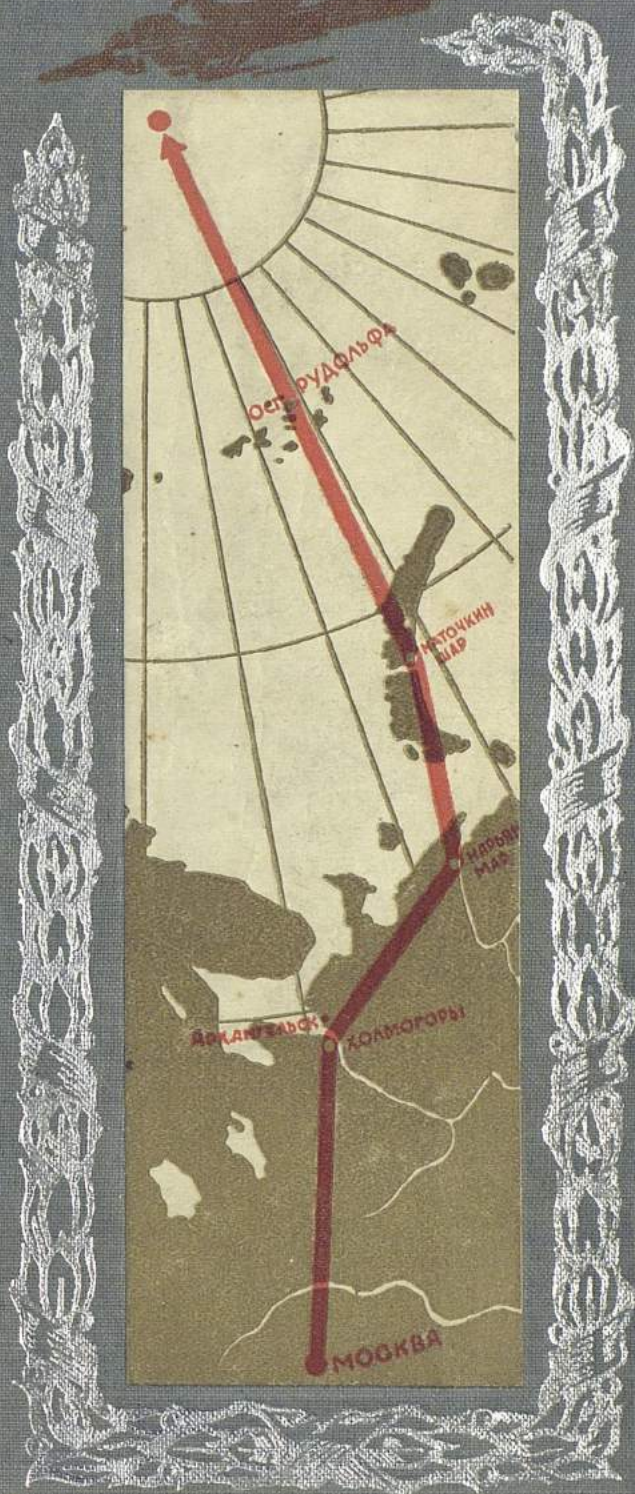


БОЛЬШЕВИКИ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ









ЦК ВКП(б)
товарищу И. В. СТАЛИНУ

Совнарком СССР
товарищу В. М. МОЛОТОВУ

Сообщаем полученную через радиостанцию острова Диксон радиограмму:

„Москва, Главсевморпуть Янсону, Бергавинову. Остров Рудольфа Шевелеву.

В 11 ч. 10 м. самолет „СССР Н-170“ под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна, пролетел над Северным полюсом.

Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 метров до 200, пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции.

В 11 ч. 35 м. Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса, внезапно произошло короткое замыкание. Выбыл умформер ради, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас после установки ради на новой полярной станции. Лыдина, на которой мы оставились, расположена, примерно, в 20 километрах за полюсом по ту сторону и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Лыдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции.

Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалею. Сердечный привет.

Прощу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания. Начальник экспедиции Шмидт“.

*И. О. Начальника
Главсевморпути Н. ЯНСОН
Начальник политуправления
БЕРГАВИНОВ*

Начальнику экспедиции
на Северный полюс
товарищу О. Ю. ШМИДТУ

Командиру летного отряда
тов. М. В. ВОДОПЬЯНОВУ

Всем участникам экспедиции
на Северный полюс

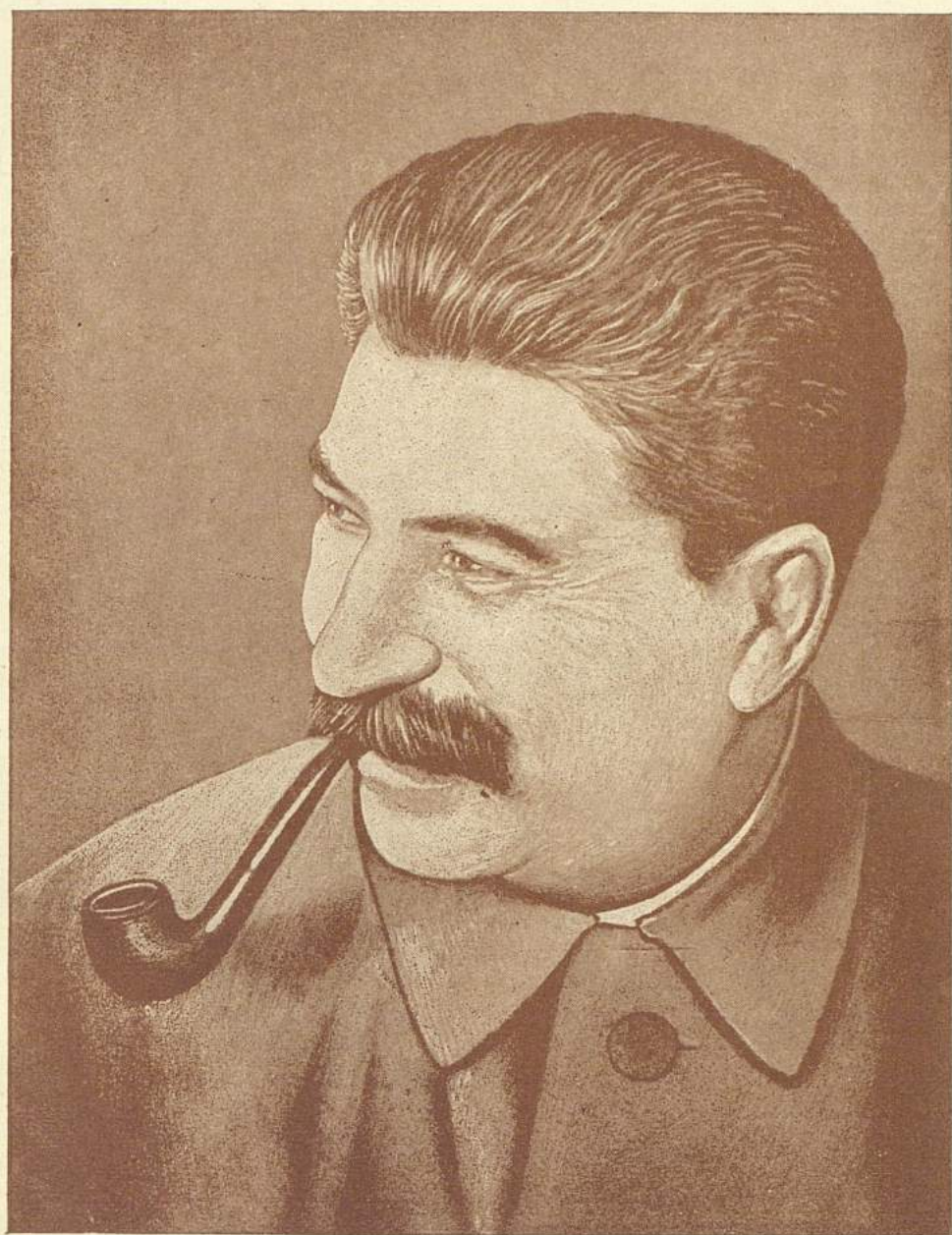
Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи — завоевания Северного полюса.

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
В. ЧУБАРЬ
А. МИКОЯН
А. АНДРЕЕВ
С. КОСИОР
А. ЖДАНОВ
Н. ЕЖОВ
М. РУХИМОВИЧ
В. МЕЖЛАУК*



37-5
3742



Большевики на Северном полюсе



Севгиз Архангельск

1 9 3 7

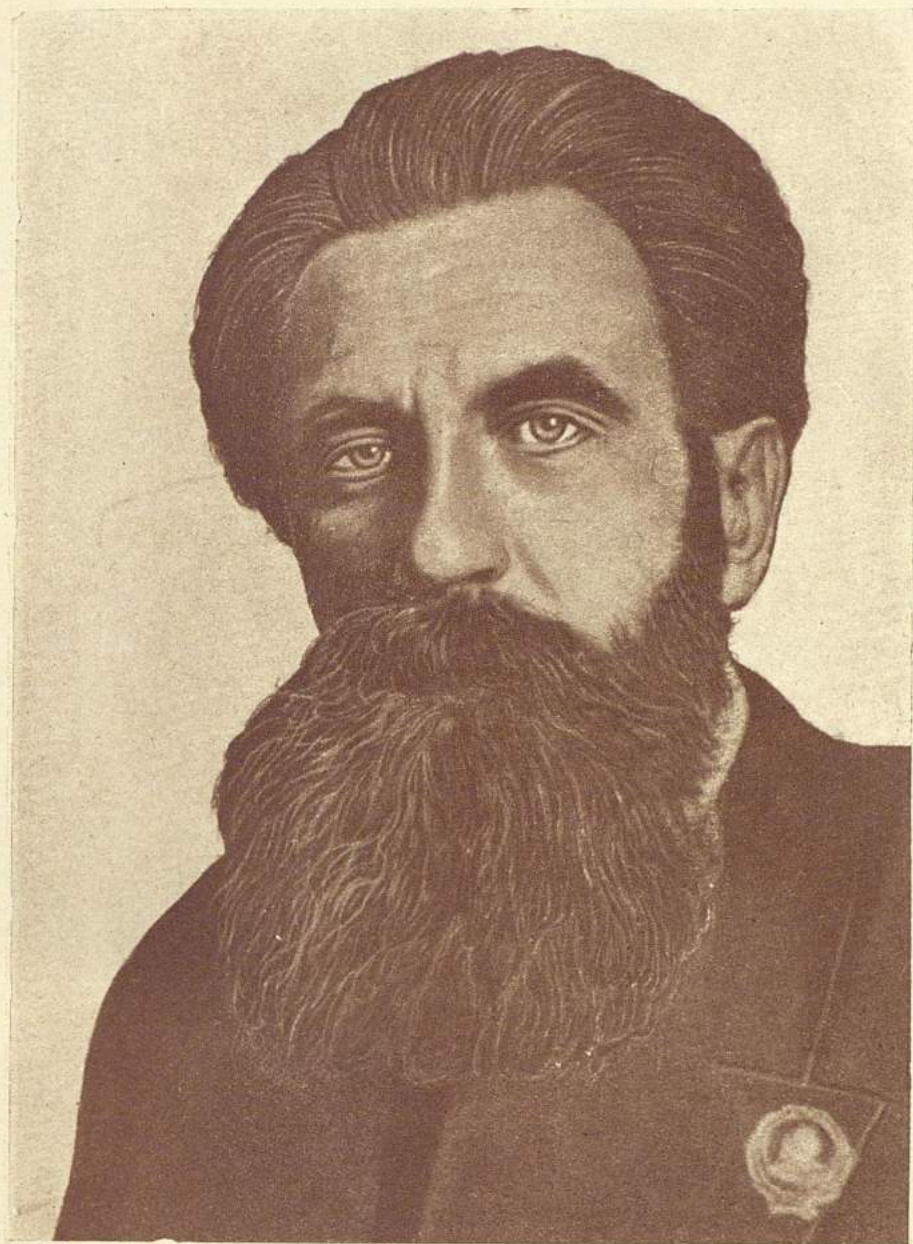
ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Экспедиция на Северный полюс — исключительное событие, имеющее мировое значение. Воодушевленные вождем народа товарищем Сталиным, вооруженные передовой советской техникой, наши полярники достигли Северного полюса и водрузили на нем флаг великой социалистической родины.

Это событие волнует и радует советский народ, еще больше укрепляет в нем чувство гордости за свою прекрасную социалистическую родину и за ее отважных сынов-героев.

Именно поэтому советский читатель стремится узнать об экспедиции на Северный полюс не только в общих чертах, но и в деталях. Учитывая это, издательство собрало основные материалы, опубликованные в нашей печати, о полете экспедиции на Северный полюс и о людях этой славной экспедиции.

Материалы, вошедшие в сборник, разбиты на четыре раздела. В первом разделе — „В глубь центрального полярного бассейна“ — рассказываются цели и задачи экспедиции, задачи работы первых зимовщиков полярной станции „Северный полюс“, о техническом вооружении экспедиции. Во втором разделе — „Тяжелые корабли в полете“ — говорится о том, как протекал полет от Москвы до острова Рудольфа — базы экспедиции на Северный полюс. В третьем разделе — „Над полюсом гордо реет флаг СССР“ — рассказывается о полете с острова Рудольфа до Северного полюса разведчика и флагманского корабля экспедиции, доставившего зимовщиков на полюс, о техническом и материальном оборудовании зимовки. Наконец, в четвертом разделе — „Имена, овеванные славой“, — даны очерки об отважных героях-летчиках, зимовщиках и научных работниках экспедиции.



О. Ю. Шмидт



**В ГЛУБЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО
ПОЛЯРНОГО БАССЕЙНА**

СТАЛИНСКОЕ ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО



Мысль о том, что недостаточно только слетать на полюс, а необходимо пробыть там достаточно длительное время для всесторонних научных наблюдений, возникла у нас давно. Я затрудняюсь назвать дату ее появления, но не подлежит сомнению, что она должна была родиться в результате всей нашей деятельности по изучению и освоению Арктики.

Помнится, что еще на „Сибирякове“, в 1923 году, мы беседовали о том, как осуществить длительное изучение района полюса. Зная трудности, с которыми встречались наши предшественники, стремившиеся к полюсу, мы в своих проектах старались максимально использовать новейшую советскую технику.

После памятной исключительной операции по спасению челюскинцев, выполненной летчиками — Героями Советского Союза, стало ясно, что мы имеем такие самолеты и такие летные кадры, которые могут целиком взять на себя доставку экспедиции в район полюса.

В 1935 году мы представляли свою задачу так: идти на полюс на самолетах и обосноваться там не на две-три недели, а минимум на год, с последующей сменой зимовщиков.

Для решения каждой задачи, сопряженной с серьезной борьбой, нужны три условия: надо знать врага (в данном случае — Арктику); иметь превосходную материальную часть, не жалея времени и сил на ее подготовку и совершенствование; иметь подходящих людей — опытных, преданных и стойких.

Эти три условия были у нас налицо. Арктический опыт мы приобрели немалый и прежде всего научились уважать нашего врага. Мы не поддавались соблазну недооценки опасностей полета к полюсу и дрейфа, но мы накопили порядочный арсенал средств, чтобы с этими опасностями бороться. Материальная часть зависела от авиационных

заводов, от советских конструкторов, инженеров, рабочих. Нет нужды повторять, какие громадные успехи достигнуты нашей промышленностью в этой области.

Что касается людей, то в условиях нашей страны, где пышно расцветают человеческие дарования, мы в течение ряда лет могли воспитывать на арктической работе изумительных работников, которым не страшно поручить любую задачу.

Мы смогли выбрать лучших людей, стойких, отважных и мужественных полярников, которым предстояло в течение года в небывалых условиях вести колоссальную научную работу в районе полюса на дрейфующей льдине. Это — начальник станции И. Д. Папанин, радист Э. Т. Кренкель, гидробиолог и гидролог П. П. Ширшов, астроном и магнитолог Е. К. Федоров.

Одним из наиболее активных сторонников развития наших полетов в глубь Арктики был Герой Советского Союза М. В. Водопьянов. К нему я и обратился в 1925 году с вопросом, возьмется ли он за разработку технического проекта полета на полюс и доставки туда станции и ее зимовщиков. Разумеется, тов. Водопьянов с радостью согласился, тем более, что он уже давно обдумывал технику полетов на далекий Север. Он взялся представить подробную докладную записку и технические расчеты.

Но этот разносторонне талантливый человек и здесь пошел своим путем. В назначенный срок тов. Водопьянов сообщил мне, что бюрократических записок он составлять не умеет, а вместо этого изложил техническую идею полета в виде романа. Так родилась книга „Мечта пилота“. Правда, тот технический вариант, который осуществляет летчик Бесфамильный в этой книге, сильно отличается от окончательного плана, который мы впоследствии приняли. Но все же первая разработка была сделана, начало большому делу было положено.

Разрабатывая постепенно план экспедиции, я ждал удобного случая, чтобы сообщить о нем правительству. Однако авторство в постановке этого вопроса в руководящих организациях принадлежало не мне.

Я был вызван в Кремль к товарищу Сталину. Он очень интересовался возможностью трансполярных полетов и, как оказалось, вызвал меня и нескольких выдающихся летчиков, в том числе героев Советского Союза С. А. Леваневского и М. М. Громова, для обсуждения вопроса: что нужно сделать для максимальной безопасности этих полетов. Товарищ Сталин настойчиво подчеркивал, что как ни важны трансполярные и другие крупные перелеты, но мы должны беречь людей и разрешать полет только в том случае, если приняты все меры для уменьшения риска.

Это было 13 февраля 1936 года.

Тут и представился случай, чтобы сообщить товарищу Сталину о разрабатываемом нами плане воздушной экспедиции на Северный полюс и основания станции в его районе. Товарищи Сталин и Ворошилов



Отто Юльевич Шмидт и Михаил Васильевич Водопьянов у флагманского самолета перед отлетом из Москвы

подробно расспрашивали о том, что именно сможет дать эта станция для будущих трансполярных полетов. Товарищ Сталин принес глобус и предложил нам конкретно продемонстрировать, где и что мы собираемся делать.

Я подробно изложил наши планы. Товарищ Сталин одобрил их. В результате состоялось правительственное постановление, поручавшее Главному управлению Северного морского пути организовать в 1937 году экспедицию в район Северного полюса и доставить туда на самолетах оборудование научной станции и зимовщиков. Руководство этим делом было возложено лично на меня. Наркомтяжпрому было поручено изготовить необходимые для этой операции самолеты.

Можно себе представить, с какой радостью, с каким подъемом заработали с этого момента в Главсевморпути над осуществлением задания товарища Сталина!

Мы решили, что отправной базой экспедиции должен быть остров Рудольфа на Земле Франца-Иосифа. Необходимо было до начала экспедиции ознакомиться с условиями на месте. М. В. Водопьянов и летчик тов. Махоткин весной 1936 года совершили первый в истории полет с материка на Землю Франца-Иосифа, где, в частности, ознакомились с возможностью создания аэродромов на ледниках островов архипелага.

Закипела работа по подготовке экспедиции. Четверка будущих зимовщиков с жаром взялась за изготовление всего необходимого. Тов. Папанин заразил своим энтузиазмом конструкторов, рабочих и технический персонал большого числа предприятий. Благодаря коллективной работе мы имеем на полярной зимовке исключительное оборудование, почти целиком заново сконструированное.

Общий вес станции, включая зимовщиков, определился в 9 тонн. Для переброски ее на полюс требовалось три самолета. Мы решили, кроме того, взять в запас четвертый тяжелый самолет и иметь в своем распоряжении легкие и быстроходные машины для разведки погоды.

Промышленность дала нам отличные самолеты, снабженные совершенным навигационным оборудованием. Наши славные полярные летчики, относясь к своей задаче с полной серьезностью, прошли курс дополнительной тренировки на тяжелых самолетах „АНТ-6“.

Полярная станция со всем оборудованием была временно расположена под Москвой. Зимовщики провели на ней неделю, проверяя действия радиостанции, моторов, печи, качество пищи, теплой одежды и т. п.

Все шло хорошо, росла уверенность в успехе порученного дела. Только один человек был еще не вполне уверен в том, что он примет участие в самой экспедиции. Это был я.

Правда, организация дела была поручена лично мне и под моим руководством осуществлялась. Но термин „руководство“ — довольно широкий. Поэтому я вновь поставил перед правительством и товарищем Сталиным вопрос о том, кто именно осуществит экспедицию.

Я представил подробный доклад и был снова приглашен в Кремль на заседание к товарищу Сталину. Там присутствовали тт. Молотов, Ворошилов, Орджоникидзе, Каганович, Микоян, Чубарь, Ежов. Это было 13 февраля 1937 года — ровно через год после первого доклада по этому вопросу.

Не без волнения я поставил вопрос о том, как понимается руководство экспедицией с моей стороны. По этому поводу произошла некоторая дискуссия. Одобряя наши мероприятия, товарищ Сталин и другие руководители партии и правительства несколько колебались — разрешить ли мне лично полет. Тов. Ворошилов быстро отвел юридическую сторону вопроса, указав, что при современной технике связи руководить можно и из Москвы. Товарищ Сталин и здесь проявил свою исключительную заботливость о человеке и указал мне на то, что было бы нежелательно подвергать меня такому риску.

В своем ответе я ссылался не только на естественную мечту полярника быть непосредственным участником и руководителем этого важнейшего этапа нашей работы в Арктике. Я говорил также о том, что руководство подобной экспедицией требует слаженности людей, опыта и определенного личного доверия всего персонала к руководителю, которое, как мне кажется, товарищи по отношению ко мне питают.

Однако наиболее убедительным оказалось другое. Я заверил наше правительство, что мы проведем эту операцию не только с большой настойчивостью, но и с полнейшей осмотрительностью, категорически исключая элементы случайности, ненужного риска, спортсменского ухарства. Получив это заверение, товарищ Сталин согласился на мое личное участие в экспедиции.

Я дал краткую характеристику всех основных участников полета на полюс и зимовки. Герои Советского Союза и другие выдающиеся полярные летчики оказались хорошо известными руководителям партии и правительства.

Товарищ Сталин и товарищ Молотов очень тепло отозвались, в частности, о спокойствии и выдержке В. С. Молокова и одобрили подбор летчиков. Но товарищ Сталин тут же спросил, почему в их составе нет Леваневского. Я объяснил, что тов. Леваневский, один из бесспорно выдающихся арктических летчиков, находится в Америке и не успеет в Москву к вылету экспедиции.

Товарищ Сталин указал, что зато тов. Леваневский сможет первым воспользоваться новой полярной станцией при своем трансполярном перелете.

С теплой, дружеской улыбкой было встречено имя тов. Кренкеля.

Начальник зимовки тов. Папанин был очень лестно охарактеризован тов. Чубарем, который напомнил о его исключительной жизнерадостности при всяких обстоятельствах.

Тов. Ворошилов дал свое согласие на включение в состав экспедиции одного из выдающихся аэронавигаторов Военно-воздушных сил РККА тов. И. Т. Спирина. Ему — флаг-штурману нашей экспедиции — предстояла почетная задача: определить место полюса.

Товарищ Сталин одобрил наши мероприятия по подготовке. Вылет экспедиции, намеченный на вторую половину марта, был разрешен. Товарищ Сталин первым подписал проект постановления — „за“ — и передал его другим.

Отправляясь в эту трудную экспедицию, мы чувствовали теплоту истинно человеческого отношения товарища Сталина к работникам, выполняющим задание партии и правительства. Эта теплота вдохновляла нас на выполнение сталинского задания.

ЗАЧЕМ МЫ СТРЕМИМСЯ НА ПОЛЮС



Северный полюс — воображаемая географическая точка, в которой находится также воображаемая ось вращения земли. На Северном полюсе сходятся все земные меридианы. Куда ни взглянуть с этой точки, взгляд упадет на юг. Нас интересует, однако, не точка полюса, которую, кстати сказать, очень трудно определить. Теперь уже известно, что в районе Северного полюса, в центральном полярном бассейне, суши нет, а есть глубокий океан, покрытый почти сплошным льдом. Он находится в постоянном движении — в дрейфе. Если допустить, что на точке Северного полюса стал человек, то его в то же мгновение унесло бы с этой точки.

Для определения местонахождения полюса требуется измерить высоту солнца или других светил над горизонтом и произвести соответствующие астрономические вычисления. Понятно, что за время этих вычислений ледяной дрейф пронесет наблюдателя через полюс в какую-то другую точку.

Отсюда ясно, что большой вековой задачей является не достижение одной точки, а проникновение в глубь всего центрального полярного бассейна, в том числе и в район, непосредственно окружающий Северный полюс.

ПЕРВЫЕ ПОЛЯРНЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ

Первые полярные экспедиции, относящиеся еще к XVI веку, ставили себе другую, более практическую цель. Они хотели пройти из Европы в Азию северными морями: либо так называемым северо-восточным проходом — мимо северных берегов Азии, либо северо-западным проходом — мимо берегов Америки.

Северный морской путь рисовался как кратчайший путь для торговли между Западной Европой и Восточной Азией — Китаем и Японией. Как известно, попытки открыть этот путь не увенчались успехом вплоть до XIX века (экспедиция Норденшельда в 1878—1879 гг.), а практическое освоение северо-восточного прохода удалось только советским ученым и морякам в недавнее время.

В XIX веке всеобщий интерес сосредоточился на другой задаче: достигнуть Северного полюса. Многочисленные экспедиции на санях с собачьей упряжкой стремились продвинуться возможно дальше на север. К научной любознательности при этом примешивалась изрядная доля чисто спортивного интереса. Однако экспедиции XIX века цели не достигли, хотя попутно был собран огромный географический материал о северных странах и о южной части Ледовитого океана.

Даже среди ученых в то время господствовало фантастическое представление о районе полюса. Одни были убеждены, что там существует земля, большой остров. Другие, отвергая возможность открытия в центральном полярном бассейне земли, считали, что он представляет открытое море, где, по крайней мере летом, льда вовсе нет или его очень немного. Отсюда делался вывод, что суда могут проникнуть до самого полюса.

Страстное желание осуществить древнюю мечту человечества приводило очень серьезных ученых к переоценке случайных наблюдений и к совершенно фантастическим гипотезам. Следует напомнить любопытный случай в истории науки: неправильная гипотеза о существовании открытого полярного моря, особенно яростно защищавшаяся авторитетным географом 60—70-х годов прошлого столетия Петерманом, принесла очень большую пользу. Не будь этой гипотезы, не было бы стольких попыток проникнуть далеко на север, не было бы целого ряда замечательных экспедиций, которые, хотя и не достигли полюса, но значительно обогатили наши знания. Сюда относится, например, австрийская экспедиция Вейпрехта и Пайера (1872—1874 гг.), которой была открыта Земля Франца-Иосифа.

Крупнейший полярный исследователь всех времен Фритьоф Нансен не разделял этой гипотезы. Он, наоборот, доказывал и доказал возможность проникновения в центральный полярный бассейн и даже к полюсу вместе с дрейфующим льдом.

Еще до Нансена было замечено, что останки кораблей, погибших у северо-восточных берегов Сибири, иногда через несколько лет выносились льдом к берегам Гренландии. На основании подобных наблюдений было высказано предположение, что существует постоянное и мощное, хотя и медленное течение, которое проходит через полярный бассейн с востока на запад.

Нансен не убоился льда и не стал уходить от него. Больше того, он решил дать своему судну возможность вмерзнуть в полярный лед в районе Новосибирских островов, откуда, по его расчетам, дрейф

должен был понести судно через район полюса к берегам Америки. Эта чрезвычайно смелая идея была встречена почти всеобщим недоверием со стороны полярных исследователей того времени. Но Нансен на деле доказал ее правильность.

Знаменитое путешествие Фритьофа Нансена на корабле „Фрам“ продолжалось с 1893 до 1896 года. Судно было построено таким образом, чтобы лед при сжатии не сдавливал его, а выталкивал на поверхность. Дрейф льда прошел южнее, чем рассчитывал Нансен. „Фрам“, вмерзший в полярные льды, пронесло вместе с ними южнее полюса, и корабль вышел не к берегам Америки, а к северу от Шпицбергена.

Во время этого знаменитого дрейфа корабль Нансена пересек некогда ранее не посещавшиеся северные области земного шара, достигнув наивысшей широты — 85 градусов 56 минут. Видя, что дрейф отклоняется к югу, Нансен сделал смелую попытку продвинуться дальше в сторону полюса с помощью собак.

14 марта 1895 года Нансен и его спутник Я. Иогансен на широте в 84 градуса 5 минут покинули борт „Фрама“ и спустились на лед. С огромными трудностями, преодолевая торосы, Нансен и Иогансен дошли 8 апреля до рекордной широты в 86 градусов 14 минут. Убедившись в невозможности проникнуть дальше к северу, они вернулись на Землю Франца-Иосифа. Здесь Нансен перезимовал и в 1896 году на случайном английском судне возвратился в Норвегию. Почти одновременно в Норвегию вернулся и „Фрам“.

Хотя Нансен и не достиг полюса, его экспедиция разрешила много важнейших задач полярного исследования. После путешествия Нансена стало ясно, что северная часть Ледовитого океана покрыта льдом и что постоянный дрейф его действительно существует.

Рекорд Нансена (86 градусов 14 минут) через несколько лет перекрыла итальянская экспедиция герцога Абрुццкого. Одна из партий этой экспедиции, зимовавшей со своим кораблем у северного берега Земли Франца-Иосифа, 25 апреля 1900 года дошла под начальством Каньи до широты 86 градусов 34 минут, примерно на 37 километров севернее, чем Нансен. Во время этой экспедиции погибла одна из вспомогательных партий в составе трех человек.

Хотя Каньи продвинулся ближе к полюсу, нежели знаменитый норвежец, случайная экспедиция итальянцев не принесла и малой доли тех огромных научных результатов, которые дало путешествие Нансена.

Несколько раньше была впервые предпринята попытка атаковать полюс с воздуха при помощи аэростата. В июле 1897 года шведский инженер Саломон Андрэ поднялся на воздушном шаре со Шпицбергена. Через три дня, оказавшись на широте 82 градусов 56 минут, Андрэ был вынужден опуститься на лед.

Судьба этого отважного человека несколько десятилетий волновала человечество. Лишь совсем недавно, в 1930 году, на небольшом острове Белом (между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа) были

найденны останки Андрэ и его спутников. Дневник Андрэ сохранился в кармане его полуистлевшей одежды. Сейчас он издан на многих языках.

Кроме перечисленных попыток достижения полюса, было много других. Они кончались безрезультатно или трагической гибелью участников экспедиций.

В 1909 году первый человек дошел до Северного полюса. Это был американец Роберт Пири, посвятивший всю свою жизнь достижению полюса. Двадцать три года Пири непрерывно работал над этой задачей, подготавливая одну экспедицию за другой. Каждый раз после очередной неудачи он, не падая духом, вновь брался за подготовку следующего похода.

Пири базировался на севере Гренландии и прилегающем к ней острове, так называемой Земле Гранта. Во время своих многочисленных попыток продвинуться на север Пири изумительно овладел техникой полярных походов с помощью собак. Однако он не достиг бы цели, если бы не привлекал систематически к участию в экспедициях представителей племени эта — самого северного из эскимосских племен.

Он десятками набирал эскимосов в качестве погонщиков ездовых собак (каюров). Он заимствовал у эскимосов наиболее целесообразную, легкую и в то же время теплую одежду, методы упряжки и т. п.

В последний раз Пири отправился в экспедицию в 1908 году. Перезимовав на своей базе, он 22 февраля 1909 года вышел по направлению к полюсу. Пири послал вперед несколько вспомогательных партий, которые должны были разведать наиболее удобный путь среди торосов и оставить в нескольких заранее намеченных пунктах запасы продовольствия. Это дало возможность Пири двигаться без остановок и экономить свои силы.

Характерно, что всех своих спутников, прибывших с ним из Соединенных Штатов, Пири одного за другим отправлял обратно с промежуточных баз. В последний перегон он вышел в сопровождении только эскимосов и врача-негра. Роберт Пири, этот большой человек, проявил себя истинным представителем капиталистической и шовинистической Америки: он хотел быть единственным „белым“, который достиг полюса.

На этот раз экспедиция оказалась успешной. 6 апреля 1909 года Роберт Пири, по своим вычислениям, достиг Северного полюса.

Победа Пири была огромной. Он первым осуществил то, к чему стремилось столько отважных людей. Слава Пири останется в веках. Однако научные и практические результаты его похода были невелики и не находились ни в каком соответствии с затраченными усилиями.

Дело в том, что Пири по самой технике его экспедиции стремился как можно скорее пройти к полюсу и вернуться обратно. Иначе перед ним вставала реальная угроза недостатка корма для собак. Пири смог пробыть в районе полюса лишь немного больше суток.

На обратном пути он пытался измерить глубину океана, но трос его лота лопнул, не дойдя до дна, после того как было выпущено

2742 метра. В районе полюса Пири сделал несколько астрономических наблюдений, чтобы возможно точнее определить свое место и удостоверить, что он действительно достиг полюса. Для этого он несколько раз пересек точку, которую считал полюсом. Тем не менее возник спор о том, был ли в действительности Пири на Северном полюсе.

Другой американец — Кук — выступил с заявлением, что он был на полюсе раньше Пири. Несколько лет дискуссия на тему „Пири или Кук?“ занимала большое место во всей мировой печати, пока с несомненностью не было установлено, что Кук оказался ловким мошенником. Что касается Пири, то ни один серьезный исследователь не сомневается в его добросовестности. Вопрос заключается только в том, достаточно ли точны были его инструменты для астрономических наблюдений, учитывались ли атмосферные влияния и т. п.

Пири представил подлинные записи своих вычислений на суд официальных научных учреждений Соединенных Штатов. Комиссия из виднейших американских специалистов проверила его вычисления и нашла их правильными. Однако другие ученые, более подробно анализируя каждое наблюдение, приходили к выводу, что в них могла быть допущена ошибка не на десять миль, чего не отрицал сам Пири, а гораздо более значительная — до 160 километров.

Можно думать, что критики сильно преувеличили. Пири действительно был либо на самом полюсе, либо очень близко от него. Для нас этот спор не представляет большого интереса. Мы далеки от того, чтобы дать спортивным соображениям перевес над научными. Для нас важно, что Пири был в центральном полярном бассейне, где с несомненностью установил наличие в районе полюса глубокого моря, покрытого льдом.

Надо понимать, что отдельные посещения полюса или какой-либо другой точки океана не могут привести к окончательным и бесспорным выводам и результатам. Необходимы длительные систематические исследования, многократные астрономические наблюдения, тщательное измерение скорости и направления дрейфа льдов. История похода Пири лишний раз подтверждает, что дело не в „открытии“ полюса, а в том, чтобы в районе полюса поработать, а, стало быть, и пожить достаточно длительное время.

После Пири эта задача оставалась невыполненной до наших дней, хотя к исследованию полюса были привлечены новейшие технические средства — самолеты и дирижабли. Полюс несколько раз по воздуху пересекали (или, по крайней мере, где-то близко от него проходили), но на полюсе не высаживались.

Наряду с Пири рекорд пребывания в полярном бассейне принадлежит Амундсену и его спутникам по самолетной экспедиции 1925 года. Задачей экспедиции, по словам самого Амундсена, было „проникнуть как можно дальше в неисследованную область между Шпицбергенем и полюсом и выяснить, что там находится или ничего там не находится“.

Двум самолетам удалось достигнуть широты 87 градусов 43 минуты, где они опустились на покрытую шугой полынью. Один самолет был поврежден. Другой с невероятными усилиями вытащили на лед. После нескольких недель тяжелой работы по расчистке аэродрома вся экспедиция, пересевшая на уцелевший самолет, благополучно возвратилась.

В 1926 году Амундсен отправился к полюсу уже на дирижабле. Это был дирижабль „Норвегия“, конструкции Умберто Нобиле. Экспедиция финансировалась американцем Элсвортом. В районе полюса были сброшены сразу три различных национальных флага — норвежский, американский и итальянский.

Перед самым вылетом Амундсена на „Норвегии“ со Шпицбергена оттуда же стартовал американский летчик Бэрд. На своем небольшом самолете он благополучно долетел до района полюса и в тот же день вернулся обратно, покрыв без посадки около 2000 километров. Полет „Норвегии“ был также удачным.

В 1928 году У. Нобиле повторил полет на одноплодном дирижабле „Италия“. Он достиг района полюса, но на обратном пути дирижабль потерпел катастрофу, которая до сих пор свежа в общей памяти. Оставшаяся в живых часть экспедиции Нобиле оказалась на дрейфующих льдах, откуда была спасена советской экспедицией на ледоколе „Красин“ под начальством проф. Р. Л. Самойловича.

Во время одной из попыток притти на помощь экспедиции Нобиле погиб славной смертью на боевом посту полярников крупнейший исследователь полярных стран Руал Амундсен.

В том же 1928 году американцы Вилкинс и Эйельсон совершили рекордный перелет на самолете с Аляски на Шпицберген. Они не ставили своей целью пролететь обязательно над полюсом, а шли по прямой линии—через полярный бассейн. Впоследствии Эйельсон во время другого смелого полета погиб на побережье Чукотского полуострова, а Вилкинс стал поборником нового способа достижения полюса — на подводной лодке. Попытка эта кончилась полной неудачей.

Каковы же итоги смелых экспедиций в центральный полярный бассейн?

Несомненно, что люди на Северном полюсе были. Открывать полюс, как точку, больше не приходится.

Зачем же мы снова стремимся на полюс? Чтобы еще раз повторить работу, сделанную нашими предшественниками?

Нет, наша задача принципиально иная.

ВКЛАД В НАУКУ

Предыдущие экспедиции, поражавшие своей смелостью, не дали и не могли дать значительного научного материала. Несмотря на достижение полюса, центральный полярный бассейн остается неисследованным. Не было даже попыток практического использования данных научных исследований в районе полюса.

Советские полярные исследования имеют свою славную историю и свой совершенно отчетливый характер.

Ко всему комплексу проблем Арктики мы подошли с точки зрения единства теории и практики, при котором научные исследования и практическое использование идут рука об руку. Второй наш принцип — вести научные наблюдения не отрывочно, при кратковременных экспедициях, а изо дня в день, непрерывно и всесторонне.

Исходя из этих принципов, мы покрыли острова и побережье советской части Северного Ледовитого океана сетью полярных станций, которые непрерывно наблюдают за погодой, состоянием льда, химией и физикой моря и т. п. Полярные станции дали нам прочную основу для практического освоения мореплавания в Ледовитом океане.

Так и только так мы должны подходить и к проблеме изучения Северного полюса.

Мы не стремились бы туда, если бы не знали, что в районе полюса надо провести очень серьезные научные исследования, полезные и нужные нашему строительству. Нас не могли удовлетворить изолированные полеты в сторону полюса.

Следуя нашим испытанным методам, мы и в центральном бассейне сооружаем полярную станцию, т. е. постоянно действующую научную обсерваторию, объединенную с достаточно мощной радиостанцией.

Таким образом, особенность нашего подхода к проблеме Северного полюса заключается в том, что мы не только посетили этот район, но твердо обосновываемся в нем, укрепляемся на полюсе, чтобы использовать полученные наблюдения.

Что же мы знаем о полюсе и чего еще не знаем?

После Нансена, Пири, Амундсена и других полярных исследователей мы знали, что в районе Северного полюса не материк, а море. Знали, что оно покрыто льдом. Знали, конечно, что там холодно. Это приблизительно все. А хотим мы узнать очень много.

Мы хотим конкретно знать погоду в районе полюса — ее колебания, ее сезонность. Хотим знать не только температуру, но прежде всего давление воздуха, его изменения. Хотим при помощи шаров-пилотов изучить эти и другие атмосферные явления не только на поверхности земли, но и по всей толще атмосферы.

Систематические наблюдения над элементами погоды будут представлять не только теоретический, но и огромный практический интерес. Известно, что движение холодных масс воздуха, заполняющих атмосферу над полярным бассейном, самым существенным образом влияет на климат Европы и Азии, а следовательно — и Советского Союза.

