машины: горючего взяли всего на десять часов, продовольствия на два месяца.

Для каждого самолета, чтобы облегчить разгон, с помощью трактора были утоптаны в снегу дорожки. Все машины стояли в направлении зимовки, где наиболее крутой склон. Не будь этого склона, не знаю, как бы мы оторвались.

Едва самолеты поднялись в воздух, мы построились и взяли курс на Амдерму.

Наш флаг-радист принимал одну за другой малоутешительные радиограммы. Амдерма сообщала: «Туман, видимость плохая». Маточкин Шар предупреждал: «Морось идет». А когда идет морось, машины могут обледенеть. Не многим лучше были условия посадки в заливе Благополучия, и лишь на мысе Желания они удовлетворяли нашим скромным требованиям.

Пришлось, скрепя сердце, изменить курс и пойти на мыс Желания.

За время, что мы были на Рудольфе, сменились зимовщики мыса Желания. Новый начальник зимовки — человек не авиационный — не смог принять нас по всем правилам. Но мы хорошо знали этот аэродром и, определив по костру направление ветра, сели благополучно.

Когда мы летели на Землю Франца-Иосифа, этот аэродром был совсем рыхлый. А теперь его так подморозило, что казалось, будто он выложен мраморными плитами.

Тщательно укрепив машины, мы пошли отдыхать. Товарищи говорили:

— Главное было добраться до мыса Желания. Отсюда мы бережком дойдем до Амдермы, а там уж и дома!

На мысе Желания мы увидели солнце; оно показалось на час-полтора. Но в Арктике после хорошей погоды всегда наступает плохая. Не успели мы расположиться на отдых, как поднялась пурга.

Здесь, на семьдесят седьмом градусе северной широты, я получил радиограмму из родных мест. Земляки сообщали, что выдвинули меня кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР.

Я немедленно ответил:

«Спасибо за высокую честь. Ваше доверие оправдаю. Скоро буду».

Только двадцать девятого октября установилась хорошая погода. Не теряя ни минуты, механики запустили моторы и, прислушиваясь к их ритмичным ударам, еще раз проверили свое сложное хозяйство.

Я собирался рулить на старт. В это время к моему кораблю приблизилась колонна демонстрантов. Она была очень немногочисленна, но зато в ее рядах шагали все жители зимовки: на-

чальник, радист, метеоролог и женщина-врач. Демонстранты несли большое алое знамя и плакат с надписью: «Счастливого пути!»

Меня тронуло их внимание.

— Не забудьте же обласкать и другие корабли, — шутливо сказал я, пожимая им руки на прощанье.

Колонна продвинулась к самолетам Молокова и Алексеева, а я стал рулить на старт.

Вдруг, совершенно неожиданно, раздался оглушительный взрыв, словно бомба разорвалась или кто-то выстрелил над ухом. Моя машина резко накренилась на правую сторону.

— Что случилось?

Спирин выскочил из радиорубки и обнаружил, что лопнула покрышка правого колеса. Запасного колеса не было. Пришлось отставить полет.

Только что нам улыбалась возможность избежать страшных объятий полярной ночи, а теперь солнце, конечно, обгонит нас в своем стремительном беге на юг.

Мы ломали головы: что же теперь делать? Бросить машину — значит обречь ее на верную гибель. Зимние штормы наверняка разобьют ее.

Я немедленно послал радиограмму на остров Рудольфа начальнику экспедиции Шевелеву. Шевелев ответил:

«Дано распоряжение ледокольному пароходу «Русанову» доставить запасное колесо из бухты Тихой».

Но нам не повезло. На Земле Франца-Иосифа ударили морозы. Бухту сковал крепкий лед, и «Русанов» вмерз. Рассчитывать, что нам привезут колесо, не приходилось. Надо было самим искать выход.

Я пригласил на совещание механиков. Сугробову пришла в голову великолепная мысль: снять с колеса покрышку и камеру и намотать на его обод толстый канат.

— Ручаюсь, Михаил Васильевич, — уверенно заявил он, — с таким колесом вы подниметесь. А сесть на песчаном аэродроме вам будет не так уж трудно. Ведь машина пустая.

Мы охотно приняли его предложение.

Когда под руководством Сугробова сняли покрышку и камеру, колесо заметно уменьшилось: вместо двух метров оно имело теперь всего один метр в диаметре. В пазы обода мы намотали канат, каждый виток усердно били тяжелыми кувалдами, а под конец крепко затянули канат сеткой из проволоки.

После этого наша машина выглядела так, словно она побывала в протезном институте.

На моем корабле до мыса Желания летело девять человек.

Теперь, чтобы облегчить самолет, мне пришлось высадить четверых: синоптика Дзердзеевского, второго пилота Тягунина, Кистанова и Морозова.

Груз разместили так, чтобы он давил на неповрежденное колесо; из правого крыла перелили в левое две тонны горючего.

Второго ноября на мысе Желания установилась хорошая погода. Откладывать вылет было рискованно. Солнце уже ушло за горизонт. В это время радист зимовки Маточкина Шара сообщил нам последнюю сводку погоды:

«Видимость до пяти километров, облачность триста метров. Амдерма говорила, что видимость удовлетворительная, но ветер семь баллов».

На больном самолете мы могли садиться только в Амдерме. Только туда могли нам привезти из Архангельска новое колесо. Рассчитывать на промежуточный аэродром или на возвращение на мыс Желания не приходилось.

«Если машина и хорошо выдержит посадку, — думал я, — все же не следует надеяться на то, что мне дважды удастся стартовать с таким колесом».

Сколько ни думай, а другого выхода нет: надо лететь в Амдерму.

Как всегда, я поднимался в воздух первым.

Сначала машина двигалась с трудом. Налетая на камни, металлический обод высекал искры. Но постепенно я набрал скорость и, приподняв правое крыло, побежал на одном левом колесе. В это время канат, которым было обмотано испорченное колесо, перерезало в нескольких местах острыми камнями. Он начал запутываться, цеплялся за стойки, оборвался и снова запутался. Наконец, его так захлестнуло, что колесо перестало вращаться... но мы уже были в воздухе. Спирин вышел из радиорубки и, улыбаясь, сказал:

— Ну, Михаил Васильевич, теперь наше колесо привязано крепко.

Передав ему управление, я посмотрел на колесо. Действительно, оно оказалось прочно привязанным к стойке. Но я надеялся, что при посадке канат оборвется.

Скоро самолеты Молокова и Алексеева тоже поднялись в воздух. Все три машины легли на курс зюйд.

Спирин занял место второго пилота. Штурманские расчеты сейчас не были нужны, мы имели хороший ориентир — берег Новой Земли.

После залива Благополучия вошли в облака. Лететь выше об-

лаков не рискнули: можно сбиться с курса, а нам ведь необходимо попасть именно в Амдерму.

Самолеты шли под облаками. Погода все ухудшалась. Я попросил Спирина внимательно следить за берегом, который находился с его стороны.

Сначала, хотя и с трудом, мы все же различали очертания Новой Земли, но постепенно облачность становилась все плотнее, видимость ухудшалась, лишь временами мелькали обрывистые берега.

Земля то уходила куда-то вправо, то вдруг вырастала прямо перед самолетом. Не раз сворачивая от берега, я почти вертикально ставил самолет на ребро, и только этим избегал смертельных ударов о прибрежные скалы.

Мы уже приближались к Маточкиному Шару.

Под нами бушевало море. Теперь мы ясно видели белые гребешки волн — по вертикали видимость отличная. Но впереди, по горизонтали, не видно ничего, кроме густой пелены.

Вдруг из тумана неожиданно выросла огромная гора.

Она приближалась к нам с катастрофической быстротой. Не теряя ни секунды, я дал полный газ всем моторам и до отказа потянул на себя штурвал. Машина пошла вверх. Скорость упала... сто шестьдесят километров... сто сорок... сто тридцать... и вот, когда все уже были готовы к резкому удару, я положил машину влево и каким-то чудом, вывернувшись почти у самой горы, ушел в сторону.

Мы со Спириным обменялись взглядами. Каждый прекрасно понимал, что секунду назад смотрел смерти в глаза.

Решив передохнуть, я оставил штурвал. В тот же момент берег ушел вправо. В погоне за берегом Спирин машину повернул вправо. И тут совершенно неожиданно мы попали в «каменный мешок»: берег справа, слева и впереди.

«Это залив!» — промелькнула тревожная мысль.

Спирин не растерялся. Он дал полный газ и поставил самолет вертикально на крыло. Машина задрожала.

— Что ты делаешь? — крикнул я Спирину. — Нельзя же так!

Вместо того чтобы ответить, Спирин удивил меня еще более рискованной фигурой.

Это он избежал столкновения с новой опасностью, возникшей еще более неожиданно, чем предыдущая.

Почти над самыми волнами самолет выравнялся.

— Ты с ума сошел, Иван Тимофеевич! Разве можно так вертеть машину? Ведь это же не истребитель!