Давно сказано, что „погода делается на севере“. Между тем, данные о погоде мы улавливаем только на границе севера, на наших полярных станциях, и пока ничего не знаем о том, что делается в центральном полярном бассейне. Наши теоретические представления о так называемой „шапке холодного воздуха“ будут проверены и точно

установлены только после работы нашей станции в районе полюса. Наша повседневная работа по предсказыванию погоды, особенно по долгосрочным прогнозам, будет значительно облегчена: синоптики получают сведения из очень важного района — центрального полярного бассейна.

Другой круг наблюдений связан с мореплаванием. После дрейфа „Фрама“ мы знаем, что лед движется в общем с востока на запад. Но нам очень мало известно о деталях этого движения и в частности о том, в какой мере оно существует в районе самого полюса. Кроме редких отрывочных данных, мы ничего не знаем также о глубинах в центральной части Ледовитого океана.

Нам очень важно решить вопрос о движениях нижних и средних слоев воды, установить, откуда они происходят — из восточной части Ледовитого океана, или из Атлантического. Путем химических анализов и физических наблюдений мы сможем выяснить процессы, происходящие в толще воды. Биологические работы скажут нам, в какой мере в этих самых высоких широтах сохраняется жизнь.

Наблюдения над морем и льдами обогатят наши сведения об общей циркуляции льда в Ледовитом океане. Это связано с вопросами плавания по Великой арктической магистрали. Зная условия в центре океана, мы сможем найти законы, управляющие движением льда у берегов. Практическое значение этих исследований для полярного мореплавания очень велико.

Огромный интерес представят также регулярные наблюдения над магнетизмом. Мы еще ничего не знаем о направлении и силе земного магнетизма в районе полюса. Кроме теоретического интереса, знание этих явлений позволит нам восполнить серьезный пробел на магнитных картах. Водители самолетов, которые в будущем полетят через полюс, получают необходимые поправки к показаниям компаса. Без знания особенностей магнетизма в этом районе компас не только не помогает ориентироваться, но может даже привести к катастрофе.

Научная станция в полярном бассейне поможет разрешить немало геофизических задач — и теоретических, и прикладных (например, провести исследования по распространению радиоволн).

Одних этих заданий было бы достаточно, чтобы полностью оправдать те затраты труда и средств, которые наша страна совершила для продвижения к полюсу. Но есть еще одна важнейшая задача: установив станцию в районе полюса, мы делаем крупнейший шаг для обеспечения безопасности самолетовождения в полярных районах.

Нет никакого сомнения в том, что существующая уже несколько лет идея трансполярных перелетов из Европы в Америку может притти к практическому осуществлению. Установление регулярного сообщения между Европой и Америкой по кратчайшему пути, через центральный полярный бассейн, возможно будет со временем только при наличии опорной станции в районе полюса.

Летчики, направляющиеся через центральный полярный бассейн, будут иметь важнейший пункт, который сообщит им состояние погоды, и дополнительную радиостанцию на тот случай, если связь с землей окажется затрудненной. Наконец, летчики, пользуясь радиопеленгацией, смогут определить свой курс по сигналам станции на дрейфующем льду. Вполне возможно также, что со временем в полярном бассейне будут созданы запасные аэродромы, гарантирующие безопасность полета.

Вот почему мы создали станцию в районе полюса.

Я не говорю — „станцию на полюсе“, потому что, как уже сказано выше, дрейф льда будет все время ее перемещать. В этом нет никакой беды. Напротив, дрейф станции намного обогатит ее научные наблюдения. Она явится одновременно и центром стационарного постоянного исследования, и передвижной экспедицией.

ЛЮДИ ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЗИМОВКИ

Нельзя считать, что идея полета на полюс и основания на нем полярной станции пришла случайно кому-то в голову. Мысль об организации подобной экспедиции явилась логическим следствием всей нашей предыдущей деятельности. Не только руководство Главного управления Северного морского пути, но и десятки лучших полярных работников — зимовщиков, летчиков, ученых — давно мечтали о такой возможности. Идея эта созревала в нашей среде постепенно, впитывая в себя результаты огромного коллективного опыта исследований и освоения Севера.

Мы продвигались к северу, шаг за шагом закрепляя наши завоевания. Мы вырастили людей, способных решить эту труднейшую задачу. Мы смогли выделить для операции в центральном полярном бассейне проверенных многолетней работой лучших зимовщиков полярных станций и лучших, известных всему земному шару, арктических летчиков.

В таком небывалом деле, как научная станция на дрейфующем льду в районе полюса, очень многое зависит от ее начальника. Выбирая его среди наших лучших зимовщиков, я остановился на тов. И. Д. Папанине. Я имел в виду не только его многолетний опыт, его зимовки на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскина, но и прежде всего исключительную жизнерадостность и напористость, с которыми тов. Папанин легко побеждает любое возникающее на его пути препятствие. Такой человек не растеряется в трудную минуту! Спутники такого человека будут каждодневно получать от него новую зарядку бодрости и уверенности в успехе.

Было ясно с самого начала, что радистом станции надрейфующем льду может быть только один человек — Эрнст Теодорович Кренкель. Преданный изучению Арктики до самозабвения, тов. Кренкель еще за много лет до конкретизации наших планов осаждал меня и других товарищей проектами, один смелее другого: о какой-нибудь страшно

далекой и страшно трудной зимовке, обязательно дрейфующей, обязательно там, где еще никого не было.

Очень обрадовала меня готовность проф. В. Ю. Визе лично возглавить научную работу станции. К большому сожалению, ухудшение его здоровья заставило отказаться от этого плана.

Советуюсь с В. Ю. Визе, Р. А. Самойловичем и другими товарищами, мы подбирали научных работников зимовки. В состав ее, кроме тт. Папанина и Кренкеля, были включены научные работники П. П. Ширшов и Е. К. Федоров.

Гидробиолог и гидролог П. П. Ширшов — мой товарищ по экспедициям на „Сибирякове“ и „Челюскине“, где он показал себя не только выдающимся научным работником, но и замечательно стойким человеком. После гибели „Челюскина“ в нашем ледовом лагере все участники экспедиции были разбиты на три бригады для работы по устройству аэродромов, оборудованию лагеря и т. п. Тов. Ширшов стоял во главе одной из этих бригад и проявил себя образцовым работником.

Молодой астроном и магнитолог Е. К. Федоров имеет уже солидный стаж и опыт полярных зимовок на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскина.

Что касается летной части экспедиции, то мы имели богатейший выбор среди испытанных полярных летчиков, каждый из которых мечтал о дальнейших, невиданных еще северных полетах. Каждый из арктических летчиков считал для себя за честь участвовать в завоевании полюса с воздуха.

Помимо М. В. Водопьянова, который являлся одним из самых горячих сторонников организации полетов в сторону полюса, мы прежде всего привлекли наших самых опытных ветеранов В. С. Молокова и М. С. Бабушкина, а также крупнейшего знатока полетов над льдами А. Д. Алексеева.

Авиационная промышленность подготовила для нашей экспедиции на полюс превосходные четырехмоторные самолеты „АНТ-6“ и снабдила их современным аэронавигационным оборудованием. Радиопромышленность обеспечила нас наилучшей аппаратурой. Пищевая промышленность сделала для зимовщиков высококачественные продукты, концентраты. По существу десятки предприятий нашей страны принимали участие в подготовке воздушной экспедиции на полюс.

Создание полярной станции на крайнем севере земного шара, в районе полюса, завершает многолетнюю работу советских полярников по изучению Арктики. Это небывалое предприятие стало возможным благодаря исключительному вниманию и заботе, которыми окружена деятельность полярников в советской стране.

Воздушная экспедиция на полюс и организация там научной станции является еще одним доказательством того, что только в условиях социализма могут быть решены задачи, хотя и давно поставленные, но оказавшиеся непосильными для капиталистического строя.

В СЕРДЦЕ АРКТИКИ

ПЕРВЫЕ ЗИМОВКИ



Об Арктике, о работе в этом суровом, мало изведанном крае, я стал мечтать, едва только перешел к мирной жизни после многих лет, проведенных на фронтах гражданской войны. Случай представился в связи с полетом на полюс „Графа Цеппелина“. Я был назначен заведующим почтовым отделом на „Малыгине“, которому предстояло встретиться с „Цеппелином“ и обменяться почтой. Произошло это у Земли Франца-Иосифа, в бухте Тихой.

Когда началась подготовка ко второму году зимовки, я обратился к Отто Юльевичу Шмидту с просьбой включить меня в отряд бойцов за освоение Советского Севера.

Меня назначили начальником экспедиции зимовщиков в бухте Тихой. Мы шли на „Малыгине“. Нас, зимовщиков, было 20 человек. Мы рано вышли в море, и „Малыгин“ в течение 14 дней пробивался сквозь тяжелые, грозные льды. Это было первое знакомство с суровым нравом Арктики. Все же до бухты Тихой добрались благополучно.

Бухта очень скоро приняла вид давно заселенного места. Мы выстроили ангар для самолетов, жилой дом, баню, научные павильоны.

Зимовщики с головой ушли в работу. Здесь изучали распространение радиоволн, атмосферное электричество и т. д. Полярная ночь прошла для всех нас незаметно, — настолько мы были увлечены работой. Коллектив хорошо подготовился к весенним экспедициям по Земле Франца-Иосифа.

Весной, с появлением солнца, занялись организацией экспедиции. Одну группу людей отправили в Альджер. Предстояло как можно скорее организовать промежуточные базы для группы Федорова, которая отправилась зимовать на остров Рудольфа.

По литературе мы знали, что на Альджере имеется корм для собак, оставленный экспедицией Циглер — Болдвина в 1902 г. В течение восьми суток мы взрывали здесь ледники, пока не добрались до пеммикана (собачьего корма). Пеммикан этот мы разбросали по всем базам на пути к острову Рудольфа.

... Пятнадцать месяцев зимовали на Земле Франца-Иосифа. Потом вернулись в Москву. Отчитались. С чувством гордости выслушали отзыв Арктического института о нашей полярной станции, как об одной из лучших.

Свой отдых в Сочи я провел в мыслях о возвращении в Арктику. Вскоре мне посчастливилось быть организатором зимовки на мысе Челюскина.

Имея опыт первой зимовки на Земле Франца-Иосифа, я постарался эту экспедицию оснастить в техническом отношении как можно лучше.

Мы взяли с собой два небольших вездехода. Они сослужили нам огромную службу. При помощи вездеходов мы перетащили весь груз — более 1000 тонн — с ледокола на берег. На вездеходах доставляли материал к площадкам строительства.

Мы выстроили два жилых дома — один для двадцати человек, другой для десяти, здание для электрической станции, продовольственный сарай, столовую, ангар. Установили радиостанцию, обсерваторию. Жилища были радиофицированы, и каждый зимовщик мог слушать передачу, — у кровати его висела радиотрубка.

Очень скоро на мысе Челюскина вырос целый городок, жители которого были заняты кропотливой научной работой.

Зимовщики изучали территорию мыса. Они прошли на собаках 4 тысячи километров. Исследовали пролив Вилькицкого, район Таймырского озера, где экспедиция прошла путь, намеченный Норденшельдом, — от зимовки на мысе до реки Таймырки. Гидрологическая группа во главе со старшим гидрологом Мелешкой прошла на остров Гейберга, чтобы снять точную его карту.

С крупным багажом научно-исследовательской работы наша экспедиция возвратилась в Москву. Работа коллектива была хорошо принята. Нас всех премировали (мне лично досталась легковая машина „М-1“). Но лучшей, обязывающей меня на всю жизнь наградой я считаю присвоение моего имени гидрографическому судну в арктических водах.

НА ЛЬДИНЕ К ОСИ МИРА

Наша социалистическая страна достаточно богата, достаточно сильна, чтобы взяться за разрешение самых смелых научных задач. И Главсевморпуть занялся организацией дрейфующей экспедиции.

Опыт моих первых зимовок дал мне смелость участвовать в такой зимовке. Я обратился по этому поводу к Отто Юльевичу Шмидту.

Отто Юльевич встретил мое предложение одобрительно, и мне была поручена подготовка к зимовке на льдине, дрейфующей у Северного полюса.

Никто не закрывал себе глаз на трудности этого рискованного предприятия. Предстояла не обычная зимовка на севере, когда у экспедиции всего вдоволь, все под руками, когда снаряжение, питание, аппаратура спокойно хранятся на складах, когда можно доставить лишних 10—15 тонн багажа и жить с удобствами. Льдина этого не позволяет!

Надо поселиться на постоянно передвигающейся льдине и жить на ней в течение довольно длительного периода. Из этого строились все расчеты. Все снаряжение экспедиции, запасы продовольствия, аппаратура вместе с людьми не могут превышать по весу 9 тонн.

План экспедиции был продуман до мельчайших подробностей. Находясь на полюсе, можно получить точные метеорологические данные о районе. Это значит получить в руки ключ для составления правильной синоптической карты мира.

Зимуя на льдине, мы можем точно выяснить, куда течение направляет огромные площади льда Ледовитого океана. Об этом идет большой и долгий спор среди профессуры, но никто не может правильно ответить на вопрос.

Кто предугадает, куда льдина занесет нас, где она выбросит нас? Никто — и в этом особенная трудность экспедиции. Можно предположить, что нас отнесет к Гренландии. Известно, как шел Нансен на своем „Фраме“. Если льдина пойдет в таком же направлении, то будет очевидно, что ледяная кора океана идет с востока на запад.

Но возможно, что за полюсом течение обратное — с запада на восток, — и лед движется к американским берегам. Пока это — загадка, и наша дрейфующая экспедиция сможет правильно разрешить ее и окончательно установить движение льда от оси мира.

На полюсе мы, конечно, оставим следы нашего пребывания. Мы водрузим здесь знамена великой Советской страны, где задачи науки подняты на недостижимую высоту. Мы оставим на полюсе шелковый флаг с силуэтом вождя народов товарища Сталина, организатора побед социализма, флаг с гербом Советского Союза и флаг организации, осваивающей Арктику, — Главсевморпути.

Наша программа научных работ довольно большая. Каждую десятидневку мы будем определять координаты нашей зимовки и сообщать сведения в Москву. Мы имеем специальные приборы для изучения силы тяжести на Северном полюсе. В полярную ночь сделаем зарисовки северных сияний. Гидробиологические наблюдения над планктоном, изучение животного мира, наледной флоры, солености воды — эти благодарнейшие задачи мы ставим пред собой на период зимовки.

Все наши наблюдения и изучения мы по радио будем передавать в Арктический институт.

Советские экспедиции лишены каких бы то ни было элементов легкомыслия и авантюризма.

КАК МЫ ГОТОВИЛИСЬ

Наше правительство, одоблившее эту экспедицию, прежде всего потребовало, чтобы в районе дрейфа была создана прочная материально-техническая база. Без этого немисливо пуститься в рискованное путешествие.

Такая база уже создана на острове Рудольфа. Я принимал непосредственное участие в организации ее. Сюда ледокол „Русанов“ двумя рейсами доставил большой груз. На острове организована мощная станция, где сейчас зимуют опынейшие полярники.

Здесь находятся люди, прошедшие боевое крещение в Арктике. Многие из них зимовали со мной на Земле Франца-Иосифа и на мысе Челюскина: комсомольцы Пыпин, Латыгин и Стороженко, парторг Агеев, шеф-повар Курбатов, каюр-плотник Зуев, плотники Лебедев, Болдин и другие.

Уже одна подготовка этой базы показала, сколь серьезна наша задача. „Русанов“ с трудом пробирался к острову Рудольфа сквозь грозные льды. Бывало, за пять суток ледокол продвигался только на полкилометра. То и дело приходилось применять аммонал и взрывать льды.

С необычайными трудностями происходила разгрузка ледокола. Но коллектив показал себя в буквальном смысле слова героическим. С неослабевающей энергией люди перетаскивали по ледникам и торосам за 4 километра грузы с ледокола.

На острове построены два жилых дома, радиостанция, радиомаяк, гараж, баня, два технических склада, продовольственный склад, скотный двор. Подготовлен аэродром и подвезены к нему запасы горючего. Построена также передвижная слесарная мастерская на санях, которую трактор может доставить, куда понадобится.

Остров Рудольфа вполне готов к принятию пяти самолетов. Запасы продовольствия достаточные. Остров стал надежной базой.

Снаряжению самой экспедиции было уделено исключительное внимание.

Одежда зимовщиков, как показали зимовки на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскина, всегда оставляет желать лучшего. Мы учли, что от ее качества зависит успех нашего сложного дела.

Вот каков наш костюм. Для ног имеются пушистые меховые лепты (чулки). Рубахи и штаны сделаны из меха оленя-пыжика, причем сшиты они мехом внутрь. Мездра, обращенная наружу, предохраняет одежду от отсырения. Рубаха снабжена чехлом, который можно снимать и проветривать. Чтобы в палатке нам было удобно работать, мы имеем замшевые жилеты, подбитые мехом. Белье сделано из тонкой мериносовой шерсти. Спальные мешки — из отличного волчьего меха.

Палатка, т.-е. домик на льдине, любопытно сконструирована. Она состоит из четырех слоев: первый слой — брезент, два следующих слоя — гагачий пух и, наконец, четвертый слой — тоже брезент. Окна сделаны

по типу морских иллюминаторов и снабжены небьющимися стеклами. Входная дверь — резиновая, надувная, также обшита волчьим мехом. В палатке имеется также тамбур с алюминиевым каркасом — нечто в роде коридорчика.

У каждого из нас есть малица. Поверх малицы мы надеваем хухру. Малица сшита мехом внутрь, а хухра — мехом наружу. Снабдили нас двумя видами головных уборов; ушанкой из пыжика и ушанкой из ро-сомахи. Особенность этих уборов — в том, что они сохраняют тепло при любых условиях.

Питание на льдине строго продумано и подготовлено московским Институтом инженеров питания. Нам нужны довольно большие запасы в расчете на длительное пребывание на льдине (год-полтора).

Есть у нас достаточные запасы паюсной икры, масла, плавленого сыра, таблетки свежей капусты, готового борща, щей, горохового и пер-лового супа. Есть кисель, компот, чай, какао, кофе.

Директор совхоза „Ленинские горки“ тов. Тетерин вместе с коллек-тивом совхоза приготовил для нашей экспедиции прекрасную свиную колбасу. Фабрика детского питания им. Бельского снабдила нас 150 кг пельменей из отборного мяса, 100 кг сырья для свиных и говяжьих отбивных котлет. Та же фабрика преподнесла нам в подарок торт ве-сом около пуда и приготовила для нас 10 кг лимонного сока, выжатого из 500 лимонов.

Мы надеемся к тому же разнообразить свое меню мясом белого медведя, — нет сомнения, что этот обитатель Арктики навестит нашу дрейфующую организацию.

Как видите, выбор питания у нас богатый и вкусный...

Два раза в день, в обед и ужин, мы будем получать горячую пищу. Кухня у нас очень удобная, она легка и портативна. Для экспе-диции специально изготовлены примусы, снабженные бесшумными горел-ками. Кухня будет одновременно обогревать палатку. Топливо у нас двух видов — керосин для кухни и бензин для радиостанции. От спе-циального отапливания палатки мы должны отказаться. Запас топлива, который мы смогли взять с собой, позволяет тратить полтора кило-грамма в сутки.

Мы целиком полагаемся на нашу прекрасную одежду. Мы не мо-жем даже покрывать палатку снегом, так как она должна быть по-движной: всегда возможно сжатие льдов, которое заставит нас быстро сниматься с места.

Придется надолго забыть и о ванне, о душе. Ничего не поделаешь, таких коммунальных удобств на льдине не предвидится! Чтобы приго-товить ведро воды в Арктике, требуется 7—8 ведер снега. Слишком много топлива надо расходовать на это. К тому же в нашей палатке будет довольно низкая температура. Раз в десятидневку, когда будем обрабатывать научные материалы, мы лучше нагреем палатку и позво-лим себе роскошь протереть тело спиртом.

ЛЮДИ И ТЕХНИКА НА ЛЬДИНЕ

Состав нашей экспедиции подобран тщательно. Это люди, закаленные в боях с Арктикой.

Вот Кренкель. Всем известен этот герой челюскинской эпопеи. Он успел как следует вкусить все прелести сурового севера и хорошо закалил себя в борьбе с ними. Кренкель — замечательный радист. Он безусловно обеспечит нам отличную связь с землей.

Ширшов, гидробиолог и гидролог. Прекрасный товарищ, молодой талантливый советский ученый. Это человек, горящий желанием все свои знания и всю энергию отдать служению нашей социалистической родине.

Федоров, магнитолог и астроном. Этого молодого ученого я знаю лучше других. Он был моим помощником по научной части во время зимовки на Земле Франца-Иосифа. Федоров не раз показывал свою преданность родине и не раз премирован за работу.

С этой тройкой отважных людей не страшно браться за любое сложное, пусть даже связанное с опасностью для жизни, но важное для нашей родины дело.

Прежде чем отправиться на льдину, мы прошли серьезную тренировку. Под Москвой на снежном поле, в стороне от Калужского шоссе, мы расположились в нашей палатке, словно посреди ледяных торосов. Мы проверили все наше снаряжение. Установили радиостанцию, ветряк, который дает энергию для фонариков. В течение семи дней мы проверяли себя в этой необычной обстановке, приспосабливаясь к жизни в новых условиях.

Мы разработали распорядок предстоящей жизни на льдине. Дежурство на льдине будет круглосуточное. Каждый участник экспедиции будет дежурить 4 или 6 часов. Этот дежурный будет наблюдать за сжатием и передвижкой льда, вести метеорологические наблюдения.

Весь наш состав так подготовлен, что каждый из нас может вполне заменить другого. Меня, скажем, может заменить Кренкель, Кренкеля — Федоров, а Федорова могут заменить я и тов. Ширшов.

Вставать мы будем в восемь утра. В девять — завтрак, который готовит дежурный по кухне. Затем — научно-исследовательская работа, передача очередных метеосводок и т. д.

Отлучаться далеко от палатки мы не собираемся. Но если появится большая трещина, то постараемся проследить ее начало, изучить движение льда, измерить толщину его.

На расстоянии 200—250 метров мы организуем запасные базы. К каждой такой базе будет вести несколько дорог, в разных направлениях. У нас всегда должен быть выход, если какая-нибудь дорога выйдет из строя. Наготове будет и поле для перенесения в случае, если под палаткой пройдет трещина.

На базах мы будем хранить неприкосновенные запасы горючего, питания. Здесь же будет и запасная кухня.

Невдалеке от палатки всегда будут наготове две площадки для самолетов. Если понадобится снять нас со льдины, то можно будет воспользоваться этим же аэродромом.

Ленинградская лаборатория, руководимая т. Гауфманом, построила для нас комбинированную радиостанцию с коротковолновой и длинноволновой связью. Радиостанция легка и портативна, а мощность ее, надеемся, позволит нам слушать Москву.

Научная аппаратура разрабатывалась виднейшими специалистами при участии членов нашей экспедиции Ширшова и Федорова. Приборы в пять-шесть раз легче тех приборов, которые обычно применяются для арктических экспедиций. По качеству аппаратура превосходит некоторые заграничные образцы. Можно привести как пример вертушку для изучения течения, — наша куда легче немецкой и в отличие от той может работать при низких температурах. Все приборы испытаны и проверены. Точность их обеспечена.

* * *

Я горжусь тем, что на долю нашего небольшого коллектива выпала такая почетная, хоть и трудная задача расшифровать белое пятно Северного полюса, проникнуть в самое сердце Арктики.

НАУЧНЫЕ РАБОТЫ ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЗИМОВКИ



I

Планомерно изучая Советскую Арктику, мы ликвидируем одно за другим „белые пятна“ на наших картах и включаем новые районы севера в общее хозяйство страны. Окраины полярного бассейна изучены всесторонне, но в центральную область Ледовитого океана мы до сих пор не проникали.

Теперь этот момент наступил. Техническое оснащение Советского Севера и совершенство самолетов дали возможность произвести смелый опыт переброски в район полюса целой зимовки.

Не минуты, как на самолете или дирижабле, не считанные часы, как в санной экспедиции, а долгие месяцы проведут люди на дрейфующей зимовке, изучая район полюса. Передвигаемая дрейфом ледяных полей, экспедиция проделает всевозможные научные исследования.

Мы выявим цикл метеорологических явлений, при помощи разных приборов исследуем глубины океана. Производимые в различных точках дрейфа магнитные, гравитационные и другие наблюдения всесторонне осветят неизвестную нам доселе область.

Интерес и внимание всей страны к изучению района полюса обязывают каждого участника экспедиции отдать себя целиком этому делу. Мы берем с собой много научной аппаратуры. Достаточно сказать, что ее вес (все приборы изготовлены минимально легкими) составляет все же около 450 килограммов.

Какой же материал мы рассчитываем собрать за время зимовки в районе полюса?

II

Точное знание своего местоположения и ориентировка служат основой для всех работ экспедиции.

Определения географических координат широты и долготы и направления (азимута) вблизи полюса несколько своеобразны, но вообще не уступают по точности измерениям в более южных широтах.

Ошибка в наших определениях будет зависеть лишь от применяемого инструмента и способа определений. Ночью, при наблюдении звезд, она будет наименьшей, и мы сможем ручаться за точность до 200 метров. Днем, при наблюдении солнца, ошибка может выразиться в 0,5—1 километр.

Так как астрономические определения являются для нас жизненно необходимыми, то они обеспечены резервными приборами.

Мы взяли с собой в качестве основного инструмента универсальный теодолит Вильда (Швейцария) выпуска 1937 года. Из приборов этого типа он является наиболее подходящим для астрономических определений. В случае его утраты или порчи мы сможем пользоваться астрономической частью магнитного теодолита Шасселона (Франция). Наконец, во время длительного пешего перехода (если в этом встретится необходимость) к нашим услугам будет легкий и портативный авиационный секстант завода „Геофизика“.

Полная обработка каждого астрономического наблюдения является довольно трудоемким делом и требует большого количества бумаги. Поэтому во время подготовки к экспедиции мы изыскивали различные вспомогательные таблицы и номограммы. Например, Астрономический институт изготовил для нас специальные астрографики, пользуясь которыми можно легко вычислять результаты астрономических наблюдений по звездам.

III

Наблюдения над погодой представляют одну из основных задач экспедиции. Маленькая, особой конструкции, метеобудка, прикрепленная к одной из радиомачт, будет содержать в себе обычные термометры, гигрометр и суточный термограф, записывающий кривую температуры. В специальном метеорологическом ящике в жилой палатке будут находиться барограф, анероиды, анемометры, психрометры Ассмана, анемограф особой конструкции и другие приборы.

Метеорологические наблюдения мы будем производить через каждые шесть часов, т.-е. четыре раза в сутки, разумеется, по одному и тому же (московскому) времени.

Результаты метеорологических наблюдений мы будем сейчас же передавать по радио на материк для того, чтобы они включались в каждую синоптическую карту. Это имеет очень большое значение для предсказаний погоды, учитывая, что наша станция будет располагаться примерно в середине обширного „белого пятна“ синоптических карт, в районе, где режим погоды до сих пор никому не был известен.

Кроме того, мы предполагаем вести дневник погоды, куда вахтенный будет ежечасно записывать изменения в направлении и скорости

ветра, данные об осадках, облачности и другие. К несению непрерывной вахты нас вынуждают не только метеорологические интересы, но и соображения собственной безопасности: мы должны постоянно следить за состоянием льда, чтобы своевременно заметить угрожающие нашему лагерю подвижки и перенести его на другое место.

IV

Экспедиция Нансена на „Фраме“ установила, что в Ледовитый океан из Северной Атлантики вливается мощный поток более соленой и относительно более теплой воды.

Наблюдения с борта „Фрама“ производились на окраинах глубокого полярного бассейна, а гидрологический режим центральной части океана нам совершенно неизвестен. В какой мере проникают и распространяются в околополюсном районе воды Атлантики, какое количество тепла вносится этой водой в полярный бассейн в течение всего года, каковы, наконец, там глубины, — вот основные вопросы, ответ на которые могут дать только наши наблюдения в центральной части Ледовитого океана.

Для этого мы будем регулярно через каждые 25 — 30 миль дрейфа брать глубоководные гидрологические станции. Через прорубь во льду, толщина которого, кстати сказать, здесь может достигать 3 — 4 метров, мы будем опускать с помощью ручной лебедки прибор (трубка или шуп) для промера глубины и взятия образца грунта, а затем батометры — приборы для взятия пробы воды и определения температуры воды на разных глубинах. Пробы воды мы будем брать от поверхности до придонного слоя (ориентировочно — 4000 метров). На каждой станции мы возьмем 20 — 25 таких проб.

Собранные пробы будем обрабатывать на месте, в походной гидрохимической лаборатории, находящейся в жилой палатке. Мы определим соленость воды и содержание в ней кислорода, а в некоторых горизонтах также и количество фосфора в воде.

Каждая глубоководная станция будет являться „авральной“ работой для всего состава зимовки. Так, например, один только промер глубины в 4000 метров с помощью ручной лебедки потребует 3 — 3,5 часа непрерывной работы всех четырех участников экспедиции посменно.

Кроме глубоководных станций, брать которые придется в зависимости от скорости дрейфа, мы будем делать примерно через каждые 12 — 15 дней суточные станции для наблюдения внутренних волн приливо-отливного происхождения.

Одна из наиболее важных задач нашей экспедиции — изучение дрейфа льда в полярном бассейне. Как известно, в Ледовитом океане существует постоянный дрейф льда в направлении от Берингова пролива к Гренландии. В этом дрейфе в свое время находился „Фрам“ Нансена.

Вполне вероятно, что наша зимовка окажется не в этом мощном потоке, а в районе кругового дрейфа, повидимому, существующего



в центральной части Ледовитого океана. Карта нашего дрейфа будет составляться по материалам точных астрономических определений и непосредственным наблюдениям с помощью вертушек над скоростью и направлением дрейфового течения.

Мы предполагаем производить такие наблюдения возможно чаще, в промежутке между гидрологическими станциями.

V

На всех глубоководных станциях мы будем также проводить гидро-биологические исследования. Цель их — изучение жизни в толще такого исключительно своеобразного водоема, каким является центральная глубокая котловина Ледовитого океана.

Нам надо изучить сезонные изменения (качественные и количественные) состава планктона — своеобразного мира микроскопических животных и растений (водорослей), населяющих море, главным образом верхние слои воды.

Для этого мы будем производить вертикальные ловы планктонными сетями. Пробы фитопланктона (растительного) будем обрабатывать на месте. Микроскоп со всеми принадлежностями у нас имеется. Пробы зоопланктона будут консервироваться в спирту, в маленьких пробирках, чтобы затем произвести их обработку на материке.

Другая наша задача — изучение сезонных изменений количества органического вещества — годовой продуктивности Полярного моря. Для взятия количественных проб будет применен новый прибор, предложенный В. Г. Богоровым, — „планктоночерпатель“, позволяющий взять с любой глубины пробу воды в 50 литров.

VI

Магнитные исследования нашей экспедиции пойдут двумя путями. Во-первых, нужно будет выяснить географическое распределение земного магнетизма в околуполюсном районе, т.-е. составить магнитную карту.

До сих пор магнитные карты центральной Арктики составлялись лишь на основании различных предположений. Надежная карта магнитного склонения имеет громадное значение для трансполярных перелетов. Нам нужно будет через каждые 20 — 30 миль дрейфа производить измерения земного магнетизма.

Однако таких измерений будет мало. Известно, что земное магнитное поле никогда и нигде не остается постоянным. Действие некоторых солнечных излучений на высокие слои земной атмосферы вызывает непрерывные колебания земного магнетизма, частью правильные — систематически повторяющиеся, частью — внезапные, резкие — магнитные бури. В полярных областях магнитное поле — наиболее беспокойное. Существует область максимальной его активности, расположенная кольцом с центром в северной части Гренландии.

Поведение магнитного поля вне этой зоны достаточно изучено, но характер его колебаний в центральной части кольца, повидимому, подчиняется своеобразным законам, представляющим большой интерес для выяснения всей электромагнитной жизни земли. С этим в частности тесно связано состояние ионизированного слоя стратосферы (так называемый слой Хэвисайда), заставляющее нас избирать ту или иную длину волн для радиосвязи.

Изучение магнитных колебаний будет второй темой наших магнитных работ.

Магнитный теодолит системы Шасселона, взятый нами для измерений из Института земного магнетизма, в значительной степени переделан в соответствии с условиями нашей работы.

Полярные сияния имеют тесную связь с магнитными вариациями. Наблюдать за сияниями мы будем ночью, одновременно с наблюдениями над погодой, т.е. ежечасно, занося в журнал их яркость, форму и расположение.

Последней темой в этом комплексе будут измерения атмосферного электричества.

VII

Известно, что сила земного притяжения в различных местах земной поверхности имеет несколько различные значения. Это различие вызывается многими причинами. Здесь играет роль вращение Земли — центробежная сила, им вызываемая, стремящаяся откинуть все предметы прочь от Земли и как бы уменьшить их вес. Естественно, что на экваторе ее влияние будет сильнейшим, а на полюсе она не действует. Другой причиной является сама форма Земли, приплюснутая у полюсов. Наконец, последняя причина — неравномерное распределение масс в земной коре: в одних местах земная кора слагается из более плотных пород, в других — из легких.

Если мы будем измерять величину силы тяжести в различных местах земного шара, то сможем выяснить причины, вызывающие ее изменения. На основании таких измерений вычисляется фигура земли, точное знание которой играет очень большую роль в различных геодезических и астрономических расчетах.

Измерение силы тяжести принадлежит к одним из самых точных. Достаточно сказать, что при этой работе нужно измерить период качания особых маятников с точностью до десятиллионных долей секунды.

Возможность маятниковых наблюдений на дрейфующем льду доказала экспедиция Нансена на „Фраме“. Ленинградскому астрономическому институту удалось сконструировать для нас маятниковый прибор исключительно портативный и легкий, но не уступающий по своим качествам приборам нормальных типов.

При гравитационных измерениях громадную роль играет радиосвязь. Нужно очень точно знать время, а для этого требуется принимать

сигналы времени, даваемые некоторыми радиостанциями, и по ним выверять свои хронометры. Наша радиостанция безусловно сможет это выполнить.

VIII

Наша экспедиция должна была иметь очень ограниченный вес научного оборудования. Все приборы и аппараты для исследовательской работы должны были весить не более 450 килограммов. Чтобы взять возможно больше приборов, пришлось почти все их переделать или заново сконструировать, добиваясь минимального веса. Таким образом, мы запаслись всевозможной аппаратурой, достаточной для выполнения обширной и разнообразной программы научных работ.

Мы взяли с собой глубоководную ручную лебедку, рассчитанную для работы на глубине до 5000 метров; батометры; вертушки для определения скорости и направления течения: приборы для взятия проб грунта; гидрохимическую лабораторию.

* * *

Как видно, мы собираемся охватить исследованиями большое количество проблем. План наших работ довольно обширен для экспедиции из четырех участников. Но мы уверены, что надлежащая подготовка и хорошая сработанность нашей „четверки“ обеспечат полное его осуществление.

ГЕНЕРАЛЬНАЯ РЕПЕТИЦИЯ



О б экспедиции на северный полюс в период ее подготовки знали немногие.

В третьем этаже старого Гостиного двора, в Рыбном переулке, в маленькой комнате помещался штаб экспедиции. В соседних комнатах стучали машинки, щелкали арифмометры, сновали посетители обычного московского учреждения.

На узкой лестнице с затоптанными каменными ступеньками иногда создавались „пробки“: это было, когда мы тащили образцы меховой одежды. Посетители, одобряя ее качество, говорили: „Ну, в такой одежде, пожалуй, и на Северном полюсе не замерзнешь“. Шутя, сами не подозревая этого, они своим замечанием попадали в цель...

По мере выполнения заказов на одежду, приборы и экспедиционное снаряжение в маленькой комнатке становилось все теснее. Груды меховой одежды, образцы тары, бинокли, ножи, табак, керосиновые печки, посуда, обувь, белье, фотоаппараты придавали комнате вид не то филиала Мосторга, не то военного лагеря.

Здесь готовилась экспедиция.

Старая истина гласит, что тщательная подготовка — это три четверти успеха всей экспедиции. Подготовка к ней велась с апреля 1936 года. На дрейфующем льду надо не только жить, хотя бы с минимальными удобствами, но и работать. Трудно сказать, на что следовало больше всего обратить внимание. Для того, чтобы работать, надо быть сытым и одетым. Для того, чтобы дать о себе знать, должны безупречно работать астрономические приборы и радиостанция. Жилище — палатка — являлось также чрезвычайно важной частью подготовки к экспедиции.

В таком деле, как экспедиция на полюс, со стороны видна лишь героика. На самом деле это — настойчивая работа, вплоть до продумывания всяких мелочей. Нужно знать, где и что можно заказать. Книжка

экспедиции с перечнем телефонов содержит номера от Госплана СССР до мастерской валенок. Все снаряжение должно было отвечать самым строгим требованиям, чтобы оправдать себя в суровых условиях Северного полюса.

Как жаль, что ученые еще не выдумали питательных пилюль! Почти треть всего нашего груза составляло продовольствие. Бессмысленно было бы везти на самолетах обычное продовольствие в обычной таре: мы взяли с собой несколько десятков запаянных жестяных банок весом по 45 килограммов. В банке упакован полный ассортимент продовольствия для 4 человек на 7—8 дней.

В разработке режима нашего питания деятельное участие принимал Московский институт инженеров общественного питания. Желтая, твердая, как камень, плитка — это порция готового горохового супа на двоих. Такая же плитка, но красная, — кисель. Специальные конфеты из шиповника содержат большое количество витаминов С. Кофе, чай, какао представлены в виде небольших брикетов. Яйца и молоко — в порошке. Хлеб в нашей палатке вряд ли придется печь, поэтому мы взяли сухари с 30 процентами мясного порошка. Одним словом, будем питаться по всем правилам науки, не теряя надежды, что наши желудки переварят эти полчища витаминов.

Чтобы не чувствовать себя подопытными кроликами, мы взяли с собой и нормальные продукты — пельмени и колбасу. 3000 кур прекратили свое земное существование, чтобы в сушеном, порошкообразном виде попасть на Северный полюс.

Своего рода шедевром является наше обиталище — палатка.

На ее каркас надеваются различные чехлы. Первая покрывка сделана из легкой водонепроницаемой парусины. Затем идет шелковый чехол голубого цвета. Это — своего рода огромное стеганое одеяло на гагачьем пуху. Таких чехлов два. Они изготовлены артелью, где большинство — работники. Их потрясло общее количество гагачьего пуха (17 килограммов). „В приданое купеческим дочкам раньше шили такие одеяла“, — вспоминали старые работники.

Четвертым и последним идет чехол из крепкой, выкрашенной в черный цвет парусины.

По сторонам палатки крупными буквами написано: „СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути 1937 года“. На торцевой стороне — серп, молот и звезда.

19—25 февраля 1937 года состоялась генеральная проба палатки, одежды, продовольствия и радиостанции.

По улицам Москвы двигался грузовик, ощерившийся дюралевыми трубами, разобранными нартами, радиомачтами и т. д. Вряд ли москвичи догадывались, что это — имущество экспедиции на Северный полюс. За Москвой, на территории радиоприемного пункта Севморпути, вдалеке от любопытных взоров, мы разбили свою палатку, установили ветряк и радиомачты. Дребезжащая груда дюралевых труб вызвала

у нас сначала легкую грусть. Однако мы быстро разобрались, и через два часа палатка была готова.

Внутри палатки — две двухъярусные койки, а между ними — откидной столик. Направо от входа — стол радиостанции. Наверху — радиоаппаратура, внизу — аккумуляторы. Налево — кухня.

Была собрана радиостанция, включены рубильники. Мягко, почти неслышно (не буду мешать товарищам в ночное время!), приятным баском зажуужал умформер, питающий передатчик. Стрелки приборов показали, что все в порядке. При работе на мощности в 20 ватт удалось установить хорошую двустороннюю связь с Брянском, Могилевом, Киевом, Одессой, Тбилиси, Саратовом, Казанью и Свердловском.