— Что ж я мог поделать, — ответил он, — когда мы чуть было в гору не врезались!

Американский летчик Губерт Вилкинс

— А ты близко к берегу не держись, — посоветовал я.

Тут с востока снова открылась земля.

Что за наваждение?

Мне показалось, что мы снова попали в залив! Но это был не залив, а остров. Самолет шел вдоль его берега.

Изломанная линия земли уходила вправо. Чтобы не потерять ее из виду, Спирин стал поворачивать все правее и правее. Стрелка компаса завертелась, словно карусель. Только на третьем круге мы сообразили, что летаем вокруг неизвестного нам острова.

Тогда, по компасу, мы взяли направление на юг. И опять прямо перед самолетом возник остров. Снова полный газ моторам, снова поворот налево. И в довершение всего в тумане мимо нас промелькнул корабль. Чья это была машина — Алексеева или Молокова, — узнать было невозможно, но машина шла наперерез нашему курсу, и только счастливый случай спас нас от столкновения.

Я решил повернуть на юго-восток, с расчетом уйти подальше от опасных берегов и лететь слепым полетом через Карское море к острову Вайгачу.

... Под нами снова шумит море. Оно то скрывается, то показывается в просвете облаков.

Спирин, увидя, что я держу курс подальше от берегов, начал знаками показывать мне, чтобы я повернул обратно. Я отрицательно покачал головой. Нет, ни за что! Довольно! Земля для нас опасна. Пойдем над морем.

Посмотрел на крылья: нет ли обледенения? Нет. Температура была выше нуля. С крыльев прозрачными горошинками медленно скатывалась вода.

Спирин открыл окно люка, наклонился и посмотрел вниз. В это время порыв ветра сорвал с его головы шлем.

— Шлем погиб! — крикнул он.

— Наплевать на шлем! Была бы голова цела, — ответил я.

Не помню, сколько — час или полтора — мы шли на юг. Гребешки на море стали исчезать. Море и туман, все сливалось в один серый тон, — лететь было очень трудно.

Вдруг, справа, мы снова увидели темные очертания берега. Он быстро рос, приближаясь к нам. Уйти было некуда.

Но, к великому нашему счастью, это оказался пологий мыс. Нам удалось перескочить его и вырваться к морю.

...Прошло три часа после вылета с мыса Желания. Погода неожиданно улучшилась.

Словно из темного подвала мы выбрались, наконец, на свежий воздух и увидели голубое небо. Трудно передать нашу радость.

На горизонте висели черные обрывистые облака. А из-за них

высунулось солнце и сочувственно поглядывало на нас: не легко вам, товарищи!

В это время Сима Иванов принял радиограмму из Амдермы: «Шторм одиннадцать баллов. Видимости никакой».

Мы рассчитывали попасть в Амдерму в сумерках. Видимость и сейчас плохая. Значит, тогда будет совсем темно. Как сесть в темноте на одном колесе?

Трудно сесть. Но мы все же решили продолжать путь.

Идем опять под облаками. Пока еще видимость сносная. Немного впереди появляется черная точка. Самолет. Кто это?

Добавил обороты моторам, догнал. На фюзеляже ясно видны опознавательные знаки «СССР Н-171» — значит, Молоков.

Хотел связаться с ним по радиотелефону, но он был занят разговором с Амдермой и нас не слыхал.

Надо что-то предпринимать.

— Иван Тимофеевич, — обратился я к Спирину, — раз в Амдерме шторм, давай подыскивать место для посадки на Новой Земле, прямо в тундре. Туда нам смогут привезти колесо.

Спирин предложил пройти еще немного вперед.

— Возможно, нам удастся добраться до мыса Меньшикова, — сказал он. — Я видел там домик. Хорошо бы сесть около него. Все-таки будет где жить.

Я охотно согласился. Мы опять пошли по берегу Новой Земли, к ее самой южной оконечности.

Погода портилась. Машину бросало то вверх, то вниз. Но вот и мыс Меньшикова. Мы видим, как, ударяясь о берег, огромные волны рассыпаются тысячами брызг.

«Ну, и погодка!»

Делаю круг, хочу, чтобы его заметил Молоков. Но Молоков не видит нас, он уходит вперед, держа курс на Амдерму.

Сделав еще один круг, намечаю более или менее ровную площадку между двумя небольшими озерами. Разворачиваюсь. Определить направление ветра при такой его силе, конечно, легко.

Убрав моторы, я кричу Спирину:

— Сажусь! Будь что будет!

Самолет коснулся здоровым колесом поверхности острова и покатился, потом начал медленно опускаться на больное.

Едва больное колесо коснулось земли, от сильного рывка лопнул канат, и машина заковыляла, как подстреленная птица.

Спустя мгновение, я почувствовал резкий тормоз. Затем какая-то сила завернула машину вправо, и вдруг, после внезапного толчка, машина задрала хвост и начала медленно падать на нос...

Не знаю, как это случилось, но в этот момент, продолжая

крепко сжимать рули управления, я невольно закричал во всю силу своих легких:

— Что ты делаешь? С ума сошла? Стань на место!

И машина как бы в нерешительности покачнулась сперва в одну, потом в другую сторону и послушно опустилась обратно на хвост. Мы облегченно вздохнули.

Спирин бросился в радиорубку и оттуда крикнул мне:

— Все в порядке, машина цела!

Мы выскочили из самолета.

Правым крылом он почти касался земли. Здоровое колесо стояло на тонком льду, покрывавшем тундру. Обод больного колеса пробил тонкую ледяную корку и до самой оси зарылся в землю. На снегу валялись разбросанные во все стороны куски каната и проволоки, которыми мы так старательно крепили колесо на мысе Желания.

Под приподнятое колесо дул сильный ветер. Он грозил перевернуть машину. Мы поспешили за кайлами и лопатами, вырыли около уцелевшего колеса большую яму, разыскали на морском берегу среди плавника хорошую вагу, притащили ее и под «Дубинушку» принялись закидывать хвост самолета, чтобы стоявшее на поверхности колесо опустить в яму. Как только оно провалилось, — машина выравнялась. Получилось естественное крепление.

Теперь можно спокойно ожидать парохода с запасным колесом.

Мы осмотрелись вокруг. Пустынный берег выглядел неприветливо. Но все же хорошо, что мы на земле, а не в воздухе, и главное — машина цела.

Через десять минут связались с Амдермой, сообщили, что сели благополучно на мысе Меньшикова.

Я попросил немедленно выяснить, где самолеты Молокова и Алексеева. Но связь неожиданно прекратилась.

Вскоре Сима Иванов случайно подслушал разговор Амдермы с Москвой. Амдерма радировала:

«Видимость плохая. Над зимовкой появился самолет Молокова. Он пошел на посадку. Сели хорошо в одиннадцатибалльный шторм».

Оставалось узнать, где Алексеев. Сима усердно ловил все станции. Но только через час остров Диксона сообщил нам, что Алексеев сел в заливе Благополучия.

Пора было устраиваться и нам.

Бассейн пошел к маяку.

Этот маяк — мигалка, как их называют, — светил не все время, а загорался вспышками. Около маяка стоял заброшенный домик.

Повидимому, он служил когда-то временным жилищем для строителей маяка.

Здесь, на этом безжизненном пустыре нам предстояло жить, пока не привезут запасного колеса.

Мне сообщили по радио, что на мыс Меньшикова вышли собачьи упряжки с продовольствием. Но к нам они так и не добрались — помешала пурга. Трое суток люди плутали во льдах, а потом, измученные, вернулись на зимовку.

К нам хотели выслать бот. Но в море свирепствовал жестокий шторм, и капитан не рискнул сняться с якоря.

Мы решили раскинуть палатку, потом раздумали. При таком бешеном шторме ее все равно унесло бы. Оставалось одно: оборудовать под жилье радиорубку Иванова. Наглухо закрыв наружную дверь, мы надули резиновые матрацы, положили их на пол, вывернули мехом вверх запасные спальные мешки и разостлали на них кухлянки. Получилось очень уютно. Напоминало горную саклю на Кавказе.

Из самолета мы выходили через хвост. Но, несмотря на все меры предосторожности, ледяной ветер пронизывал стенки, пурга врывалась к нам днем и ночью. Мы не слышали ее свиста только в те минуты, когда Сима, запустив аварийный мотор, передавал радиограммы. Это позволяло хоть ненадолго забыть о том, что творится вокруг нашего корабля.

И все же мы жили неплохо. В нашем маленьком коллективе были дружно распределены все обязанности.

Главным поваром назначили Спирина, его заместителем Бассейна. Иванов и Петенин числились кухонными мужиками, а я — заведующим заполярной столовой.