Работая позывными сигналами челюскинского лагеря Шмидта — „РАЕМ“, я получал приветствия от коротковолновиков. Товарищи и не подозревали, что они участвуют в опробовании аппаратуры для Северного полюса. Хотя и с запозданием, но благодарю всех радиолюбителей, имевших со мной связь с 19 по 25 февраля.

20 февраля нас посетили О. Ю. Шмидт и С. А. Бергавинов. Первый совет Отто Юльевича был таков: на ночь, залезая в спальный мешок, обязательно раздеваться до белья и отнюдь не спать в верхней одежде. Правда, одевание и раздевание на холоде неприятно, но зато так гораздо лучше спится в мешке.

Вместе с О. Ю. Шмидтом мы обсудили такой серьезный вопрос, как мытье. Приготовление воды, к сожалению, связано с расходом горючего, а поэтому на регулярные ванны рассчитывать не приходится. Мы будем обтираться смесью спирта с водой.

В дни генеральной репетиции обед вдохновенно стряпал Иван Дмитриевич Папанин. В номенклатуре „Нарпита“ таких блюд, которые он готовил, нет, да это было бы, пожалуй, и невыгодно для предприятий „Нарпита“, так как, поев один раз в сутки, о еде больше не думаешь, — настолько все сытно и вкусно.

Мы ждали летной погоды и старта на север.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ВООРУЖЕНИЕ КОРАБЛЕЙ ЭКСПЕДИЦИИ



Четырехмоторные самолеты АНТ-6 были единодушно признаны именно тем типом машин, на которых должна совершаться экспедиция к Северному полюсу. В существующую конструкцию „АНТ-6“ потребовалось внести целый ряд эксплуатационных усовершенствований и дополнений, используя богатый опыт работы самолетов в условиях Арктики.

Основное требование, которое предъявлялось к машинам воздушной экспедиции на полюс, сводилось к тому, что самолеты должны быть полностью независимы от базы и самостоятельны в любом месте, где их может застигнуть необходимость сделать посадку.

Группа технических работников Управления полярной авиации вместе с конструкторами и производственниками авиационного завода им. Горбунова разработала специальные требования к самолетам.

Прежде всего была обеспечена возможность запуска моторов независимо от температуры воздуха и условий местности, где могут опуститься самолеты. Для моторов сконструировали оригинальные подогревательные чехлы. Холод, пурга и буран не страшны теперь для моторов, потому что они предохранены от этого чехлами, сделанными из специального прорезиненного материала на байковой подкладке. Часть чехла, прилегающая непосредственно к верхней части мотора, имеет еще слой шерстяного ватина.

Благодаря специальной конструкции чехла можно, не снимая его, производить запуск мотора. Когда мотор уже работает и никаких сомнений в его готовности нет, чехлы с помощью амортизационных шнуров стягиваются с моторов, и механик имеет возможность спокойно убирать их в крыло.

Для подобной экспедиции требовались особо надежные обогревательные лампы, которые горят устойчиво и дают достаточное количество тепла.

Опыты показали, что лампы, которые были изготовлены для Северной экспедиции, потребляют около четырех-пяти литров горючего в час, выделяют много тепла и хорошо работают при низкой температуре и ветре.

По инициативе Героя Советского Союза М. В. Водопьянова все четыре мотора самолета объединены так, что первый запущенный мотор может подогревать два соседних. Что это дает? В условиях посадки, которая может продолжаться несколько часов, можно одним работающим мотором подогревать все остальные и поддерживать их в состоянии полной готовности к запуску в любой момент, затрачивая на это незначительное количество топлива.

Подобная система на самолетах данного типа применена впервые.

Обычно на время остановки машины вода из радиаторов выливается во избежание ее замерзания, а перед стартом приходится снова заливать моторы горячей водой. Но экипаж самолетов „АНТ-6“ будет избавлен от этой утомительной процедуры: радиаторы машин наполнены особым раствором, не замерзающим даже при температуре минус 40—45 градусов. Эту жидкость не нужно будет сливать во время стоянки. Мы рассчитываем, что самолеты вернутся в столицу из своего полярного рейса с тем самым раствором в радиаторах, с которым они отправились из Москвы в свой далекий путь к полюсу. Возможно только, что в отдельных случаях придется, не прекращая полета, несколько пополнять радиаторы раствором из запасных бачков, установленных на самолетах.

Центральный институт авиационных масел и топлива снабдил экспедицию высококачественным маслом, не замерзающим при весьма низких температурах. Но если даже это масло за время стоянки застынет в маслопроводах, то при разогревании мотора, благодаря наличию описанных ранее специальных чехлов, будет одновременно подогрето и все находящееся в нем масло. Поэтому нет необходимости спускать масло на остановках и специально его подогревать.

В порядке перестраховки на самолетах применено также электрическое подогревание масляных баков. В них введена спираль, нагревающая при работе аварийного электрогенератора, установленного на каждом самолете для обеспечения аварийной работы радиостанций.

Наконец, на машинах имеется достаточное количество баков, чтобы сохранить все запасы авиационного масла. Баки эти — переносные, на них сделаны удобные ручки. Они заготовлены из такого материала, который позволит разогревать баки с помощью ламп, чтобы затем подогретое масло заливать в моторы.

Запуск моторов производится бортовым мотокомпрессором. Он нагнетает воздух в бортовые баллоны, являющиеся резервуаром для запуска „АМ-34“. Для лучшего воспламенения смеси при запуске, кроме

обычного пускового магнето, на самолете установлен индукционный вибратор, дающий интенсивную искру при незначительных оборотах двигателя. Предусмотрена также возможность запуска моторов и от амортизатора: правда, этот метод будет применяться лишь в исключительных случаях, когда другие возможности уже исчерпаны. Как известно, в условиях эксплуатации часто применяется способ, когда на винт надевается чехол с амортизационным шнуром, который натягивается людьми до известного предела. Другой конец винта в это время придерживается. В определенный момент винт отпускается, и натянутый амортизатор дает рывок мотору. В условиях воздушной экспедиции на полюс этот метод несколько механизирован. Амортизатор можно натягивать бортовой лебедкой, которой самолеты снабжены для подъема и спуска грузов.

Все эти приспособления обеспечивают самостоятельность полета в любых тяжелых условиях отрыва от основной базы.

Вторая, не менее важная задача стояла перед конструкторами и производителями: создать наиболее благоприятные условия для работы летного состава.

Здесь наши возможности были сравнительно ограниченными. Мы имели в своем распоряжении серийные машины вполне определенной и притом ярко выраженной конструкции. Отоплить самолет представлялось совершенно невыполнимой задачей, так как его внутренние объемы исключительно велики. Мы сделали то, что могли. Прежде всего было исключено всякое задувание воздуха во время полета. Над пилотской кабиной установлен специальный фонарь (колпак), прикрывающий пилота от струй встречного воздуха. Фонарь снабжен люками, через которые можно проникнуть в самолет, а в случае необходимости и покинуть его с парашютом.

Учитывая исключительную ответственность работы штурмана во время полета к Северному полюсу, особое внимание было обращено на переоборудование штурманской кабины. Сейчас штурман имеет в своем распоряжении простую, светлую, закрытую воздушную комнату. Приборы размещены удобно и без тесноты, все лишнее убрано. Отдельные части каркаса кабины сделаны из диамагнитного металла, чтобы свести до минимума влияние металлических частей самолета на работу магнитных компасов.

Во время полета каждая из машин предельно загружается. Наиболее удобное и компактное размещение многочисленных грузов экспедиции является одним из условий успеха намеченного предприятия. Для большинства грузов введена стандартная тара. Мягкие вещи (спальные мешки, палатки, личные вещи) размещаются в крыльях самолета, где сделаны особые отсеки, отгороженные веревочными сетками. Сделано это для того, чтобы, во-первых, удобнее укрепить вещи, а, во-вторых, чтобы они во время полета или при посадке не двигались по машине и не нарушали сложной системы управления моторами и самолетом.

Опыт эксплуатации самолетов в Арктике показал, что во время пурги внутренность машин набивается сухим снегом. Этот снег спрессовывается до плотности льда. Вот почему очистка самолета от снега является исключительно трудным и сложным делом. Для очистки самолета от снега приходится действовать даже ножом, и понятно, что очистка таких гигантских самолетов заняла бы несколько дней. Чтобы избежать этого, во время подготовки самолетов к экспедиции все доступные отверстия были тщательно заделаны.

Во время полета могут случиться всякие неожиданности. Не исключена возможность, что одна из машин совершит в пути вынужденную посадку на лед. Для того, чтобы пострадавший самолет можно было легко отыскать среди льдов, мы выкрасили все машины в апельсинно-оранжевый цвет. Этот цвет чужд природе Арктики, и поэтому машина будет отлично видна издалека, как с воздуха, так и с земли. Все части самолета, которые подвержены загрязнению во время работы (капоты моторов, кромки крыльев), окрашены в синий цвет. Флагманский самолет, в отличие от остальных, отделан еще краской вишневого цвета.

На крыльях каждого самолета синей краской нанесены опознавательные знаки. Они состоят из букв „СССР“ и номера машины („СССР Н-169“, „СССР Н-170“, „СССР Н-171“, „СССР Н-172“). Опознавательные знаки нанесены и по бортам фюзеляжей.

Каждая машина оборудована четырьмя мощными моторами конструкции А. А. Микулина — „АМ-34“.

Каждый самолет снабжен тремя радиостанциями: коротковолновой приемно-передающей станцией специально для связи между самолетами, основной, мощной всеволновой приемно-передающей станцией и радиопеленгатором с радиокompасом. Эти станции питаются динамомашинами, установленными на моторах самолета. Кроме того, внутри каждого корабля смонтирован аварийный агрегат, позволяющий радиостанции работать при остановленных моторах. Наконец, на самолетах имеются переносные радиостанции с собственным источником питания.

Пилотская и штурманская кабины обеспечены всеми приборами для самолетовождения, которыми располагает современная техника приборостроения.

Много внимания потребовало решение вопроса о примерзании лыж к снежному и ледяному покрову во время остановок самолета. Пришлось продумать самые различные варианты борьбы с этим явлением. Скорее всего будет применяться нарулирование на промасленные матерчатые полотнища, — этот давно знакомый способ пока наиболее надежен. Опять-таки для известной перестраховки лыжи снабжены особыми скобами, за которые лебедкой будут „отдирать“ машину от ледяной корки.

Возможно, что на обратном пути воздушной экспедиции — в весенний период — снежный покров растает, и в каком-нибудь пункте

придется переставлять машины с лыж на колеса. Поэтому к каждому самолету подвешиваются „прозапас“ огромные двухметровые колеса.

Коллектив участников Северной экспедиции в период подготовки отдал все свои знания, опыт и энергию на дело покорения Арктики.

Промышленность обеспечила воздушную экспедицию превосходной материальной частью. Рабочие и инженеры завода им. Горбунова, завода им. Фрунзе, завода им. Орджоникидзе и многих других предприятий любовно отнеслись к заказу полярной авиации.



**ТЯЖЕЛЫЕ КОРАБЛИ
В ПОЛЕТЕ**

ПОЛЯРНАЯ ВОЗДУШНАЯ ЭСКАДРА



тро 22 марта. До старта осталось полтора-два часа. Уже скрылся на горизонте самолет Павла Головина — воздушный разведчик нашей эскадры. О. Ю. Шмидт, после длительного совещания с метеорологами, принял решение: лететь сегодня. Ранняя весна торопит!

Близкие товарищи и родные пришли провожать участников полярного рейса. Худощавый старик не отходит от Папанина. „Вы родственник ему?“ — спрашивает кто-то. „Я — отец Ванюши“, — тихо отвечает старик, немного взволнованный необычностью обстановки. Механик Флегонт Бассейн прощается с сыном Юрой; Федорова, Ширшова и Кренкель обнимают своих отважных мужей.

Над аэродромом поднимается шар-пилот. Специалисты на земле, следя за его полетом, определяют направление и скорость ветра.

— Пора! — говорит Молоков, взглянув на часы.

Четыре самолета на старте. 12 часов 23 минуты. Отрывается от сниженного поля машина Водопьянова. За ней — Мазурук и Молоков. Последним — в 12 часов 35 минут — поднимается Алексеев.

... Величественная эскадра описала традиционный круг над аэродромом. На снежном поле отчетливо выделялись крохотные фигурки провожающих, черные коробочки автомобилей и прямоугольники ангаров. Вдоль Ленинградского шоссе вытянулись знакомые здания Военно-воздушной академии, редакции „Правды“.

Погода была скверная; низкая облачность, сильный порывистый ветер, плохая видимость. Сначала эскадра шла на высоте 300—400 метров. Но облака опускались все ниже и ниже, прижимая самолеты к земле. За Няндомой машины шли уже почти бреющим полетом. Указатели высоты отметили минус 40 метров: здесь была глубокая котловина, и мы летели на сорок метров ниже уровня Московского аэродрома.

Первый этап явился экзаменом материальной части. Самолетам пришлось испытать многие метеорологические неприятности. Корабли прорезали рваные облака, прошли сквозь снегопад и пелену легкого тумана. На пути командиры отметили первые признаки обледенения самолетов: стекла штурманских кабин покрылись тонкой коркой прозрачного льда, передние кромки крыльев заблестели. К счастью, опасная зона оказалась незначительной.

Аэронавигационная наука всегда вызывает большое уважение. Трудно понять, чем руководствовался наш штурман, определяя направление. Внизу расстилалась бесконечная однообразная снежная равнина, кое-где обросшая щетиной леса. Изредка попадались деревушки, как близнецы похожие одна на другую.

Ближе к Архангельску погода начала улучшаться. Облачная пелена приподнялась, машины пошли на высоте 500 метров. Моторы работали прекрасно.

Весна наступала и на север. Архангельский аэродром подтаял и не мог принять наших тяжелых кораблей. Поэтому для посадки был подготовлен просторный полевой аэродром вблизи села Холмогоры, в 70 километрах от Архангельска. Огромные колеса самолетов проложили траншеи в глубоком снегу. Через несколько минут нас окружили колхозники. Первый этап перелета закончился. За 5 часов самолеты покрыли 1006 километров. Впереди еще 3000.

* * *

Дни тянулись уныло и однообразно. Каждое утро начальник экспедиции О. Ю. Шмидт обращался к синоптику Б. Л. Дзердзеевскому.

— Как погода на трассе?

Дзердзеевский неизменно отвечал:

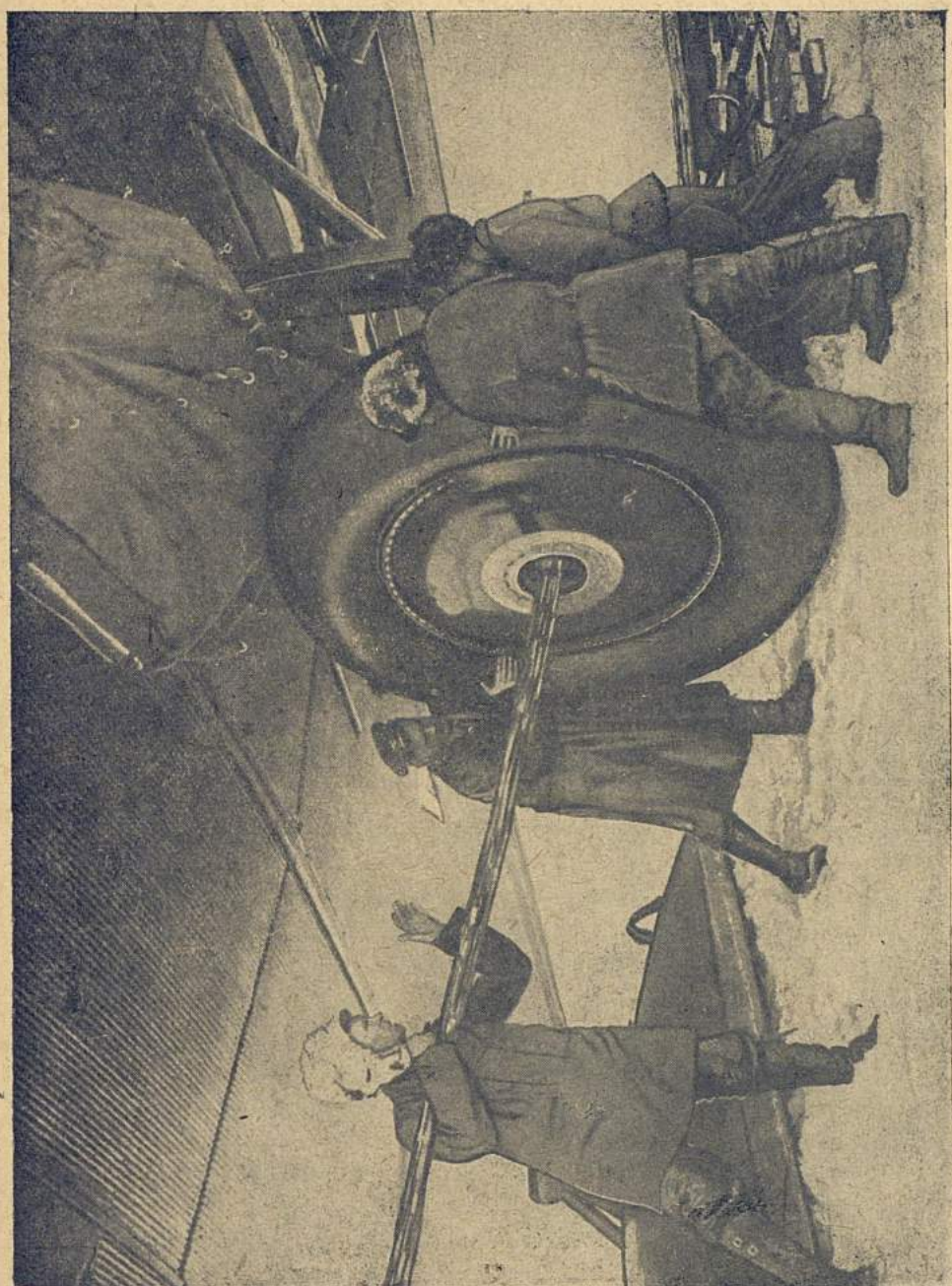
— Лететь не рекомендую.

Наконец 29 марта появились признаки некоторого улучшения погоды. С рассветом весь экипаж собрался на аэродроме. Легкий заморозок сковал лужи.

Утро следующего дня застало всех на аэродроме. Четыре корабля стояли на лыжах в полной готовности. Еще два дня назад к каждой машине подвесили колеса „взапас“, на случай оттепели в пути. Баки приняли полный запас горючего. Многочисленные грузы экспедиции были размещены по самолетам.

Старт требовал большого искусства пилотов. Мокрый снег затруднял взлет даже легких самолетов. Задача осложнялась тем, что корабли уходили перегруженными.

Искусство пилотов, могучая сила моторов решили эту нелегкую задачу. Первым пошел в воздух Мазурук. Следом взлетели Водопьянов, Молоков и Алексеев. Описав несколько кругов над Холмогорами, эскадра легла на генеральный курс. Воздушный путь шел через тундру на Нарьян-Мар.



На Холмогорском аэродроме тяжелые воздушные корабли были поставлены на лыжи. На снимке момент
съёмки колес для замены лыжами

Спустя час после старта солнце закрылось тучами. Внизу простиралась однообразная, мертвая тундра, вились диковинными завитками покрытые снегом речки, еще не отмеченные картографами.

Через два часа впереди показалась темная пелена.

— Море, — сказал Молоков.

Еще две минуты, и мы плывем над Чешской губой. Сюда нас вывел главный штурман Спирин, чтобы избежать снежного шквала. За Чешской губой самолеты попали в низкую облачность. Земля скрылась. Начало болтать. Внизу попрежнему тянулась тундра. Раза два можно было заметить одиночные избы, и лишь однажды мы увидели крупный поселок. Это была Нижняя Пеша.

Полет от Холмогор до Нарьян-Мара продолжался 2 часа 50 минут, средняя скорость составила 241 километр в час. В Нарьян-Маре экипаж был принят радушно и гостеприимно.

* * *

Мы предполагали вылететь из Нарьян-Мара через день-два. Погода, однако, продержала нас здесь надолго. Наконец, удалось лететь дальше.

Пробившись сквозь облака, самолеты набрали высоту в 2000 метров и взяли курс на север. Внизу расстилось бесконечное волнистое море снежно-белой ваты, вверху раскинулось голубым шатром чистое небо. Яркое светило солнце, заливая ослепительным светом облачную пелену.

Внезапно в облаках показались просветы. Далеко внизу лежало Баренцово море. Оно было покрыто белыми черепицами битого льда, виднелись черные разводья полыней.

— Не хотел бы я здесь сесть, — серьезно сказал Молоков.

Новая Земля. Сверху горы, покрывающие остров, выглядели маленькими буграми — холмиками. Все покрыто снегом. Полет над Баренцовым морем кончился. Самолеты пересекли Новую Землю и летели вдоль берега над Карским морем. Температура воздуха снаружи минус 13 градусов. В наших закрытых самолетах теплее: около 5 градусов ниже нуля. Пилоты почти все время в одних фуфайках, без шуб.

Как красива Новая Земля сверху! Слева тянулся белый берег, словно вылитый из мрамора. Тут и там виднелись исполинские обрывы, глубокие ущелья и скалистые нагромождения. Сесть здесь было бы так же неприятно, как в открытом море. А оно простиралось справа — спокойное, темное, покрытое молодым прозрачным льдом.

Через 4 часа полета показался Маточкин Шар. Подрулили к самолету Головина.

Еще несколько минут, и мы на станции. Нас радостно встречает все население зимовки во главе с начальником Шоломовым, но экипаж не покидает самолетов. Мы крепим машины, чистим моторы,правляем самолеты горячим.

Ранним утром 14 апреля механики экспедиции спустились на лед у пролива Маточкин Шар, чтобы подготовить самолеты к полету на остров Рудольфа. Как обычно, подвесили лампы, чтобы подогреть моторы, внимательно осмотрели все хозяйство. Неожиданно с горы налетел шквал, затем опять стало тихо. Потом шквалы начали наступать все чаще и чаще. Снег закружился в воздухе, лампы гасли одна за другой. Механики сбились с ног. Лететь нельзя. Обидно! Вверху чудесная и ясная погода, внизу — снежная свистопляска. Но это было только началом.

Через два часа разыгралась пурга. Это слово часто встречается в газетах, когда сообщается о причинах задержки вылета полярных летчиков. Но нужно самому попасть в этот сокрушающий снежный вихрь, чтобы на всю жизнь „вкус“ пурги остался в памяти.

Голубое небо бесследно исчезло, куда-то пропали отлично видневшиеся раньше соседние здания, исчезла даже земля. Все закружилось в сумасшедшей снежной пляске. С гор скатывался штормовой ветер. Он быстро достиг почти ураганной силы. Мороз был небольшой, всего 8 градусов, но в соединении с ураганным ветром и снегом он жег лицо, как огнем.

Командование экспедицией немедленно установило дежурство у самолетов. Экипажу было запрещено покидать здание станции. С разрешения О. Ю. Шмидта группа во главе с заместителем начальника экспедиции Шевелевым направилась на аэродром, чтобы проверить состояние самолетов. От здания станции до аэродрома всего полтора метра. Но с каким трудом пришлось преодолевать это расстояние! Ветер буквально сбивал с ног. Многие падали и двигались вперед ползком. Ушедший на 3—4 шага пропадал из виду. Чтобы обезопасить движение, протянули трос от здания станции до самолета. Теперь можно было передвигаться увереннее.

Машины стойко выдержали шторм. Но ветер крепчал. Его скорость достигала временами 40 метров в секунду, следовательно свыше 140 километров в час. Наши лица деревянели. Нужно было дополнительно укрепить самолеты. Для этого впереди каждого корабля топорами начали вырубать во льду ямы. Через час они были готовы. Один конец троса прикрепили к фюзеляжу самолета, второй — к бревну. Бревна укладывали в ямы и засыпали мокрым снегом; он быстро смерзался, и получался крепчайший ледовый якорь. Осмотрев еще раз самолеты, вернулись на станцию.

* * *

Пурга кончилась. Можно было продолжать полет. Наш следующий этап был — остров Рудольфа.

Едва самолеты приземлились на острове Рудольфа, как к ним медленно подползли тракторы и оттащили на заранее намеченные места. Участники экспедиции высыпали на долгожданный аэродром на 82-й параллели.

Стояла чудесная безоблачная погода. Ветер почти стих. Ярко светило солнце. Термометр показывал 22 градуса холода.

Аэродром острова Рудольфа расположен на ледяном куполе, возвышающемся на 250 метров над уровнем моря. Готовясь к прилету гостей, зимовщики сколотили из досок просторный домик, поставили его на гигантские сани и трактором отбуксировали на аэродром. Над домиком развевается красный флаг. В домике — мастерская, нары, спальные мешки, телефон, связывающий аэродром с зимовкой. Это — штаб экспедиции.

Шевелев командовал: „По машинам, немедленно начать разгрузку всех самолетов!“

Стояла глухая ночь. На Большой Земле лишь недавно опустели театры. Здесь нестерпимо светило солнце.

Начался аврал. Люди работали, как одержимые. Последний раз они спали 36 часов назад, в последний раз торопливо ели накануне в полдень.

Недра наших гигантских самолетов были неисчерпаемы. На снежном поле вырастала гора продуктов, инструментов, оружия, лыж, всевозможных ящиков, мешков, металлических банок.

К 8 часам утра аврал был закончен. Вездеходы и тракторы доставили нас на зимовку. У входа в главный дом, согнувшись в приветственном поклоне, стоял белый медведь, убитый накануне, целиком замороженный. Он держал в своих лапах поднос на вышитом полотенце с хлебом и солью.

Через полчаса все спали мертвым сном. На всем острове остался только один бодрствующий человек — это кок зимовки Василий Васильевич Курбатов.

Следующий день начался новым авралом. Нужно было заправить все машины горючим. Каждый самолет должен был принять 800 ведер бензина. Все это озеро бензина нужно было перекачать вручную.


После 12 часов непрерывной, напряженной работы экипаж самолета Молокова донес Шмидту о выполнении задания. Остальные корабли закончили заливку бензина лишь на следующий день.

Наконец все было готово к штурму полюса. На аэродроме ледяного полярного острова стоял целый воздушный флот: 4 тяжелых четырехмоторных самолета, мощный двухмоторный моноплан, два легких самолета.

Каждодневно синоптик сводил воедино разрозненные данные трехсот метеорологических станций 16 стран северного полушария мира, анализировал путь и взаимодействия циклонов и антициклонов. Как назло, мимо нас бесконечной чередой ползли только циклоны. Едва успевал пройти один, как следом надвигался другой.

Мы сидели на берегах Ледовитого океана и ждали погоды. Лучшей полярной добродетелью, — говорил Нансен, — является терпение. Мы ждали.

МОСКВА—НОРД

 Иа всем протяжении от Москвы до острова Рудольфа погода не благоприятствовала перелету героической экспедиции на Северный полюс. Вылетев из столицы, экспедиция почти сразу же встретила сильный снегопад, а затем попала в полосу дождя. Командиры воздушных кораблей вели свои машины очень низко, нередко шли бреющим полетом... Почти до острова Рудольфа путь экспедиции преграждали то снегопады, то дожди, то туманы. Видимость временами была совершенно неудовлетворительна. Самолеты иногда кидало из стороны в сторону, но они хорошо держали строй. Материальная часть работала безукоризненно.

Первая радиограмма с борта флагманского корабля экспедиции была получена в Москве через 1 час 10 минут после ее вылета из столицы.

„Борт самолета „СССР Н-170“. 13 часов 40 минут. Москва — Норд. В 13 часов 25 минут прошли Калязин. Идем точно по маршруту. Скорость 217 километров. Шевелев“.

Прошел еще час, и от экспедиции была получена вторая радиограмма.

„Борт самолета „СССР Н-170“. 14 часов 40 минут. Москва — Норд. В 14 часов 27 минут оставили Вологду справа. На протяжении 140 километров пробивали фронт снегопада. Идем на высоте 150 метров. Сейчас видимость 10 километров. Всю дорогу от Москвы сильно болтает. Корабли хорошо держат строй. Шевелев“.

В последующих радиограммах, полученных с борта флагманского корабля, сообщалось, что погода вновь испортилась, и экспедиция, опасаясь обледенения, летит под облаками, над сплошным лесом, в котором лишь изредка попадаются мелкие речки и озера...

Через пять часов восемь минут полета все четыре тяжелых корабля благополучно приземлились вблизи Холмогор, в 70 километрах от Архангельска. И тут экспедиции не повезло. Теплая погода с осадками установилась здесь на несколько дней. На другой же день после посадки шел дождь, снег бурно таял. Повторялась та же картина, что и в Москве. Вскоре на аэродроме под рыхлым снегом появилась вода.

На третий день после прилета пришло по железной дороге имущество экспедиции, которое было снято с самолетов за несколько часов до старта. Еще сутки — и самолеты были поставлены на лыжи, но из-за плохой погоды вылет со дня на день откладывался. Лыжи так сильно приставали к снегу, что, казалось, никакие силы не смогут стронуть тяжелые корабли с места. Даже учебный самолет У-2, который был прикреплен к экспедиции на время пребывания ее в Холмогорах, и тот не мог оторваться от снежного покрова. Однажды при попытке взлететь он скапотировал и сломал винт.

На восемь суток задержалась экспедиция в Холмогорах. Но это время не было потеряно даром. Экипажи воздушных кораблей еще и еще раз проверяли материальную часть, изучали трассу и погоду.

30 марта погода на трассе перелета резко улучшилась, и экспедиция вылетела дальше на север.

Через несколько минут после старта заместитель начальника экспедиции тов. Шевелев с борта флагманского корабля радировал:

„Москва — Норд. В 12 часов 24 минуты оставили Холмогоры. В 12 часов 33 минуты легли курсом на Нарьян-Мар“.

Через 3 часа 11 минут самолеты благополучно приземлились в Нарьян-Маре.

* * *

Снегопад, туман, сильный ветер, бушевавшие на трассе перелета, задержали экспедицию в Нарьян-Маре на двенадцать суток.

Самолеты покинули Нарьян-Мар только 12 апреля в 10 часов 55 минут и взяли курс на Маточкин Шар. Через 2 часа 30 минут самолеты уже пролетали над Баренцевым морем. Первые обломки ледяных полей пробежали где-то внизу навстречу самолетам.

Несколько столетий тому назад мореплаватели ряда стран Европы пробивались через это море, отыскивая кратчайший путь в богатую Индию и сказочный Китай. В 1596 году голландский мореплаватель Виллем Баренц, именем которого названо это море, шел здесь со своими морями, вооруженный рогатинами и топорами. Дойдя до севера Новой Земли, экспедиция зазимовала в Ледяной Гавани. Здесь судно было раздавлено, а оставшиеся в живых люди спасены русскими поморами. В прошлом году над этим морем пролетал легендарный самолет „АНТ-25“, на котором Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков совершили беспримерный в истории авиации перелет по „Сталинскому маршруту“.

Над Баренцовым морем самолеты шли в облаках при сильном встречном ветре. Затем они пересекли Новую Землю и в 14 часов 55 минут все воздушные корабли были на аэродроме Маточкина Шара.

Погода попрежнему не благоприятствовала перелету. Почти каждый день в районе Новой Земли бушевал снежный шторм. Сила ветра достигала временами 12 баллов. Мельчайшая снежная пыль застилала все сплошной пеленой. К самолетам, находящимся всего в 200 — 300 метрах от здания полярной станции, подойти было совершенно невозможно: ветер буквально валил с ног, дороги не было видно.

Из-за метелей и снегопада экспедиция задержалась на Маточкином Шаре на шесть суток. И только 18 апреля в 19 часов 35 минут экспедиция покинула Маточкин Шар и в 19 часов 50 минут легла на курс — остров Рудольфа.

* * *

„Борт самолета „СССР Н-170“. 29 часов 45 минут. Москва — Норд. Прошли полуостров Крашенинникова. Сейчас пересекаем Новую Землю. Курс норд — по меридиану Рудольфа. Шевелев“.

„Борт самолета „СССР Н-170“. 21 час 39 минут. Москва — Норд. Находимся на 77 градусе 10 минуте северной широты, 58 градусе 25 минуте восточной долготы. Идем на высоте 1750 метров. Внизу сплошная слоистая облачность. Вверху ясно. В разрывах видны крупные обломки ледяных полей. Новую Землю прошли над облачностью на высоте 2500 метров. Корабли хорошо держат строй. Шевелев“.

„Борт самолета „СССР Н-170“. 23 часа 35 минут. Москва — Норд. Находимся на 78 градусе 12 минуте северной широты, 58 градусе 25 минуте восточной долготы. Внизу сплошная облачность. Вверху ясно. В 23 часа встало солнце. Солнечный компас работает хорошо. Маяк Рудольфа слышим хорошо. Шевелев“.

„Борт самолета „СССР Н-170“. 0 час. 45 мин. Москва — Норд. Находимся на траверзе центральной части острова Сальм. Видимость 60 километров. Ясно. На горизонте дымка. Идем на высоте 2000 метров. Шевелев“.

„Борт самолета „СССР Н-170“. 1 час 20 минут Москва — Норд. Прошли остров Грили. Австрийский и Американский проливы покрыты ровным невзломанным льдом, редкими грядами торосов и айсбергов. Неподвижный лед начался в трех милях к югу от острова Сальм. Шевелев“.

„Борт самолета „СССР Н-170“. 1 час 55 мин. Москва — Норд. Идем над Рудольфом. Иду на посадку. Привет. До свидания. Шевелев“.

* * *

В 2 часа 05 минут 19 апреля все тяжелые корабли, управляемые Героями Советского Союза гг. Водопьяновым, Молоковым и известными

полярными летчиками тт. Мазуруком и Алексеевым, благополучно приземлились на аэродроме острова Рудольфа, расположенном на 82-й параллели северной широты. Этот остров был открыт австрийцами Вейпрехтом и Пайером в 1874 году.

В тот же день в 17 часов 05 минут на остров Рудольфа прилетел самолет „СССР Н-166“, пилотируемый летчиком Головиным, который из-за плохой погоды вынужден был сделать посадку на мысе Желания.

Весь путь от Москвы до острова Рудольфа, общим протяжением около 4 тысяч километров, тяжелые воздушные корабли покрыли за 18 летных часов 49 минут.

НАД БАРЕНЦОВЫМ МОРЕМ



дивительное совпадение! — сказал летчик Бабушкин, снимая маску и стряхивая снег с меховой шапки. — Куда мы ни прилетаем, погода после нашей посадки быстро портится.

Разговор происходил в кают-компании полярной станции Маточкин Шар. За окнами мела пурга. Бабушкин только вернулся с аэродрома, сдав вахту главному штурману Спирину.

— Здорово несет? — спросил я Бабушкина.

— В пяти шагах ничего не видно, — ответил он. — Если бы не веревка, протянутая от аэродрома к нашему дому, заблудился бы.

Мне тоже пришлось возвращаться ночью с аэродрома ползком, держась за веревку.

— Если такой шторм застанет в воздухе — беда! — заметил Кренкель.

— В воздухе, может быть, и обойдется, с таким ветром машина в полете еще справится, но как только посадка — безусловно беда, — ответил Бабушкин.

За окном бесился 12-балльный ветер. Подобным штормом недавно здесь, на Маточкином Шаре, свалило радиомачту. Предвидя шквалы, мы хорошо укрепили наши самолеты веревками и стальными тросами.

Маточкин Шар — это какая-то гигантская продувная труба. Извилистый пролив разделяет Новую Землю на две части, соединяя одновременно Баренцево и Карское моря. Погода здесь меняется прямо на глазах. Вскоре после нашего прилета выпал снег. До этого была оттепель, затем подморозило, образовалась ледяная корка. Не успел новый снег слежаться, как подул ветер, словно исполинской метлой сметавший снег в Баренцево и Карское моря.

Мы прилетели на Маточкин Шар 12 апреля, а через 6 дней двинулись дальше. За это время дважды выпадал снег, и дважды ветер

сметал его, поднимая вихри высотой до 20 метров. После каждой пурги нам приходилось откапывать занесенные снегом лыжи самолетов, выгребать его из машин.

На севере нужно уметь ловить время. 18 апреля погода улучшилась. „На Земле Франца-Иосифа хорошо,— сообщил нам синоптик.— Там ясно“. Немедленно началась подготовка. Мы знали, что в пути нас застанет ночь, но с приближением к Земле Франца-Иосифа условия улучшались: там еще несколько дней назад начался полярный день, и солнце не садилось.

Курс лежал к восточному берегу Новой Земли. Потом мы должны были пересечь ее и лететь над Баренцовым морем прямо на север.

Первым, как всегда, поднялся я. Было около 8 часов вечера. Сделав несколько кругов над аэродромом, я выждал, пока поднимутся остальные. Когда все взлетели, звено легло на курс.

Справа виднелось открытое Карское море. Лишь далеко на востоке белели льды; их отнесло от берегов сильными западными ветрами, дувшими несколько дней под ряд. Слева сахарными головами возвышались горы; высота некоторых из них превышала 1000 метров. Над горами нависли слоистые разорванные облака.

Местами облачность спускалась к скалам, и лететь под облаками было нельзя. Самолеты набрали высоту 2300 метров и пошли над облаками. Часто в них попадались большие „окна“, и мы видели берег, землю, Карское море.

Через час после вылета ко мне подошел Спирин.

— Полуостров,— крикнул он на ухо,— держать курс прямо на север.

— Есть на север!— ответил я.

Самолет в это время вел Бабушкин. Я показал ему направление и сам пошел в штурманскую рубку поговорить по радио с остальными и узнать, все ли у них в порядке. Шевелев сообщил:

— Везде все в порядке. Лишь Алексеев, отставший на 20 километров, просил уменьшить скорость, чтобы он смог догнать нас и идти вместе.

Мы сбавили скорость и вскоре пошли строем: справа — Мазурук и Алексеев, слева — Молоков.

„Окна“ в облаках кончились. Внизу расстилалась сплошная пелена. Судя по времени, мы находились над Баренцовым морем. Солнце село. Остались лишь темновишневые следы заката. Белая ночь. Самолет шел спокойно. Слышна была ровная работа моторов. Из глушителей вылетал голубовато-синий отработанный газ.

Ко мне подошел кинооператор Трояновский.

— Очень сожалею,— сказал он,— что не могу заснять эти красивейшие кадры! Никогда не видел ничего подобного!

— И я, несмотря на то, что летаю на севере много лет, впервые вижу такую изумительную картину,— ответил я.— Смотри, как солнце восходит на северо-западе.

Прекрасен был восход солнца над облаками. Едва оно показалось, Спирин установил солнечный компас. На стекле маленького объектива отразилось солнечное пятно, курс оказался правильным. В точности взятого курса мы убедились также по сигналам радиомаяка острова Рудольфа.

Баренцово море мы увидели в разрывах облаков лишь на подходах к Земле Франца-Иосифа. Оно было покрыто молодым льдом.

— Какая погода на Рудольфе?—спросил я синоптика.

— Ясная,— ответил он.— Видимость — 50 километров. Тихо.

— Острова!— указывая вперед, крикнул Бабушкин.

Через несколько минут мы уже летели над землей. Это был остров Галля. Спустя час показался остров Рудольфа. Радист передал в Москву: „Пошли на посадку“.

Мы благополучно сели, закончив 6-часовой полет, и подрулили к заранее приготовленным местам.

Я вышел из самолета и крепко пожал руку синоптику.

НЕВИДАННЫЙ РЕЙС



е стану скрывать — с чувством большой радости и удовлетворения я отправился в этот невиданный рейс: Москва — Северный полюс.

Еще лет десять назад такое предприятие казалось несбыточной мечтой. Ведь совсем недавно даже полет на остров Врангеля представлялся бесконечно трудным делом. Только в прошлом году тт. Водопьянов и Махоткин впервые проложили воздушный путь из столицы на Землю Франца-Иосифа. А теперь — мы летели на полюс, чтобы героическая четверка — наши славные полярники тт. Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов — раскрыла для советской науки и мореплавания тайны центрального полярного бассейна.