Но «не единым хлебом жив человек». Чтобы не скучать, мы по очереди рассказывали друг другу все, что знали: эпизоды из своей жизни, о друзьях, о знакомых. Главными рассказчиками считались я и Спирин. Мы целыми днями развлекали товарищей, и со временем неистощимый, казалось, запас рассказов иссяк. В конце концов я начал рассказывать сказки, которые слышал еще ребенком. Помню, любимой моей сказкой была тогда — «Сказка о двенадцатиглавой змее». С нее-то я и начал.

Конечно, мне пришлось многое присочинить, так как в памяти сохранились только несвязные отрывки. Но, повидимому, я фантазировал удачно. Меня слушали, если хотите, затаив дыхание, с открытыми ртами!

После такого блестящего успеха я вошел во вкус и стал выдумывать целый фантастический роман. Этого романа нам хватило до Вологды. Товарищи часто нетерпеливо спрашивали:

— А что было дальше?

— Кто я вам — командир отряда или Александр Дюма? — шутливо огрызался я.

Когда рассказчики и слушатели уставали, на смену появлялись карты, которые нам подарил Кармен перед своим отлетом в бухту Тихую:

— Вот вам карты, вывезенные из Испании. Я берег их, как память, но вам, дорогие друзья, я охотно их оставляю. Я буду рад, если они хоть немного развлекут вас во время полярной ночи.

Получилось так, что Кармен, раньше нас покинувший остров Рудольфа, застрял во льдах на пароходе. Ему бы эти карты пригодились еще больше, чем нам.

Играя в «подкидного», мы вспоминали его с благодарностью. Правда, тому, кто оставался дураком, приходилось туго. Попробуй-ка сдавать голыми руками на таком морозе!

Так шли дни за днями. Наступило шестое ноября. Завтра двадцатая годовщина Великой Октябрьской революции.

Ночью мы вышли на берег моря, собрали плавник и разложили огромный костер.

Мы не могли оторвать глаз от яркого пламени. Возвращаться в кабину самолета очень не хотелось. Но со всех сторон нас обдувало ледяным ветром, и в конце концов мы все же медленно и неохотно побрели в нашу невеселую квартиру.

Утром проснулись в приподнятом настроении. Сегодня Седьмое ноября. Мы, пятеро советских граждан, заброшенных стихией в пустыню Заполярья, праздновали вместе со всей родиной замечательный исторический день.

Мы лежали в спальных мешках на мысе Меньшикова, но мысленно мы были там... на Красной площади. Вот идут войска... Вот самолеты плывут ровным строем высоко в небе... На трибуне знакомые улыбающиеся лица лучших людей, дорогих всей стране. И среди них он — Сталин.

«Люблю я летчиков», — сказал вождь народов.

— Мы, летчики, отвечаем тебе пламенной, беззаветной преданностью. И ты знаешь, товарищ Сталин, что по твоему зову мы пойдем когда угодно и куда угодно.

Есть три слова. В каждом из них всего по шести букв, но они заключают в себе весь наш мир и неугасимым огнем горят в наших сердцах.

Эти три слова: Родина, Партия, Сталин.

...Наши родные, наверно, огорчены, что нас нет в Москве на этом ликующем празднике. Хочется успокоить их, поделиться с ними своим радостным настроением. Сима Иванов получил от

нас солидную пачку радиограмм для Большой земли. Ему в эти дни пришлось много поработать.

Нас тоже забросали приветствиями и поздравлениями. В кабине, казалось, стало теплее от горячих, дружеских слов.

В то время, когда мы с аппетитом уничтожали вкусную яичницу с грудинкой, мастерски приготовленную Иваном Тимофеевичем, пришла радиограмма от Молокова:

«Поздравляю с праздником, очень жалею, что у вас нет горячей воды».

Сначала мы недоуменно переглянулись. Причем тут горячая вода? На пяти примусах мы можем нагреть воды сколько угодно.

Потом догадались, что Василий Сергеевич шутливо намекал на коньяк или спирт. У нас действительно не было ни того, ни другого.

...Радио доносило нам не только слова родных и друзей, мы слушали их голоса. До последних вечерних известий оставалось еще полтора часа, когда Сима Иванов, уже настроивший приемник, радостно улыбаясь, шепнул:

— Михаил Васильевич, сейчас... будет говорить... твоя дочурка...

Трудно передать, что я испытывал, слушая голос моей Веруши.

— Дорогой папочка! — говорила она. — Дома у нас все хорошо. И я учусь хорошо.

Верочка с увлечением рассказывала о своих делах, о своей учебе. Мне хотелось задать ей тысячи вопросов.

Когда я улетал, младшему сынишке было немногим больше полугода, а теперь, оказывается, он уже начинает ходить.

— Юрочка такой хорошенький! Мы его все так любим! — рассказывала мне дочка.

«Посмотреть бы на него сейчас, — подумал я. — Но ничего, скоро увижу вас всех, мои родные. Скоро я крепко прижму вас к своему сердцу».

В тот же день я услышал по радио «Незабываемый рейс» — свой рассказ о первом полете на Северный полюс.

Только на девятые сутки стихла пурга. А еще через двадцать четыре часа, ночью, мы получили радиограмму с направляющегося к нам бота «Вихрь». Капитан сообщал:

«Видим маяк. Подходим к мысу Меньшикова. Темно. Разведите на берегу костры».

Мигом с ракетами и ведром бензина мы помчались на берег. Разложили костер.

Скоро в темноте зажглись огоньки. Это подходил «Вихрь».

Огоньки медленно приближались, потом они словно повисли на темной стене, — бот остановился.

Мы ждали у костра. Вдруг послышались голоса:

— Левее, левее!

Это высаживались из шлюпки товарищи.

— Привет богатырям, охраняющим Карские Ворота! — крикнул механик Морозов, подходя к нам.

Они привезли продовольствие, папиросы, а главное — колесо!

Не теряя ни минуты, все принялись за работу. Вытащили из канавы машину. Сменили колесо. Все было готово к вылету.

Прощай, мыс Меньшикова! Здесь мы провели яркие дни, памятные на всю жизнь, здесь мы встретили двадцатилетие Октября.

Я дал полный газ и поднялся в воздух.

Мне сообщили, что в Амдерме погода хорошая; но в Карских Воротах стоял густой туман. Арктика попрежнему была неблагосклонна к нам.

Карские Ворота мы прошли вслепую. После острова Вайгача погода ухудшилась. Зато Амдерма встретила нас ясным небом и легким, едва ощутимым ветерком.

Сели благополучно. Теперь мы на Большой земле. Скоро и дома. И лететь веселей, ведь к нам присоединятся товарищи — Молоков и Алексеев.

Из Амдермы в Архангельск на борту моей машины летело три пассажира: муж, жена и грудной ребенок. Признаться, я долго не решался взять их. Но молодые супруги — студенты-практиканты, застрявшие в ожидании парохода, так упрашивали, что я не устоял и не пожалел об этом. Ребенок чувствовал себя превосходно, будто всю жизнь провел в воздухе.

— Когда ваш сын вырастет, он будет замечательным летчиком! — пообещал я молодой матери, высаживая ее на Архангельском аэродроме.

В первый же день в Архангельске я заметил, что у Симы Иванова какие-то странные, мутные глаза. Попробовал расспросить, что с ним. Стараясь казаться бодрым, он ответил:

— Не беспокойся, командир. Все в порядке.

Весь день Сима ходил невеселый. А вечером, когда мы собирались в театр, он признался:

— Нездоровится мне что-то. Трясет меня. Лучше я не пойду.

Мы тотчас пригласили врача.

— Возможно, у него грипп, пока еще трудно определить, — сказал врач.

Через день мы вылетели в Москву. Иванов чувствовал себя попрежнему неважно. У него был небольшой жар и озноб.

— Скорее бы добраться до Москвы! Там все пройдет, — говорил он, продолжая исполнять обязанности радиста.

Но в Москву мы попали не так-то скоро. Около Вологды наши корабли встретили густой туман и снегопад. Мы шли бреющим полетом. Внизу мелькали то макушки деревьев, то какие-то строения, то железная дорога.

Иванов принял радиограмму о погоде за Вологдой:

«Туман усиливается, возможно обледенение».

Если в Арктике иногда и приходилось рисковать, то здесь на это мы не имели права.

Было решено сесть в Вологде.

Предупредив начальника аэродрома о посадке, мы попросили выложить знак.

Когда корабли пролетали над городом, мы ясно увидели хорошо знакомое «Т».

Я подмигнул товарищам:

— Все в порядке! Нас встречают!

Но обрадовались мы преждевременно.

Внезапно по аэродрому забегали люди. Все мы думали, что они хотят поправить «Т». Однако случилось нечто совсем неожиданное: они схватили «Т» и... убежали.

Я делаю круг, второй — ничего не помогает.

В чем тут дело?

Находясь в полном неведении, мы решили прибегнуть к способу, который применяли на Северном полюсе: сбросили дымовую ракету и по ней определили направление ветра.

Флагманский самолет сел, за ним — остальные машины.

Теперь мы узнаем, что заставило работников аэродрома убрать посадочный знак. Мой вопрос смутил их. Оказывается, они не хотели нас принимать; они были уверены, что наши большие корабли не смогут сесть на их маленькой площадке.

Мы рассчитывали на другой день улететь в Москву, но по всей трассе была скверная погода.

Поздно вечером я разговаривал с женой по телефону.

— Маруся, — попросил я, — выйди, пожалуйста, на балкон, посмотри: нет на небе звезд?

Минуты через две я снова услышал ее голос, он звучал невесело:

— Ни одной звездочки, небо темное.

На третий день полет опять пришлось отставить. Сима Иванов чувствовал себя все хуже и хуже. У него перестала действовать правая рука. Он хотел продолжать работать левой. Он еще крепился. Но его болезнь обострялась с каждым часом.

Убедившись в том, что погода может надолго задержать нас

в Вологде, я в тот же день отправил Симу в сопровождении врача в Москву. После отъезда Симы я места себе не находил. Что с ним?

Через два дня мы стартовали из Вологды и благополучно опустились на Московском аэродроме.

Я поспешил навестить моего летного друга.

Сейчас, когда он был болен, я особенно остро почувствовал, какие крепкие нити настоящей дружбы связывают меня с ним. Много мы пережили вместе с Симой во время полетов на Север: мерзли, голодали.

Помню, как, сидя на мысе Меньшикова, Сима мечтал о Юге, о солнце, о зеленой листве...

— Михаил Васильевич, возьми меня с собой в тот санаторий, где ты будешь отдыхать. Вместе мы два раза летали на полюс, вместе и отдохнем. Хорошо?

Под вой пурги, дрожа от холода, мы строили планы нашей поездки в Кисловодск.

И вот он в больнице. Ему очень плохо, он уж не разговаривает.

Врач посоветовал мне не показываться ему на глаза.

— Встреча с вами может его взволновать и ускорить смерть.

Через два дня Сима умер.

Много товарищей пришли отдать ему последний долг.

Я хотел рассказать, каким замечательным человеком был Сима Иванов, как все мы его любили.

Начал... говорил... но не мог кончить — рыдания подступили к самому горлу.

Тяжело, очень тяжело потерять такого товарища.

Мои избиратели ждали меня к себе.

Через несколько дней я вылетел на самолете «Р-5» в Липецкий округ. Около самого Липецка мы попали в густой туман. Наступала ночь. Я подумал: «В Арктике ничего не случилось, а тут вдруг разобью машину. Лучше итти на посадку».

Развернулся. Вижу: три скирды на ровном поле. Вдали сквозь туман просвечивают крылья мельницы.

Ориентируясь по скирдам, сел и начал рулить к мельнице.

Подрулил. К нам бегут люди.

— Ни слова, товарищи, — предупреждаю своих спутников. И в тот же момент слышу:

— Братцы! Да ведь это наш кандидат в депутаты!

Оказывается, я сел в Дроздовском районе, у своих избирателей.

Они так тепло встретили нас, что я не пожалел о вынужденной посадке.

Скоро из Липецка прислали за нами автомобиль.

На другой день вечером я выступал перед своими избирателями в городском театре. В тот вечер шла моя пьеса «Мечта».

Я не мог следить за игрой артистов. Воспоминания о прошлом заслонили настоящее.

Здесь, в этом самом театре, когда я был еще полуграмотным деревенским мальчишкой, старый купеческий город нанес мне первую обиду, горькую как полынная пыль и жгучую как знойный суховей.

Я давно мечтал побывать в театре. Всякими правдами и неправдами мне удалось скопить сорок пять копеек — ровно столько стоил билет в двадцать первом ряду.

День тянулся нестерпимо долго. Я надел свой лучший костюм, гордость портновского искусства матери: плисовые штаны, переделанные из жениховских шаровар отца, и рубаху невыразимо желтого цвета. Счастливый и вполне удовлетворенный своей внешностью, я птицей пролетел километры, отделявшие наш дом от города.

Неприятности начались уже у кассы. Старательно пересчитав мои копейки, кассир, подавая мне билет, язвительно спросил:

— Давно с паперти?

Мое появление в фойе произвело фурор. Меня окружили.

— Смотри, клоун из цирка сбежал! — кричал один.

— Нет, это попугай! — издевался другой.

— Почем покупал? — ехидничал третий, дергая рубаху и пользуясь случаем больно ущипнуть меня.

Я стоял, оглушенный и растерянный, под градом насмешек. Хотелось вырваться и убежать. Но тут прозвонил звонок, и контролер толкнул меня в зрительный зал.

Слезы душили меня, но я не заплакал. Когда открыли занавес, все мое внимание устремилось на сцену.

На время притихла боль от нанесенной обиды. Показывали что-то смешное. И я вместе со всеми смеялся и не ушел со спектакля, но в антрактах не выходил в фойе.

Театр я оставил последним. Когда в лицо пахнула душистая свежесть июльской ночи, перед глазами снова возникла веселая пьеса. Я прибавил шагу. Мною овладело горделивое чувство: ведь из наших деревенских мальчишек только я один побывал в театре. Но все же эта радость была отравлена. Я с горечью думал: «Чем же я хуже их? Тем, что на мне плисовые штаны и желтая рубаха?»

Дома мне внушили, что «театр для господ». Вечно я слышал

одни и те же изречения якобы народной мудрости: «По одежке протягивай ножки», «Не в свои сани не садись». Самым страшным во всем этом была предопределенность: так суждено.

Прошлая жизнь! Сколько одаренных, талантливых людей изуродовала она. У меня был друг Ваня Маркобрун. Красивый, ловкий, весельчак и замечательный выдумщик. Он был душой нашей ватаги.

Ваня начал с налетов на соседние сады и огороды. Чего греха таить, иногда и я сопутствовал ему в ночных похождениях.

Ваня был неуловим, а соседи только подсмеивались над незадачливым хозяином, у которого он очищал сад и огуречные гряды.

Ваня чувствовал себя героем. Окружающие воспитывали в нем убеждение, что красть хорошо, только красть надо так, чтобы не попадаться. Не поймают — значит, ты молодец, ловчага и умница. А если поймали — дурак.

От развлечений на садах и огородах Ваня перешел к более серьезным делам. И здесь его сопровождала удача. Снова односельчане восхищались им. Потом пошли слухи, что Маркобрун участвовал в вооруженном ограблении. Его арестовали и пристрелили при инсценированной попытке к бегству.

Соседи сказали:

— Ну и дурак!

Старый строй скомкал, искалечил и оборвал молодую, обещавшую быть яркой жизнь.

Старые порядки! Помню: в деревне был обычай выносить из дома покойников обязательно через дверь, выходившую во двор. Около ворот служили панихиду. Здесь бабы принимались голосить. До сих пор у меня стоит в ушах этот душераздирающий вой.

По тому же пути, через те же ворота, провожали молодежь на войну. Всех уже перебрали. Очередь дошла до ратников. Их отправили на германский фронт «умирать за веру, царя и отечество». И снова все вокруг стонало от вопля и причитаний.

Лениво переступают лошади. Тарахтят телеги. На телегах сидят ратники. У них скорбные, жалкие лица. А рядом, цепляясь за родные корявые руки, плетутся рыдающие матери, жены и дети.

Можно ли забыть эту картину? И это называлось жизнью, это называлось отечеством!

А сейчас? Летчик Бесфамильный поднимает над декоративными торосами красный флаг...

Занавес опустился и снова поднялся. На сцене молодой стахановец. Он говорит о творческом дерзании и мечтах, которые

всегда сбываются в нашей стране. Он говорит о золотом законе нашей жизни — о Сталинской Конституции. В зале бушуют овации.

От имени избирателей оратор обращается ко мне:

— Мы рады, что вы прилетаете к нам каждый раз с новыми мировыми достижениями.

...Не в силах справиться с охватившим меня чувством, я поднимаюсь на сцену.

— Товарищи! — говорю я притихшему залу. — Раньше человеческая личность разменивалась на пригоршни гнусных обманов. «Вот молодец!» — говорили о человеке, когда ему удавалось ценой самой возмутительной лжи оттягать у соседа вершковую ленту пашни, выклянчить лишний клочок леса, на пятак обсчитать товарища, с которым только что вместе дружно работал. И не было угрызений совести, церковь утешала: «Бог простит». И не было жалости и стыда, потому что по закону зверя человек был волком человеку, потому что не умел человек с гордостью говорить «наше», а только рычал «мое».

«В Стране Советов обществом управляют законы величайшей справедливости и гуманности. У нас все — наше. Мы безмерно богаты. Рядом с любым из нас ультрамиллионер выглядит нищим.

«Товарищи, друзья! Мы все, каждый из нас в праве назвать себя новым человеком. И это заслуга большевистской партии, открывшей правду миру трудящихся.

«Родина! Наша родина! На острове Рудольфа мы слушали у репродуктора твой голос. И каждый чувствовал твою материнскую заботу.