Пять лет назад я совершил свой первый полет в Арктике. Районы сурового крайнего севера мы завоевывали с воздуха, с каждым годом приобщая далекие поселки, стойбища и станки к хозяйственной жизни страны. Мне приходилось летать главным образом в восточном секторе Арктики, считающемся более тяжелым в аэронавигационном отношении. Прокладывая новые воздушные пути, мы одновременно учились бороться с суровой северной природой. Сама стихия Арктики была нашим учителем, и, надо сказать, хорошим учителем.

Восточный сектор Арктики, где я летал, более знаком читателям „Правды“, чем западная часть. Это и понятно. Здесь, на востоке, происходила героическая челюскинская эпопея, за которой с тревогой, волнением, а под конец с радостью и гордостью следила вся советская страна. Здесь, на востоке, полярные летчики познакомились с тяжелыми торосистыми льдами, капризной, изменчивой погодой, предательскими туманами.

Западный сектор Арктики был мне знаком лишь по двум полетам. Впервые я посетил его в 1933 году, во время перелета с острова Дик-

сона на Вайгач и Новую Землю. Второй раз я побывал там в прошлом году, когда совершал круговой арктический перелет. Мне довелось тогда пролететь вдоль всего побережья западного сектора — от Диксона до Архангельска. Сейчас мы пересекли путь, проложенный в прошлом году.

Чем же меня привлекала первая часть нашего большого перелета на полюс — участок от Москвы до Земли Франца-Иосифа? Я по этому маршруту никогда не летал, а там, где не был, мне особенно интересно работать. Интересно было сравнить условия полетов в районе Карского моря и над Баренцовым морем с обстановкой в устье Енисея, в Чукотском море. Какая там ледовая обстановка? Она мне была известна только со слов других, а теперь я лично ознакомился с этими районами.

Полет был труден, — это заранее знали все участники воздушной экспедиции. Мы испытали тяжелые метеорологические условия, погода не благоприятствовала нам. Выполняя ответственное задание партии и правительства, мы были особенно осторожны и осмотрительны, умели терпеливо выжидать. Преграды и трудности на пути вдохновляли экипажи наших самолетов на борьбу.

Конечно, если бы речь шла о полете над Енисеем от Красноярска к Диксону, дело бы обстояло неизмеримо проще. Там места знакомые, облетанные! А как много значит знакомство с местной обстановкой, показывает такой случай.

Однажды во время перелета мы отсиживались в Гольчихе, выжидая благоприятную метеорологическую сводку с Диксона. Наконец, оттуда передали, что погода плохая. Я ознакомился со сводками, полученными из разных пунктов, посоветовался с товарищами. Мы решили, что на Диксон лететь можно, так как за время нашего полета погода там, несомненно, должна улучшиться. Взлетели. Действительно, когда мы прибыли на Диксон, там уже было ясно.

В этом нет никакой хитрости или особого искусства: знание местных условий позволяет заранее предвидеть обстановку, которая может встретиться на пути.

В полете на Землю Франца-Иосифа с нами были опытные полярные пилоты тт. Водопьянов, Бабушкин, Алексеев, Козлов, Головин, штурманы Спирин, Ритсланд, Жуков, Аккуратов, знавшие обстановку полетов в западном секторе Арктики. Такой состав воздушной экспедиции давал уверенность в успехе. Я рассчитываю приобрести в этом перелете большой опыт, изучить новые, незнакомые еще мне условия.

В арктической авиации имеется сравнительно небольшой опыт полетов звеньями. Мне до сих пор пришлось лишь один раз лететь в звене на крайнем севере. Это было во время спасения челюскинцев, когда мы направились с мыса Олюторского в Ванкарем.

Полет звеном в составе четырех тяжелых самолетов осуществлялся впервые в истории полярной авиации. Это принесет огромную пользу всем нашим экипажам.

Колоссальную практику получили в этом перелете наши штурманы. На них лежала очень ответственная задача: провести машины по заданному курсу. Она сдавали перед всей страной серьезный экзамен по практической аэронавигации в высоких широтах.

Возможна ли посадка на полюсе? Это вопрос волновал многих. Я считал, что такая возможность, безусловно, имеется. Те немногие данные, которые мы имели о центральном полярном бассейне, говорили, что льды там более спокойные, чем, например, в Чукотском море. Трудно было допустить, что в районе полюса нам не удастся обнаружить подходящие ледовые площадки для посадки.

Из практики своих полетов я знаю, что при ясной погоде можно с воздуха разглядеть торосы на льду. Мы выжидали хорошей погоды чтобы внимательно осмотреть поверхность льда перед посадкой.

Руководители Главного управления Северного морского пути обеспечили хороший подбор экипажей. Вместе со мной на самолете „Н-171“ летел молодой, но очень способный полярный пилот тов. Орлов. Штурман А. Ритсланд — мой товарищ по прошлогоднему круговому арктическому перелету. Бортмеханики тт. Ивашина и Фрутецкий обеспечили надежную работу моторов. На борту самолета до острова Рудольфа летели О. Ю. Шмидт, Э. Т. Кренкель, инженер Гутовский и специальный корреспондент „Правды“ тов. Л. Бронтман.

Отличный состав экипажей был и на самолетах тт. Водопьянова, Алексеева, Мазурука, Головина. Среди участников экспедиции не было людей, склонных к поступкам, которые мы называем ухарством. Все до одного — народ серьезный, дисциплинированный.

Я летаю около двадцати лет. Сначала был механиком, потом стал пилотом. За всю мою жизнь полет на Северный полюс — это самая интересная, серьезная и ответственная работа. Счастлив, что принимаю в ней участие.

БАЗА НА ОСТРОВЕ РУДОЛЬФА



Географическое расположение Земли Франца-Иосифа, выдвинутой глубоко в центр полярного бассейна, издавна привлекало полярных исследователей всех стран. Они пытались воспользоваться островами этого северного архипелага в качестве базы для достижения полюса. Немало тяжелых трагедий и катастроф связано с этой Землей. Кровью отважных людей отмечен тяжелый путь экспедиций, пытавшихся достичь заветной точки пересечения меридианов земного шара.

В 1898 году на Землю Франца-Иосифа вышла экспедиция американского журналиста Уэльмана, который поставил своей целью достижение самых северных широт. Поход Уэльмана к северу оказался неудачным. Около острова Рудольфа — самого северного острова архипелага — Уэльман сломал ногу и вернулся обратно. Во время экспедиции погиб матрос Бентсен.

В тот год, когда Уэльман покинул Землю Франца-Иосифа, сюда прибыла экспедиция герцога Абруццкого. 8 августа 1899 года судно экспедиции „Стелла Поляре“ достигло широты 82 градусов 4 минут. Вскоре корабль зазимовал в бухте Теплиц на острове Рудольфа. Ранней весной к полюсу отправилась партия, во главе которой стал капитан Каньи. Путь был чрезвычайно трудный. Участники экспедиции особенно страдали от холода. Через полтора месяца Каньи решил прекратить изнурительный поход. Группа находилась на широте 86 градусов 34 минут. Обратный путь оказался еще труднее; лишь через три месяца отважные путники добрались до бухты Теплиц. Во время похода погибли три спутника Каньи — лейтенант Кверини, машинист Стеккен и проводник Оллер.

Попытка дойти пешком до Северного полюса была повторена в зиму 1901—1902 года американцем Болдуином, организовавшим

экспедицию на средства американского капиталиста Циглера. Однако, кроме устройства нескольких складов провианта на северных островах архипелага, экспедиция ничего существенного не сделала. Столь же безрезультатно окончилась и следующая экспедиция, организованная Циглером и отправившаяся на Землю Франца-Иосифа под руководством американца Фиала. Корабль этой экспедиции, зазимовавший в бухте Теплиц на острове Рудольфа, был раздавлен льдами. Трижды Фиала пытался пройти к северу на собаках, но каждый раз возвращался после нескольких километров тяжелого пути.

В 1912 году на Землю Франца-Иосифа вышла экспедиция русского полярного исследователя Г. Я. Седова на судне „Фока“. Тяжелые льды заставили Седова зазимовать у берегов Новой Земли. Лишь на следующий год он добрался до Земли Франца-Иосифа, где остался на новую зимовку в одной из бухт острова Гуккера, названной Седовым бухтой Тихой.

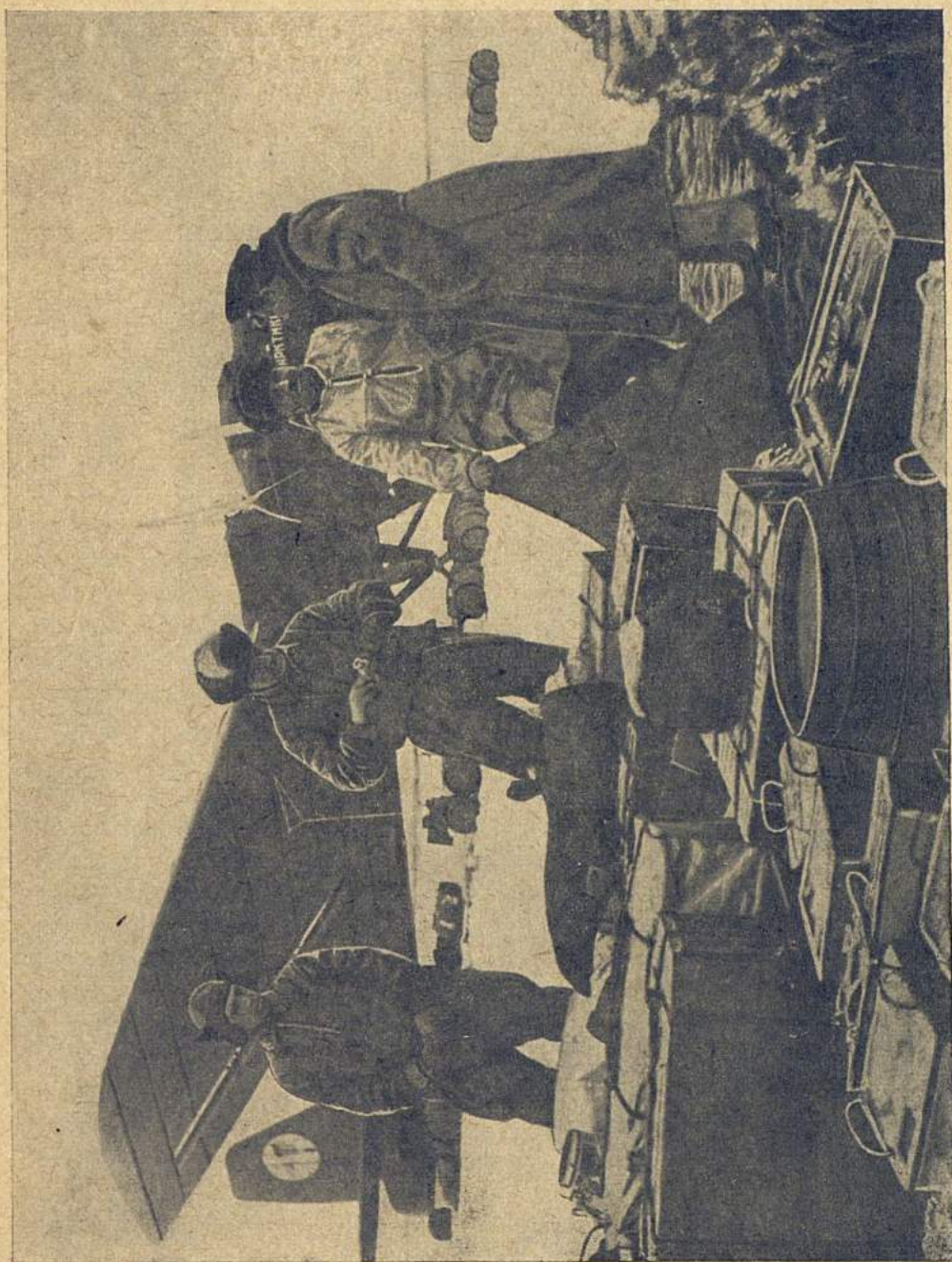
Во время зимовки Седов заболел цынгой. Несмотря на это, 15 февраля 1914 года он вышел с двумя спутниками из бухты Тихой на полюс. Тяжелая болезнь Седова задерживала поход. Последние участки пути по островам архипелага Седов проделал уже привязанным к карте. 5 марта, во время снежной бури, Седов скончался в проливе Неймайера, в виду острова Рудольфа. С колоссальными трудностями спутники Седова вернулись обратно. Тело его было погребено на мысе Бророк на острове Рудольфа. Над небольшой кучей камней матросы установили крест из лыж, а рядом положили флаг, который Седов хотел водрузить на полюсе.

Земля Франца-Иосифа насчитывает около ста островов. Они простираются по широте почти на 400 километров, а по меридиану — почти на 250 километров. Острова разделяются широкими и узкими проливами, которые даже в летнее время обычно забиты тяжелым льдом. Многие из этих проливов до сих пор не исследованы.

Наиболее благоприятно для полета на полюс расположен остров Рудольфа. Это — большая, возвышенная земля на 82-й параллели. Отсюда до полюса около 900 километров. Не случайно тов. Водопьянов, обследовавший в прошлом году с воздуха архипелаг Франца-Иосифа, высказался за организацию базы экспедиции именно на этом острове. Большинство экспедиций довоенного времени, пытавшихся достигнуть Северного полюса, также базировалось на этот остров.

Советские полярники серьезно изучили Землю Франца-Иосифа. В 1929 году на острове Гуккера, в бухте Тихой, была создана первая метеорологическая станция. С тех пор зимовщики станции проводят систематические наблюдения над ледовым режимом северной части Баренцова моря, метеорологическими явлениями высоких широт. Станция в бухте Тихой по сути дела превратилась в крупную научную обсерваторию севера.

Автору этих строк, вместе с одним из товарищей по предстоящей зимовке на Северном полюсе — Евгением Федоровым, довелось



Начальник полярной станции "Северный полюс" тов. Папанин принимает на холмогорском аэродроме продукты и снаряжение экспедиции для погрузки на самолеты

зимовать в бухте Тихой в 1932 — 1933 году. Мы были свидетелями и участниками исключительно упорной научной работы, которую советские ученые проводят в Арктике. На сравнительно небольшой зимовке в бухте Тихой проводились аэрологические исследования, метеорологические наблюдения, геомагнитные, биологические, метеорологические, гидрологические наблюдения над радиоволнами и атмосферным электричеством и т. д. Помимо того, участники зимовки совершили ряд походов по архипелагу, изучая отдельные острова.

В 1932 году, во время международного полярного года, на острове Рудольфа была устроена небольшая полярная станция, где на зимовку осталось четыре человека. Однако на следующий год они были сняты, и с тех пор на острове никто не бывал.

Разрабатывая план экспедиции на Северный полюс, мы прежде всего решили подготовить надежную базу для полета. Я попросил О. Ю. Шмидта поручить организацию базы мне. Тов. Шмидт согласился. Местом базы был избран остров Рудольфа. Нас не столько привлекали его естественные аэродромы (на других островах архипелага они были лучше), сколько близость к полюсу. Это давало возможность при полете на полюс взять как можно больше снаряжения и продовольствия для нашей зимовки.

Главное управление Северного морского пути выделило ледокол „Русанов“. На борт корабля было погружено научное снаряжение для дрейфующей зимовки, продукты, горючее для самолетов, масло для моторов, всевозможные запасные части, строительные материалы для сооружения станции на острове Рудольфа. „Русановым“ командовал опытный ледовый капитан тов. Бурке. В качестве начальника экспедиции отправился автор этих строк.

Тяжелые льды, загроздившие северную часть Баренцова моря и проливы между островами Земли Франца-Иосифа, сделали наш поход очень сложным. Нередко нам приходилось кружить в поисках обходных путей. Дважды мы подходили к острову Рудольфа и вынуждены были отступать, так как все подходы были забиты льдом. Наконец, при третьей попытке мы нашли своеобразную бухту в широком ледовом припае, окружающем весь остров. До берега тянулось полтора километра торосистого льда, а на расстоянии еще двух с половиной километров находилось место, избранное нами для строительства базы.

Чтобы ускорить разгрузку, мы взяли с собой два трактора „Сталинец“ производства Челябинского тракторного завода и два вездехода, сконструированных Научным автотракторным институтом. После эти машины остались на острове Рудольфа для обслуживания на аэродромах самолетов воздушной экспедиции.

Состояние берегового припая льда исключало всякую возможность перевозки груза на тракторах и вездеходах. Поэтому мы проложили для них дорогу от корабля до берега. Крупные торосы были взорваны, мелкие сбиты, через трещины наведены мосты. Затем началась

выгрузка. Благодаря сплоченности команды и участников экспедиции выгрузку удалось закончить в пять дней вместо десяти, намеченных по плану.

Оставив на берегу плотников и механиков, мы отплыли в бухту Тихую, где уже стоял прибывший из Архангельска пароход „Герцен“. Он доставил на Землю Франца-Иосифа остальные грузы, необходимые для строительства базы. Быстро перегрузив все имущество в свои трюмы и пополнив запасы угля, „Русанов“ снова вышел на север. Вскоре мы опять стояли у знакомого ледового припая, и наши тракторы перевозили на берег новый груз. На этот раз мы закончили разгрузку в четыре дня.

Одновременно на острове полным ходом шло строительство станции. Участники экспедиции и команда деятельно помогали зимовщикам. В короткий срок на пустынном угрюмом берегу острова вырос целый поселок. Учитывая, что весной 1937 года состав зимовки пополнится значительным количеством участников воздушной экспедиции, мы построили два больших жилых дома; в каждом из них — 8 комнат, кухня и кают-компания.

На острове построены дом радиостанции, здание машинного отделения, просторный скотный двор, отличная баня, два больших технических склада, продовольственный склад, хозяйственный склад, гараж для вездеходов и тракторов. Сооружен особый просторный склад, где находились весь продовольственный запас для дрейфующей зимовки и научная аппаратура.

Исключительное внимание было уделено строительству радиостанции. Мощность радиостанции на острове Рудольфа довольно значительна: 300 ватт. Этого вполне достаточно, чтобы поддерживать регулярную радиосвязь с нашей дрейфующей зимовкой и станциями на материке. Во время зимовки мы все свои сообщения и данные метеорологических наблюдений будем передавать на остров Рудольфа, откуда они пойдут в Москву.

Как известно, остров Рудольфа находится на расстоянии около 3000 километров от Москвы. Здесь, на базе, самолеты выжидали хорошей погоды, чтобы лететь на Северный полюс. Мы предусмотрели все необходимое. При гараже была устроена небольшая механическая мастерская, в которой установлен универсальный токарный станок. На этом станке можно выточить любую деталь.

На острове Рудольфа остались на зимовку 24 человека. В большинстве это — механики, авиаработники, техники, радисты, которые подготовили базу для самолетов и обслуживали их во время ответственного полета.

Зимовщики острова Рудольфа все время поддерживали регулярную связь с Москвой. Они отремонтировали и привели в полную боевую готовность тракторы и вездеходы, изготовили оборудование для аэродрома, пустили электростанцию.

* * *

Остров сплошь покрыт многовековым ледовым панцырем. Ледяной щит спускается отвесно со всех сторон прямо в море. Посредине острова возвышаются ледяные купола высотой до 300 метров. Их ровные вершины — хорошие природные аэродромы. Зимовщики превратили их в культурные посадочные площадки для тяжелых многомоторных кораблей. На аэродромах — жилые домики, мастерские, склады горючего.

Полярная станция на острове Рудольфа явилась надежной опорной базой для завоевания Северного полюса.



НАД ПОЛЮСОМ

ГОРДО РЕЕТ ФЛАГ СССР

РАЗВЕДЧИК НАД ПОЛЮСОМ



Перед тем как флагманский корабль „СССР Н-170“, пилотируемый М. В. Водопьяновым, доставил первых тринадцать участников экспедиции на Северный полюс, летчик Павел Головин совершил смелый разведывательный полет в центр полярного бассейна. Он достиг Северного полюса и возвратился на остров Рудольфа.

Вечером 4 мая сильный ветер разметал тучи. Установилась чудесная солнечная погода. Она дразнила сердца летчиков-полярников, стосковавшихся по ясному небу.

Наступила полночь, но никто не ложился спать. Люди оживленно обсуждали возможности полета эскадры на полюс, строили предположения о ветрах и облаках на последних параллелях земного шара.

Общее настроение охлаждал лишь синоптик Дзердзеевский. По его мнению, район Северного полюса был закрыт облаками, и это исключало возможность посадки.

Но выжидание было слишком томительным. Солнце светило волнующе ярко, никто не хотел расстаться с мыслью о полете. Чувствуя общее возбуждение полярников, Отто Юльевич согласился с предложением сделать вертикальный разрез атмосферы на самолете „У-2“.

Десятки рук помогли механикам самолета запустить мотор. В кабину сели летчик Мошковский и Дзердзеевский. Самолет легко оторвался и пошел в высь. Около пяти утра Мошковский подрулил обратно к жиловому дому. Самолет достиг высоты 3350 метров. Результаты высотных наблюдений говорили о сравнительно благоприятной метеорологической обстановке для того, чтобы отправить в глубокую разведку на север самолет П. Головина.

— Ложитесь спать, — сказал Шевелев летчику. — Через полтора часа — подъем!

В шесть с половиной утра Шевелев разбудил Головина и его товарищей. Спустя несколько минут вздоход вез их на центральный аэродром.

Пока механики Кекушев и Терентьев прогревали моторы машины „СССР Н-166“, Головин проверил груз. Все было на месте. В крыльях и центроплане находились полуторамесячный запас продовольствия, палатка, нарта, клипербот, спальные мешки, лыжи, оружие.

Прорезав северную тишину, запели моторы. Механики Кекушев и Терентьев, радист Стромиллов, штурман Волков заняли свои места. Все были одеты с ног до головы в меха. На всех были шлемы и темные очки, защищающие глаза от ослепительного снежного сияния.

Головин окинул внимательным взглядом маянщий горизонт и вскарабкался по крылу в кабину. Подошедший трактор вывел самолет на стартовую линию. После короткого разбега „Н-166“ поднялся в воздух. Красиво развернувшись, Головин пронесся низко над аэродромом. Затем пролетел к зимовке, сделал над ней круг и лег на курс.

Через несколько минут „СССР Н-166“ исчез на севере.

— По машинам! — раздалась команда Водопьянова. — Ставь лампы!

Все с трепетом ожидали донесений разведчика. Сразу после его вылета радист Стромиллов установил связь с островом Рудольфа. О. Ю. Шмидт, Шевелев и Спирин не покидали радиорубки, читая сообщения из-под карандаша радиста Богданова. Головин эпически спокойно сообщал о пересечении параллелей: вот он уже на 84-й, 85-й, 86-й...

„Погода ясная, видимость хорошая, лед торосистый, много полей. Иду дальше“, — таково было содержание всех радиограмм, помеченных разными временами и широтами.

Ободренные замечательными вестями, механики тяжелых самолетов в рекордный срок закончили подготовку. Один за другим рванулись пропеллеры, открылись занесенные метровым слоем снега лыжи.

— Отставить! — разнеслась по аэродрому команда. — Полюс закрыт облаками. Головин идет на высоте без единого окна.

На 88-м градусе самолет встретил облачную стену. Набрав высоту, он пошел над облаками дальше к северу. Вот он уже на рубеже 89-й параллели! До Северного полюса осталось 110 километров.

С огромным напряжением все мы следили за замечательным рейсом отважной пятерки. Вместе с чувством искреннего восхищения их храбростью росла тревога: хватит ли у них бензина на обратный путь? Шевелев, Водопьянов и Спирин с карандашом в руках высчитывали расход и запас горючего. Вскоре Головин прислал радиограмму, в которой сообщал, что район полюса закрыт сплошными облаками, сквозь которые пробиться не удастся. Поэтому он возвращается обратно. Было 16 часов 23 минуты.

Все зааплодировали. Советские летчики на советском самолете впервые достигли района полюса. Чувство огромной радости и гордости за свою родину наполнило всех участников экспедиции. Все немедленно кинулись на аэродром, готовясь к приему самолета.

Сколь переменчива погода в Арктике! На купол ледника, где находится главный аэродром, уже наполовину туман. Сначала он был редким, прозрачным, постепенно плотнел, сгущался, закрыл солнце, и скоро уже нельзя было различить самолеты в ста шагах. Затем наплыли облака. На севере, в десяти километрах от острова Рудольфа, попрежнему светило солнце. Мы разложили костры по углам аэродрома, но всем было ясно, что в таком тумане самолет благополучно приземлиться не сможет.

Тогда Шевелев предложил принять Головина на маленькую площадку около зимовки, с которой обычно взлетал „У-2“. Иного выхода не было. Мы быстро разметили границы этого импровизированного аэродрома, выложили посадочный знак, приготовили дымовые шашки. Намеченный план посадки сообщили Головину.

Но его все не было, хотя срок возвращения уже истек. Самолет все время летел к острову по радиомаяку. Но вдруг почему-то выпрыгнул из ведущей зоны и потерялся. По сигналам Головина можно было понять, что самолет где-то недалеко кружит в районе острова Рудольфа и не может его найти из-за облачности и тумана. Горючее в баках было на исходе, положение экипажа могло стать трагическим. Все молча вглядывались в мутный горизонт. На самолете „У-2“ вылетел на розыски летчик Мазурук, но вернулся, ничего не обнаружив. Беспокойство усиливалось.

— Вот он! — неистово закричал Ваня Шмандин. Раздался общий вздох облегчения. С запада низко над открытой водой к острову неся самолет. Он со свистом промчался над домами зимовки и пошел на посадку. Мягко коснувшись снега у буквы „Т“, самолет побежал к аэродрому. Неожиданно левый мотор остановился, и машина исчезла за горкой.

Все опрометью бросились вперед. Вбежав на горку, мы увидели самолет: он стоял невдалеке от края крутого спуска к морю. Из кабины самолета вылез Головин и, с трудом разминая затекшие руки и ноги, устало поздоровался с восторженно встретившими его товарищами и сразу прошел под фюзеляж. Отвернув краник бензинового бака, он долго смотрел на стекавшую вниз тоненькую струйку горючего.

— Есть еще, — облегченно сказал он, обернувшись, и пояснил: — Мы думали — нехватит. Кекушев лежал и помпой качал остатки.

Подшел Отто Юльевич Шмидт и радостно обнял Головина. Он горячо поздравил смелого летчика, его экипаж — первых советских людей, побывавших в районе полюса.

Наступило утро. Могучие тракторы „Сталинцы“ отвезли самолет на главный аэродром. Механики осмотрели моторы — все было в порядке.

Они снова заполнили баки бензином. Самолет „СССР Н-166“ был готов к новому полету на север.

МОЙ ПОЛЕТ К ПОЛЮСУ



прибытием экспедиции на остров Рудольфа для меня — разведчика экспедиции — начиналась самая ответственная часть работы. Если раньше экспедиция могла составлять известное представление о погоде, пользуясь данными с конечных пунктов трассы, то тут такая возможность отсутствовала. Погода была известна только в начальном пункте, на острове Рудольфа. Обстановку на полюсе, конечно, никто не знал. Кроме того, весьма неясны были условия ориентировки при полете к полюсу, поведение приборов в высоких широтах и т. д. Мне предстояло изучить все это, сделать глубинную разведку погоды и льдов возможно далее к северу.

В течение многих дней плохая погода не позволяла произвести такую необычную рекогносцировку. Наконец, в ночь на 5 мая в районе Рудольфа установилась отличная погода. Командование экспедиции решило послать наш самолет в глубокую разведку на север. Заместитель начальника экспедиции Шевелев так сформулировал задание: разведать метеорологическую обстановку, состояние льдов, наличие посадочных площадок от Рудольфа до 86-го градуса.

— Остальные указания получите по радио в зависимости от хода полета, — сказал он.

После тщательного осмотра всего самолета, моторов, радио я загрузил на старт. В баках находился запас горючего на 12 часов полета, в крыльях — полуторамесячный запас продовольствия.

Мы взлетели 5 мая утром. Пройдя над зимовкой, я взял курс прямо на север. Сразу над Рудольфом попал в небольшую рваную трехъярусную облачность. Начал набирать высоту.

С первых минут полета убедился в бесполезности нормального магнитного компаса. Едва оторвались от земли, как стрелка компаса отклонилась на 10 градусов от истинного курса, затем буквально на



Командир самолета „СССР Н-166“ летчик П. Г. Головин

глазах стала уходить влево. На 83-й параллели она отклонилась уже на 40 градусов. Гиромагнитный компас был также бесполезен. Очень странные показания давал гирополукомпас. Обычно его картушка каждые 15—20 минут отклоняется на 5 градусов по часовой стрелке. Приблизительно на широте 85 я заметил, что картушка начала уходить в обратную сторону, затем выровнялась и показала точно на север и так осталась до самого поворота. При возвращении картина повторялась.

В течение всего полета я ориентировался главным образом по солнечному указателю курса, контролируя себя сигналами радиомаяка острова Рудольфа. Эти сигналы мы слышали до самого конца и по ним же шли обратно.

Штурман Волков определял снос самолета ветром, вносил некоторые коррективы в курс. Время от времени он просовывал голову ко мне в кабину и передавал написанные им сообщения о ходе полета. Я просматривал их и передавал Кекушеву, тот — Терентьеву, потом — Стромилову, а последний — в эфир. Сложный путь!

Полоса чистой воды, окружающая остров Рудольфа, кончилась очень быстро. Дальше пошел битый лед, затем торосистые поля с большими разводьями. У 84-го градуса встретили первый настоящий паковый многолетний лед, гораздо чаще начали попадаться крупные невзломанные поля. Даже с высоты 1500 метров можно было заметить в трещинах торец льда. Это свидетельствовало о большой его толщине. Покров льда стал более одноцветным, лед был покрыт толстым слоем снега, встречались огромные льдины, на которые, в случае нужды, можно посадить целую армаду тяжелых кораблей.

Айсберги попадались только в начале пути, затем исчезли. Никаких признаков земли, сколько мы ни вглядывались, не обнаружили.

Полет протекал ровно, без болтанки, скорость колебалась от 160 до 180 километров в час.

Облака кончились. Миновали 83-ю, 84-ю, 85-ю параллели. Мы находились в местах, где никогда еще не летали советские корабли, но впечатление было такое, словно мы выполняли нормальную ледовую разведку где-нибудь в устье Енисея. Ветер почти не ощущался. Было тепло, всего лишь 10—12 градусов мороза.

Когда пересекли 85-ю параллель, заметил слева перистую высокую облачность. Она нас сопровождала на протяжении пары сот километров. Лед все время одинаковый — девятибалльный.

Моторы работали отлично, я спокойно летел дальше. На 88-м градусе левый мотор внезапно сдал. Инстинктивно выбрав место посадки, я уже хотел снижаться, но мотор опять заработал нормально. Оказалось, что при переключении баков немного заело подачу бензина.

За 88-й параллелью наткнулся на облачную стену. Решил узнать, как далеко она простирается и ее характер. К этому времени мы летели на высоте около 2000 метров, шли над облаками. Вначале попадались еще окна, потом они исчезли. Самолет шел над сплошным морем облаков,

нигде никакого просвета. Так мы долетели до 89-го градуса, пересекли его. Я спросил, сколько осталось еще бензина. Ответили, что почти на семь часов полета. Надо было возвращаться.

Посмотрел вниз. Вот они, подступы к полюсу, о котором столько лет мечтало человечество. Под нами расстилалась волнистая пелена белых облаков, ровная, без единого просвета. Светило солнце. Термометр показывал минус 9 градусов, альтиметр — 1800 метров. Все так просто, обычно!

Дал радиogramму Шмидту о достижении района полюса, развернулся и полным ходом понесся домой.

Обратный полет протекал в тех же условиях. На широте 88 облачность кончилась. Внизу опять тянулись ледяные поля, пересеченные трещинами. Шли по солнечному указателю курса, затем по сигналам отлично действовавшего маяка Рудольфа. Иногда он прекращал сигналы и передавал нам радиogramмы. Вообще связь с землей у нас не прерывалась ни разу.

Градус за градусом оставались позади, но тут охватило беспокойство — достаточно ли бензина. Кекушев все чаще и чаще поглядывал на литромер. С Рудольфа сообщили, что аэродром и остров закрыты облаками. Внизу стали появляться большие разводья чистой воды. Кекушев тревожно подтянул поближе к люку клипербот на случай вынужденной посадки на воду. Терентьев достал два ящика с продуктами.

Километров за сто до Рудольфа заметили впереди по курсу предсказанные нам облака. Подлетев ближе, неожиданно вышли из зоны маяка. Переменили курс, попробовали вновь найти маяк, — не слышно. Потребовали пеленг, нам его дали. Тогда мы изменили курс на 10 градусов.

Понятно, сквозь облака острова не найдешь. Снизились, пошли под облаками, высота — сто метров над водой. По нашим расчетам, бензина оставалось очень мало.

Вдруг впереди показались ледниковые обрывы. Мы прикинули по карте — остров Карла-Александра. Значит, Рудольф — слева. С полного хода развернулся и понесся над водой на восток. Через несколько минут увидел знакомые очертания острова.

Наконец, под нами твердая земля. Вижу дома зимовки, костры, людей. С ходу, без круга иду на посадку. Вот самолет уже бежит по снегу. Скорость уменьшается. Машина замирает на гребне крутого спуска в море...

Полет окончился.

И только тут я впервые почувствовал усталось. Но все это покрывается чувством огромной радости и гордости от сознания выполненного долга перед родиной.

КАК ПРОИСХОДИЛ ПЕРЕЛЕТ ОСТРОВ РУДОЛЬФА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС



В районе Земли Франца-Иосифа 21 мая установилась хорошая летная погода. Этим не замедлила воспользоваться воздушная экспедиция, отправляющаяся на Северный полюс. В 4 часа 52 минуты с острова Рудольфа поднялся в воздух самолет „СССР Н-170“, пилотируемый Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, и взял курс на полюс.

На борту четырехмоторного воздушного корабля, кроме экипажа (М. В. Водопьянов, М. С. Бабушкин, И. Т. Спирин, Ф. И. Бассейн, П. П. Петенин, С. А. Иванов), находились начальник экспедиции академик О. Ю. Шмидт и группа зимовщиков на дрейфующей льдине тт. И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов, Е. К. Федоров. По сообщению начальника экспедиции О. Ю. Шмидта, остальные самолеты вылетят по посадке на полюсе флагманского корабля „СССР Н-170“. Самолетная рация поддерживает непрерывную связь с островом Рудольфа, Амдермой и Диксоном и через последнюю — с Москвой (радиоцентр Главсевморпути).

В 6 часов 00 минут самолет „СССР Н-170“ достиг 83 градуса 07 минуты северной широты, идя на высоте 1000 метров. Над самолетом — тонкий слой облаков с разрывами. Внизу — девяти-десятибалльный крупнобитый лед с большими полями.

В 9 часов 00 минут самолет прошел 86 градус 47 минут северной широты и дальше шел в тумане.

В 10 часов 03 минуты, по сообщению начальника экспедиции О. Ю. Шмидта, самолет достиг 88 градуса 35 минут северной широты. Начиная с 88 градуса видимость значительно улучшилась. Огромные

ледяные поля разделены длинными трещинами. Температура минус 23 градуса. На самолете все в порядке.

В 10 часов 34 минуты самолет „СССР Н-170“ достиг 89 градуса северной широты, 58 градуса восточной долготы. Водопьянов ведет самолет строго по меридиану на север. О. Ю. Шмидт сообщил по радио, что штурман Спирин и магнитолог Федоров непрерывно измеряют высоту солнца, вычисляют местонахождение самолета.

В 11 часов 12 минут с самолета „СССР Н-170“ был принят только заголовок радиogramмы, и связь неожиданно оборвалась. Радиостанциям дано было задание следить за эфиром и только слушать самолет. Одновременно заместителю начальника экспедиции Шевелеву было дано задание решить вопрос о посылке второго самолета на поиски.

Вслед за этим с Рудольфа немедленно последовал ответ:

„Три самолета стоят готовые к вылету. Предполагаем ждать появления „РВ“ (позывной радиостанции самолета) в эфире не менее двух часов. Возможно основной передатчик неисправен. Установление радиции Папанина потребует много времени“.

В 18 часов 50 минут Главсевморпуть получил с острова Рудольфа следующую радиogramму: „Первые 30 минут каждого часа выключаем все передатчики и только слушаем самолет. Пока самолет не наладит радиостанции, шансы найти его крайне малы. Когда в воздухе будут другие самолеты, будет работать непрерывно маяк. Рисуем, что остров Рудольфа не услышит появившийся в эфире самолет. В случае продолжительного отсутствия связи вылетим тремя самолетами. Идя развернутым фронтом, будем прочесывать полосу в 30 километров. Погода ухудшилась, сплошная низкая облачность, снег“.

Поздно вечером в Главсевморпути тт. Янсоном и Бергавиновым была получена от начальника экспедиции академика О. Ю. Шмидта радиogramма, извещающая о блестящей посадке самолета в районе Северного полюса.

САМОЛЕТ НА ПОЛЮСЕ



летом 1935 года О. Ю. Шмидт спросил меня: „Что вы думаете о полете на полюсе“? Я сказал, что эта задача хотя и трудна, но вполне осуществима. Полет на полюс требует очень тщательной подготовки. Надо прежде всего ознакомиться с трассой до Земли Франца-Иосифа, куда еще никто с материка не летал. Нужно организовать хорошую базу на одном из островов Земли Франца-Иосифа. Наконец, надо подготовить специальные машины и крепко натренировать наших летчиков. Отто Юльевич предложил наметить людей и основательно продумать всю организацию воздушной экспедиции на полюс, чтобы высадить там нескольких работников полярной станции.

Когда тов. Шмидт вернулся в Москву, он на одном из заседаний в Кремле доложил руководителям партии и правительства о наших планах. Мысль о воздушной экспедиции на полюс встретила большую поддержку. С особенным вниманием отнесся к ней товарищ Сталин. Нам поручили начать подготовку. Это было в феврале 1936 года.

На одном из авиационных заводов Москвы были специально оборудованы два самолета-лимузина „П-5“, снабженные всеми новейшими аэронавигационными приборами и радиоаппаратурой. Герой Советского Союза М. В. Водопьянов и полярный летчик тов. Махоткин вылетели из столицы на Землю Франца-Иосифа. Они впервые проложили туда воздушную трассу и ознакомились с состоянием льдов в районе архипелага.

История этого полета хорошо известна читателям „Правды“. Напомним два важных обстоятельства, связанных с перелетом тов. Водопьянова. Ему удалось достигнуть почти 83-го градуса северной широты, т.е. долететь до района, отдаленного от полюса лишь на 800 километров. Кроме того, тов. Водопьянов выбрал наиболее удобное место

для организации базы будущей воздушной экспедиции. Это был остров Рудольфа — самый северный из островов Земли Франца-Иосифа.

Прошлым летом туда отправились пароходы „Русанов“ и „Герцен“ с грузами для строительства базы и полярной станции, оборудованием, горючим, различными запасными частями. На этих же судах находились будущие зимовщики новой полярной станции.

Тем временем в Москве началась подготовка материальной части. В августе 1936 года заводы им. Горбунова и им. Фрунзе получили наши заказы на четыре самолета „АНТ-6“, 20 моторов „АМ-34-РП“ и многочисленные приборы. Одновременно несколько заводов и лабораторий, в частности радиолaborатория управления НКВД по Ленинградской области, Центральная радиолaborатория в Горьком и Московский радиозавод им. Орджоникидзе, начали изготавливать современную высококачественную радиоаппаратуру.

При выборе самолета мы руководствовались двумя основными требованиями: максимальной грузоподъемностью и максимальной дальностью полета без посадки.

От острова Рудольфа до полюса примерно 900 километров. Таким образом, весь путь туда и обратно составляет около 1800 километров. Однако, учитывая возможность встречного ветра, туманов и т. п., самолеты должны были иметь запас горючего на 2500—2700 километров.