«Мы слышали тебя и на полюсе, и ты всегда вставала перед нами необъятная, прославленная делами своих детей.

«В исторические дни двадцатилетия Октябрьской революции на безлюдном мысе Меньшикова, в холод, в пургу, нас согревали три великих слова.

«Эти три слова помогали нам преодолевать все препятствия, все трудности и лишения. Эти три слова помогут нам уничтожить врага, если он посмеет посягнуть на наши границы».

И, глядя на взволнованные лица земляков, я повторил:

— Родина, Партия, Сталин.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

ЭТА зима в Арктике была очень суровой. Все предположения о том, что удастся летать, пользуясь кратковременным появлением луны, были опрокинуты капризной природой. Самолеты Бабушкина, Мошковского, Чухновского и Фариха, посланные на поиски экипажа Леваневского, стояли на куполе острова Рудольфа без движения. Шторм и обильные снегопады сменялись туманами. Люди без конца скалывали лед и сметали снег с крыльев самолетов, стараясь держать их в полной готовности.

Так, в тяжелом ожидании, проходили дни, недели, месяцы полярной ночи. А в Москве в это время интенсивно готовились две новых арктических экспедиции.

В результате вражеской, преступной, антисоветской деятельности кучки проходимцев, пробравшихся в Управление Северного

морского пути, был сорван план навигации тысяча девятьсот тридцать седьмого года. Несколько ледоколов и транспортных судов оказались зажатыми в ледяных тисках. В море Лаптевых, в заливе Кожевникова зазимовал ледокол «Красин». Близ берегов Восточного Таймыра зимовал один караван судов, в проливе Вилькицкого — другой. В районе островов Де-Лонга тяжелые льды застали «Садко», «Малыгина» и «Седова», в Баренцовом море, у Земли Франца-Иосифа — «Русанова».

Некоторые из зимовавших во льдах Арктики судов дрейфовали по воле ветров и течений. Их экипажам приходилось все время держаться на-чеку. Сильные ледовые сжатия грозили раздавить корабли и потопить их. Но люди ни на минуту не прекращали своей тяжелой будничной работы: несли дежурства, вели научные наблюдения и изыскания. Ни разу ни один из начальников зимовщиков не обратился на Большую землю с просьбой о помощи. Советские люди знали, что родина их не покинет.

Двадцать четвертого февраля с Центрального московского аэродрома стартовал разведывательный самолет «Н-177», пилотируемый летчиком Купчиным. А спустя два дня, в ясное морозное утро, поднялись три оранжевых четырехмоторных самолета: «СССР Н-170», «СССР Н-171» и «СССР Н-172». Это были легендарные воздушные корабли, побывавшие на Северном полюсе.

На самолете «СССР Н-170» летел Герой Советского Союза Головин, на самолете «СССР Н-171» — летчик Орлов, и на флагманском корабле «СССР Н-172» — начальник отряда и экспедиции Герой Советского Союза Алексеев.

Маршрут воздушной эскадры пролегал через Казань, Свердловск, Омск, Новосибирск, Красноярск, Якутск и дальше на север в бухту Тикси, откуда предстояло вылететь к дрейфующим судам.

Выполняя задание правительства, летчики должны были доставить каравану ледокола «Садко» тринадцать тонн грузов, каравану «Литке» две тонны, ледоколу «Красин» две тонны, несколько тонн ледоколу «Ленин», и, кроме того, им предстояло снять сто восемьдесят пять человек с каравана «Садко», двести человек с каравана «Ленина», пятнадцать с «Литке» и десять с «Красина».

Через несколько дней из Москвы по тому же маршруту вылетел самолет «Н-228» летчика Николаева, а за ним «Н-227» летчика Задкова.

Все самолеты экспедиции были укомплектованы лучшими штурманами, механиками и радистами. Им не раз приходилось летать в Арктике. Многие из них побывали на Северном полюсе.

Итак, двадцать четвертого февраля тысяча девятьсот тридцать восьмого года началась новая полярная эпопея.

Впрочем, она началась несколько раньше. Уже десятого февраля летчики Ленской авиалинии Асямов и Шпатов вылетели из Булуна и, пройдя без посадки Усть-Оленек, пошли к мысу Нордвик на помощь каравану ледокола «Ленин». Густой туман заставил их, однако, вернуться и сесть в Усть-Оленеке. Через несколько дней Асямов вновь поднялся в воздух, но из-за плохой видимости не обнаружил каравана. Его полет протекал в очень тяжелых условиях и продолжался свыше четырех часов.

В конце концов самолеты Асямова и Шпатова прилетели в бухту Тикси. Сюда же из Джарджана прилетел Дмитриев с заданием присоединиться к звену Асямова и Шпатова.

Летный отряд Героя Советского Союза Алексеева настойчиво пробивался вперед сквозь туманы, снегопады и пургу. Впереди шел разведывательный самолет Купчина, за ним следом — большие корабли.

Четыре тысячи километров остались позади. Самолеты приземлились в Красноярске. Здесь их еще раз тщательно осмотрели, заправили горючим, загрузили продовольствием, витаминозными концентратами и теплым обмундированием.

Восьмое марта ознаменовалось первой победой экспедиции к дрейфующим судам. В этот день летчики Асямов, Шпатов и Дмитриев сделали три рейса из бухты Тикси к каравану ледокола «Ленин», сняли с его судов двадцать три человека, среди них шесть женщин, и доставили всех на материк.

Девятого марта они сняли еще девятнадцать человек и десятого марта — двадцать человек. Кроме этого, летчики вывезли с судов полторы тысячи килограммов разных грузов, и доставили на суда свежие продукты.

Расстояние в пятьсот километров, отделявшее бухту Тикси от каравана, самолеты преодолевали за три часа.

Семнадцатого марта с дрейфующих судов уже было снято восемьдесят человек, а на суда доставили две тысячи килограммов противоцынготных средств, медикаментов, свежего мяса, рыбы и другого продовольствия.

Постепенно в бухту Тикси стягивались все силы воздушной экспедиции. В суровых зимних условиях протекал путь тяжелых кораблей. Но люди, движимые желанием во что бы то ни стало помочь своим товарищам, преодолевали все трудности.

Третьего апреля начались, так сказать, генеральные действия. Самолеты «Н-170», «Н-171», «Н-172» вылетели из бухты Тикси к ледоколам «Садко», «Седов» и «Малыгин».

Погода не благоприятствовала полету. Когда машины летели обратно, разбушевалась метель, и звено было вынуждено сесть на острове Котельном.

Метель не унималась двое суток. Пятого апреля, воспользовавшись незначительным улучшением погоды, самолеты перелетели в бухту Тикси — еще двадцать два человека были доставлены на материк.

С этого дня операция по снятию людей с дрейфующих судов была развернута полностью.

Пренебрегая опасностями, рискуя самолетами, а подчас и жизнью, летчики, штурманы, механики, весь состав экспедиции совершали регулярные перелеты с материка к судам и обратно.

Такого огромного размаха воздушной операции в суровых условиях Арктики не знала еще ни одна страна в мире.

К первому мая операция была с честью закончена.

Пятьсот человек были переправлены на материк, и больше четырех тысяч килограммов груза было доставлено на дрейфующие суда.

Все вывезенные с судов люди прошли медицинский осмотр. Для них из Булуна пригнали четыреста тридцать оленей, предназначенных на убой, доставили семь тонн свежей рыбы, свежие продукты и овощи.

Блестяще выполненной воздушной операцией в восточном секторе Арктики наши летчики вписали еще одну славную страницу в историю советской авиации.

Целью второй экспедиции было снятие группы отважных зимовщиков, дрейфующих в Ледовитом океане: Папанина, Ширшова, Кренкеля и Федорова.

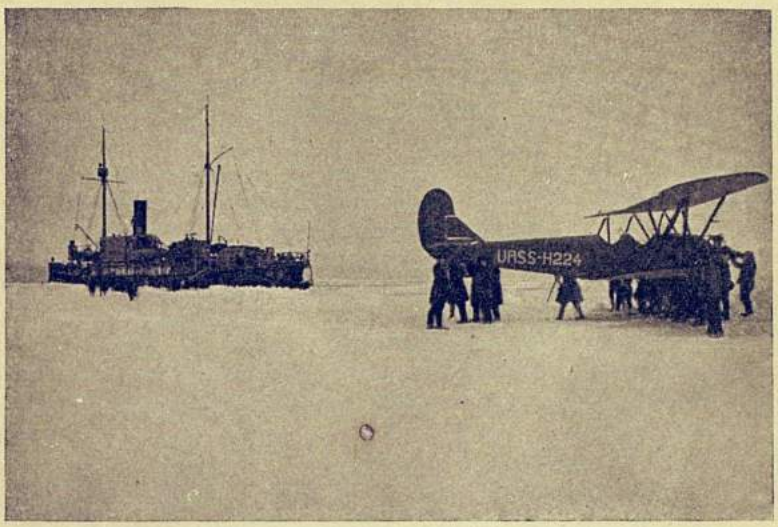
Папанинскую льдину стремительно несло к берегам Гренландии. Если направление дрейфа вполне соответствовало нашим ожиданиям, то совершенно неожиданной оказалась его скорость.

За первые полгода льдину снесло от полюса по прямому направлению на семьсот двадцать километров, то есть она передвигалась со средней скоростью около четырех километров в сутки. А с двадцать первого ноября по двадцать первое декабря она продрейфовала двести пятьдесят километров, то есть средняя суточная скорость увеличилась почти вдвое. Скорость дрейфа все увеличивалась, по мере приближения к Гренландии.

По первоначальному плану снятие папанинцев предполагалось в марте. На запрос правительства Папанин ответил следующей радиограммой:

«У нас все благополучно. Все здоровы. Ледовые условия позволяют нам дрейфовать. Считаю целесообразным начать операции в марте. Привет от всех.

Папанин».



Самолет летчика Власова у борта «Таймыра» после полетов на дрейфующую станцию «Северный полюс»

Разумеется, снятие отважной четверки с льдины в Гренландском море являлось операцией менее сложной, нежели создание станции на Северном полюсе. Но эта операция имела свои трудности. Одна из них была связана с особенностями Гренландского моря, где в марте туманные дни значительно преобладают над ясными. Другая заключалась в том, что при снятии папанинцев нельзя было опираться на сухопутную базу. Поэтому основные мероприятия должны были разворачиваться с помощью ледокольных судов.

Подготовка экспедиции, направлявшейся в Гренландское море, шла по двум направлениям: с одной стороны готовились в поход ледокол «Ермак» и ледокольный транспорт «Таймыр», с другой — воздушный отряд под начальством Героя Советского Союза Спирина.

Для наблюдения за кромкой льда в районе дрейфа Папанина вышел разведчик экспедиции — гидрографическое судно «Мурманец».

Но Арктика и на этот раз внесла в план существенную «поправку».

В конце января в Гренландском море развилась интенсивная циклоническая деятельность. Шесть дней подряд непрерывно бушевала пурга. Скорость ветра достигала двадцати — тридцати метров в секунду.

Первого февраля на рассвете пурга стихла. И тогда перед взорами зимовщиков предстал странный, незнакомый пейзаж. Они не узнали своей льдины. Исчезли привычные очертания ровного ледяного поля. Вокруг палатки чернели трещины и громоздились торосы. Повсюду, насколько хватало глаз, виднелись льдины, разделенные большими пространствами воды.

В тот же день в Москве получили следующую радиограмму:

«В результате шестидневного шторма, в 8 часов утра 1 февраля, в районе станции, поле разорвано трещинами от полкилометра до пяти. Находимся на обломке поля длиной в 300, шириной в 200 метров. Отрезаны две базы, также технический склад с второстепенным имуществом. Из топливного хозяйственного склада все ценное спасено. Наметилась трещина под жилой палаткой. Будем переселяться в снежный дом. Координаты сообщу дополнительно сегодня; в случае обрыва связи просим не беспокоиться. Папанин».

Позже Иван Дмитриевич сообщил свои координаты: семьдесят четыре градуса шестнадцать минут северной широты и шестнадцать градусов двадцать четыре минуты западной долготы.

Весь день папанинцы провозились с переселением. К вечеру появились новые трещины. А утро следующего дня четверка зимовщиков встретила уже на обломке льдины размером в тридцать на пятьдесят метров.

Разрыв льдины дрейфующей станции внес в работу по снятию группы серьезные осложнения, так как обломок льдины был явно недостаточен для посадки большого самолета. Решение задачи по снятию папанинцев в основном легло на ледоколы.

Правительство приняло решение о немедленной отправке кораблей в Гренландское море, к обломку льдины, на котором остались героические зимовщики.

Третьего февраля утром вышел в море ледокольный транспорт «Таймыр».

Для воздушной разведки и связи на «Таймыр» погрузили целое звено самолетов: «П-5», «У-2» и Ш-2». Командиром летного звена был назначен пилот Власов.

На заводе, где велось переоборудование двух самолетов для экспедиции Спирина, днем и ночью кипела работа. Базой для летного отряда Спирина должен был служить ледокольный пароход «Мурман», в срочном порядке подготовлявшийся к походу.

Несколько позднее «Мурман», по распоряжению правительства, был включен в экспедицию по снятию Папанина и его товарищей и направлен в помощь «Таймыру». На «Мурман» были погружены два самолета: лыжный «П-5» и амфибия «Ш-2». Пилотировать самолеты должны были летчики Черевичный и Карабанов. 7 февраля «Мурман» вышел в море.

В операцию по снятию героической четверки был включен также ледокол «Ермак». Ленинградские рабочие ремонтировали его усиленными темпами. Капитаном «Ермака» назначили Воронина. На «Ермаке» должен был отправиться в море руководитель всей экспедиции — Отто Юльевич Шмидт.

В тот момент, когда шестидневным штормом раскололо папанинскую льдину, ближе всего к лагерю находилось гидрографическое судно «Мурманец». Правительство поручило «Мурманцу» не ограничиваться только наблюдениями за передвижением льда, а попытаться пробиться к лагерю Папанина и сделать все возможное для снятия группы. Каждые шесть часов капитан «Мурманца», товарищ Ульянов, должен был радировать в Москву о своем местонахождении.

Когда-то Нансен сказал, что на деревянных судах должны плавать железные люди. О команде «Мурманца», о его капитане Ульянове можно сказать, что они не железные, а стальные люди. Поход «Мурманца» к лагерю Папанина войдет в историю полярных плаваний как яркая, героическая страница.

Еще задолго до шторма, расколовшего папанинскую льдину, «Мурманец» вышел на разведку в Гренландское море. С момента выхода в открытое море начался исключительный по трудностям поход «Мурманца», несравнимый с плаваниями других однотипных суденышек.

Первое время, у берегов Норвегии, дул попутный ветер. «Мурманец» шел под парусами, делая восемь — девять узлов. Дойдя до Нордкапа, северной оконечности Европы, «Мурманец» повернул на север, к острову Медвежьему. Здесь ветер стал меняться. Барометр сильно упал, приближался первый циклон. Когда налетел шторм, крен судна достигал пятидесяти трех градусов. Волны перекатывались через мостик. Чтобы не беспокоить товарищей на Большой земле, с «Мурманца» радировали: «Чувствуем себя бодро». Первый циклон удалось миновать сравнительно быстро. «Мурманец» вышел в Гренландское море и прошел на запад, до семьдесят седьмой параллели.

Когда «Мурманец» переходил из Восточного полушария в Западное, снова налетел жестокий шторм. Ветер свирепел с каждым часом. Маленькое суденышко то взлетало на гребень волны, то низвергалось в холодное ущелье. Но страшнее шторма было обмерзание. Стояли восемнадцати—двадцатиградусные морозы. Перекатываясь через судно, вода оседала тонкой пленкой льда на палубе, на мачтах, на шлюпках. Этот ледяной слой рос буквально на глазах. «Мурманец» тяжелел и все глубже погружался в воду.

Обычно на ледокольных кораблях нет фальшбортов, и волна, не задерживаясь на палубе, быстро скатывается. Поэтому такие корабли меньше обмерзают. У «Мурманца», напротив, борта высокие. Постепенно эти борта превратились в ледяные торосы, а между ними на палубе, как в огромном блюде, плескалась вода, она заливала нижние помещения, кубрики, камбуз.

Почти двое суток команда по колено в ледяной воде топорами и пешнями скалывала лед. Никто не думал о сне. Негде было приготовить горячей пищи. Питались одними консервами. Но несмотря на все трудности, как только было получено сообщение правительства о том, что льдина раскололась, коллектив «Мурманца» решительно двинулся к лагерю Папанина.

Корабль вошел во льды. На расстоянии более полутораста миль от дрейфующей станции радистам «Мурманца» — Пышинскому и Засимову — удалось установить связь с Кренкелем.

Вскоре до папанинского лагеря осталось всего семьдесят миль. Но тут «Мурманца» снова ждали серьезные испытания. Началось сжатие. Внизу — в кубриках — все трещало, скрипело. Сжатие продолжалось шесть суток. Лопались шпангоуты. Корпус так дефор-

мировало, что растрескалась палуба. Сильно покоробило гребной вал. Люди приготовились к высадке на лед.

Только на шестые сутки удалось вырваться из железных тисков. Пытаясь подойти к папанинской льдине с северо-запада со стороны острова Ян-Майен, судно направилось разводьями к берегам Гренландии.

В это же время к лагерю Папанина быстро продвигались ледокольные пароходы «Мурман» и «Таймыр».