Выдающиеся летные качества четырехмоторного самолета „АНТ-6“ общеизвестны. Именно на нем в прошлом году летчик-испытатель майор А. Б. Юмашев установил международные рекорды высотных полетов с нагрузкой в 5 и 10 тонн, а затем поднял на „АНТ-6“ небывалый до того времени груз — 12 000 килограммов. Предельная дальность полета без посадки по прямой у этой машины была вполне достаточна для осуществления нашей цели. Скорость ее также удовлетворяла нашим требованиям.

Завод им. Горбунова, видоизменил конструкцию самолетов, учитывая специфические условия полетов в самых северных широтах земного шара. Внутренние помещения кораблей были значительно расширены, чтобы удобнее разместить большой груз. Над пилотской кабиной сделали стеклянный колпак, переделали штурманскую кабину.

Пришлось провести несколько опытов по окраске самолетов, так как нам хотелось, чтобы они как можно ярче выделялись на белом фоне арктической пустыни. Оказалось, что наиболее заметным является оранжевый цвет. Машины были выкрашены оранжевой краской, местами переходящей в синюю.

Полетный вес каждого самолета достигал 24 тонн. Чтобы поднять такую машину, моторы должны обладать большой мощностью. Приняв за образец мотор „АМ-34“, Московский завод им. Фрунзе изготовил для наших машин специальные моторы, рассчитанные на работу в условиях низкой температуры. Наш заказ выполнялся заводом с такой же добросовестностью, тщательностью и любовью, как мотор для знаме-

нитого самолета „АНТ-25“, на котором Герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков совершили свой беспрецедентный перелет по Сталинскому маршруту. Машины были снабжены трехлопастными винтами советской конструкции.

Особое внимание мы уделяли аэронавигационному оборудованию. Мы считали, что единственным надежным методом аэронавигации в районе полюса являются астрономическая ориентировка и радиокompас.

Экспедиция располагала солнечным указателем курса (СУК) советской конструкции. Этот прибор давал возможность вести самолет строго по меридиану, ориентируясь на солнце, которое в период нашего полета на севере не заходило.

Кроме того, штурманы были вооружены секстантами, навигационными хронометрами и другими инструментами, позволявшими точно определять местонахождение самолета.

Самолеты были оборудованы всеволновой радиоаппаратурой. Имелась возможность поддерживать связь с любой станцией, находящейся на расстоянии 5000 километров. Для связи между самолетами были установлены ультракоротковолновые станции.

Одним из самых драгоценных для нас приборов является советский радиокompас — чудесный аппарат, сделанный в Горьком. Он позволяет пилоту вести машину, ориентируясь на радиоволну любой длины. Радиостанция, на которую настроился пилот, может в это время передавать все, что угодно, — научную лекцию, оперу из Большого театра, служебную телеграмму. Компасу безразлично содержание передачи: важно только, чтобы радиостанция излучала волны. Пользуясь радиокompасом, экипаж самолета может точно определить направление, в котором находится передающая радиостанция.

У компаса есть так называемый зрительный индикатор со стрелкой. Когда самолет идет прямо на какую-либо радиостанцию, излучающую волны, стрелка стоит вертикально. Если самолет отклоняется от курса вправо или влево, то стрелка также склоняется в соответствующую сторону.

Мы располагали замечательным радиоприемником, сделанным также в Горьком. Он весит лишь 3 килограмма, а размер его — втрое меньше нормального патефона. Приемник берет любую передачу на волне от 20 до 2000 метров.

На каждом самолете были установлены внутренние телефонные станции для переговоров пилотов со штурманами и радистами. На флагманском самолете смонтирована автоматическая телефонная станция на семь точек, на остальных машинах — на три точки.

Электрооборудование самолета представляет большое и сложное хозяйство. Имеется своя электростанция. Московский завод им. Лепсе создал конструкцию динамомашин, которая приводится в движение самолетными моторами. Кроме того, имеется силовой агрегат, который вращает динамомашину на стоянках, когда моторы не работают.

Электростанция питает радиостанцию, освещает самолеты, подогревает приборы, а также масло для запуска моторов.

Для воздушной экспедиции на полюс сделано несколько специальных приспособлений: подогревательные лампы для запуска моторов, особые чехлы для каждого мотора, которые можно не снимать, когда мотор работает и винт вращается (это — предложение тт. Водопьянова и Бассейна), лестница к моторам, расположенным на высоте нескольких метров от земли, и т. д.

Серьезнейший вопрос, который до последнего момента оставался нерешенным, заключался в том, найдется ли в районе полюса посадочная площадка для самолетов. Наши знания о центральной части полярного бассейна весьма скудны. Мы лишь предполагали, что такие площадки вблизи полюса возможны.

Однако мы тщательно подготовились на тот случай, если посадочной площадки не окажется. Из участников экспедиции мы скомплектовали специальный парашютный десант. Руководимые мастером парашютного спорта капитаном Я. Д. Мошковским, пять человек должны были спрыгнуть на полюс с парашютами. Предполагалось, что им будет сброшено с самолета все оборудование (инструменты, аммонал и пр.), необходимое для расчистки аэродрома.

Экипажи всех самолетов прошли долгую и тщательную тренировку перед полетами. Они проходили курс слепых и ночных полетов, повышали свою квалификацию в вождении тяжелых многомоторных кораблей.

Накопленный опыт и тщательная подготовка создали у нас уверенность в том, что мечта человечества об овладении Северным полюсом будет, наконец, осуществлена. Эта уверенность оправдалась!

ПЕРВЫЕ СУТКИ НА ПОЛЮСЕ

Москва, Главное управление Северного
морского пути, ТАСС, „Правда“, „Известия“



Прожили первые сутки на советской полярной станции у Северного полюса. На дрейфующей льдине, рядом с самолетом, выросло пять палаток. Высятся две мачты радиостанции со связывающей их антенной. Установлена метеобудка, на треноге стоит теодолит для наблюдения высоты солнца, определения места стоянки и ее перемещения от дрейфа льдов.

Впервые метеорологические наблюдения в установленные сроки пошли в Москву и вошли в общую сводку, резко усиливая наши знания, необходимые для предсказания погоды.

У нас сравнительно тепло (минус 12 градусов), солнце, мелкая поземка.

Четверо зимовщиков вместе с экипажем „СССР Н-170“ выгрузили и развернули доставленную этим самолетом часть имущества экспедиции, в основном радиостанцию и научное оборудование. Остальные восемь тонн, в том числе ветряной двигатель, годичный и страховой запас продовольствия, горючее и зимняя палатка, находятся на борту трех остальных самолетов, готовых к вылету с острова Рудольфа при первой летной погоде.

Все чувствуем себя великолепно. После суток непрерывной работы выпалились в теплых спальных мешках. Входящие в состав нашей группы пять челюскинцев невольно вспоминают жизнь на дрейфующей льдине. Сейчас мы отомстили стихии за гибель „Челюскина“.

Рады сообщить, что смогли выполнить задание товарища Сталина и создать на полюсе прочную базу для науки и авиации. Наши мысли — с нашей великой родиной.

О. Ю. ШМИДТ

СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС, 22 мая, 12 часов 15 минут

НАД ПОЛЮСОМ ГОРДО РЕЕТ СТЯГ НАШЕЙ ВЕЛИКОЙ РОДИНЫ



так, мы на Северном полюсе. Советские люди достигли крайней северной точки земного шара. Здесь, в самом центре твердынь полярного бассейна, в районе, к которому всегда были направлены устремления лучших и от важнейших представителей человечества, гордо реет государственный стяг нашей великой родины.

Мы горды тем, что именно на нашу долю пала честь разгадать вековые тайны Северного полюса. Для выполнения ответственного и почетного задания партии и правительства мы сделаем все. Советская наука получит материалы, необходимые для окончательного освоения Арктики.

Мы остаемся работать на Северном полюсе спокойными за свою судьбу и уверенными в успехе дела. В долгие месяцы нас будет согревать сознание, что мы не одни, что за нами и вместе с нами — весь многомиллионный братский Советский Союз.

Через редакцию „Правды“ мы шлем горячий привет полярников всем нашим соотечественникам, нашему замечательному советскому правительству, Центральному Комитету ленинской партии, вдохновителю и организатору наших побед товарищу Сталину.

Мы просим советское правительство присвоить нашей дрейфующей станции на Северном полюсе имя товарища Сталина.

До свидания, друзья, до встречи!

Иван ПАПАНИН, Эрнст КРЕНКЕЛЬ

Петр ШИРШОВ, Евгений ФЕДОРОВ

КАК СБЫЛАСЬ МЕЧТА



зорчатая кружевная занавеска на окне, семейные фотографии на стене, мягкий цветистый ковер у кровати, я лежу в прохладном белье на белоснежной, хрустящей простыне. Сквозь окно я вижу улицу, за ней синяя полоса моря и медленнодвигающиеся мирные льдины. Только что меня провели в эту приветливую, трогательную, уютную комнату и уложили отдыхать. Только час назад я еще был в воздухе, а шесть часов назад взлетал с ледяного купола острова Рудольфа. Снег рыхлый, зловещий туман поглотил флажки аэродрома, осталось только три флажка, я взлетаю над обрывом, и вот под нами скрытый облаками океан. Часы полета, Новая Земля, Маточкин Шар, насколько хватает глаз — чистая вода и — Амдерма, материк. Мы на Большой Земле. И все это было сегодня...

Меня уложили в эту постель, но я никак не могу уснуть. Вдруг с необычайной яркостью я вижу и вспоминаю Москву. Мои мечты, первый разговор со Шмидтом, захватывающая подготовка, отлет из столицы, море, туманы, льды, облака, Рудольф, полюс, последний взлет. Я не могу не отдаться воспоминаниям. Все это только что пережито. Мечта моя, мечта советского пилота, сбылась.

* * *

Со мной за облаками машины друзей, в моем самолете крепко спаянный, такой близкий, родной коллектив, и с нами Отто Юльевич. Как часто я чувствовал эту сердечную дружбу и железную спайку экипажа!

Летим на полюс. Неожиданно мотор начинает терять воду. Ко мне подошел механик, сообщил об этом только мне, чтобы никто из экипажа не знал. Скоро мы начнем терять скорость. Я напряженно думал над тем, что предпринять, и утешаю себя мыслью, что никто на самолете не знает, что с нами происходит. Мог ли я подозревать, что все летящие

со мной — все без исключения — это знали? И... все скрывали друг от друга. С невозмутимым видом ко мне подошел Иван Тимофеевич Спирин. Я не знал, что он в курсе дела, он же не представлял, что я знаю про мотор. Как бы невзначай он заговорил:

— Погода плохая, ни солнца не видать, ни льдины...

Я до сих пор не знаю, что он хотел этим сказать, — он знал, что скоро должен остановиться мотор, и, повидимому, отвлекал мое внимание рассуждением о погоде. Я смотрю на Спирина и думаю про себя:

„Говори, говори, дорогой Иван Тимофеевич, ты ничего не подозреваешь...“ То же самое, как оказалось впоследствии, он думал, глядя на меня.

Километр за километром. Механики быстро устранили дефект. Мотор из строя не выйдет. Теперь все отлично. А вот и солнце проглянуло, показался лед и ровные белые поля... Скоро полюс.

Скоро осуществится моя мечта. За два года не проходило секунды, чтобы я не мечтал о полюсе. Я написал повесть, напечатанную в „Комсомольской правде“, книгу, пьесу „Мечта“. Скоро в Москве в театре премьеры, и сегодня сбудется мечта моя — мечта летчика Бесфамильного.

Из люка штурманской рубки сначала показывается секстант, потом рука и голова Спирина. Он берет высоту, потом голова его исчезает, за ней скрывается рука с секстантом. А через несколько минут Спирин возле меня:

— Под нами полюс.

Я смотрю на Шмидта и чувствую, что он переживает, когда повторяет за Спириным одно трепетное слово:

— Полюс!..

Внезапно радист Иванов подал мне радиограмму. Вот что я прочел, пролетая над самым полюсом:

„Папа, мы здоровы, крепко целуем, экзамен я сдала на отлично тчк Вова на отлично и на хор тчк Перешла в 4-й класс целуем Вера...“

Облака, густые, всепоглощающие облака. Меня это не волнует. Во что бы то ни стало нужно пробить облака и сесть на заветный полюс.

— Разрешите, Отто Юльевич, — обращаюсь я к Шмидту, — я пойду вниз... Пробиваться...

— Я бы предложил лететь еще десять-пятнадцать минут, — советует Спирин: — Лучше пройти за полюс.

Во все время полета я был спокоен. Но тут меня охватило жгучее нетерпение. Ведь полюс под нами. Скорее, скорее сесть! Отто Юльевич молчаливо согласился со Спириным. Летим еще пять минут, но я уже не верю циферблату и стрелкам. Как они неуклюжи и неповоротливы! Томительно тянутся нескончаемо-долгие минуты. Проходит целых 15 минут. О, наконец можно идти на посадку.

Я развернулся на 180 градусов и пошел пробиваться... обратно к полюсу. В самолете сразу потемнело. Солнце скрылось. А вдруг внизу туман? Мгла до льдин?

Вбежавший Бассейн кричит. Я его не вижу, но отчетливо слышу его голос:

— Мелькнула льдина... Скоро выйдем из облаков...

Он не успел еще закончить фразы, как облака оказались над нами, а под нами был лед. Делая круг, я сказал Спирину, чтобы он приготовился бросить ракету. Минута, я взмахиваю рукой:

— Бросай!

Спирин открыл нижний люк штурманской рубки и бросил ракету. Внизу за клубился дым. Круг закончен. Сажусь. Выбираю льдину. Полюс!

Под моими ногами лед загадочного Северного полюса. Я не помню, кто первый вышел из самолета. Кажется, все первые. Я никогда не видел Отто Юльевича таким, каким он вдруг предстал передо мной на льдине. Обычно в таких случаях говорят: „изменился до неузнаваемости, преобразился“. Он, этот маститый ученый, превратился в мальчика, полыхающего детским счастьем ребенка. Он обнимал всех, обнимал всех сразу... А остальные? Летчики; механики, ученые, юноши, закаленные суровые бойцы гражданской войны,— они тоже превратились в детей.

Я схватил кусок мерзлого снега со льдом, сжал его в кулаке, и мне показалось, что я закричал на бескрайный простор:

— Вот она — льдина, о которой я мечтал два года!

* * *

Быстро устанавливали антенну. Но выяснилось, что рация наша не работает. У радиостанции Кренкеля сели аккумуляторы. Вытащили мотор для зарядки аккумуляторов, и только через 12 часов установилась связь с Рудольфом. На другой день один из папанинцев, гидролог Ширшов, решил осмотреть „окрестности“ и обследовать разводья. Когда он вернулся обратно, мы невольно испугались, — настолько растерянный и печальный вид имел наш гидролог.

— Что с тобой?— поразились мы.— Скорей говори...

Ширшов удрученно оглядел нас, словно не решаясь ответить, потом сокрушенно едва простонал:

— Мы... мы, оказывается, здесь не первые...

— Как не первые?!

— Да,— еще более печально подтвердил он и горестно махнул рукой вдаль:— Там я нашел... записи.

— Покажи, дай сюда, покажи,— протянулись к нему руки со всех сторон.

— Пожалуйста.

Пораженные, все теребили испещренные цифрами листки. Шум, восклицания и вдруг залихватый смех:

— Это же мои записи!— захохотал Федоров:— А я ищу их, уже надежду потерял...

Оказывается, всему виной ракета, которую вчера перед посадкой по моей просьбе бросил Спирин. Подхваченные воздухом листки записей Федорова вылетели в люк и вслед за ракетой понеслись на лед.

Через четыре дня прилетел Молоков, через шесть дней — Алексеев. Нехватало одного Мазурука. Но вот через 15 дней нашего пребывания на льдине (самолета „СССР Н-170“) на горизонте показался и самолет Мазурука. Итак, все машины на льдине.

Мазурук среди своего груза привез лебедку для глубинных измерений. Из самолета с лаем выскакивает и прыжками несется по льдине собака Веселый. В этот момент у хвоста самолета Молокова вспорхнула маленькая птичка. С хвоста она прыгнула в лежавшую на „земле“ пустую консервную банку, и тут ее настиг и поймал штурман Ритсланд.

— Отдай! — закричал Папанин, со всех ног бросаясь к штурману. — Это моя птица!

— Что ты кричишь! — с шутилой угрозой воскликнул Ритсланд. — Распустил по всему полюсу скотину. Собаки бегают, птицы садятся куда попало, — если они твои, так не распускай их!..

Незабываемый митинг перед отлетом, ружейный салют и торжественный гимн.

— Летите, счастливый вам путь! Доверие партии и правительства мы оправдаем и все научные работы выполним и сохраним, — сказал Папанин в своей речи.

Настал момент расставания. Кажется, у каждого было желание остаться на льдине. За эти дни мы так свыклись с Папаниным, Ширшовым, Кренкелем и заботливым комсомольцем Федоровым, а теперь они останутся на льдине.

Последним попрощался Шмидт. В путь! В путь на Рудольф, затем на материк и в столицу. Но перед вылетом произошло осложнение. Нехватает бензина. Что делать? Первая мысль: оставить одну машину на полюсе?

Всю жизнь я буду помнить поступок самоотверженного экипажа Анатолия Дмитриевича Алексеева.

— Мы не бросим машину, — заявили Алексеев и его бортмеханики. — До 85-го градуса нам бензина хватит, а там вы нам привезете.

Шмидт утвердил это отважное решение. Два самолета — Алексеева и Мазурука — долетят до 85-го градуса и сядут на льдину. Полностью имеют горючее машины Молокова и моя.

Уже достаточно освещались подробности обратного нашего перелета с полюса. Но эпизод с Алексеевым врезался в память, и я считаю его одним из самых замечательных в нашей экспедиции.

Снова мы летели над облаками. Летели строгим строем, — я шел первым, и одна дума не оставляла меня. Я видел, как вправо от моей машины плывут над облаками корабли друзей. Оранжевые крылья блестят на солнце. Но скоро-скоро строй разлетится, и двое уйдут вниз, искать неведомую льдину для посадки.

Точно по расписанию мы держим радиосвязь между всеми машинами. Штурманы самолетов почти не расходятся в своих наблюдениях. 85-й градус. Ни одного „окна“ в стелющихся под нами облаках. Вдруг Мазурук обращается по телефону к летящему в моей машине Шмидту:

— Разрешите следовать на Рудольф, у меня бензина хватит, правда, в обрыз.

Шмидт выслушал, но сразу не дал ответа. На 84-м градусе машина Алексеева отошла от строя. Я почувствовал щемящую грусть: сейчас Алексеев уйдет под облака. Уйдет и Мазурук. Бояться за товарищей нет никаких оснований. В любую минуту после нашего прилета на Рудольф мы сможем им послать бензин и в случае надобности тотчас прилететь за ними. Но — как грустно расставаться!

Самолет Алексеева стал снижаться, за ним машина Мазурука. Как он дисциплинирован! Не получив разрешения Шмидта следовать на Рудольф, он пошел пробиваться сквозь облака для посадки. Самолет Алексеева, как тонущий пароход, погружается в облака, — вот он тускнеет, превращается в бледный, смутный силуэт и исчезает. За ним опускается машина Мазурука. Вот уже колеса его самолета коснулись облаков, сейчас скроется и „Н-169“. И вдруг в последнюю секунду Шмидт посылает Мазуруку разрешение следовать на Рудольф. Я вижу, как самолет, едва коснувшись облаков, быстро поднялся, весело заблестал на солнце и стал в строй. Самолет Алексеева уже невидим. Получаем радио алексеевского штурмана тов. Жукова: „1000 метров. В облаках. Лыдины не видим“.

С каждой секундой голос в телефоне все тише и тише.

„900 метров. В облаках. Началось о...“

И связь оборвалась. Что началось у корабля „Н-172“? „Началось о...“ Обледенение?

Но прочь, грустные мысли! Скоро остров Рудольфа, и мы тотчас свяжемся с Алексеевым. Я твердо уверен в полярном пилоте — командире „Н-172“.

Флагштурман тов. Спирин с выдающейся, исключительной точностью привел самолет на маяк Рудольфа. Наступает конец рейсу с полюса.

* * *

Головин слетал к Алексееву и снабдил его бензином. Все машины на Рудольфе, все самолеты целы. А вскоре из туманов Рудольфа мы перелетели через Баренцево море и Новую Землю в Амдерму, и... я лежу в маленькой чудесной комнате и вспоминаю...

Сколько сотен лет люди стремились к полюсу! Сколько человеческих жизней поглотила пасть Арктики! Но только под сильной рукой большевиков этот яростный зверь смирился и стал покорным. Арктика до последних параллелей завоевана людьми страны Советов. Большевиками завоеван и полюс.

Так сбылась мечта.

НА ПОЛЮСЕ



Итак, мы на Северном полюсе! Сегодня, 26 мая в 6 часов 24 минут утра, второй воздушный корабль экспедиции, пилотируемый Молоковым, опустился в этом заповедном месте. „Старожилы“ Северного полюса — гг. Шмидт, Водопьянов, Спирин, Бабушкин, папанинцы и другие наши товарищи, живущие здесь уже пятый день, встретили нас с радостью.

— Тот факт, что вы нас нашли, — сказал О. Ю. Шмидт, — лучше всего доказывает, что мы достигли цели, ибо отыскать нас можно было, только пройдя через полюс.

— Да, мы развернулись там, как вокруг телеграфного столба! — подтвердил Молоков.

Сопровождаемые гостеприимными хозяевами здешних мест, мы осматривали ледовую территорию будущей зимовки. Она производила чрезвычайно внушительное впечатление. На большом ледяном поле, окаймленном торосистыми нагромождениями, стояли два громадных самолета. В стороне от них прижалось к земле несколько разноцветных палаток, лежали груды вещей дрейфующей станции.

Вернувшись к машине, мы быстро выгрузили из нее научные приборы, одежду, продукты, снаряжение зимовщиков. Они тут же собрали нарты и свезли весь груз в одно место.

Прошло несколько часов. Мы бодрствовали больше суток, но никто не ложился спать. Где Алексеев и Мазурук? Алексеев скоро нашелся: он отлично сел недалеко от нас, определился и готов к вылету. Но погода уже испортилась. Небо закрыто облаками, метет пурга.

Мы разбили свои палатки, надули резиновые матрацы, уложили сверху спальные мешки, залезли в них и моментально уснули.

27 мая. Проснулись „на рассвете“, если считать по московскому времени. Орлов и Гутковский приготовили великолепный обед: суп из

куриных потрохов, свиную отбивную, чай с лимоном. Объявили борьбу за чистоту — до блеска вымыли посуду, повесили плакаты на самолет: „Вытирай торбаза! Вход разрешен только побывавшим на полюсе“.

На своем самолете мы доставили ветряный двигатель. Папанинцы немедленно принялись за его установку, привлекли к этому делу нас. Топорами и кирками мы расчистили метровый слой слежавшегося снега до голубого океанского льда, закрепили здесь растяжки, соорудили фундамент ветряка. Механики помогли собрать агрегат, и вскоре его лопасти завертелись. Загорелась контрольная лампочка. Электростанция заработала.

Вдруг от самолетов донесся громкий крик. Мы поняли — нашелся Мазурук! Диксон сообщал: на мысе Челюскина слышали передачу Мазурука. Все здоровы, самолет цел, координаты уточнят, когда появится солнце.

Папанинцы построили из снежных кирпичей просторную рубку. Верх обтянули парашютной материей. В рубке светло и тихо. На снежном столе Кренкель установил свою рацию, аккумуляторы. Ветряк добросовестно заряжает их.

Днем ветер стих, в облаках появились разрывы. Алексеев сообщил, что готовится лететь.

Мы настороженно ждали. Разметили флажками аэродром, выложили из спальных мешков посадочное „Т“. Алексеев приземлился так спокойно, как будто садился на Щелковском аэродроме.

К ночи зимовщики закончили сборку своей палатки. Эту работу никому не доверяли. По сравнению с нашими их палатка — дворец: высоко, просторно, настоящие койки, настоящий стол и стулья. Сейчас они пристраивают к ней снежную кухню.

До сих пор не можем связаться с Мазуруком. Иванов и Стромилов посменно дежурят, вслушиваясь в эфир. Но напрасно.

Наступила полночь. Все спят. Тишина нарушается только шумами радиции: радисты ищут Мазурука.

28 мая. Ослепительно светит солнце. У многих болят глаза, ходим в синих очках. Понемногу привыкаем к необычности здешних понятий. На полюсе нет своего местного времени. О времени мы вообще потеряли всякое представление: весь день одинаково светло, ориентируемся только по хронометру с 24-часовым циферблатом.

Свежий ветер загнал всех в самолеты. Каждый корабль превратился в клуб; пережидая непогоду, вспоминаем отдельные этапы перелета, делимся своими впечатлениями от пребывания на полюсе.

— Очень я разочаровался во время этого полета, — с напускной печалью заявил Фрутецкий. — Оси-то земной шар не имеет. Явный недосмотр, так он и соскочить может.

Общий смех. По всем самолетам „аврал“, ищут книг, их чрезвычайно мало. На острове Рудольфа мы безжалостно выкидывали все, кроме папанинского груза. Молоков обнаружил у себя „Обрыв“ Гончарова,

преподнесенный пионерами и октябрятами одной из школ Москвы. Немедленно образовалась очередь желающих читать эту книгу в то время, когда Василий Сергеевич уснет. Он не успел еще сомкнуть глаза, как Бассейн уволок драгоценную добычу в свою палатку.

29 мая. Постепенно обжились и привыкли к полюсной обстановке. Палатки обнесены снежными валами, защищающими от ветра. Сложился известный режим.

— Быстро человек осваивается, — говорит Водопьянов. — Кажется, что век тут живем.

Все занимаются своими делами. Папанинцы без-устали благоустраивают станцию и одновременно ведут научные наблюдения. Механики ковыряются в моторах, почти радуясь каждому пустячному непорядку, лишь бы не сидеть без дела. Штурманы приводят в идеальное состояние дорожные записи. О. Ю. Шмидт разрабатывает математическую теорию дрейфа.

Диксон сообщил координаты Мазурука. Командование решило послать на поиски наш самолет. Полет к югу продолжался 80 минут. В указанном по радио месте стоял туман. Очевидно, „Н-169“ был под ним.

Вечером, наконец, установили прямую связь с Мазуруком. У них все в порядке, делают аэродром. Лагерь повеселел.

30 мая. Чудесный день. Солнце. Теплынь. Всюду моются, бреются. Молоков заявил, что небритых не пустит на корабль. Исключение делает только О. Ю. Шмидту. Аккуратов утром передал новые координаты, разнящиеся от прежних на 30 миль. Связь с ним не регулярна. Аккуратов не справляется с неполадками радиоаппаратуры, специалиста же у них нет. Мазурук опасается, что с такой нагрузкой не сможет взлететь один. Отто Юльевич решил послать нашу машину — взять часть его груза. Стоим наготове, но погода резко ухудшилась, лететь нельзя.

Днем неожиданно услышали пение пуночки. Долго искали ее. Идут бесконечные споры. До сих пор считалось, что на полюсе жизни нет.

— Я теперь все проверю, — говорит Алексеев, — может, тут за торосами звуковое кино есть.

Сегодня Кренкель впервые услышал станцию им. Коминтерна. С огромным интересом выслушали последние вести об Испании, новости Советского Союза. Вечером слушали великолепный концерт, устроенный для нас Москвой. После концерта сыграл в шахматы с О. Ю. Шмидтом. Это была первая партия, сыгранная на полюсе.

31 мая. Пуржит. Папанинцы закончили строительство кухни. Там все как полагается в приличном доме. В стенах сделаны снежные шкафы, вбиты гвозди. В углу стоят метелка и ведро.

Закончив отделку квартиры, они немедленно принялись за оборудование машинного отделения, устроенного рядом с радиорубкой.

— А глубину когда будете мерить? — заинтересовался Ритсланд. — Может, тут спать опасно, глубоко, — пошутил он.

— Как только прилетит Мазурук,— у него лебедка. Но спать можете спокойно. Здесь не больше четырех километров,— успокоил Ширшов. (Петр Петрович ошибся: глубина при промере оказалась 4290 метров).

Питаемся сытно и вкусно. Нехватает только свежего хлеба, да хочется еще зелени. Летные запасы продуктов понемногу уменьшаются. Папанин начинает тревожно поглядывать за поварями: не станут ли они покушаться на его запасы?

Вечером полюс заговорил. Иванов установил телефонную связь с Москвой. В лагере праздник.

1 июня. Ежедневно получаем множество поздравительных телеграмм. Со всех концов страны сюда тянутся лучи любви и заботы. Отто Юльевич завален запросами европейских и американских газет.

Командиры кораблей вместе со Шмидтом и Шевелевым тревожно подсчитывают запасы бензина. Результат один: всем долететь до острова Рудольфа не удастся. Слишком много горючего ушло на полеты в районе полюса. Одну машину придется, видимо, посадить на пути к острову Рудольфа и затем доставить ей бензин.

2 июня. Снова пуржит, но тепло. Ноль. Ледяная крупа, валяющаяся с неба, тает на самолетах. Везде течет, палатки промокли. Брр! Вот так Северный полюс!

Спустя некоторое время чуть подморозило, машины покрылись тонкой коркой льда. Несколько часов счищали эту опасную в пути одежду.

Осмотр льдины обнаружил, что трещины обрезают ее со всех сторон. Мы на острове. Хотя льдина крепка, надежна, папанинцы на всякий случай присмотрели себе по соседству запасную.

Строительство аэродрома на льдине Мазурука подходит к концу. Разговариваем с ним несколько раз в сутки, но регулярной четкой связи все же нет. Ходим сумрачные. Всего сто километров разделяют нас, и не можем соединиться,— такова Арктика!

3 июня. Шевелев и Гутковский обошли все самолеты. Из Архангельска навстречу выходит ледокол. Что какому самолету и экипажу требуется? Все просили колес, бензина, газет, помидоров.

Альтиметр показывает, что давление растет, наконец-то будет погода. Либо мы полетим к Мазуруку, придем вместе сюда, либо он самостоятельно вылетит, но все четыре корабля соединятся.

Ширшов ладит доморощенную лебедку, используя нарты. Федоров засел за определение силы тяжести,— работы на двое суток.

4 июня. Сегодня научное событие. Ширшов провел первую гидрологическую станцию. Взял пробы воды с 15 горизонтов — от поверхности до тысячи метров. До сих пор о свойствах воды на этих широтах никто ничего не знал. Оказалось, что на полюсе проходит довольно мощное теплое течение, повидимому, атлантического происхождения.

Мазурук сообщил, что аэродром готов. Ждет только погоды.

ЦК ВКП(б)—ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ СОВНАРКОМ СССР— ТОВАРИЩУ МОЛОТОВУ

Шестого 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 килограмм 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 возможным 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.

От имени всего коллектива экспедиции:

ШМИДТ
ВОДОПЬЯНОВ
МОЛОКОВ

ПАПАНИН
ШЕВЕЛЕВ
ДОГМАРОВ

5 июня. Этой ночью никто не спал. Четвертый корабль экспедиции готовился лететь в лагерь. Связь с ним поддерживалась почти непрерывно. Мы знали, что у них происходит. Вот они разогревают моторы, убирают палатки. Шевелев и Водопьянов указывают Мазуруку, как легче найти нас.

Погода хорошая. Облачность высокая, видимость отличная. В лагере оживление, разговоры, радость.

— Ух, красота, — говорит Водопьянов. — Сейчас все будем вместе.

Мазурук летел меньше часа. Отлично, мастерски сел и вырулил в ряд с другими машинами. Встретились горячо, пошли расспросы, рассказы. По лагерю, задрав хвост, носился веселый и озадаченный пес — пятый участник папанинской зимовки.

Жизнь в многолюдном лагере бьет ключом. Всюду слышны шутки и смех. Задание выполнено! Все мыслями уже на обратном пути.

Днем Ритсланд поймал зазевавшуюся знаменитую пуночку, принес с торжеством в палатку. Вдруг снаружи раздался гневный „хозяйский“ голос Папанина:

— Ты чего чужих кур ворует?

— А ты не распускай свою фауну по всему полюсу, — обиженно ответил штурман, отдавая птицу.

Папанин торжественно унес ее в свой дом.

6 июня. В два часа утра на площадке перед главной папанинской палаткой О. Ю. Шмидт начинает митинг, посвященный открытию советской научной станции у Северного полюса. Торжественное напряженное внимание. Говорят взволнованные Шмидт и Папанин. На мачте гордо взвиваются государственный флаг и стяг с портретом товарища Сталина. Раскатывается салют, гремит „Интернационал“, над полюсом разносится слава Сталину.

Все готово к отлету. Мы горячо прощаемся с остающимися зимовщиками, четырьмя замечательными, мужественными людьми, чудесными товарищами, прекрасными сынами социалистической родины.

Один за другим самолеты уходят в воздух, в облака, в голубую высь.

Курс на юг. Прощай, полюс! За эти дни мы полюбили тебя, и ты ответил нам признательной любовью. До свиданья, дорогие друзья, до встречи, желаем успеха!

ТЕХНИЧЕСКОЕ И МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ЗИМОВКИ



Воздушная эскадра, доставившая на Северный полюс отважных зимовщиков, вернулась на остров Рудольфа. В районе полюса на долгие месяцы остались четыре смелых исследователя. Их имена сейчас известны всему земному шару. Начальником дрейфующей экспедиции Главсевморпути на Северном полюсе правительство утвердило И. Д. Папанина, в прошлом — начальника зимовки на мысе Челюскина. Радист экспедиции — челюскинец Э. Т. Кренкель. Научный работник дрейфующей станции гидробиолог и гидролог П. П. Ширшов — участник арктических походов на „Сибирякове“ и „Челюскине“. Самый молодой из четверки отважных — астроном и магнитолог Е. К. Федоров. Несмотря на свою молодость, он имеет уже солидный стаж и опыт полярных зимовок на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскина.

Зимовка Папанина, Кренкеля, Ширшова и Федорова будет не легкой и не безопасной. Но мужество четверки храбрецов сочетается с прекрасным знанием своего дела и любовью к нему. Чтобы научные работы в полярном бассейне могли развернуться во всю ширь и меньше всего зависели от каких-либо случайностей и стихии, советская экспедиция заботливо снаряжена и обеспечена всем необходимым.

Самолеты Водопьянова, Молокова, Алексеева и Мазурука доставили на полюс около 9 тонн груза. Запасы продовольствия экспедиции рассчитаны на полтора года. На еще больший срок рассчитана работа всех приборов.

Из многочисленного и разнообразного оборудования экспедиции в первую очередь следует отметить научные приборы. В распоряжении зимовщиков имеются: барограф, магнитные вариометры, теодолит, компасы, нивелир, авиационный секстант, астрономические таблицы, различные термометры, трубки для взятия грунта, лебедка, батометр,

походная химическая лаборатория, электрометр Вульфа, термограф, магнитный теодолит, лупы, зрительная труба, астрономический атлас, фотоаппараты, часы, секундомеры, пинцеты и т. д.

Как известно, зимовщики имеют приемно-передаточную радиостанцию. Четыре раза в сутки она будет передавать метеорологические сводки. Кроме того, Э. Кренкель будет регулярно передавать сведения о местонахождении станции, а также наиболее интересные научные наблюдения (основные научные наблюдения будут записываться в дневнике), газетные и частные корреспонденции. Связь полюса с землей будет осуществляться через радиостанции островов Рудольфа и Диксона. Радиостанция на острове Рудольфа будет круглые сутки следить за сигналами с полюса.

В перечне снаряжения и материалов зимовки значатся: лыжи, нарты, спасательные пояса, рюкзаки, перчатки для работы при разной температуре, шелковые палатки, клиперботы, парусина, сатин, полотно для палаток, шелк, сталь, фанера.

Особое место в снаряжении зимовки занимают различные хозяйственные предметы. Здесь 49 резиновых баулов, в которых содержится около 2 тонн горючего для моторов радиостанции и кухонных печей, полный аптечный набор с медикаментами, тетради, зубной порошок, зажигалки, трубки, табак, набор алюминиевой посуды, лопаты, кирки, топоры, ломы, ружья, паяльные лампы, фонари, мыло, пишущая машинка, полотенца, простыни, столы, стулья, ножи, ножницы, бритвы, сани, байдарки, шахматы, канцелярские принадлежности и т. д.

Жители полюса имеют и свою небольшую библиотечку. В ней — книги Ленина, Сталина, Чернышевского, Горького, А. Толстого, устав Всесоюзной Коммунистической партии, Конституция СССР и другие.

С наименьшей тщательностью продуман вопрос, какими должны быть обмундирование зимовщиков и их жилище.

Одежду участников экспедиции составляет шелковое и шерстяное белье, шерстяные костюмы, носки, чулки из собачьего меха, меховые унты, валенки с галошами, штаны и рубашки из оленьих шкур, меховые шапки-ушанки, шерстяные варежки и меховые рукавицы, меховые и пуховые комбинезоны, кожаные сапоги, кожаные пальто, брезентовые костюмы, малицы. Для сна зимовщики снабжены спальными мешками из волчьего меха и шелковыми мешками на гагачьем пуху. Постелями будут служить оленьи шкуры.

Палатка, в которой будут жить Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров, описывалась неоднократно. Следует лишь указать, что корпус ее сделан из дюралюминиевых труб. Покрыта она несколькими слоями прорезиненного брезента и гагачьего пуха. Пол ее резиновый, надувной. Размеры палатки: ширина 2,5 метра, длина 3,7 метра, высота 2 метра. Внутри нее находятся четыре кровати, расположенные в два этажа, как спальные полки в вагоне, несколько портативных столиков и стульев.

Помимо этого основного жилого „дома“, на льдине разбито несколько малых шелковых палаток. В них будут вестись всевозможные наблюдения. В одной из своих радиограмм с полюса в „Правду“ Папанин и Кренкель уже сообщали, что невдалеке от большой палатки ими построены снежный дом для радиорубки и машинного отделения и снежная пристройка для кухни. Надо полагать, что в дальнейшем зимовщики построят еще несколько снежных домиков, в которых разместят продукты.

Учитывая, что льдина, на которой находится экспедиция, может при дрейфе дать трещину, зимовщики решили не концентрировать свое снаряжение и продукты в одном месте. На льдине создано несколько самостоятельных продовольственно-технических баз. Каждая из них представляет собой снаряженные нарты. Они в состоянии обеспечить всем необходимым нормальную жизнь и научную работу экспедиции в течение определенного времени. Если же погибнут и эти запасы, то зимовщики будут немедленно сняты с дрейфующей льдины самолетами.

Существуют три проекта доставки экспедиции на материк. В течение всего периода пребывания зимовщиков на льдине один тяжелый самолет, один дальний разведчик и одна легкая машина для разведки облачности будут находиться на острове Рудольфа.

В том случае, если экспедицию придется снимать в аварийном порядке, тяжелый самолет опустится на льдину и заберет Папанина, Кренкеля, Ширшова, Федорова и материалы их наблюдений. Все остальное снаряжение будет оставлено.

Если льдину отнесет так далеко на запад, что она окажется близко от материка, то для снятия зимовщиков помимо самолетов будут использованы ледоколы, которые этим летом пойдут в высокоширотную экспедицию.

Если льдина будет дрейфовать вокруг полюса, то за зимовщиками по окончании их научной работы прилетит воздушная эскадра.

Даже беглый перечень материального и продовольственного снаряжения экспедиции и намечаемых мероприятий по снятию людей с льдины свидетельствует, что к решению исторической задачи завоевания Северного полюса советские полярники подошли вооруженные опытом огромной созидательной работы по освоению Арктики.

Колоссальная работа по подготовке экспедиции оправдала себя. Советский Союз сделал Северный полюс обитаемым. На крайней точке земного шара гордо реет стяг нашей великой родины.