Моряки называют Гренландское море гнездом штормов. И действительно, «Мурман» и «Таймыр» прошли через настоящее штормовое пекло. Море пенилось и кипело. Волны поднимались высоко над судами и обрушивались на палубы, рассыпаясь тысячами брызг и потоков. Ветер сбивал с ног, обжигал лицо, заставлял людей на палубе цепляться за поручни, тросы, мокрые бревна. Но все мысли людей были устремлены к льдине Папанина. Ползая по трапам, падая и вновь поднимаясь, моряки говорили: «Это все пустяки. А каково им там, на льдине!»

Десятого февраля «Таймыр» вошел в тяжелые льды Гренландского моря и начал форсировать их. В тот же день, после долгих усилий, радист «Таймыра» связался с Кренкелем. С этого момента радиосвязь поддерживалась непрерывно.

«Таймыр» шел впереди, пробиваясь сквозь восьми—десятибалльный лед и освещая себе путь тремя прожекторами, один из которых был установлен на капитанском мостике.

Вечер двенадцатого февраля принес большую радость: Кренкель сообщил, что в лагере видели свет прожектора. Для проверки решили на следующий вечер обменяться сигналами. В условленную минуту далеко на горизонте мелькнула искорка. Она вспыхнула и погасла. Это папанинцы на льдине зажгли магний. На «Таймыре» было всеобщее ликование.

Тринадцатого февраля «Таймыр» очутился в полосе непроходимых льдов. В сорока милях к северо-востоку от него форсировал тяжелые льды «Мурман». Несмотря на то, что «Мурман» вышел гораздо позднее «Таймыра», он его нагнал у кромки льдов, и теперь корабли шли почти на виду друг у друга. Команды обоих судов горели желанием первыми подойти к папанинской льдине.

Но тяжелые льды с одинаковой силой препятствовали и «Таймыру» и «Мурману». Дальнейшее продвижение вперед зависело теперь от тщательной ледовой разведки. Слово было за летчиками.

Решили приступить к сборке самолетов. После непродолжительных поисков моряки «Таймыра» обнаружили за несколько сот метров от корабля более или менее подходящий аэродром. Его нужно было только очистить от торосов и выравнять. Объявили

аврал. Через несколько часов аэродром был готов, люди бережно спустили на руках с борта корабля на лед самолеты «У-2» и «Ш-2». Работы по сборке машин велись днем и ночью, при свете прожекторов и факелов.

Неожиданно налетел сильный юго-западный ветер. Началась передвижка льдов. Между аэродромом и кораблем образовались большие разводья. Пришлось изменить весь план, снова разобрать самолеты и погрузить их на борт.

Поздно вечером, пользуясь образовавшимися разводьями, «Таймыр» двинулся на запад, к лагерю Папанина. Тяжелый паковый лед заставлял часто менять курс и выискивать малейшие лазейки. Параллельным курсом к лагерю пробивался и «Мурман».

Пятнадцатого февраля сплошные смерзшиеся льды преградили путь обоим кораблям. В этот день большие разведывательные операции провели летчики Черевичный и Власов.

Со льдины возле «Мурмана», представлявшей неплохой аэродром, на «Ш-2» вылетел Черевичный. Пробыв в воздухе сорок пять минут, он вернулся обратно и опустился около судна. Состояние льдов, обследованных Черевичным, свидетельствовало о том, что в этом районе лагеря Папанина быть не может. По последним сообщениям Папанина было известно, что лагерь находится в районе пакового льда и больших нагромождений, а вокруг корабля лед был мелкобитый.

Через некоторое время Черевичный вместе с Карабановым снова поднялся в воздух. Пройдя немного по направлению к лагерю, Черевичный попал в снегопад. Видимость резко ухудшилась. Летчик развернулся и пошел обратно. Но в это время на «Мурман» опустился туман.

Боясь налететь на корабль, Черевичный ушел в сторону, к берегам Гренландии, нашел там более или менее подходящую льдину и сел на нее, надеясь переждать погоду.

К утру погода улучшилась. Приступили к запуску машин. Но не успели разжечь паяльную лампу и начать разогревание мотора, как вдруг лампа занялась пламенем. Черевичный бросил ее на снег, накрыл казанком и с трудом погасил пламя. Когда после этого он осмотрел лампу, обнаружилось, что лопнул ниппель. Лампа вышла из строя. Разогревать мотор факелами, как он это делал в свое время на Тикси, Черевичный не рискнул. Зная, что «Мурман» недалеко, он надеялся, что моряки подойдут к его льдине, и решил ждать помощи.

Одновременно с Черевичным на «У-2» с «Таймыра» вылетел Власов. Прошел час, второй — Власов не возвращался.

В семь вечера с «Мурмана» вызвали «Таймыр». На «Мурмане» к микрофону подошел Власов. Он коротко рассказал о ледовой

обстановке и сообщил, что из-за непогоды не нашел лагеря. Когда он возвращался к «Таймыру», снегопад был настолько силен, что летчик не увидел своего ледокола и, воспользовавшись небольшим прояснением, сел на аэродроме «Мурмана».

Вслед за Власовым к микрофону подошел капитан «Мурмана» Котцев; он условился с Остальцевым, начальником экспедиции на «Таймыре», о совместных действиях. Решено было утром послать Власова на розыски Черевичного, а «Таймыру» итти на соединение с «Мурманом».

Наступивший день принес новое испытание. Когда «Таймыр» разворачивался, пятиметровая льдина попала в винт и сломала две его лопасти. Корабль потерял управление и был теперь полностью предоставлен воле дрейфующих льдов. Почти целые сутки механики, водолазы и электросварщики устраняли эту серьезную аварию.

Но все же этот трудный день был ознаменован большой радостью. Шестнадцатого февраля, в поисках за Черевичным, Власов обнаружил лагерь Папанина. Поднявшись с аэродрома около «Мурмана», Власов взял курс к берегам Гренландии. Он летел на север, над ледяными полями. Через пятьдесят — шестьдесят минут заметил льдину, выделявшуюся своим темным цветом. Окаймленная торосами, словно забором, льдина походила на обжитый крестьянский двор хорошего хозяина. На ней стояли палатки, ветряк, радиомачты, ледяной домик, на палках сушились медвежьи шкуры. Сам хозяин с увлечением вертел ручку киноаппарата, снимая самолет Власова. «Для такого кинооператора и позировать не грех», подумал Власов и сделал еще круг над льдиной. Зимовщики знаками показали ему, где расположен аэродром. Он находился в двух километрах от лагеря. Бросив свой аппарат, Папанин устремился вперед, указывая Власову путь. Когда Папанин добежал до аэродрома, самолет уже сидел там, и летчик спешил навстречу хозяину полюса. Они молча обнялись, прижались друг к другу.

— Первый человек, советский человек! — с трудом проговорил Папанин и вдруг оживился. — А я тебя снял киноаппаратом! Что Черевичный? Не убился? Жив? Как он одет?

Власов всячески успокаивал Папанина. Но тот категорически заявил, что, пока Черевичный не будет найден и снят со льдины, он с места не тронется.

— Ну ладно, улетай, темнеет! — сказал Иван Дмитриевич.

Власов передал Папанину корреспонденцию, посылки, несколько бутылок московского пива и апельсины. Папанин горячо благодарил и торопил его улетать. Власов поднялся в воздух, а Папанин поспешил к товарищам. Пролетая над ледяным домиком,

летчик увидел Кренкеля, Ширшова и Федорова. Не имея возможности пожать им руки, он решил приветствовать их с самолета, проделал несколько головокружительных фигур над их головами и полетел к «Мурману».

Вернувшись, Власов сообщил, что в лагере Папанина все в порядке, что дрейфующая зимовка окружена пятимильным поясом пакового льда. Судя по наблюдениям Власова, корабли могли продвинуться дальше в западном направлении. Немедленно было отдано распоряжение итти вперед.

На следующий день, с утра, Власов приступил к поискам Черевичного: разбил район поисков на участки и методически облетал каждый. На одной из льдин он заметил черную точку и, подлетев ближе, увидел еще две. Это были Черевичный и Карабанов. Они побежали к середине поля и легли на лед, образовав своими телами посадочный знак «Т». Через несколько секунд Власов сделал посадку.

Сначала Власов взял на борт своего «У-2» Карабанова и доставил его на борт «Мурмана», затем он вернулся за Черевичным. Летчик отказался покинуть свой самолет. И только после того, как Власов убедил его, что это может задержать снятие папанинцев, решил пожертвовать своей маленькой машиной. Сняв все ценное, что находилось на самолете, он вернулся вместе с Власовым на «Мурман».

После этого Власов летал в течение четырех часов, указывая кораблям наиболее удобный путь для продвижения к лагерю Папанина. Преодолевая метр за метром тяжелые льды, «Таймыр» и «Мурман» упорно пробивались вперед.

Восемнадцатого февраля в пятнадцать часов пятьдесят семь минут с «Мурмана» увидели лагерь. В бинокль был отчетливо виден флаг Союза ССР. Корабль поднял разноцветные флаги.

В восемнадцать часов сорок пять минут Кренкель сообщил «Мурману» по радиотелефону:

«Видим вас хорошо. Добро пожаловать. От души желаем успеха».

Наконец, ровно в полночь заблистал впереди огонек. Наступал момент, которого с таким нетерпением ждали команды обоих ледоколов. Взволнованные люди, шумно выражая свою радость, облепили борты кораблей и забрались на ванты, стараясь проникнуть взором сквозь предрассветную тьму. А там, вдали, на высоком торосе стояла четверка папанинцев, размахивая факелами.

До лагеря оставалось не больше трех километров. Гудки «Таймыра» и «Мурмана» прорезали морозный воздух. Расцвеченные флагами пароходы приветствовали замечательных зимовщиков.

Первым к лагерю подошел «Мурман». Вслед за ним пришвар-

товался «Таймыр». По команде, члены экспедиции по трапам спустились на лед. Восемьдесят человек, двумя колоннами, с красными флагами направились к зимовке. Они шли через нагромождения острых обломков льдин, спотыкались о ропаки, скользили, падали, поднимались и шли дальше. Навстречу им двигалась четверка папанинцев, неся знамена и портрет Сталина. Встреча была бурная, взволнованная, радостная.

— Здравствуйте, братья родные! — сказал Иван Дмитриевич, и голос его дрогнул.

Над льдиной отчетливо раздалась команда: «Смирно!» Руководитель экспедиции — Остальцев — отдал папанинцам рапорт:

— Товарищи депутаты Верховного Совета! По распоряжению правительства, корабли «Таймыр» и «Мурман» прибыли в ваше распоряжение. Жду приказаний.

Здесь же на льдине состоялся митинг. Шумно приветствуемый всеми присутствующими, Папанин взобрался на снежный холм и произнес короткую взволнованную речь:

— Мы, четверка советских граждан, приветствуем два славных экипажа кораблей. Своим упорством и настойчивостью они еще раз показали всему миру, на что способен советский человек. Девять месяцев мы работали здесь, выполняя задание партии и правительства, родного и великого Сталина. Спокойно, уверенно вели мы свою работу, начиная с вершины земного шара, куда веками стремился человек и где впервые удалось высадиться только советским гражданам.

Голос Ивана Дмитриевича дрожал от волнения. Он с трудом подыскивал слова.

— Невольно задаешь вопрос: может ли советский человек где-нибудь пропасть? Заботы нашей страны о людях показали, что нет. Мы были уверены в том, что, когда наступит время, за нами придут. И вот вы пришли. Во имя Сталина, родного, великого вождя, крикнем громкое «ура»!

В ответ Папанину по необозримым просторам ледяных полей разнеслись приветственные возгласы. Высоко подняв наганы, четверка героев дала дружный залп. От имени экспедиции Папанину отвечал Остальцев.

Митинг был окончен. Шумной гурьбой моряки и зимовщики отправились в лагерь, где все уже было приготовлено к переброске на корабли.

Наступили последние часы пребывания на льдине. От лагеря к пароходам потянулась длинная цепочка моряков, бережно эвакуировавших имущество зимовки. Иван Дмитриевич суетливо и хозяйственно перебегал от одной группы к другой, подбадривал,

шутил, помогал грузить нарты и особенно внимательно следил за тем, чтобы все было снято со льдины.

В шестнадцать часов девятнадцатого февраля Кренкель передал рапорт правительству и товарищу Сталину о завершении работы станции «Северный полюс». Затем он отправил последнюю радиограмму:

«Всем, всем, всем. Заканчиваю свою работу. Кренкель».

В семнадцать часов тридцать минут имущество папанинцев было погружено на ледоколы. Четверо зимовщиков стояли на льдине. Они молча прощались со своим лагерем.

— Все-таки неплохо мы здесь поработали! — проговорил Папанин.

— Конечно, — ответил Кренкель.

— Ну, пойдем! — предложил Ширшов.

Однако они продолжали стоять. Затем поднялись на высокий торос, где развевался красный флаг. Пробыли там несколько минут.

Иван Дмитриевич набросил на голову меховой капюшон и тихо сказал:

— Что ж! Надо итти, братки! Дело к вечеру.

Тогда Ширшов и Федоров, с нарочитой веселостью, сбежали со снежного холма и направились к кораблям. За ними двинулся Кренкель. Сделав несколько шагов, он остановился в раздумье и быстро зашагал дальше. Последним оставил льдину Папанин. Он шел медленно, задумчиво, кутаясь в малицу, как-то сгорбившись, иногда останавливался и оглядывался на покинутый лагерь.

Моряки, посланные за ним с кораблей, бережно взяли его под руки.

— Ну, пошли! — сказал он, встряхнувшись, и энергично зашагал к ледоколу.

Корабли встретили гостей гудками, огнями, разноцветными флагами.

Вскоре «Мурман» и «Таймыр» отошли от кромки льдины. По снежной поверхности ледяных полей тянулись следы человеческих ног. На месте бывшего папанинского поселка колыхалось на фоне заходящего солнца красное знамя. Маленькое красное пятнышко среди белых громад напоминало о великих делах и подвигах, о великих победах.

Двадцать первого февраля, на семидесятом градусе, среди Гренландского моря встретились три ледокольных корабля: «Таймыр», «Мурман» и «Ермак». Папанинцы простились с командами «Таймыра» и «Мурмана» и перешли на борт «Ермака», где находился

Отто Юльевич Шмидт. Все имущество станции было также перегружено на «Ермак».

«Мурман» и «Таймыр» взяли курс на Мурманск, а «Ермак» направился на выручку «Мурманца».

Пятнадцатого марта в шестнадцать часов двадцать минут ледокол «Ермак» пришвартовался к пристани Ленинградского порта.

Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров вступили на родную советскую землю.

А спустя два дня они лично рапортовали товарищу Сталину о проделанной ими работе.

В течение многих веков боролось человечество за овладение Северным полюсом. Но покорился он только нашей советской стране, нашим советским людям.

Зимовка на дрейфующем льду требовала от полярников исключительной смелости, силы воли, готовности к непредвиденным трудностям.

Поручая зимовку Папанину, Кренкелю, Ширшову и Федорову, партия и правительство не сомневались, что эти люди с честью оправдают оказанное им доверие.

Улетая с полюса, мы знали, что оставляем его в надежных руках, и мы не ошиблись. Папанинцы с честью пронесли красное знамя зимовки от вершины мира до берегов Гренландии.

Двести семьдесят четыре дня льдина плыла по безбрежному океану.

За время дрейфа папанинцы собрали разнообразный, колоссальный по своему значению научный материал. Они составили богатейшую коллекцию уникальных экземпляров животных микроорганизмов и опровергли гипотезу Нансена о крайней скудности органической жизни в высоких широтах.

Не говоря уже о специальных научных исследованиях по метеорологии, гидрологии, биологии, не говоря о многочисленных магнитных, астрономических и гравиметрических наблюдениях и измерениях, сам дрейф станции «Северный полюс» дал исключительно ценный материал для характеристики движения льдов в Северном Ледовитом океане.

Наблюдения станции позволяют разрешить важнейшие научные проблемы, связанные с освоением Северного морского пути.

Папанинцы разгадали закономерность развития циклонической деятельности, что имеет огромное значение в создании трансарктического воздушного пути между СССР и США. Точная карта магнитных склонений, которую можно создать на основании научных материалов станции, облегчит и упростит технику пилотиро-

бания на трансарктической трассе. Проведенное папанинцами изучение магнитных бурь даст возможность ответить на актуальный вопрос: возможно ли построить радиомаяк на трассе СССР — США?

Трудно перечислить весь тот огромный комплекс исследований, которыми обогатила науку отважная четверка. Ее работа является ценнейшим вкладом в самые разнообразные отрасли знания.

Мечта человечества — раскрыть тайны Северного полюса и Центрального полярного бассейна — осуществлена советскими летчиками, советскими полярниками, советскими учеными.

Экспедиция на полюс, работа отважных папанинцев служат образцом для полярников всего мира.

Личные качества каждого участника экспедиции — смелость, мужество, выносливость, безграничная преданность делу науки — отличительные черты нового человека, созданного эпохой Великого Сталина.

Ц. 1940 г.

Оформление художника И. З. Копеляна

Ответственный редактор О. Я. Кучеров.
Технический редактор А. А. Соловейчик.
Корректор С. И. Шаталов

Сдано в набор 17 апреля 1939 г. Под. к печати 14 сентября 1939 г. Бум. 60×92 см. 84 000 т. зн. в б. л. 19¾ печ. л.; 9⅞ б. л.+19 вкл.; 20¾ уч.-авт. л. Тираж 20 000 экз. Изд. № 106. Инд. 1181. Зак. 1591. Леноблгорлит № 3429.

Типография им. Володарского. Ленинград, Фонтанка, 57

A36/7

42094

1953

39-4
15980