ПРИВЕТСТВИЕ О. Ю. ШМИДТА И М. В. ВОДОПЬЯНОВА ТРУДЯЩИМСЯ СЕВЕРА

Покидая гостеприимный Архангельск, мы, участники полярной экспедиции, горячо благодарим трудящихся города и Северной области, партийные, советские и профессиональные организации за радостную встречу.

Ваш город — ворота Арктики. Не раз советские ледоколы отсюда выходили покорять Север. И на этот раз с Холмогор, под Архангельском, начался наш арктический полет.

Выполнив задание товарища Сталина, достигнув Северного полюса, высадив за полюсом полярную станцию, мы через дорогой нам Архангельск возвращаемся в Москву.

Пусть же расцветает Северная область, пусть еще больше растут ее хозяйство и культура!

Дорогие товарищи, мы победили под сталинским знаменем. Под этим знаменем и вы одержите любую победу!

О. Шмидт

М. Водопьянов

Княжостров, аэродром
25 июня 1937 года



**ИМЕНА,
ОВЕЯННЫЕ СЛАВОЙ**

НАЧАЛЬНИК ЭКСПЕДИЦИИ О. Ю. ШМИДТ

*То академик, то герой,
То мореплаватель, то плотник...*



а заседании Академии Наук СССР торжественно сообщают, что действительный член Академии Отто Юльевич Шмидт в настоящее время находится на Северном полюсе в научной командировке. Безусые ребяташки играют в бородатого Шмидта, как в Чапаева. Моряки зовут его „ледовым адмиралом“. Если верно, что моряку свойственно суеверие, то у наших полярных моряков есть только одна „суеверная примета“: раз Шмидт на капитанском мостике,— удача будет! Зимовщики обращаются к нему по форме: „товарищ начальник“, а между собой называют его „наш друг“. Челюскинцы звали его нежно и почтительно: „наш старик“. И даже плотником случалось бывать Шмидту: в экспедиции всякое бывает!

Но чаще всего знаем мы неутомимого Отто Юльевича в особой роли. Вдруг в размеренный и напряженный ритм страны, откуда-то из невообразимых северных просторов, из царства льдов и белого безмолвия, врывается короткое, характерное постукивание: точка — тире, точка — тире. Страна прислушивается. Затаив дыхание, ловим мы эти то гаснущие, то вспыхивающие с новой силой звуки.

Это — начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт рапортует партии и правительству об очередной замечательной победе.

Начальник экспедиции! Попробуйте представить себе мысленно Отто Юльевича одного. Мы пробовали — не выходит. Из-за его плеча все время высовываются веселые, улыбающиеся, мужественные лица его сподвижников. Летчики, моряки, зимовщики, ученые. Вот смелые, дерзкие глаза Водопьянова. Вот хитрое, озабоченное лицо Папанина. Вот ясная, спокойная улыбка Молокова. Они окружают начальника экспедиции, как дети отца, тесной, дружной семьей. Их нельзя оторвать друг от друга. Это — коллектив, советская экспедиция.

Начальник легендарных экспедиций! Как стал им этот человек с большой бородой, автор „Абстрактной теории групп“, математик, окруженный миром отвлеченных чисел, человек, созданный для тиши кабинета? Но он был сыном необычайной страны и небывалой в истории партии. Он принадлежал к партии, перестраивающей мир, к племени людей беспокойных и вдохновенных, дерзающих и побеждающих, к поколению победителей, творцов и работников. Он не успел даже создать себе „тишь кабинета“. В кабинет ворвался ветер революции и увлек ученого за собой. Математик стал большевиком, и это определило его судьбу.

Как большевик погрузился он в советскую, созидательную работу. Он был членом коллегий Наркомпрода и Наркомпроса.

Как большевик вернулся он затем в науку. Как большевик взглянул по-новому на географическую карту. Слишком много белых пятен было на ней. Захотелось не только дерзнуть и проникнуть в этот океан белых пятен,—это было бы куцой мечтой, не достойной большевика,—захотелось овладеть этими неведомыми еще просторами, поставить их на службу социализму. Вот это уж была настоящая, страстная, большевистская мечта. А всем известно, что большевистские мечты тем и отличаются от идеалистических, маниловских, что всегда осуществляются.

Осуществились — и как осуществились! — самые заветные мечты! Что ж,—теперь Отто Юльевич будет мечтать о новых экспедициях!

Но он умел, — и в этом были сила и воля большевика, — держать свои мечты в узде, дисциплинировать их. Он подходил к осуществлению их постепенно, беря преграду за преградой, расчищая дорогу.

Первая экспедиция, начальником которой он был, — экспедиция на „Седове“, — отправилась к Земле Франца-Иосифа. Маленький остров Рудольфа входит в этот архипелаг. Кто знал тогда этот островок? Думал ли тогда Отто Юльевич, что отсель грозить он будет полюсу? Не знаем. Но, если и рождалась тогда у него робкая, затаенная мечта о завоевании полюса, он сумел дать ей время созреть.

Он любил говорить:

— Мы приходим в Арктику, как хозяева. Не только открывать и ставить рекорды, но и осваивать, обживать.

Обживать! — он любит это слово, от которого так пахнет человеческим теплом.

И, возвращаясь из очередной экспедиции, прогремевшей на весь мир, он погружался в работу, которая видна немногим. Будничная работа! Балансы, планы, чертежи... Ворох радиogramм на столе... „Нам не завезли горючего“, — радирует полярная станция. „Как быть с торговыми точками?“ — спрашивает территориальное управление. „Просим сменить заболевшего зимовщика“, — тревожно стучит радио. Будни. Напряженные будни. Строительные планы. Деньги. Торговля. Школы. Больницы. Огромное хозяйство.

Устало склоняется легендарный герой над бумагами. Как много бумаг! Белое ледяное поле. Но ледяные поля, безграничные просторы Арктики действительно заключены здесь — в этих чертежах и проектах. По следам героических экспедиций возникают жилые места, порты, базы. Там, где, расталкивая льды, впервые прошел на ледоколе Шмидт со своими моряками, уже идут простые лесовозы. Их встречают порты. На вчера еще пустынном острове дымит аппетитный чад кухонь. И повар в белом колпаке встречает гостей.

Отто Юльевич любил бывать и в этих уже „обжитых местах“. Высокий, худощавый, идет он по острову. Как радуется он первому огурцу в теплице!

— Чудесный огурец! Отличные помидоры!

С каким удовлетворением рассматривает он новый мощный передатчик на радиоцентре, новый двигатель в порту, школу в ненецком селении, пианино в ленинском уголке зимовки, трактор в гараже, коров в теплом хлеве на 73-м градусе северной широты! От всего этого пахнет жильем, человеком, жизнью. Он аппетитно вдыхает этот запах. Он доволен.

Он присматривается к людям. Он умеет говорить с ними, „взять за живое“, он узнает, на что они годны. Он приглядывается тут же на работе, на севере (здесь люди прозрачней!) будущих товарищей по походам. Так узнал он Папанина. Так на „Сибириакове“ и в лагере Шмидта проверил Ширшова и Кренкеля.

Возбужденный, возвращается он с севера в столицу. Он доволен. Он видел воочию, как создаются подступы к полному и безраздельному владению Арктикой. Подступы к осуществлению мечты, которая уже здесь — в голове и в сердце. Но нужны еще время, деньги, люди, условия.

Снова погружается он в будничную работу. Сражается в бюджетных органах, доказывает, что деньги, отпущенные на Арктику, не пропадут зря, что они идут на дело. Его популярная борода возбужденно дрожит. Его поддерживает начальник финансового отдела Главсевморпути Балагул, тоже бородатый. И председательствующий говорит шутиливо и ласково:

— Ну, прибавим еще на бороду. Идет?

И Отто Юльевич весело смеется в ответ. Но он озабочен. Он знает, что эти деньги — кровные, народные. Не легко нашей охваченной стройкой стране давать ему деньги. Это надо ценить. Это надо окупить. Обычно мягкий, деликатный, всегда озабоченный тем, чтобы не обидеть человека, он распаляется страшным гневом, когда узнает, что деньги расходуются зря, бросаются на ветер. И это — замечательная черта, характерная для советского исследователя, всегда думающего об интересах своего государства.

Но долго он не засиживается на материке. Его влекут ледовые просторы. Казалось бы, можно и успокоиться, и уgomониться. Он увенчан славой, о нем поют песни, мужество его вошло в поговорку. Но он

не может, не умеет почивать на лаврах, как не умеют этого и Водопьянов, и Молоков, и Леваневский, и Чкалов — герои большевистской формации. Нет, он не может сидеть спокойно в кабинете, зная, что там, во льдах, борются бойцы его полярной армии. Он сам поведет корабли, сам поведет самолеты! Так снова и снова становится он начальником экспедиций.

Радостная весть проносится по зимовкам, по кораблям, по самолетам: — Наш старик будет с нами! Значит, с нами — удача.

Верно ли, что Отто Юльевич — счастливее, что ему везет, что удача приходится ему родной сестрой? Да, он из удачливой породы — из породы большевиков. Потому, что его баснословные удачи есть результат умелого проведения в жизнь директив партии и правительства.

Ну, конечно же, удача приходит и потому, что он отлично образован, многоопытен, мужествен и находчив. Но самое главное в том, что он умеет вести людей за собой. И это в нем — большевистская черта. Были в истории Арктики и мужественные, и опытные, и образованные исследователи. Но никогда еще не было и не могло быть такого руководителя, организатора и вдохновителя коллектива бесстрашных завоевателей Севера, как Отто Юльевич Шмидт. Недаром же его зовут у нас „ледовым комиссаром“.

Партия научила его вести за собой людей. Он крепко хочет победы и умеет заставить своих товарищей захотеть. Захотеть и победить! Он умеет зажечь их мечтой. Он включает в них свою железную волю. Он не скрывает от них трудностей, но личным примером показывает, как надо справляться с ними. Таким он был в ледовом лагере Шмидта. Таким он был всегда.

В прошлом году, когда, выполняя ответственный заданье партии и правительства, вел он сквозь льды караван кораблей, он тоже был таким. Не легкий был это год! Сплошные массивы льдов зажали суда в Карском море. Десятибалльный лед забил проливы. Необычайно рано надвигалась арктическая зима.

Скованные льдом, стояли суда. На бескрайних ледяных полях моряки играли в футбол. Кое-кто приуныл. Шмидт говорил морякам:

— Мы должны показать, что можем пройти в тяжелых условиях. В легких — победить немудрено.

И корабли прошли. Грудью пробились сквозь ледяные поля. Ценою нечеловеческих усилий. Отвоевываая каждый градус.

Он умеет ободрить людей. Окрылить их надеждой. Утешить теплым, дружеским словом. Развеселить веселой шуткой.

Ширшов рассказывал, что, когда „Сибирякову“ пришлось туго, ледакол потерял винт и носился по полярному бассейну, Отто Юльевич затеял веселый вечер в кают-компании и пел со всеми:

Никто пути пройденного
У нас не отберет,
И баржа ледакольная
Вперед — назад идет!

Но „ледокольная баржа“ гордо дошла до цели. Ее вел Отто Шмидт.

Он умеет заботиться о людях. Он любит людей. Ценит их. Бережет. В прошлом году он вызвал к телефону Молокова, Бергавинова и их спутников, находившихся на Диксоне. Шмидт был на ледоколе, зажатом льдами, в отчаянном положении. Но первое, что спросил Отто Юльевич, было:

— Как ваше здоровье?— Он подробно расспрашивал об этом. Беспокоился. Безопасен ли путь до Москвы, которым хотел лететь Молоков? И столько теплой, человеческой заботы было в его голосе!

Этой заботе он учился у Сталина. Улетая на Северный полюс, он нес с собой его наказ: свести дело к минимальному риску, беречь людей. Он свято помнит этот наказ. Но в первый, самый рискованный полет летит сам.

И очень характерно для Отто Юльевича звучат слова его первой радиограммы с полюса: „Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалеем. Сердечный привет“. Он словно извиняется за то, что умформер рации выбыл из строя. И тут, на полюсе, он прежде всего думает о своих товарищах, оставшихся на острове Рудольфа, о тех, кто на Большой советской земле взволнованно следит за судьбой коллектива Шмидта.

Трудящиеся нашей страны охотно „извиняют“ Отто Юльевича. В те часы, что провели они в беспокойстве за его судьбу, здесь, на Большой земле, они узнали еще острее и глубже, как дороги нашей родине этот замечательный человек и его замечательные товарищи. Они рады, что беспокойство их было напрасным. Теперь они с радостным нетерпением будут ждать возвращения победителей полюса на Большую советскую землю.

МИХАИЛ ВОДОПЬЯНОВ



В дни, когда группа правдистов работала над книгой „Как мы спасли челюскинцев“, мне довелось видеть А. М. Горького. Тогда не было ни одного дома в Москве и, пожалуй, во всей стране, где не говорили бы о подвиге летчиков, спасавших челюскинцев.

Об одном из этих героев мы рассказывали А. М. Горькому. Он улыбнулся счастливой и радостной улыбкой и сказал удивительно тепло:

— Самородок.

Самородок. Нельзя было точнее определить Михаила Водопьянова. Когда глядишь на большого, мужественного человека, видишь его беспокойный и в то же время ясный взгляд, когда следишь за его несколько связанными, неторопливыми движениями, думаешь: именно такая повадка на земле у сильных и вольных птиц. Вот он выходит на улицу и садится за руль автомобиля. Он обращается с машиной, как с прирученным покорным зверьком. Он ведет машину уверенными и торопливыми движениями, но ему как бы тесно в городе, среди городских улиц. Человек привык к свободным пространствам, высоко над землей. „Русские — прирожденные летчики“, — писали недавно в английских газетах. Водопьянов — прирожденный летчик. Это русский летчик-самородок, любимый советским народом, герой.

Когда прочитываешь написанные непринужденным, простым и чистым языком биографические записки Водопьянова, понимаешь, откуда взялись эти дерзость, смелость и сила. В простых словах, без тени бахвальства, даже с легкой иронией над собой, Водопьянов рассказывает о том, как он нашел свое призвание:

„... Я сидел наверху, принимал солому, отец подавал. Вдруг слышим шум. Отец говорит:

— Вон летит аэроплан.



Командир летного отряда Герой Советского Союза М. В. Водопьянов

Я так задрал голову, что чуть не свалился с крыши”.

Парень из бедной крестьянской семьи, села Студенки, Липецкого уезда, захотел быть летчиком. Он пошел добровольцем в Красную армию, в воздушный флот. Он начал с того, что был кучером и возил бензин на аэродром. Потом был шофером и только в 1925 году, на двадцать шестом году жизни, стал бортмехаником. Обстоятельно, простодушно рассказывает о себе Водопьянов. Он травил саранчу в плавнях. Открывал воздушную линию на Сахалин. Был и морским летчиком. Научился летать ночью и в тумане. Возил матрицы „Правды“ из Москвы в Ленинград. Летал на разведку тюленей. Учился в военно-воздушной Академии.

„Это было для меня самое трудное,— рассказывает Водопьянов.— Но только благодаря Академии я стал хорошим летчиком”.

В 1932 году Водопьянов готовится к полету Москва — Петропавловск-на-Камчатке и обратно. Длина перелета — около 23 тысяч километров — 120 летных часов. Из Верхнеудинской железнодорожной больницы он диктует донесение в Москву: „Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительные ранения. Прошу дать распоряжение Иркутскому управлению о выделении мне самолета „Н-5“ для продолжения перелета на Камчатку”.

„Незначительные ранения“ были следующие:

рваные раны на кожном покрове головы, затем перелом нижней челюсти в области подбородка, выбито семь зубов: большая рана на подбородке, глубокая рана на переносице. На эти повреждения было наложено около тридцати швов.

Бортмеханик Серегин погиб.

Окровавленный, с обмороженными руками, Водопьянов пришел в себя на льду вблизи разбитого самолета. Он нашел в себе силы вытащить из-под обломков умершего Серегина. Люди, подоспевшие к месту аварии, увидели Водопьянова, бродившего возле самолета. Он попросил развести огонь и дать закурить. Положил папиросу в карман и потерял сознание. Ранения были настолько серьезны, что Водопьянов поправился только через несколько месяцев. В этот же период он диктовал записи о своей жизни и летной работе. В этих записях просто и правдиво он описал „главную свою неудачу“ — аварию близ Байкала. Описал свою жизнь на земле и в воздухе, рассказал, как летал в погоню за стратостатом, как летал из Астрахани в Махач-Кала и попал в стаю перелетных птиц. Тысячи перелетных птиц едва не повредили самолет, они оказались страшнее тумана. И так же правдиво и просто он описал полет в Арктику, свое участие в спасении челюскинцев.

Надо сказать, что в то время у Водопьянова была не слишком лестная репутация безрассудно-смелого летчика. Человека его темперамента и мужества глубоко обижала эта репутация. Поэтому он обстоятельно рассказывает об одной детали своего полета за челюскинцами. Он вспоминает, как вернулся из-за плохой погоды в Хабаровск.

— Ко мне подбежали и спрашивают, что случилось с самолетом. Я ответил — ничего, ничего, все исправно. А почему вернулся? Вернулся из-за плохой погоды и плохой видимости. Не поверили. Когда им подробно объяснил причину возвращения, товарищи жали мне руку и говорили:

— Наконец-то ты взял себя в руки...

Взял себя в руки Водопьянов в тот момент, когда телеграфировал из Хабаровска в редакцию „Правды“:

„Вылетаем в полной уверенности в выполнении поставленной правительством задачи“.

Он сам говорит о себе, что в те минуты чувствовал важность задачи и, обдумывая каждый свой шаг, как бы переродился в этом великом полете.

„Думал только о том, как вернее долететь до челюскинцев и спасти их жизнь“.

Но чувство ответственности не погасило отваги и прирожденной смелости Водопьянова. Он сократил свой путь на шестьсот километров, перелетев через Анадырский хребет...

„Перелетел и даже перестарался: на 200 километров дальше Ванкарема занесло ветром“.

И вот, наконец, Водопьянов увидел черный дым костра. Это был лагерь Шмидта.

Вместе с Каманиным и Молоковым Водопьянов оставляет лагерь челюскинцев. Он снимает с льдины Боброва, Иванова и радиста Кренкеля и возвращается на материк. Начинается триумфальное шествие героев-летчиков и челюскинцев в Москву.

Сотни тысяч людей отыскивают среди летчиков рослую фигуру Водопьянова, знакомое по фотографиям его характерное лицо, чуть склоненную голову, прищуренные ясные глаза. Они знают биографию этого человека, биографию самородка, народного героя, пришедшего из бедной крестьянской семьи и прославившегося на весь мир подвигом спасения челюскинцев. Водопьянов в Москве. Он достиг всего, о чем может мечтать человек.

Однако он не успокаивается. Страстный и неукротимый характер зовет его снова в воздух, в Арктику, за полярный круг. Это — мечта-тель в лучшем смысле слова. Это — беспокойный ум. Его воля и энергия всегда ищут себе применения. Его призвание — борьба со стихиями, поединок с враждебными человеку силами.

Северный полюс — таинственная точка, привлекавшая полярных исследователей всех стран. Полюс, стоивший жизни не одному исследователю Арктики. Естественно, что у Водопьянова возникает дерзновенная мечта о полете на полюс. Человек, не однажды видевший смерть, герой советской страны, не отступил перед этой дерзкой мечтой. Водопьянов пишет книгу о полете на полюс. Он пишет пьесу на эту тему. Для него это не только литературные опыты владеющего пером

летчика. Для него это способ привести в стройную систему, осмыслить свою мечту. Он сочиняет диалоги пьесы, он работает над книгой и вместе с тем пишет докладные записки, работает над усовершенствованием самолета, изучает трассу будущего полета на полюс. Его видят не только за письменным столом, но и на Московском аэродроме. Он делает глубокие разведки в Арктике. В 1936 году он совершил перелет Москва — Земля Франца-Иосифа. Так на практике он дополняет и корректирует свой план.

Остров Рудольфа — самый северный клочок Земли Франца-Иосифа. Там опускается самолет Водопьянова, отсюда летчик глядит на север, в сторону полюса. Только 900 километров отделяют его от таинственной точки земного шара. Пять-шесть летных часов. Но для того, чтобы пролететь эти 900 километров, нужны месяцы долгой и тщательно продуманной работы. Водопьянов не безрассудный смельчак. Он не ставит себе целью покружиться над полюсом и улететь. Он хочет прочной и полной победы. С легкой иронией он говорит о полете на полюс адмирала Бэрда: „Рекламный полет, организованный на деньги Форда“.

Водопьянов стоит перед картой Арктики. Москва соединена с полюсом двойной синей линией. Карандаш Водопьянова наметил этот путь, — даже в этих синих отчетливых штрихах чувствуется смелость замечательного летчика. Просто и обстоятельно он рассказывает свой план:

— Март — апрель и начало мая — наиболее подходящее время для полета. В это время там — сравнительно сухая погода.

„Там“ — это на полюсе.

— Туман, облачность останутся под самолетом. Температура? Я думаю, будет не ниже тридцати градусов. Обледенение? В сущности, против обледенения люди еще ничего не придумали.

Затем Водопьянов рассказывает о том, как с воздуха будут выбирать аэродром, вернее — место, которое можно будет превратить в посадочную площадку, как оставят зимовщиков, запас продовольствия на полтора года и инструменты для научной работы.

— Если первый самолет неудачно садится, сбрасываем груз и уходим на базу. Тем временем зимовщики готовят аэродром, примерно так, как это делали челюскинцы.

Здесь, в Москве, этот поразительный план звучит как-то обыденно просто. Однако даже здесь нельзя не предвидеть трудностей и преград, которые ожидают экспедицию. Но Водопьянов говорит об этом дерзком плане так рассудительно, так уверенно, что исчезают сомнения, и уже больше для порядка спрашиваешь, были ли случаи посадки самолета в этих широтах.

Водопьянов напоминает о том, что летчик Бабушкин имел несколько вынужденных посадок, и американец Эйельсон садился во льдах. Наконец, Амундсен летал над 88-м градусом и сел во льдах, причем один его самолет был разбит, на другом удалось улететь.

Но более всего убеждают заключительные слова этого разговора:

— Попадется хороший аэродром — сядем. Если же на полюсе лед точно пропущен через гигантскую мясорубку — полетаем и вернемся на базу.

Так кончается этот разговор, похожий на главу из ненаписанного фантастического романа. Но это не Жюль Верн. Это разговор в квартире советского летчика Водопьянова. На его столе — сделанная из алюминия чернильница, подарок завода имени Гольдмана. Здесь же рядом с заметками и записями — письмо из родной деревни. Колхозники пишут о своих нуждах своему знаменитому земляку Михаилу Водопьянову.

Немного позже за этим столом ликвидирует неграмотность мать Водопьянова. Ее сын показывает на выводящую буквы мать и, усмехаясь, говорит:

— Тоже достижение Октября.

Джимми Коллинз — американский летчик-испытатель, талантливый литератор, оставил печальную повесть о жизни американского летчика. Его книга начинается как бы стихотворением в прозе, которое можно было бы назвать „Мечта летчика“. Мечта летчика — это свободная, радостная жизнь человека, победившего стихии. Этой мечте Джимми Коллинза не суждено было осуществиться. Всю жизнь Коллинз служил жадным и скупым хозяевам, ради них он рисковал собой и в конце концов погиб при испытаниях нового самолета. Предчувствуя свой удел, Джимми Коллинз сам написал себе некролог. Невозможно без чувства горечи и гнева читать книгу о жизни и гибели американского летчика Джимми Коллинза. Вот удел отважного человека в стране, где властвует буржуазия.

Мечта советского летчика Водопьянова воплощена в жизнь. Он мечтал о полете на полюс, и его страна, его правительство и партия воплотили в жизнь эту мечту. Он работает, окруженный любовью соотечественников.

Я вспоминаю замечательного смельчака, летчика дореволюционного времени Сергея Уточкина. Я видел, как он проезжал на велосипеде по улицам Одессы, и свора хулиганья бежала за ним с криками: „Рыжий Сережка! Сережка Рыжий!“

И я видел, как дети на Тверской-Ямской улице провожали восторженными криками автомобиль Водопьянова.

„Меня считают безгранично смелым летчиком. Даже товарищ Сталин сказал: „Побольше бы таких смельчаков“. Я не сумасшедше-смелый. Я такой же, как и все“, — писал о себе Водопьянов в книге „Как мы спасли челюскинцев“. И это была не наигранная, не ложная скромность.

Герой Советского Союза, народный герой сказал, что он — сын своего народа. Что он совершает подвиги не ради личной выгоды, а ради славы и счастья своей родины. И еще он сказал о том, что будет защищать счастье своей родины с той отвагой и смелостью, за которые его так любит советский народ.

ВАСИЛИЙ МОЛОКОВ



В марте, за неделю до старта, Василий Сергеевич съездил в родные места. В село Молоково знатный летчик приехал ночью. Он вышел из машины и прошелся по широкой улице. Мартовское, чистое от облаков небо, предвесенние запахи, деревенская тишина, избы, в окнах которых теплились огни, — все это с какой-то внезапной силой тронуло его.

Молча постоял он у колодца, расположенного посредине улицы; молча прошел в свою избу. Его встретила мать, худая, с голубыми выцветшими глазами старуха. Брат, колхозный кузнец, поднялся ему навстречу. Они были почти одного роста — кузнец и летчик, — крепкие, здоровые, широкоплечие. Василий Сергеевич лишь выделялся своей сединой и обветренным лицом.

Он справился у родных о колхозных делах, интересовался жизнью своих односельчан, их большими и маленькими радостями. Улыбаясь, взглянул он на стену, на которой висели знакомые пожелтевшие фотографии. Это был он, его собственная жизнь. Вот мальчик смотрит широко раскрытыми глазами; матрос, окруженный друзьями, солдат в накинутой на плечи шинели; летчик в френче и чуть сбитой набок фуражке.

Прощаясь, он сказал родным, что вскоре улетает. Куда? Как всегда — в Арктику. Он тихонько, с полускрытой нежностью обнял старую мать и пожелал ей здоровья и счастья „Ну, ну, — негромко сказал он, и глаза его, голубые и чистые, заулыбались, — до лета, что ли, прощайте... Народу от меня кланяйтесь, всем привет мой передайте“.

Поздней ночью он покидал село. Мать постояла на пороге избы, пока машина не скрылась из виду. Небо еще более посветлело. Огни в домах погасли, было тихо, вокруг лежали колхозные поля.

Много лет назад по этой самой дороге мать вела маленького Молокова в город на заработки. Село тогда называлось Иренинское. Затем



Командир самолета „СССР И-171“ Герой Советского Союза В. С. Молоков

в годы гражданской войны по этой самой дороге он неожиданно пришел домой. Заросший, исхудавший, в обтрепанной солдатской шинели. Молчаливый, злой, ожесточившийся. Побыл он дня два дома, взял хлеба, собрался уходить.

— Куда,— спросила его мать,— куда, Василий?

Он помолчал, поглядел на нее, затем коротко произнес:

— Ну, мать, пожалуй, я больше не приду.

— Почему так?

— Никого не пощажу, и мне пощады не будет. Крепко за советскую власть бороться буду.

И в пешем строю, и на самолете он дрался с белыми.

В боях под Самарой он находился в отряде моряков и летчиков. Малочисленный отряд был окружен белыми и чехами. Матросы и летчики дрались до последнего патрона. Настал момент, когда у Молокова осталось два патрона. Один он предназначил для белых, другой— для себя, чтобы живым не попасть в руки врага.

Оставшиеся в живых бойцы вырвались из огненного кольца. Среди них был Молоков. Он кинулся в реку. Впереди него плыл матрос. Молоков плыл с трудом, напрягая все свои силы. Он видел, как матрос выплыл к берегу и за траву держится, тяжело дышит. Молоков обессилел, почти терял сознание. Чувствуя, что дело идет к концу, он крикнул матросу.

Матрос хрипло бросил:

— На тебе!— и махнул рукой, словно веревку по воздуху бросил. Молоков сделал последний рывок и, обессиленный, припал головой на прибрежный песок. Вот так они лежали, два человека, погруженные по пояс в воду,— матрос и летчик: отдышались, встали и пошли, обнявшись, покачиваясь.

В жизни Молокова нет ни молниеносных взлетов, ни стремительных падений. Он рос мучительно и трудно. Этот спокойный, немногословный человек с ясным взглядом прошел настоящую школу жизни. Обучившись грамоте лишь после октября 1917 года, он навсегда возненавидел мир капитализма, в котором таких, как он, тысячами топтали, мяли, душили. Ненависть к старому сохранил он в своей душе и всепоглощающую любовь и преданность к новому миру, в котором он обрел себя, как настоящий человек.

Черты и характер Молокова, подлинного сына народа, оттачивались в сражениях с врагами народа, в боях с природой.

Спокойствие, железную выдержку и упорство Молоков накапливал годами. Летать нужно трезво,— таков внутренне осознанный закон из летной практики Василия Сергеевича. Курс на выдержку, умение выдержать, терпение и упорство — таковы неписанные правила линейного пилота, каким именует себя Молоков.

Замечательно его отношение к машине. Оно проникнуто уважением и любовью и лишено фамильярности и панибратства. В годы учебы,

в Севастополе, на Каче, он однажды всю ночь не покидал гидросамолета, который бурей могло выбросить на берег. До рассвета он крепил у берега машину.

В 1931 году машина, которую он вел на Новосибирск, попала в широко расстилавшийся вокруг дым от лесных пожаров. В сумерках в дыму исчезли все земные ориентиры. Трасса была потеряна. Бортмеханик испуганно заерзал. Внезапно он вскрикнул: „Огоньки! Трасса!“ Молоков отрицательно качнул головой. По всей видимости это были огни горящего леса. Механик настаивал, что это огни трассы. Молоков послушался и стал разворачиваться вправо. Машина на правом вираже заваливалась. Летчик посмотрел на альтиметр — сто метров высоты. Он дал полный газ, и последнее, что запомнилось навсегда, — это белая рука бортмеханика на секторах газа. Когда он пришел в сознание, он увидел себя на поляне, в пятидесяти метрах от машины. Валялись шлем и очки. У Молокова были смяты ребро и плечо.

Это было тяжелое испытание. „Я понял тогда, — позднее рассказывал Молоков, — вот мне урок. Летать надо трезво и в воздухе никого не слушаться. В ответственный момент решай сам, как поступить“.

Так он и делал — строго оценивал обстановку и принимал твердое решение — в те 76 часов полетов в Арктику, в лагерь Шмидта, когда от летчика требовались храбрость, бешеная страстность и упорство в достижении цели.

От Олюторки до лагеря Шмидта было две тысячи километров. Трасса, по словам Молокова, была нелегкая. „В этом пути я не видел ни одной точки, где можно было бы сесть без аварии. На таких участках пилоты всегда прислушиваются к работе мотора. Только и всего!“

О нем и его товарищах буржуазная печать писала, что в те дни они играли со смертью, что в отношении советских летчиков, кажется, сама смерть теряла свою власть. Молоков отвечал: „Если это была игра, то основанная на точном расчете. Мы учли силы Арктики и свои и тогда полетели“.

Чукчи из Ванкарема, звали его „Ымпенахен“, что значит „Старик“. „Ымпенахен“, — произносили чукчи с уважением и с почтительной любовью, наблюдая за седым, хладнокровным летчиком, который без усталости, точно возчик, делающий обычное, будничное дело, совершал регулярные рейсы между Ванкаремом и лагерем Шмидта на дрейфующей льдине.

11 апреля он слетал в лагерь четыре раза и вывез оттуда 20 человек. В четвертый свой рейс Молоков полетел за Отто Юльевичем Шмидтом. Больного академика привезли на аэродром на нартах. Его бережно положили в кабину самолета.

В Ванкареме Молоков сделал необычную посадку. Самолет кружил, медленно снижаясь. Молоков посадил машину удивительно осторожно, нежно и точно. Высокий, слегка согбенный в плечах академик обнял седого, молчаливого летчика.

Молоков никогда не чурается простой, черновой и для некоторых, быть может, обидной работы. Любая работа важна и необходима. Нужно, — и Молоков летает в лагерь Шмидта. Нужно, — он везет овес на зимовку. Нужно, — он везет врача в Гыдоямо. Нужно, — он разведывает льды в Карском море. И все это — спокойно, методически, основательно, по-молоковски, с душой.

За этой сугубой простотой скрывается благородная и честная душа национального героя, богатый и сложный мир внутренних переживаний.

В характере и облике Василия Молокова выражен облик нашей партии, нашего народа, породившего этого замечательного человека. Его отличают скромность, настойчивость, упорство, ломающие всякие препятствия. Люди этого типа поражают своим хладнокровием и решительностью. Враги громкой фразы, они спокойно, без трескотни делают свое дело, полезное стране. Они равнодушны к лести и воспринимают славу, как результат большого труда, пронизанного высшим законом нашей жизни — преданностью родине.

Когда Молоков после челюскинской эпопеи сошел на берег в Лондоне, его окружили журналисты. Они стали расспрашивать этого сосредоточенного, с красным, обветренным лицом, летчика, вывезшего из лагеря Шмидта 39 человек, во имя чего он летел и рисковал своей жизнью.

Молоков ответил коротко и просто:

— Мы выполнили свой долг, — вот и все. В нашей стране понятие долга перед своей родиной — это высший закон.

И, выслушав деловитый, потрясающий своей простотою и краткостью рассказ Молокова о полетах в Чукотском море, английская печать сказала о нем, что в то время, когда дети наши забудут перелет Линдберга, потомки наши будут помнить полеты Василия Молокова.

И поэтому народ так любит этого малоразговорчивого, мужественного человека, который поражает своим хладнокровием, скромностью и решительностью. И поэтому с такой теплотой его встречали осенью 1936 года друзья, товарищи, ученики, с которыми он летал и осваивал ледяные просторы Советской Арктики.

Молоков возвращался из трудного и долгого полета. Была ранняя московская осень, тихий безоблачный день. И вот на сверкающую от солнца реку упала тень гигантского гидросамолета.

Это была молоковская машина, овеванная славой, летающая лодка, на которой он проложил воздушную трассу через всю Арктику от Берингова пролива до Белого моря. Седеющий человек с голубыми ясными глазами пролетел на этой голубой лодке 26 300 километров, преодолев все барьеры, которые ставила ему суровая Арктика.

Голубая машина удивительно легко и плавно коснулась воды и понеслась по тихой, спокойной глади реки. За хвостом самолета бежал поток вспененной воды.

Штурман Ритсланд поймал брошенный с берега конец и закрепил самолет. Из самолета вышел Василий Молоков в шлеме, кожаной куртке

и высоких болотных сапогах. Ровной, спокойной походкой, улыбаясь прекрасной молоковской улыбкой, он подошел к председателю Совета Народных Комиссаров Союза ССР тов. Молотову. Он и здесь оставался верным себе, когда по-особому тепло, тихо и буднично произнес:

— Ну, вот и долетели...

Анна Степановна Молокова поднесла своему сыну Василию букет полевых цветов. Он обнял маленькую, худощавую, плачущую счастливыми слезами старушку, гладил ее плечи и тихо повторял:

— Ну, ну, успокойся. Что у вас в колхозе нового?..

Седой, взволнованный Молоков смотрел на реку, где чуть покачивалась его голубая летающая лодка, и негромко, коротко сказал о наших советских моторах, работающих четко и безотказно, о советских людях, воспитанных Сталиным, которые не страшатся трудностей, а побеждают их.

Неделю спустя он сам повел машину в Красноярск, поставил ее на ремонт. Летчик большого самообладания, он воспринял полет на Северный полюс с обычной своей деловитостью.

— Дело это большое, нужное и серьезное.

И тут же он свел разговор к вопросу о тщательной подготовке полета.

Машину ему дали четырехмоторную „СССР Н-171“. Он проверил свое хозяйство. Осмотром остался доволен. „Хорошая, стоящая!“ — сказал он Алеше Ритсланду. Знакомился он с машиной серьезно, деловито. Это был новый для него самолет. В его обращении с машиной не было ни зазнайства, ни робости. Он уважал ее, как прекрасное, сложное и умное творение рук человеческих.

В кепке, в сером свитере, в староватом кожаном пальто и болотных сапогах он день за днем слушал работу моторов, тщательно изучал все капризы этой сложной машины, которую предстояло вести на полюс. В минуты отдыха он заходил в маленькую комнату на аэродроме, ставшую сборным пунктом экспедиции. На стенах и столах висели карты полета. В углу были свалены меховые спецовки, болотные сапоги, ящики с сухарями, топоры, лыжи, палатки. Один вид этих вещей вселял бодрость, вызывал хорошее предполетное настроение.

АНАТОЛИЙ АЛЕКСЕЕВ



Накануне исторического перелета из Москвы на полюс орденоносец, герой ледовых разведок Анатолий Дмитриевич Алексеев говорил с улыбкой, в которой было много сдержанной гордости:

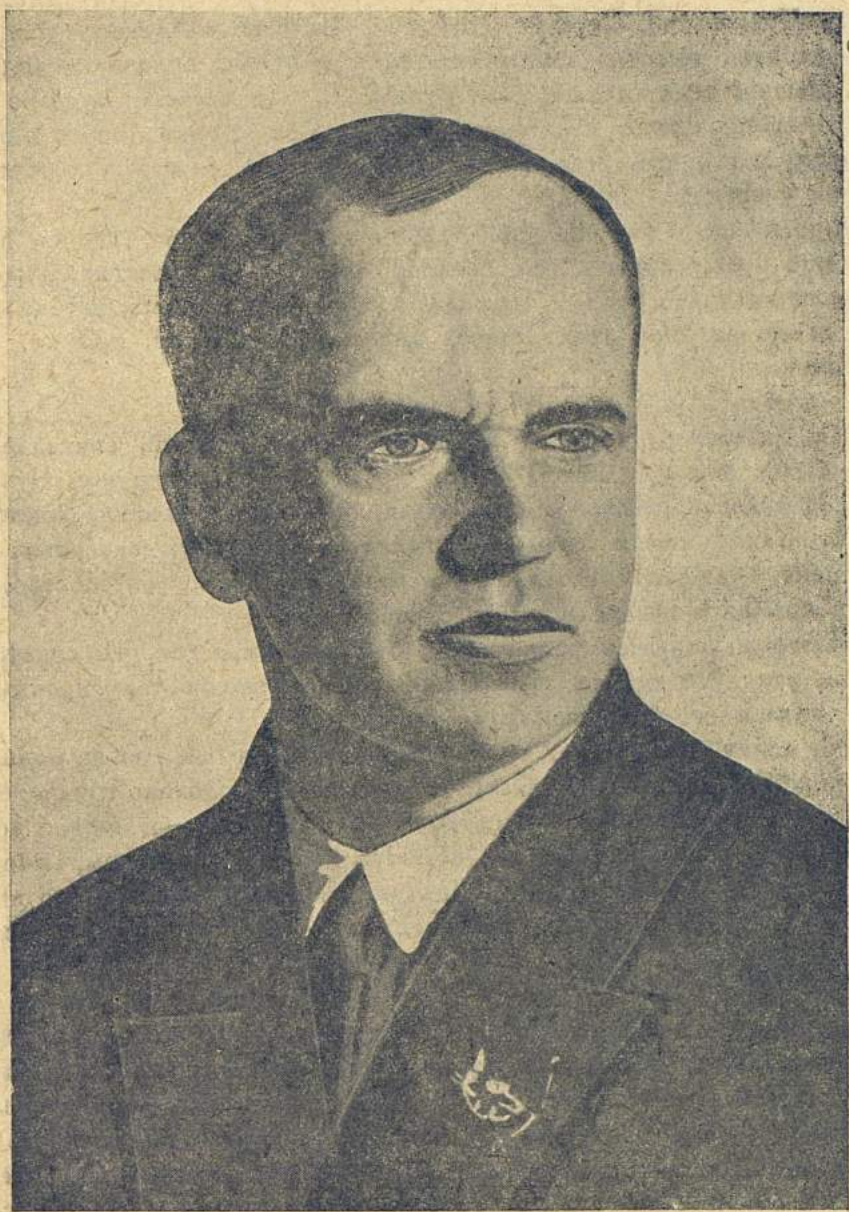
— Вдумайтесь прежде всего в то обстоятельство, что замечательные машины, на которых мы полетим, целиком советского производства. Замечательный закрытый лимузин, металлические части которого пропущены через лучи нашего же рентгеновского аппарата, специально утепленная масляная и водяная магистраль, сложная и тонкая система подогрева моторов и даже великолепная лисья шуба, которая, быть может, и не понадобится в этой искусно отепленной машине, — все это родилось на нашей земле!

Обычно сдержанный, скупой на слова, Анатолий Дмитриевич Алексеев еще долго и взволнованно говорил о заботливой предусмотрительности конструкторов машины, о технических ее совершенствах, о летных ее возможностях.

Он умалчивал только об одном: о водителях этих машин, о героических и скромных людях советской авиации.

В годы гражданской войны Алексеев добровольцем вступил в ряды Красной армии. Участвуя в разгроме белогвардейских разбойничьих банд Антонова, в ранней молодости он проходит раскаленное горнило гражданской войны, навсегда усваивая себе ее поучительные, суровые уроки. Он великолепно знает, кто яростный враг трудящегося народа, и кого для блага этого народа нужно до конца безжалостно уничтожить.

Закаленным под градом вражеских пуль, проверившим себя человеком выходит будущий знаменитый советский летчик из схватки с белогвардейщиной. Кровью и огнем закреплена основа этого характера. Прочно устанавливаются в этом человеке те качества революционного,



Командир самолета „СССР Н-172“ летчик Анатолий Алексеев

железного бойца — качества, относительно которых лживые и корыстные мещане, разыгрывающие из себя законных наследников гуманизма, поднимали визг, как о проявлениях „бездущности“, „черствости“, „варварства“.

Но, минуя несколько хронологических страниц жизни Алексеева, разрешим себе заглянуть в те из них, когда он уже высоко над землей покачивается в кабине самолета. Вот летят они — летчики советской земли — Чухновский, Страубе, Шелагин, Федотов и Алексеев и жадно с 40-метровой высоты всматриваются в мертвое, сплошное ледяное поле. Машину ведет талантивая рука Б. Г. Чухновского; рядом с ним, как всегда прекрасно владеющий собой, Алексеев, и только одному Шелагину на пустынных льдах все мерещатся темные человеческие фигурки участников экспедиции Нобиле.

Еще и еще с безграничным упрямством прорезает туманы аэроплан, еще и еще кружат над бескрайними льдами советские пилоты. И вот, неожиданно, как в странном, поразительном сне, на далеких мертвых льдах они видят такие ничтожно-маленькие, жалкие, темные точки...

— Люди! Люди! — неистово кричит Шелагин.

Да, действительно внизу настоящие люди... Люди, спасенье которых было целью и смыслом героических разведок группы Чухновского. И радость, не выразимая словами, охватывает пилотов советской земли!.. Какие мысли вызывает впоследствии как у спасенных, так и в стране, гражданами которой они являются, то обстоятельство, что именно крылья Советов принесли с собой спасение?

Много ли задумываются там, за рубежами, над тем, что советские летчики, наряду с крепко выверенной боевой готовностью, проявляют чудеса подлинного гуманизма?

Вот полет товарища Алексеева на Северную Землю за больным зимовщиком. Полет был трудным, рискованным. Особенно трудна была посадка у скалистых берегов острова С. Каменева, — и именно тогда безаварийный советский летчик Алексеев пошел, как он выражается, на „сознательный бой машины“. Впрочем, и здесь победило его высокое искусство, — при головоломной посадке гидросамолет не разбился, — только дал течь...

Еще эпизод. „Красин“ затерт льдами. Стоит уже около месяца. Все время дует свирепый норд-ост. Ледовая разведка дает мрачную картину. Летчик, ведущий разведки в течение месяца, настроен безнадежно.

— Но, — спокойно вспоминает товарищ Алексеев, — пришлось не согласиться с ним. Ведь наше дело меньше всего можно считать каким-то чисто „техническим“, неосмысленным, построенным на простой „ловкости рук“. В него включены чисто творческие моменты: интуиция, догадка, изобретательность, все, вплоть до научного открытия. Так вот, меня сразу же заинтересовало, что творится на архипелаге Норденшельда. Конечно, было мало вероятия, что там — чистая вода. Но я

сопоставил ряд признаков, перечислением которых сейчас не буду утомлять ваше внимание, и, когда мне, наконец, удалось проникнуть на архипелаг Норденшельда, — я убедился, что лед, действительно местами треснул и разошелся. А затем мне стало очевидно, что достаточно измениться ветру, как образуется открытый береговой путь. И именно здесь, под берегом. Впоследствии догадка моя целиком оправдалась. И в то время как другие транспорты безнадежно путались во льду, убивая силы, время и уголь, „Красин“, следуя моим прогнозам, пережидал. И только, когда действительно у Норденшельда расчистился путь, ледокол спокойно двинулся и пришел раньше всех ленских судов.

Человек этой великолепной советской конституции не подходит ни под романтический облик джек-лондоновского героя, которого к снегам севера влекла рискованная игра с „судьбой“, ни, тем более, на исполненного решимости, но и бесчеловечной жестокости героя Киплинга, ни на бесхребетного, „надклассового“ просветителя и гуманиста!

Он иной по самой своей природе.

Не летчику ли Алексееву приходилось вести увлекательную романтическую „игру“ в просторах снежной Арктики? Не он ли месяцами спал в меховом мешке, ел медвежатину, натыкался на неизведанные острова и реки, не в его ли спокойное лицо десятки раз заглядывало „белое лицо“ полярной смерти?

Но спросите его, что считает он самым ценным, самым дорогим капиталом, который принесла ему жизнь, полная суровых испытаний.

Это вновь возникшие пункты культурного человеческого жилья, это расширившиеся владения и богатства его родной социалистической страны.

По трассе разведок Алексеева и его товарищей, по побережью Северного Ледовитого океана возникла цепь советских зимовок и баз для регулярного летного обслуживания далеких, заснеженных, пустынных мест.

„Устье Кары“, „Лямчий Кут“, „Устье Абросимовой“, „Бухта Широкая“, „Устье Ленивой“, „Устье Таймыра“, — все это — новые, возникшие в последние годы участки советской жизни, советской культуры, где в каждом красном уголке висит портрет товарища Сталина...

Не хуже джек-лондоновского героя знакома летчику Алексееву роскошная ледяная экзотика Арктики. Он много может порассказать вам и о повадках белого медведя, и о неукротимых нравах полярных собак, и о фантастическом блеске северного сияния.

Самой сильной страстью и торжеством победы звучит спокойный голос Алексеева, когда он рассказывает о своих ощущениях при полете над портом, возникшим у дикой Игарки, над окрепшим строительством Нордвика...

Советский водитель видит перед собой огромные горизонты тех изумительных, творческих, радостных дел, которые перед ним открывает социалистический строй.

И слова, которыми пилот Алексеев закончил свою беседу накануне великого перелета, были:

— Не сомневаюсь, что выдержат и моторы, и крылья, и люди!..

Белокурый, высокий, он уверенно и спокойно стоял у карты арктических перелетов.

Он — этот многосторонне развитой, сильный и спокойный пилот советской страны — не догадывался, чья скорбная тень мелькнула в это мгновение передо мной. Замечательный американский летчик Джимми Коллинз не находил своему летному гению применения. Вместе с Чарльзом Линдбергом и еще двумя чемпионами летного дела, по окончании авиационной школы, в которой из ста четырех молодых людей окончили только восемнадцать, был он допущен к дальнейшей тренировке на звание летчика самой высокой квалификации.

Изумительный лётный талант Джимми выдвинул его в эту избранную „четверку“. Но эта замечательная голова, эти твердые руки, эта мужественная воля на капиталистическом рынке не нашли себе применения.

Теснимый безработицей, нуждой, страданиями семьи, Джимми сначала был принужден обслуживать частного владельца машины вплоть до того момента, пока тот не прогнал своего замечательного водителя, обнаружив, что его летчик позволил себе перевозить кипу коммунистической литературы. Затем жизнь бросила Джимми на опасную работу: летчика-испытателя.

Джимми — этот сын пролетария, этот всю свою жизнь рвавшийся к коммунизму человек, — человек с богатыейшими разнообразными задатками, — оставил страшный документ, озаглавленный крайне просто: „Я мертв...“

Этот поразительный человеческий документ начинается так:

„У меня была мечта...

Я не могу вам сказать, в чем она заключалась. Могу только сказать, что желание летать было одним из ее проявлений...

Мечта творила меня. Она сотворила мою жизнь...“

Но... „Приблизились злые дни. Блеск померк, и наступили будничные краски... Честолюбие и деньги... Любовь и забота, и тревога. Кроме того, я стал старше, и в мире наступили тяжелые времена. Наконец, настало время, когда хлеб значил для меня больше, чем полет, и деньги стали для меня ценностью.

Да, деньги стали для меня ценностью, и они предложили мне денег. Но и здесь еще жил слабый отблеск глубокой, сильной мечты...

Самолет был прекрасен. Его серебряные крылья сверкали на солнце... Его мотор пел могучую песню, поднимая меня ввысь.

А потом...

Вниз.

Вниз мы ринулись с голубых высот. Прямо вниз. Быстрее. Все быстрее и быстрее. Испытывая свои силы в пикирующем полете.

Страх?

Да, я стал старше. И теперь это скорбный страх. В нем знание и мужество. Но и сейчас еще его затмевает меркнувшее сияние старой мечты:

Вниз.

Вниз...

Рев несущейся стали и сверкающие проблески. Ломаются крылья... Слишком хрупкие крылья...

.....
Теперь я мертв..."

Да, Джимми Коллинз предвидел свою судьбу, — через короткое время его искалеченное тело было найдено под облаками рассыпавшегося в воздухе на части военного самолета.

Страшный и подлый мир, в котором пытался подняться замечательный человек на могучих крыльях своей мечты, — изобретательно и безжалостно день за днем убивал его.

И — убил его...

Но лучшим мечтам человечества не суждено погибнуть.

Тысячи сверкающих крыльев мужественно и гордо парят над великой и свободной страной, которую так нежно любил, о которой так пламенно мечтал убитый капитализмом Джимми. Эти свободные крылья открывают новые земли, забираются в заоблачную высь, несут спасенье больному и в любое мгновение готовы ринуться на врага социалистического мира.

Вот почему сегодня так глубоко звучат слова летчика страны Советов товарища Алексеева:

— Я не фантазер, а человек практического дела. Но и мне случилось мечтать о великих и сложных перелетах на благо нашей родины!..

Мечты человека социалистической страны, воплощение которых шире, богаче и прекраснее самой его радостной и самой светлой его фантазии!..

ИЛЬЯ МАЗУРУК



Впервые мы встретились на Дальнем Востоке. У берега покачивалась наша летающая лодка. Мы спешили к Татарскому проливу, туда, где на крошечном островке жил героический экипаж легендарного краснокрылого „АНТ-25“. Утром мы взлетели над Амуром, над оживленным, жизнерадостным Комсомольском. Пилот нашего самолета был молод. Вернее, очень молод. У него было решительное лицо и спокойные движения.

Амур разворачивал перед нами нескончаемую панораму своих затопленных берегов. Вначале гидросамолет неуклонно следовал за течением капризной реки. А потом мы круто свернули вправо. И вот под нами была уже не река, а суровые сопки, покрытые соснами и лиственницами. Пилот принял решение сократить путь. Гидросамолет над тайгой — это риск?

Вопросы о риске пилоту Мазуруку задавали часто. Особенно настойчивы они были, когда однажды, уступая необходимости, Мазурук вылетел на своем самолете в совершенно нелетную погоду, в метель добрался на Оху и доставил оттуда на машине, рассчитанной на десять пассажиров, восемнадцать человек.

— Вы сильно рисковали?— настойчиво спрашивали тогда у Мазурука.

— Нет,— сухо ватно отвечал он,— я не рискую! Я знаю!

* * *

Мы снова встретились. Маленькая дочка пилота поплакала, поплакала и уснула. И жена пилота уснула, ей завтра рано на лекцию. В комнате тихо. Сняв пиджак, пилот вынул и положил на стол небольшую серенькую книжечку. Потом он принес вазелин и блещущий никелированный маузер.

— Вот только-что специально отникелировал. Чтобы не ржавел. А сейчас хочу смазать.



Командир самолета „СССР Н-169“ летчик И. П. Мазурук

В комнате, где и равномерные вздохи часов не нарушали мирной тишины, маузер звучал, как документ страшной силы. Ставший почти нарядным после никелировки, револьвер хранился в деревянной кобуре. На кобуре была металлическая дощечка: „Тов. Мазурук И. П. от коллегии ОГПУ“.

... Только-что кончивший учебу молодой пилот был отправлен в Среднюю Азию.

Маленький пограничный городок захватили басмачи. В кооперативном дворе в осаде сидят одиннадцать пограничников. Командир отделения — бывший рабочий с московского завода „Серп и молот“ Слесарев объявил себя командиром гарнизона коммунаров. Он издает приказы. Эти приказы суровы. Слесарев понимает, что удержаться можно, проявив только нечеловеческую выдержку, хладнокровие, спокойствие. Слесарев верит в то, что придет помощь. Осажденные страдают от отсутствия воды. Слесарев приказывает рыть подземный ход к реке.

Еще сильнее, чем от отсутствия воды, осажденные страдают от недостатка патронов. Слесарев приказывает из хранящегося во дворе полосового железа делать пики (это на тот случай, если басмачи попытаются пойти на штурм). Осажденные готовятся к штурму. Они устраивают бруствер из мешков с семенами. И вот, когда даже у сильных людей колеблется уже надежда, в воздухе появляется самолет. В лагере радостное возбуждение. Летчик видит, как осажденные расстилают белую простыню. На простыне два слова: „Нет патронов“. Мазурук взял чехол от винта, разрезал подушку от сиденья, снял гимнастерку и во все это завернул 250 патронов. Самолет пошел бреющим полетом, осажденные получили первую посылку. Потом самолет несколько раз прилетал к осажденным, он обеспечил их всем необходимым. Пилоты приняли непосредственное участие в ликвидации басмаческой банды...

Такова история маузера.

А после Средней Азии Мазурук поехал на Дальний Восток.

Для человека, положившего свои руки на штурвал самолета, серенькая продолговатая книжечка — „пилотское свидетельство“ — это прошлое, настоящее и будущее. Перелистывая эту книжечку, мы перелистываем жизнь человека. Первая страница пилотского свидетельства посвящена биографии.

Мазурук Илья Павлович.

Год рождения: 1906.

Гражданство: СССР.

Звание пилота получил: в 1928 году.

Окончил школу военно-воздушных сил РККА.

Класс: первый.

Эти лаконические даты почти не требуют расшифровки.

Следует только разве сказать, что, завоевывая гражданство страны социализма для своего сына и для миллионов трудящихся, погиб на красном броневике отец Ильи Мазурука, да обязательно нужно

отметить: в Красную армию Илья Мазурук пришел комсомольцем, коммунистом.

Вторая страница пилотского свидетельства занята двумя пунктами: указание типов воздушных судов, на которых разрешены полеты (у Мазурука в этой графе до десяти типов машин — от маленького „III-2“ до мощного „АНТ-7“), и указание условий, при которых разрешаются полеты (под этим параграфом в свидетельстве Мазурука стоит четырехугольный штамп: „Совершать полеты с пассажирами, грузом и почтой в любых условиях погоды, днем и ночью“).

А дальше идут подробности авиационной биографии пилота. Следует запись о том, что он, Мазурук, удостоен звания пилота-механика, что он прошел обучение слепым и ночным полетам, закончил курсы высшей летной подготовки. В конце свидетельства есть многозначительная, скрепленная печатью справка: всего по Дальнему Востоку на 1 ноября 1936 года пилот Мазурук имел 2553 летных часа, налетал 533 700 километров.

Вот мы снова вернулись к берегам Амура, к капризному побережью Охотского моря, к далекому Аяну. Мы бродили по прошлому. Мы снова встречали страшные туманы и коварные ветры. Мы поговорили о луке. Был такой случай: на Сахалине неожиданно обнаружилось, что весенняя посевная может сорваться из-за отсутствия семян лука. А лук на Сахалине — это не гастрономическая приправа, но жизненно необходимый продукт, средство против цынги. Весной, во время тяжелейших метеорологических условий совершил Мазурук перелет на Сахалин с семенами лука.

Из прошлого дружески улыбнулся старый тунгус Павел.

... В воздухе сдал мотор. Среди таежной чащи посадил самолет Мазурук.

— Прошу не волноваться, — сказал он пассажирам. — Скоро будет помощь.

И, действительно, помощь пришла скоро. Это были тунгусы. Два дня прорубали они в тайге дорогу к самолету, а потом тащили его на оленях. Но при передвижке самолета произошла неприятность: была повреждена передняя нога шасси. И печальный лежал ночью у костра Мазурук.

— Что скучаешь? — спросил его тунгус Павел.

Мазурук показал на ногу шасси. Тогда старый тунгус выступил в роли авиационного конструктора.

— Знаешь, — сказал он пилоту, — есть у нас на Сахалине дерево — черная береза. Она крепче железа. Я сделаю ногу твоему самолету.

Целую ночь строгал Павел. Утром Мазурук взлетел и благополучно приземлился на аэродроме с деревянной ногой, выстроганной тунгусом.

Шестого мая, в 8 часов утра — Москва. Седьмого — Омск. Восьмого — Красноярск. Девятого — Чита. Потом Рухлово. Хабаровск. В предельно-короткий срок — за шесть дней — совершает Мазурук путь

из Москвы на Сахалин, покрыв на обычном почтовом самолете „П-5“ 8600 километров за 41 летный час.

... И снова полеты на Шантарские острова, в Аян, в Охотск, в Чумикан. Мазурук везет письма, лимоны, клюквенный сок, радиобатареи, алебастр. Он преодолевает пургу, туманы, чудовищные пространства.

Мазурук взлетает над землей. В полете он руководствуется земными ориентирами. И вот он видит, как быстро эти ориентиры меняются. На трассе Хабаровск — Сахалин стояло село Пермское. Ориентирами пилоту служили жалкие халупки. В 1932 году Мазурук доставил в Пермское первую группу геологов. Пролетая на Сахалин, на месте села Пермского видит Мазурук новый город Комсомольск с его заводами, верфью, с тоненькой ниточкой железной дороги. В бухте Нагаево под крылом самолета Мазурука проплывает 400-километровая автомобильная трасса, в бухте стоят корабли и близко замечательный город Магадан. Мазурук видит изменение ориентиров, он чувствует любовь, крепкую дружбу людей, работающих в Нагаеве, на озере Калган, в Охотске, и от этого ему, пилоту, легче бороться с туманами, преодолевать пургу.

Хранится у Мазурука фотография. Из-под очков чуть улыбается Михаил Иванович Калинин. Любовно смотрит Сталин, стоит Серго. Между Калининным и Сталиным в группе награжденных — Мазурук, и на левой стороне груди его орден Красной Звезды.

ШТУРМАНЫ



I

Когда в нашей стране появилось много машин, способных лететь без посадки тысячи километров, возник вопрос о воспитании новых воздушных специалистов — штурманов. Самолет должен был летать днем и ночью, в облаках и над облаками, в тумане и в непогоду.

В то время почти не было приборов для этого. Чувство же часто обманывало пилота. Многие видные врачи утверждали, что путем длительной тренировки можно выработать у летчика шестое, птичье, чувство инстинктивной ориентировки. Они говорили:

— Посмотрите на птиц. Это образцовые летуны. Они никогда не разбиваются, не теряют ориентировки в тумане и всегда возвращаются к месту жилья. Можно воспитать так и человека.

Летчиков сажали с закрытыми глазами на качели, вертели в специальных креслах и предлагали затем указывать, где юг, восток, верх, низ и т. д. Так хотели воспитать у летчика шестое чувство...

Покамест шли эти опыты, я решил узнать: а есть ли это чувство у птицы? Могут ли они летать вслепую? Купил на птичьем базаре лучших летунов — голубей. Сшил им колпаки на глаза и начал их слепыми выпускать в воздух.

Голуби взлетали, а потом растерянно начинали делать пологие спирали, спускаясь все ниже и ниже. Спираль становилась все круче и, наконец, переходила в хорошо известный всем летчика „штопор“.

Но, может быть, есть люди, обладающие даром инстинктивно держаться прямой? На гладком зеленом аэродроме было выстроено сто будущих летчиков. Всем им завязали глаза и предложили идти прямо вперед. Люди пошли... Сперва они шли прямо, потом одни стали забирать вправо, другие — влево, постепенно начали делать круги, возвращаясь к своим старым следам.

Стало ясно, что вслепую ни птица, ни человек летать не могут. Нужно было изобретать приборы, заменяющие видимую землю и солнце. Нужно было учить людей пользоваться этими приборами.

И параллельно с подготовкой замечательных летчиков наша авиация готовила воздушных штурманов, параллельно с постройкой исключительных по качеству самолетов шло строительство приборов.

С тех пор, когда я впервые выпустил голубей с завязанными глазами, прошло немало лет. Но они были полны героических будней в освоении воздушных просторов. У нас есть сейчас замечательные приборы. Наши самолеты могут летать буквально в любое время дня и ночи при любых метеорологических условиях.

II

Для того, чтобы понять, как летают сейчас, я расскажу о двух обычных тренировочных полетах в одной из наших авиационных частей. В конце прошлого года на южном приморском аэродроме воздушные штурманы ждали подходящей погоды. Наконец, эта „подходящая“ погода наступила. До самого Воронежа — цели полета — стояла сплошная десятибалльная облачность. Почти везде облака были не выше 20 метров от земли. Через несколько минут после взмаха стартера белым флажком большая четырехмоторная машина бесследно пропала в облаках. И вот в этом непроницаемом месиве машина с необычайной точностью дошла до места назначения и вернулась обратно.

Другой перелет был совершен незадолго до старта на полюс. С того же аэродрома стартовала обычная четырехмоторная машина в Москву. Перед самым вылетом контролер закрыл специальным, непроницаемым для света колпаком кабину, где находилась команда. Перед летчиками была поставлена задача — вслепую взлететь, пройти более 1000 км до Москвы, вслепую найти Москву и вслепую же сделать на аэродроме посадку.

Штурманы и летчики при тусклом свете электричества видели только стрелки своих приборов да разложенные карты. И, несмотря на это, в точно назначенный час самолет появился над Москвой, нашел аэродром и совершил на нем идеальную посадку. Казалось, что люди прекрасно видят зеленое поле, окружающие леса. Но они ничего этого не видели, конечно, ибо сидели в запломбированном колпаке.

Так летают в нашей армии. До такого совершенства доведена штурманская и летная работа. В обоих полетах участвовал в качестве штурмана самый молодой штурман нашей экспедиции тов. Волков, работающий с тов. Головиным.

III

Как и наука об аэронавигации, наши штурманы молоды. Но, несмотря на свою молодость, все эти люди хорошей выучки, замечательной тренированности и, самое главное, огромной выдержки и упорства.

Летчики старой выучки раньше не очень доверяли новым воздушным специалистам — штурманам. Значительно проще было лететь, имея



Флагштурман экспедиции на Северный
полюс И. Т. Спирин

перед глазами видимые ориентиры. Раньше обычно летчик „цеплялся“ за железную дорогу и летел вдоль нее. Если сбивался, переходил на бреющий полет, читал вывеску на вокзале и устанавливал точно свое местонахождение.

Теперь так летать нельзя. Ведущие летчики обратились к штурманам. Так, герой Советского Союза Водопьянов перед своим полетом на Землю Франца-Иосифа вызвал телеграммой штурмана Аккуратова.

Тов. Водопьянов уже давно мечтал летать не по видимым ориентирам, а по приборам, по прямой. Аккуратов, в то время летавший с летчиком Алексеевым, охотно согласился работать с Водопьяновым. Уже первый этап перелета показал все преимущества совместной работы. Штурман Аккуратов приводил машину в точно назначенное место по кратчайшему расстоянию. И высшей похвалой для Аккуратова были слова Водопьянова:

— Вот, гляжу на Аккуратова и удивляюсь: он будто за тысячу километров видит.

Убедившись, что Аккуратов замечательно знает свое дело, Водопьянов начал летать над облаками только по приборам. Так замечательный летчик и отличный штурман дошли до самого выгодного пути в полетах в Арктике.

Сейчас Аккуратов ведет машину тов. Мазурука.

Примерно такова же история другого замечательного штурмана — Ритсланда. Воспитанный армией, он несколько лет тому назад переходит



Штурман экспедиции А. А. Ритсланд



Штурман экспедиции В. И. Аккуратов

на работу в Арктике. Здесь вскоре он попадает на корабль героя Советского Союза Молокова. С тех пор он — бессменный штурман кораблей Молокова. Нужны огромная выдержка, знание, уверенность в себе и в своих приборах, чтобы неоднократно проводить машину то над пустынным берегом Ледовитого океана, то над Чукоткой, то над северными окраинами Тихого океана.

И Молоков не раз после трудного этапа говорил:

— Хвалите Алешу, хорошо работает!

Его работа в перелете не нуждается в комментариях. Он вторым привел машину на полюс.

Третий штурман — Жуков. Он также выученник Красной армии, также непрерывно работает штурманом с одним летчиком — тов. Алексеевым.

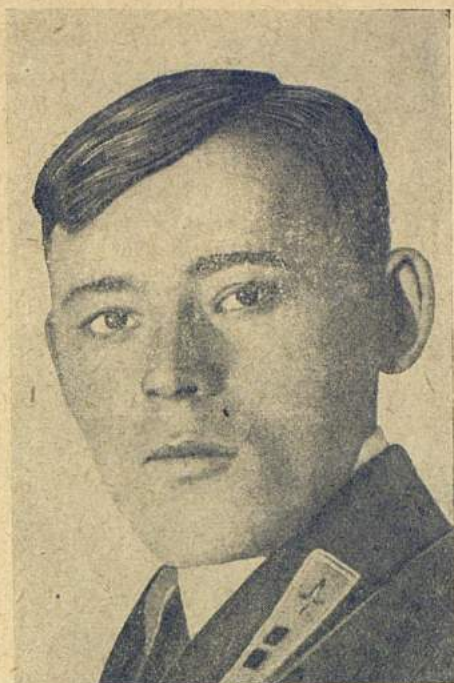
IV

Как ни велик был опыт у штурманов нашего перелета, но задача долететь до Северного полюса и обратно требовала особой подготовки и учебы. Ведь наши корабли оборудованы разной аппаратурой значительно более полно, чем самолеты, на которых они раньше летали. Даже самые штурманские рубки устроены по-иному.

Трудно сказать, кто из штурманов больше учился и тренировался перед вылетом. Все работали, забывая о сне и отдыхе. Неоднократно



Штурман экспедиции Н. М. Жуков



Штурман экспедиции А. С. Волков

ночные сторожа стаскивали зимней ночью с крыши то Жукова, то Аккуратова. Они думали, что это воры. На самом деле наши штурманы тренировали себя в астрономической навигации... Они по звездам определяли свое местоположение. Часто ходили поодиночке на лыжах, старались запутаться, сбиться, а потом выйти по приборам к исходному пункту. Даже выучили морскую сигнализацию флажками. Часами сидели в лабораториях за проверкой приборов. И, конечно, много летали вслепую. Летчикам было дано задание запутывать штурмана. Но штурман неизменно выводил самолет к Москве. Такая учеба и тренировка привели к тому, что перед вылетом мы имели на кораблях замечательных штурманов, готовых ко всем случайностям.

Остров Рудольфа, 20 мая

✱

Первый этап закончен. Машины на полюсе. Мы ни разу не сбились с курса, хотя летели над неисследованной Арктикой. Больше того, все штурманы нашли Северный полюс. Это — огромное достижение советской авиации и вместе с ней советских авиаштурманов. Товарищи Ритс-ланд, Волков, Аккуратов, Жуков в праве гордиться.

Но не надо зазнаваться. Перед нами — второй этап. Мы должны так же точно вывести корабли с полюса на Большую Землю, как и привели их туда.

Северный полюс, 27 мая

ИВАН ПАПАНИН



Старый Севастополь, начало этого века, Корабельная сторона, или, как ее называют, „Корабушка“— район рабочей, матросской, рыбацкой бедноты. Огромные серые флотские казармы... Рядом — знаменитый Малахов курган, покрытый лесом. Памятники на бастионах. Внизу, с обрыва — Южная бухта, корабли, катера, ялики... Вот в этом старом Севастополе лет 30—35 тому назад протекало детство Ивана Папанина. Он — сын рыбака. Рос при слабом надзоре. С ранних пор лазил через заборы к матросам, рыбачил, часами болтался в воде, по ночам лазил на кладбища проверять: высовываются ли покойники из могил.

Перед глазами мальчишки прошел 1905 год. Неясные и малопонятные слухи об Одессе, Николаеве, громяющее „ура“ с экипажеского флотского плаца... крик: „Если умирать, так будем умирать не от рук драконов-офицеров, не от рук японцев, а пожертвуем жизнью за свободную Россию!“. Черные матросские лавины скатывались с Корабельной стороны, пылал „Очаков“, в упор стреляли корабли. Город был полумертв. Что-то происходило — со своими, близкими.

Паренек вырос здоровый, плечистый, грудастый. Росту среднего. Когда было отыграно положенное число конов в бабки, когда было отыграно в орлянку, когда пятками отсверкала мальчишеская пора, — паренек спустился по лестнице на Морской завод. Мастера любили пробовать новичков. „Тебя как звать?“ — „Иван“. — „Возьми-ка, Ванька, в углу пару заклепок“. А заклепки были положены прямо с горна, с них едва красный жар сошел. Паренек взял заклепки. Волос поднялся дыбом... Однако паренек не крикнул. Справился, стиснув зубы, принес заклепки и положил. А сожженную руку сунул в карман и стоял, будто с форсом.

Было много поработано слесарем и в Севастополе, и в Ревеле. Было много ремонта сделано на лихих миноносцах Балтийской минной



Начальник полярной станции „Северный полюс“ И. Д. Папарин

дивизии, которые, возвращаясь с похода, большим ходом влетали в гавань, несли бурун за кормой и швартовались, лихо развернувшись „на пятке“.

В 1915 году „забрили“. У воинского начальника доктор только ткнул один раз пальцем в ребра. Писаря записали... „У-у, здоровый“. Пригнали обратно в Севастополь, в Черноморский флотский экипаж. Кругом все знакомое насквозь. Лежит славный городок у моря, крыши красные, домики в зелени. Живи, радуйся! Но из казарм — нельзя. Но на Приморском бульваре надпись: **„Матросам и собакам вход воспрещается“**. И приказ адмирала Веселкина: „Снимать фуражки перед всеми торговцами...“

На глазах погибал линейный корабль „Императрица Мария“. Взрывались пороховые погреба, огонь кинулся по кораблю, горело дерево, краска, потом начал гореть металл. Плающие, обезображенные люди прыгали прямо в бухту — в холодную ноябрьскую воду. Царила растерянность. Вместо того, чтобы помочь, штабное и портовое начальство в испуге бежало прочь. Адмирал Колчак в обалделом состоянии посылал зачем-то пожарных. Они, очевидно, на лошадях должны были подъехать к кораблю, стоявшему на рейде. Громадный корабль пылал, крепился. Все рвалось, скрежетало... На берегу городовые отгоняли толпы людей от вытащенных страшных трупов. Обалделые санитары по приказанию начальства неизвестно зачем бинтовали мертвых.

... Война велась дурацки. Германский линейный крейсер „Гебен“ подходил иногда вплотную к Севастополю. Его не умели толком ни обстрелять, ни включить ток в поля крепостных мин заграждения. Служба была угрюмая, беспросветная. Квитаться за все начали 5 марта 1917 года. Почти на неделю Колчак задержал телеграмму о революции. Устроил наглый молебен, прошелся по фронту, держа два пальца у козырька. „Здорова, брэтцы..!“ Матросы рассвирепели. Десятитысячная масса их собралась на „Корабушке“ и зарычала: „Подать Колчака!“ Ультиматум. Он должен был приехать. За ним заперли ворота и с ним серьезно поговорили. Среди говоривших был Иван Папанин.

Семнадцатый год шел со стремительной скоростью. Папанин поспевал на ялтинские и ливадийские дачи обыскивать членов династии Романовых, ходил в патрули, а в ноябре, по телеграмме Ленина, в „Отряде моряков-черноморцев“ помчался, в одном бушлате, на Корнилова. Бой начался в снегах, в глубоких сугробах. Матросы проваливались по пояс в снег, чертыхались, тянули на себе орудия. Ванюшка Папанин шарил глазом, где корниловские пулеметы? Замечал пулемет и — „бух туда трехдюймового поросенка. Смотришь — в момент отбивное-заливное“. Корниловский полк был окружен и ликвидирован.

Едва вернулся отряд в Севастополь, — в Крыму выступили националисты — „эскадронцы“. Название было взято от эскадронов Конного крымского полка бывшей царицы Александры Федоровны.

Папанин кидался с бойцами в Феодосию, в Евпаторию. Создавались импровизированные бронеплощадки, и через весь Крым, по январской

стуже, мотались семидесятиверстным ходом сквозь ночь и ветер матросские летучки, спасая Советы.

Знаменитая была тревога в ночь с 11 на 12 января 1918 года, когда завывали все гудки и сирены Севастополя. „Эскадронцы“ подходили к городу. Поднялась такая тьма рабочих и матросов, что железная дорога не смогла их перебросить в бой — к Бахчисараю. Часть бежала прямо по дороге — на врага! Белых порвали в клочья.

Гудело все Черное море, кавказский и румынский фронты. Уходили из Трапезунда последние транспорты. Пожары и взрывы шли вдоль берегов всей Анатолии. Меншевики пытались взять Батум. Матросы высадили десант и держали Батум две недели. На Дону выступал генерал Каледин. На румынском фронте душил Балтийскую дивизию генерал Щербачев. Матросы с Дуная зывали о помощи... Папанин появляется то тут, то там.

Были похороны убитых моряков. Товарищи шли сумрачно. На тротуары Севастополя высыпала буржуазия. Какие-то подлецы начали смеяться и аплодировать. В лицо мертвым начали петь шантанье песенки Вертинского. Это были дни, когда двинулись немцы на нашу страну, когда Ленин дал обращение к народу: „Социалистическое отечество в опасности“. Меншевики выпускали тогда газетки с траурными рамками во всю страницу: „Гибель русской революции“. В Севастополе начинали стрелять в матросов. Провокация была безмерна, нестерпима. И матросы так шарахнули по севастопольской буржуазии, что память о днях февраля 1918 года осталась и по сие время.

Папанин бился на севере Крыма против немцев. Он уходил одним из последних, отстреливаясь на всех мыслимых рубежах. Он очутился в кольце, был отрезан. Он не сдался и ушел в подполье. Он вынырнул ночью на своей „Корабушке“. Он держался там неуловимый. Его искали, выслеживали. Все было бесполезно.

Мы пришли в Крым ранней весной 1919 года. Навстречу нам вылез Папанин. „Браточек!..“ Он вступил в нашу морскую бригаду бронепоездов. Работал и дрался споро, весело. Сегодня — под Мариуполем, завтра — в Долгинцево, послезавтра — к Щорсу под Бердичев. Когда машинисты не выдерживали нашей скорости, у регулятора становился Ванюша. Когда брали какой-нибудь деникинский или петлюровский автомобиль, первым на нем, с форсом, вылетал Ванюша. Все местечко было в пыли. Сирена ревела какие-то дикие мелодии собственного сочинения Ванюши.

В 1920 году Ванюше случилось быть в Николаеве. Он там сообщал — „как на пустом море надо построить Красный Черноморский флот“. В нашем распоряжении было тогда лишь несколько корявых шаланд. Ванюша тогда сообразил, что „надо итти в тыл Врангеля“. Матрос пошел на прямой провод и изложил свои мысли прямо председателю Совета Труда и Оборона товарищу Ленину. Папанин просто и ясно сообщал, что „моряки Крым понимают“ и могут там Врангелю

„сделать разложение“. Дело было поручено закордонному отделу ЦК КП(б)У. Папанин и его друзья начали формировать кадры для Крымской повстанческой армии. Матросы — его друзья — становились, по революционной своей инициативе, командармами. Папанин строго соблюдал секретность. Его люди были в штатском, их никто не видел. Гулять он им разрешал ночью и только под его присмотром — „на тринадцатом пути“.

Для переброски в Крым у нас не было пловучих средств. Папанин пришел на завод „Судосталь“ в Новороссийске, разыскал знакомых братков, расшевелил их, заставил улыбаться. В неделю был готов красавец-катер „Витязь“. На этом катере делались когда-то рейдовые получасовые передвижения. Папанин погрузил на него имущество армии, боезапас, литературу. Морских карт не было, или какие-то вредители их не выдавали. Папанин вырвал карту из учебника географии, где Черное море было приблизительно нарисовано синей краской. „Дойдем!“ Угля нехватало. Катер тогда загрузили макухой и дернули через Керченский пролив на Феодосию — Судак.

В проливе навстречу катеру вышел белый сторожевой эсминiec „Беспокойный“. Моряки переглянулись, приготовили маузеры и гранаты. Разговаривать было бесполезно. Папанин оглядел людей и скомандовал: „Поднять флаг!“ Взялся красный флаг. „Полный вперед!“ И катерок, набитый имуществом, газетами, аммоном и неукротимыми матросами, кинулся навстречу эсминцу. Тот отвернул и пошел назад. (Когда мы взяли Крым, от пленных мы узнали, что на эсминце движение катера приняли за минную атаку).

В горах Крыма была создана Повстанческая армия. У Судака действовало ее ядро: матросы. Стали пропадать белые заставы, разъезды, на воздух полетели шахты. К партизанам стало присоединяться татарское население. У Врангеля началось разложение. Обо всем надо было донести в ЦК и в Реввоенсовет Южфронта.

Командарм тов. Мокроусов послал в центр, со всеми бумагами, Папанина. Ему нутно, ниже колена забинтовали все материалы. Папанин простился с товарищами и ушел.

Путь его был долог, труден и опасен.

Папанин пришел к месту назначения, доложил обстановку. Ему было поручено сформировать вторую экспедицию в Крым. На катеристребителе „МИ-№ 17“ в лютый осенний шторм, когда рядом погибло сторожевое судно „Рион“, и, не выдержав, укрылся в порту транспорт „Шахин“, — Папанин перебросил вторую группу моряков-коммунаров в Крым. Повстанческая армия разрослась уже до пяти полков. Белых били на каждом углу и повороте. С севера Красная армия наседала на Перекоп, Сиваш и Чонгар. Папанин прошел с морским отрядом весь южный берег, взял Алушту, взял пленных, освободил заключенных коммунаров, перешел горы и соединился с конницей Буденного. Папанин получил боевой орден Красного Знамени.

А затем — годы мирной работы и напористой учебы. Человек впервые выводил латинскими буквами свое имя и фамилию: „Ivan Papani“, руководил экспедициями в Сибирь, зимовал на мысе Челюскин, — все такой же веселый, крепкий и здоровый. Он становился все универсальнее. Изучил астрономию, штурманское дело, радиодело, кулинарию, основы медицины. Изобретал полярное снаряжение, реформировал полярную обмундировку, массу читал, кропотливо изучал и проверял экспедиции Амундсена, Скотта, Шекльтона, Нансена...

Он был уверенным, культурным моряком, командиром, коммунистом, полярником, руководителем, воспитателем. Он четко, без промаха, сноровисто и весело выполнял любые поручения. Добирался до острова Рудольфа, строил новые северные базы, завозил туда тракторы, самолеты, сидел над планами новых экспедиций. Творческие силы били через край. Здоровье не убывало. Только пошире, поплотнее сделался Ваня Папанин.

И вот — он начальник небывалой зимовки, начальник станции на Советском Северном полюсе. Он пришел туда, как подобает морской и его собственной традиции, — смелым броском, десантом, как некогда приходил на неизвестный вражий берег.

К полюсу в неизведанную Арктику ходили: голландец Баренц (в 1596 году), русский Литке (1821 — 1824 гг.), англичане Франклин, Мак-Клур, Коллинсон, Рэ, вслед за ними Норденшельд, ходили австрийцы Вейпрехт и Пайер, ходил американец Де-Лонг на „Жаннетте“, ходила снова группа русских — Онацевич, Толль, Бунге... Ходили Нансен, Пири. С героическим упорством, пешком пошел к полюсу русский моряк Седов. Над полюсом пролетали, не успевая даже определиться, Бэрд, Амундсен, Нобиле. Никто не дал доказательств государственного, практического, научного владения полюсом. Это дал русский матрос коммунист Иван Папанин. Уходя в полет, он мне сказал: „Беру даже печатку с собой, так что с полюса даже будут удостоверения по всей форме...“

Он располагается сейчас по-хозяйски, основательно, со своими товарищами на новой точке советских владений. Он сидит „выше всех на земле“, как ему поручила партия, и приступает к разгадкам, решениям мировых задач.

Ваня, родной, привет!

ЭРНСТ КРЕНКЕЛЬ



I

Весной медленно исчезал сумрак. Серые, однообразные краски иногда сменялись розовыми, нежными и робко полыхавшими у горизонта зарницами. Это были предвестники хороших, весенних дней. В такие минуты все окружающее принимало иной вид. Казалось, что весельем охвачены не только два человека, зимовавших в маленькой бревенчатой хижине, но и собаки, и кошка, и даже небо, и суровая Северная Земля, на которой поселились люди.

Кренкель двигался с шумом по узкой комнатенке, тормозил молчаливого механика, точно будил его от зимней спячки, свистел, пел басом веселые, озорные песни. Да, дело шло к весне.

Однажды в полдень он получил долгожданный запрос по радио. С ним говорила Москва. Старый друг, старый полярный волк Папанин. Иван Дмитриевич коротко спросил Эрнста Кренкеля: можно ли шить для него полярное обмундирование по размерам одежды, находящейся в Москве?

Какой может быть разговор?!— Конечно, шить, обязательно шить, и как можно скорее, полярное обмундирование по размерам старой одежды, находящейся в Москве, в Харитоньевском переулке, дом № 12, квартира 8, четвертый этаж, один длинный звонок!..

— Мы летим на Северный полюс. Мы зимуем на Северном полюсе,— гремел его бас в маленькой, тесной, с низким потолком зимовке.

Если Папанин запросил его об одежде, значит все в порядке: вопрос о зимовке на полюсе решен.

С этого дня все, что ни делал Кренкель, принимало иной смысл: все оценивалось с точки зрения будущей зимовки. Мысленно он рисовал себе огромное, безмолвное ледяное поле, однообразное, сливающееся с небом. Он с живостью представлял себе палатку, в которой они



Радист полярной станции „Северный полюс“ Э. Т. Крешкель

будут жить, дружную работу, долгие и трудные дни и ночи, вести с Большой Земли...

Зимовать на Северном полюсе! — от одной этой мысли захватывало дух. Требовались большие усилия, чтобы попрежнему проводить метеорологические наблюдения, готовить обед (он был и поваром), печь хлеб, стирать белье, добывать в сарае уголь, смерзшийся в крепкий пласт...

Механика Мехреньгина, с которым он зимовал, Эрнст Кренкель очень любил и уважал. Это был замечательный товарищ, настоящий работяга, скромный и благородный. Но Коля Мехреньгин был молчаливый человек: он все отлично понимал, но, не умея высказывать свои чувства, молча слушал планы Кренкеля.

Вскоре Папанин сделал Кренкелю запрос по радио, предложил прислать замечания и пожелания по сборке специальной радиоаппаратуры для полярной экспедиции. Запрос был дан в завуалированной форме, и Кренкель так же осторожно ответил.

Первого мая он получил приветственную радиотелеграмму за тремя подписями: Папанина, Ширшова и магнитолога Федорова. Тогда же Кренкель понял, что подготовка к экспедиции идет полным ходом.

Он закружил по комнате — большой, веселый, шутливый. Казалось, он разнесет стены. В тот же день он занес в дневник, что „все население острова покинуло зимовку, вышло на воздух“.

Все население — это были Кренкель и Мехреньгин. Они побрились, почистились и четким шагом, плечом к плечу, так, как идут в строю и на демонстрации, оба прошли мимо засыпанного снегом домика. Затем Мехреньгин остановился, а Кренкель сделал шаг вперед. Вид у него был взволнованный, торжественный. Он чуть приподнятым тоном, в своей обычной, веселой, чуть иронической манере произнес краткую речь о людях, которые вдали от родины, в местах пустынных и диких живут одним чувством, каким живет сейчас Москва, Красная площадь, — чувством родины.

Он поздравил себя и Мехреньгина с наступлением великого праздника трудящихся, затем дал знак к салюту. Троекратный залп разбудил вечную тишину этих мест.

II

Когда-то, в дни юности, Кренкель увлекался Джеком Лондоном и О. Генри. Смелые, бесстрашные люди, описанные Лондоном, навсегда поразили его воображение. И, хотя он попрежнему питал к героям этих книг теплую привязанность, многое из того, что он когда-то читал, блекло и тускнело под влиянием собственных переживаний и того жизненного опыта, который он накапливал в своих странствиях по северу.

Он навсегда запомнил одну фразу из рассказа О. Генри: „Если вы хотите поощрять ремесло человекоубийства, заприте на месяц двух человек в хижине восемнадцать на двадцать футов. Человеческая натура этого не выдержит“.

Фраза, которая теперь звучала смешной и нелепой. Хижина на островах Сергея Каменева, в которой жили Кренкель и Мехреньгин, была не большей. Обыкновенная, низкая, прокопченная избушка. И все же два советских полярника жили дружно, чувствуя пульс своей страны и в мыслях о родине черпая силы, мужество и бодрость.

От отца — маленького, тщедушного учителя — Эрнст воспринял беспокойную жилку, тягу к фантастическим путешествиям. Отец был веселым, уживчивым человеком. Всегда он что-то выдумывал, строил разнообразные, легкие, как дым, как мечта, планы. Больной, прикованный к постели, он изучал испанский язык и рвался куда-то на далекие острова. В бреду он звал с собой сына, горячо и страстно уговаривал юного Эрнста бросить все, рисовал перед ним прелести дальних путешествий и великих открытий.

Белокурый, высокий юноша слушал эти рассказы, как завороженный; он готов был в любую минуту окунуться в сказочный мир путешествий.

Двадцати лет, долговязым, восторженным парнем он добился своего и уехал на Новую Землю. Уехал налегке: с небольшой связкой книг, в которых каждая страница дышала романтикой.

Наконец-то увидел и почувствовал, что такое настоящая Арктика. С романтикой и без. С трудностями, возникающими на каждом шагу.

Человек раскрывался на севере целиком. Здесь ничего нельзя было утаить. Эрнст по шагам узнавал о настроении товарища. И надо было загрузить себя полностью, не психовать, дисциплинировать себя. В дневник он занес следующую запись: „Лучше всего человек познается в Арктике. И вот именно это общение на самых твердых основах делает все личные связи и знакомства в Арктике особенно глубокими и серьезными“.

Он был радистом, мыл полы, пилил снег (для приготовления воды), топил печи, охотился, подшивал радиogramмы, изучал политграмму. Оторванный от обычной жизни, он раньше других товарищей по зимовке нашел себя в Арктике, мужал и закалялся.

Товарищи прозвали его жизнерадостным фантазером. Он заражал своей неумной фантазией, вносил в самую трудную будничную работу элементы веселья, бодрой иронии и настоящей коллективной дружбы. Замечал он сам или не замечал, но с каждым месяцем зимовки он накапливал такие черты, которые обогащали характер и внутренний мир широкоплечего, на вид как будто легкомысленного человека.

Сколько раз позднее он давал жене обещание осесть на Большой Земле, покончить с путешествиями и зимовками. Но вовсе не так легко было рвать с Арктикой. Точно птица, по весне возвращающаяся на старые земли, так и он после короткого пребывания на материке вновь возвращался на север.

1930 год Кренкель провел на Земле Франца-Иосифа. Зимовка была небольшой по составу — всего 7 человек. Жили дружно, хорошо, за

исключением одного товарища, который тяжело переживал разлуку со своей молодой женой. Он всем изрядно надоел своими вздохами и задумчивым видом, и товарищи делали все, чтобы он на время забыл о молодой жене.

12 января 1930 года Кренкель отстучал обычную метеограмму и дал сигнал: „Всем, всем, всем“. Он щупал эфир, прогулялся по разным волнам и просил отвечать ему на волне 42 метра.

Вдруг он услышал: кто-то долго и упорно зовет его. Швед, норвежец, англичанин? Но это был американец. Незнакомый радист спросил Кренкеля: где он находится? Кренкель коротко, по-английски, ответил: на советской зимовке, на Земле Франца-Иосифа.

Короткая пауза. Затем восторженный ответ: „Дорогие друзья, очевидно, мы покрыли этой связью рекорд дальности, так как мы являемся базой американской экспедиции адмирала Бэрда в районе Южного полюса“.

Они завязали длинный, дружеский разговор.

Кренкель сообщил американцу, что на Земле Франца-Иосифа сейчас полярная ночь, зимует 7 человек, холодно. Американец сказал, что у них, на южном полюсе, сейчас полярный день, два градуса тепла, пасмурно, 42 человека.

Вначале разговор шел на английском языке. Пока беседа ограничивалась общими, наиболее употребительными фразами, Эрнст быстро справлялся с ответами на английском языке. В дальнейшем, когда дело дошло до деталей, ему стало трудно подбирать английские слова. Поэтому он спросил американца: не владеете ли вы каким-либо другим языком?

Американец ответил:

— Я владею немецким языком.

Стали разговаривать на немецком языке. Немецким языком Эрнст владел в совершенстве. Но оказалось, что американский радист владеет немецким языком хуже, чем Кренкель английским, и, в конце концов, беседа велась на смешанном немецко-английском языке.

III

Узнав от профессора В. Ю. Визе, что в ученых кругах горячо дискутируется вопрос об экспедиции на Северный полюс, Эрнст Кренкель тотчас загорелся этой смелой идеей. Ничего определенного же было. Люди страстно спорили, практически же ничего не предпринималось.

Эрнст уезжал в очередную зимовку. В день отъезда он вдруг подумал, что его могут забыть и экспедиция состоится без него. На всякий случай он написал заявление, в котором убедительно просил считать его первым кандидатом для участия в экспедиции на Северный полюс.

Значительно позже, после гибели „Челюскина“, в палатке на дрейфующей льдине, в долгие дни и ночи он в разговорах со Шмидтом вновь и вновь возвращался к экспедиции на Северный полюс.

Уезжая на зимовку, он взял слово с Отто Юльевича Шмидта и Папанина, что, в случае полета на Северный полюс, он будет включен в состав экспедиции.

Оптимизм, шутка, ирония никогда не покидали этого человека. Даже когда его товарищ по зимовке Николай Мехреньгин заболел цингой. Это было в июле 1936 года на островах Сергея Каменева.

Здесь Эрнст узнал, что Папанин шьет ему полярную одежду для участников экспедиции на Северный полюс. Он колол дрова, брал пробы воды, следил за облаками, готовил еду, но мыслями он был в Москве.

Запасы были на исходе, а ледовая обстановка не позволяла ледоколу подойти к островам. Сперва свалился Мехреньгин, затем заболел Эрнст. У них был хлеб, была медвежатина, но не было овощей.

Эрнст заставлял механика двигаться, он не давал ему покоя, пробуждая в нем волю к жизни. В складе Эрнст нашел заплесневевший горох. Врач с острова Уединения посоветовал проращивать горох, затем есть его. Он так и сделал. И горох помог им.

Осенью к ним, наконец, пробился ледокол. Поддерживая друг друга, они поднялись на палубу. Эрнст прошел в радиорубку и немедленно связался с Папаниным, который был на острове Рудольфа. Он вел с ним долгий разговор, который сильно возбудил его.

Ночью он долго стоял в одиночестве на палубе и, вдыхая свежий осенний ветер, думал о том, что исполняется мечта его жизни — экспедиция на полюс.

* * *

Они улетели из Москвы 22 марта. В четвертом часу утра Эрнст Кренкель вошел в детскую, где спали дочки — Ирина и Люся. Он был в ватнике, сапогах, подбитых гвоздями.

Он склонился над детьми, тепло улыбаясь. Первой проснулась Люся — черноглазая дочка. Кренкель звал ее „Пистолет“. Она потянулась к нему, сонная, трогательная.

— Ну, „Пистолет“, — тихо сказал он, — пожелай нам счастливой зимовки!

ЕВГЕНИЙ ФЕДОРОВ



тревожную полярную ночь, когда над Землей Франца-Иосифа стояла величественная мерцающая арка северного сияния, и тихо повизгивали собаки, чуя неслышную поступь белого медведя, в домике зимовщиков шла необычная для этих широт дискуссия.

— Простите, дорогой друг, но я ничего не понимаю в политике и не хочу [о ней думать. Мое дело — чистая наука, — сказал сотрудник Потсдамской обсерватории доктор Шольц, зашивая порвавшуюся куртку. — Меня больше интересуют высокие слои атмосферы и полярное сияние...

— Но в наше время быть вне политики так же невозможно, как нельзя не промокнуть, прыгнув в воду. Вы ужасно наивны, Иоахим! — горячо воскликнул Женья Федоров, сотрудник Ленинградского Арктического института.

Он только-что пришел с собрания, на котором его приняли в комсомол. Он поделился своей радостью с Шольцем, но доктор, скептически усмехнувшись, сказал, что это вряд ли что-нибудь прибавит молодому талантливому ученому. Разгорелся ожесточенный спор.

Женья, одержимый желанием просветить аполитичного доктора, доказывал, что ученый, не умеющий политически мыслить, — плохой ученый. Продолжая спорить, они вышли из домика: нужно было вести наблюдения за полярным сиянием.

Они долго стояли, любуясь радужной игрой холодных огней, озарявших небо. Казалось, где-то далеко за горизонтом бушует лесной пожар.

Женья не мог оторваться от красивого зрелища. Но это не было любованием художника, очарованного богатством оттенков и расцветок сияния, — Женья следил за ним глазами ученого.



Магнитолог-астроном полярной станции „Северный полюс“ Е. К. Федоров

В природе Арктики еще много таинственных явлений, мешающих человеку завоевать ее окончательно. Изменения электрических условий в высших слоях атмосферы затрудняют работу арктических радиостанций. Днем очень часто радиосвязь нарушается, без радио же невозможно наладить нормальную работу и жизнь на зимовках, нельзя обеспечить сигналы самолету, летящему над полярными льдами. Радио — единственный голос, который может подать потерпевший аварию. Изучая спектр полярного сияния, Женья получал представление о том, что происходит в высоких слоях атмосферы.

Во время полярных сияний обычно происходят магнитные бури, заставляющие колебаться магнитное поле. Нужно тщательно изучить эти колебания, чтобы составить точную карту магнитного склонения. Без этой карты невозможно успешно вести советские корабли по Северному морскому пути от Мурманска до Владивостока. Делая магнитные определения, Женья помогал своей стране решить важную политическую и хозяйственную задачу.

«Странные эти советские люди, — думал Шольц, — они привезли все необходимое для экспедиции и не забыли сочинений Ленина и Сталина и даже анкет для вступающих в партию и комсомол. Просидев весь день в магнитном домике над приборами, Женья идет делать доклад о международном положении или читает лекцию о строении материи зимовщикам... Чего доброго — они еще устроят демонстрацию, пойдут с красным флагом среди голубых торосов и, взобравшись на айсберг, как на трибуну, будут произносить речи!»

— Но, нужно отдать справедливость, вы — упорные люди, — говорил Шольц. — Вы сами шьете палатки и спальные мешки, готовясь к весенней экспедиции. Весь день вы работаете и не чувствуете тяжести бесконечной полярной ночи... Что же двигает вами? Повидимому, деньги, — вам хорошо и аккуратно платят...

— Ах, какой вы чудака, Иоахим! — рассмеялся Женья. — Деньги?! Меня бесплатно выучили в университете, дали стипендию, учебники, общежитие. Все оборудование станции, одежду, продовольствие, приборы дало государство. Что мне еще нужно?

— Ну, если не деньги, то слава...

— Слава? — недоуменно переспросил Женья. — Нет. Мне просто нравится жить так, как я живу: вести научные наблюдения, бродить по неизведанной земле.

— Вот, вот! Когда вы откроете остров, то узнаете, что такое слава. Разговор был прерван криком радиста:

— Женья, скорей! Сейчас будешь говорить с мамой!

К радиостанции сбегались зимовщики. Женья сидел у аппарата, и ему не верилось, что он сейчас услышит родной голос, — боялся, что радио закопризничает.

— У аппарата — Сабина Акимовна Федорова, — объявил гулкий бас, и тотчас же в рупоре раздался взволнованный голос матери:

— Это я, Женья... Ну, как ты живешь? У вас, верно, очень-очень холодно? Ты не простудился там, Женья?

Мать говорила о семейных радостях и огорчениях, о своей работе, о здоровье отца, и Жене казалось, что город Горький, откуда говорила она, совсем рядом. Он видел доброе материнское лицо и от волнения не мог говорить. Исчезли куда-то заранее приготовленные фразы.

— Да, мой друг, вы должны быть счастливы. Вы говорили с матерью, — с грустью сказал Шольц.

И у Шольца была мать, которую он очень любил. Доктора угнетало, что он не может запросто побеседовать с ней, как беседовал Женья. Что делается там, на родине? В эту ночь Шольц чувствовал себя одиноким, забытым: никому нет дела до него, доктора астрономии, который мерзнет на далеком Севере во имя науки...

Уезжая на зимовку, они договорились, что Женья обучит Шольца русскому языку, а Шольц обучит его немецкому. Но из этого ничего не вышло: время было загружено доотказа научной и физической работой. Изъяснялись они на английском языке.

Жене нравился спокойный, уравновешенный потсдамский ученый. Он никогда не ворчал в трудную минуту, наравне со всеми выполнял любую тяжелую и неприятную работу, и поэтому вдвойне было обидно за его смутное будущее, за его завтрашний день, ничего не обещавший и скорбный.

Окончилась полярная ночь. На горизонте показался багровый раскаленный диск солнца. Женья вместе с промышленником Кунашевым отправился в экспедицию на остров Рудольфа. С двумя нартами и хорошей упряжкой собак они обходили архипелаг с восточной стороны Земли Франца-Иосифа. Точной карты его до сих пор не было.

Кунашев, приложив руку щитком к глазам и, всматриваясь в даль, сказал:

— Женья, никак остров вон там... влево.

Женья разложил карту, но никакого острова на ней в этом месте указано не было. Сжимая в зябнувших пальцах карандаш, он нанес новый остров на карту. Кунашев, свертывая цыгарку, промолвил:

— Сколько тут островов! И дичи много... Надо непременно сюда на годик приехать поохотиться.

Хорошо итти все вперед и вперед, открывать новые острова, заливы, мысы, шагать там, где никогда не ступала нога человека! Женья производил топографическую съемку, магнитные определения и двигался дальше. В пургу забирались в палатку и отлеживались, пока не улучшалась погода. Шли двадцать дней.

Это было замечательное путешествие. Собаки, притомившись, не хотели итти, ложились на снег. Но стоило им увидеть вдали возле лунки нерпу, как они с воем и воплями бросались к добыче. Нерпа, конечно, мгновенно исчезала в лунке, и собаки, высунув языки, разочарованно заглядывали в зеленоватую воду. Женья и Кунашев в эту

поездку открыли новый способ передвижения в Арктике: нужно выбрать нерпу по курсу, направить на нее собак, и тогда от лунки к лунке они будут мчаться без-устали.

Женя сидел на нартах, любуясь прозрачно-голубыми айсбергами, и думал о том, что жизнь везде может быть прекрасной, полнокровной и радостной. Все зависит от человека. Кто сказал, что в Арктике человек беспомощен и одинок? Глупости. Можно быть одиноким среди множества людей, как потсдамский доктор Шольц одинок на своей родине, и это во стократ страшнее.

„Надо женить его у нас“, — решил Женя, и мысли унесли его в Ленинград, где любимая девушка с нетерпением ожидала его возвращения. А вдруг она потребует, чтобы Женя бросил свою холодную Арктику? Нет, надо, чтобы она была готова вместе поехать на зимовку...

— Медведь! — вдруг заорал Кунашев, вскидывая винтовку. — Давай аппарат!

Собаки, окружив огромного „мишку“, заставили его принять соответствующую позу: медведь встал на задние лапы. Кунашев, нацелившись из винтовки, держал на мушке его широколобую голову, а тем временем Женя наводил фотографический аппарат, стараясь не испортить драгоценной пластинки. В десяти метрах рычал и приплясывал разъяренный зверь, пытаясь отбиться от собак.

— Есть! — щелкнул затвором Женя.

Раздался меткий кунашевский выстрел, и медведь рухнул на снег.

Из экспедиции Женя вернулся не скоро. Удалось добраться до острова Рудольфа. Ранняя весна 1933 года отрезала обратный путь. На острове Рудольфа пришлось просидеть все лето. Но работа везде найдется, было бы только желание. Женя повторил магнитные и астрономические наблюдения, облазил весь остров Рудольфа, охотился.

Остров Рудольфа богат птицами. Весной здесь стоит неумолчный гам несчетных птичьих стай: шныряют по воде резвые, подвижные люрики, добродушные и кроткие чистики, носятся длиннокрылые чайки.

Но лед вокруг острова не расходился. Ни одно судно не могло подойти. Угрожала вторая зимовка. Продовольствие было наисходе. Пришлось отправиться на склад, оставленный экспедицией, снаряженной Циглером, много лет назад. Медведи разбили ящики, растащили консервы, но кое-что еще оставалось. Нашли шоколад и сушеный виноград. Однако с такими запасами нельзя было продержаться долго.

Но советский человек не пропадает нигде. О том, что экспедиция на острове Рудольфа попала в трудное положение, узнали в Москве. В конце августа, когда на западной стороне острова показалась узенькая полоска чистой воды, легкий зверобойный бот „Смольный“ причалил к берегу.

В октябре Женя уже сидел в ленинградском кино со своей будущей женой. Очень скоро выяснилось, что она непрочь поехать с ним на зимовку. Все устраивалось как нельзя лучше.

Доктор Шольц уезжал в Германию. Из писем и газет он знал, что на родине творится нехорошее: к власти пришли люди в коричневых рубашках. Шольц был настроен тревожно. Женья уговаривал его остаться, но Шольца ждала мать, и он уехал.

Как только потсдамский доктор прибыл на родину, его посадили в тюрьму. „Вероятно, Иоахим научился политически мыслить“, — подумал Женья, укладывая вещи в чемодан. Он готовился к отъезду на мыс Челюскина вместе с женой. Семейную свою жизнь они начали с постройки зданий для зимовки, научных павильонов. Утепляли стены, конопатили, делали проводку. День рождения Жени отметили торжественным банкетом, на котором повар блеснул своим кулинарным искусством. Вспомнили Шольца и выпили за его здоровье.

Еще раз Женья вспомнил о нем, когда уже готовился к дрейфу на льдине у полюса. Из Германии поступило извещение, что доктор Шольц умер... от повреждений, полученных на Земле Франца-Иосифа...

— Бедный Шольц! — прошептал Женья, проверяя новый сложный прибор, который он должен был установить на плавающей льдине у Северного полюса.

ПЕТР ШИРШОВ



Петр Ширшов еще мальчиком мечтал о путешествиях. Он поступил на биологический факультет Днепропетровского института народного образования. Петр решил специализироваться по ботанике низших растений. Имея такую специальность, можно легко попасть в экспедицию. Вышло немного иначе: он стал не ботаником, а гидробиологом. От гидробиолога ни одна экспедиция никогда не откажется!

В 1930 году Ширшов уже работал по пресноводной гидробиологии на Кольском полуострове, на реке Туломе. А через год он отправился еще дальше на север с экспедицией по исследованию иодоносных водорослей в Крестовой губе. В экспедиции нехватало людей. Приходилось самому грести и самому таскать в бухточках драгу по дну.

Пароход „Ломоносов“ доставил участников экспедиции на Новую Землю. Еще в пути шли разговоры о том, что предполагается послать ледокол по Северному морскому пути из Архангельска во Владивосток. В Ленинграде эти разговоры подтвердились. Петр решил во что бы то ни стало попасть в эту экспедицию. Он пришел в Арктический институт к профессору Визе и предложил свои услуги. Профессор охотно согласился включить его в экспедицию на „Сибирякове“.

Петр частенько боялся: а вдруг он, как южанин, окажется непригодным к суровым условиям Арктики? Он об этом никому не говорил, но в душе не раз испытывал тревогу. Но, когда у острова Колучина „Сибиряков“ сломал лопасти, и пришлось перегружать уголь с кормы на нос, Петр вместе с другими здоровенными ребятами таскал пятипудовые мешки с углем. Аврал продолжался трое суток, Ширшов и не думал переходить на более легкую работу. С тех пор никаких сомнений насчет своего здоровья у него не возникало.



Гидролог и гидробиолог полярной станции „Северный полюс“
П. П. Ширшов

На „Сибирякове“ он по-настоящему увидел Арктику, о которой так давно мечтал. Петр совместно с другими биологами экспедиции собирал планктон по всему Северному морскому пути и определял количество хлорофилла.

Нансен предлагал организовать дрейфующую зимовку на льдах Полярного моря. Проект был таков: дирижабль высаживает на лед небольшую группу людей, а они проводят постоянные наблюдения над климатом, над гидрологическим режимом и дрейфами ледового покрова. Нансену не удалось осуществить эту идею. Об этой же экспедиции писал в своей книге „Международный полярный год“ профессор Визе. Об этой же экспедиции решил поговорить и Петр Ширшов с Отто Юльевичем Шмидтом. Отто Юльевич сказал, что такую экспедицию нашему Союзу необходимо будет организовать, но когда — время покажет.

— Обещайте включить меня в такую экспедицию, — попросил Петр.

— Хорошо, — улыбнулся Шмидт...

До 1933 года Ширшов занимался обработкой материалов, собранных на „Сибирякове“, и с большим удовольствием отправился в новое плавание по Северному морскому пути на „Челюскине“. Зимовка на „Челюскине“ была его первой зимовкой в Арктике. В светлой каюте Петр спокойно обрабатывал пробы планктона. Все было бы хорошо, если бы не подвижка льда. 26 ноября лед начал громоздиться около носовой части судна. Была ночь, мела пурга, свистел ветер, а льдины со скрежетом лезли на судно. Люди выбежали из кают, говорили шопотом. Судно тяжело кряхтело под ударами атакующего льда. Неужели пробьет?

„Челюскин“, зажатый ледяными полями, был вынесен мощным потоком из Берингова пролива. Судно несло прямо на север. В этом направлении когда-то несло и судно „Жаннетту“. Оно было раздавлено льдами, экипаж дошел до берега и погиб от истощения и голода. На помощь „Челюскину“ спешил ледокол „Литке“. Была надежда, что ледокол подойдет миль на десять к пароходу, и если не удастся вытащить его из льда, то, по крайней мере, удастся часть людей переселить на „Литке“. На „Челюскине“ решили оставить минимум команды и небольшую группу научных работников. Ширшов категорически решил оставаться на судне. Он пришел в каюту к Отто Юльевичу.

— Ну, как, Петр Петрович, — спросил его тов. Шмидт, — остае-тесь на „Челюскине“?

— Я как раз об этом хотел просить вас, Отто Юльевич.

Но „Литке“ не смог подойти к пароходу, и снять никого не удалось. 13 февраля „Челюскин“ пошел на дно, раздавленный льдами.

Пребывание в палатке в лагере Шмидта еще больше убедило Петра Ширшова в полной реальности плана зимовки на дрейфующем льду. Здесь можно жить и работать. И опасения, что подвижки льда не дадут возможности спокойно работать, сильно преувеличены. С этой мыслью он вернулся на берег.

Он закончил обработку материалов, собранных им еще на „Сибирякове“ и не законченных из-за зимовки на „Челюскине“, и летом 1935 года отправился в экспедицию на ледоколе „Красин“. Арктика вновь увидела неутомимого Петра Ширшова. На этот раз на его темносиней курточке золотились два ордена: Трудового Красного Знамени и Красной Звезды. На „Литке“ пришлось здорово поработать. Через каждые 4 часа надо было брать пробу планктона и тут же ее обрабатывать. Плавание продолжалось два с половиной месяца.

Петр жил в Ленинграде и писал книгу о результатах своих работ на „Красине“, „Сибирякове“, „Челюскине“. В это время он узнал об утверждении экспедиции на дрейфующей льдине у Северного полюса. С этого дня Петр думал только об одном: как бы попасть в эту экспедицию. Он мечтал о ней с 1933 года. Нет, не с 1933 года, а с юношеских лет. Отважный летчик поведет самолет к Северному полюсу, высадит людей на льдине и улетит. Какая тут будет бездна работы! Здесь никто еще ничего не исследовал, ничего не наблюдал...

В экспедиции — четыре человека: начальник — Папанин, два научных сотрудника — Ширшов и Федоров, радист — знаменитый Кренкель. А где врач? А если кто-нибудь заболит? И Ширшов стал усиленно изучать медицину. Под руководством доктора Чечулина и двух хирургов — доцента Горбунова и д-ра Бойчевской — он с лета 1936 года ежедневно проходил медицинскую подготовку.

Трудностей впереди немало. Будет двигаться лед. Не меньше пяти месяцев продлится ночь. В любую минуту лед может треснуть... Все участники зимовки на полюсе прекрасно знают, что жизнь на дрейфующей льдине не будет похожа на пикник, как выразился Петр. Но это их удивительно мало беспокоит: „Лед треснет — переберемся подальше. А если это случится ночью, — у нас есть небольшой прожектор. Неожиданных катастроф мы не боимся, — у нас круглосуточное дежурство. Вахтенный всегда успеет предупредить“.

Петр Ширшов выглядит чрезвычайно скромно. Он смугл, молчалив, сероглаз. Седина посеребрила волосы, но это не от старости, — ему еще нет 32 лет, — и не от „переживаний“... Когда Ширшов вернулся с „Челюскина“, десятки и сотни людей, заметив его седину, сердобольно спрашивали:

— Там, небось?

И Петру в сотый, а быть может в пятисотый раз приходилось отвечать, что седина у него давно.

О НАГРАЖДЕНИИ УЧАСТНИКОВ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Постановление Центрального Исполнительного Комитета СССР

Центральный Исполнительный Комитет СССР **постановляет:**

За образцовое выполнение задания правительства и героизм награждать участников Северной экспедиции, достигшей Северного полюса и основавшей полярную станцию на дрейфующем льду у полюса:

ЗВАНИЕМ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, СО ВРУЧЕНИЕМ ОРДЕНА ЛЕНИНА:

1. **Шмидта О. Ю.** — начальника экспедиции.
2. **Спирина И. Т.** — майора, флагштурмана экспедиции.
3. **Шевелева М. И.** — зам. начальника экспедиции.
4. **Папанина И. Д.** — начальника станции „Северный полюс“.
5. **Алексеева А. Д.** — командира самолета „Н-172“.
6. **Мазурука И. П.** — командира самолета „Н-169“.
7. **Головина П. Г.** — командира самолета „Н-166“.
8. **Бабушкина М. С.** — пилота самолета „Н-170“.

ВТОРЫМ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

1. **Водопьянова М. В.** — Героя Советского Союза, командира отряда и самолета „Н-170“.
2. **Молокова В. С.** — Героя Советского Союза, командира самолета „Н-171“.

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

1. **Козлова М. И.** — второго пилота самолета „Н-169“.
2. **Орлова Г. К.** — второго пилота самолета „Н-171“.
3. **Мошковского Я. Д.** — капитана, второго пилота самолета „Н-172“.
4. **Догмарова А. А.** — парторга экспедиции.

5. **Кренкеля Э. Т.**—радиста станции „Северный полюс“.
6. **Ширшова П. П.**—научного сотрудника станции „Северный полюс“.
7. **Федорова Е. К.**—научного сотрудника станции „Северный полюс“.
8. **Ритсланда А. А.**—штурмана самолета „Н-171“.
9. **Жукова Н. М.**—штурмана самолета „Н-172“.
10. **Бассейна Ф. И.**—1-го бортмеханика самолета „Н-170“.
11. **Сугрובה К. Н.**—1-го бортмеханика самолета „Н-172“.
12. **Ивашину В. Л.**—1-го бортмеханика самолета „Н-171“.
13. **Кекушева Н. Л.**—1-го бортмеханика самолета „Н-166“.
14. **Шекурова Д. П.**—воентехника 1-го ранга, 1-го бортмеханика самолета „Н-169“.
15. **Стромилова Н. Н.**—радиотехника и бортрадиста самолетов „Н-171“, „Н-166“ и „Н-169“.
16. **Иванова С. А.**—бортрадиста самолета „Н-170“.

ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ:

1. **Крузе Л. Г.**—командира разведывательного самолета „Н-128“.
2. **Дзержеевского Б. Л.**—синоптика экспедиции.
3. **Морозова К. И.**—второго бортмеханика самолета „Н-170“, представителя завода № 24 в экспедиции.
4. **Петенина П. П.**—воентехника 1-го ранга, второго бортмеханика самолета „Н-170“.
5. **Гутовского В. Н.**—инженера экспедиции.
6. **Шмандина И. Д.**—второго бортмеханика самолета „Н-172“.
7. **Фрутецкого С. К.**—второго бортмеханика самолета „Н-171“.
8. **Терентьева В. Д.**—второго бортмеханика самолета „Н-166“.
9. **Тимофеева Д. А.**—второго бортмеханика самолета „Н-169“.
10. **Гинкина В. Г.**—воентехника 1-го ранга, второго бортмеханика самолета „Н-172“.
11. **Аккуратова В. И.**—штурмана самолета „Н-169“.
12. **Волкова А. С.**—лейтенанта, штурмана самолета „Н-166“.
13. **Трояновского М. А.**—кинооператора экспедиции.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ:

1. **Рубинштейна Л. М.**—штурмана-радиста разведывательного самолета „Н-128“.
2. **Кистанова И. Г.**—техника, представителя завода „Авиаприбор“.
3. **Брезина Я.**—механика разведывательного самолета „Н-128“.
4. **Радоминова Е. Г.**—военинженера 3-го ранга.
5. **Бронтмана Л. К.**—спецкорреспондента газеты „Правда“.
6. **Виленского Э. С.**—спецкорреспондента газеты „Известия“.

ВЫДАТЬ ДЕНЕЖНУЮ ПРЕМИЮ:

а) В размере 25 000 рублей каждому — тт. Водопьянову, Молокову, Шмидту, Спирина, Шевелеву, Папанину, Алексею, Мазуруку, Головину и Бабушкину.

б) В размере 15 000 рублей каждому — тт. Козлову, Орлову, Мошковскому, Догмарову, Кренкелю, Ширшову, Федорову, Ритсланду, Жукову, Бассейну, Сугробову, Ивашиной, Кекушеву, Шекурову, Стромилову, и Иванову.

в) В размере 10 000 рублей каждому — тт. Крузе, Дзержинскому, Морозову, Петенину, Готовскому, Шмандину, Фрунзе, Терентьеву, Тимофееву, Гинкину, Аккуратову, Волкову и Трояновскому.

г) В размере 5000 рублей каждому — тт. Рубинштейну, Кистанову, Брезину, Радоминову, Бронштейну и Виленскому.

*Председатель Центрального Исполнительного
Комитета СССР М. КАЛИНИН.*

*Секретарь Центрального Исполнительного
Комитета СССР И. АКУЛОВ.*

Москва, Кремль
27 июня 1937 года.

СОДЕРЖАНИЕ

В ГЛУБЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО ПОЛЯРНОГО БАССЕЙНА

Академик О. Ю. Шмидт. — Сталинское задание выполнено	7
Академик О. Ю. Шмидт. — Зачем мы стремимся на полюс	12
И. Д. Папанин. — В сердце Арктики	22
Е. К. Федоров и П. П. Шишов. — Научные работы дрейфующей зимовки	29
Э. Т. Кренкель. — Генеральная репетиция	35
В. Н. Гутковский. — Техническое вооружение кораблей экспедиции	38

ТЯЖЕЛЫЕ КОРАБЛИ В ПОЛЕТЕ

А. К. Бронтман. — Полярная воздушная эскадра	45
Москва — Норд. — Радиограммы с пути	51
М. В. Водопьянов. — Над Баренцовым морем	55
В. С. Молоков. — Невиданный рейс	58
И. Д. Папанин. — База на острове Рудольфа	61

НАД ПОЛЮСОМ ГОРДО РЕЕТ ФЛАГ СССР

А. К. Бронтман. — Разведчик над полюсом	69
П. Г. Головин. — Мой полет к полюсу	72
Как происходил перелет остров Рудольфа — Северный полюс. (По радиограммам начальника экспедиции О. Ю. Шмидта)	76
М. И. Швелев. — Самолет на полюсе	78
М. В. Водопьянов. — Как сбылась мечта	82
А. К. Бронтман. — На полюсе	87
Первые сутки на полюсе. — (Радиограмма О. Ю. Шмидта)	92
Над полюсом гордо реет стяг нашей великой родины. (По радио с Северного полюса)	93
Н. Янсон. — Техническое и материальное оборудование зимовки	94

ИМЕНА, ОВЕЯННЫЕ СЛАВОЙ

Б. Горбатов. — Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт	99
А. Никулин. — Михаил Водопьянов	104
Б. Галин. — Василий Молоков	110
Валерия Герасимова. Анатолий Алексеев	116
Ник. Маркевич. — Илья Мазурук	122
И. Спирин. — Штурманы	127
Всеволод Вишневский. — Иван Папанин	132
Б. Галин. — Эрст Кренкель	138
В. Ильенко. — Евгений Федоров	144
Б. Левин. — Петр Шишов	150
О награждении участников экспедиции на Северный полюс	154

62/66 с.к. 24
3742/26

*Северное Государственное Издательство
просит читателей и библиотеки прислать
свои отзывы об этой книге по адресу:
Архангельск, Северодвинская ул., д. № 7а
Севгиз*

Редактор *Д. С. Артамонов*. Техред *В. В. Курочкин*. Корректор *А. А. Веселовская*.
Художественное оформление и переплет художн. *В. Г. Постникова*.

Фотоснимки „Союзфото“

Уполн. Севобллита № 1090.
ОГИЗ № 900.
Инд. Эк-36.
Тираж 5000.

Авт. л. 10
Печ. л. 10,25
Бум. л. 5,13
Эн. в б. л. 98624

Формат 72 × 108.
Сдано в набор 28/VI—37 г.
Подпись к печати 3/VIII—37 г.
Заказ № 1634.

Цена 2 р., переплет 1 р. 25 к.

Типография „Сев. Печатник“ УМП Севобласти, Вологда, ул. К. Маркса, 70.

Ц. 1007
273

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

Страница	Строка	Напечатано:	Следует читать	По чьей вине	
8	16 сверху	в 1925 году	в 1935 году	Корр.	
23	11 „	Чеюскина	Челюскина	Тип.	
60	3 „	Она сдавали	Они сдавали	Тип.	
79	2 снизу	Заказ вылялся	Заказ выполнялся	Корр.	
115	5 „	ставую	ставшую	Тип.	
В оглавлении неправильно указаны страницы		92	вместо	82	Техред
		93	„	83	„
		82	„	84	„
		87	„	89	„

62/66сх.24
3742/26

Северное Государственное Издательство
просит читателей и библиотеки прислать
свои отзывы об этой книге по адресу:
Архангельск, Северодвинская ул., д. № 7а
Севиз

Редактор Д. С. Артамонов. Техред В. В. Курочкин. Корректор А. А. Вессловская.
Художественное оформление и переплет худож. В. Г. Постникова.

Фотоснимки „Союзфото“

Уполн. Севобллита № 1090.
ОГИЗ № 900.
Инд. Эк-36.
Тираж 5000.

Авт. л. 10
Печ. л. 10,25
Бум. л. 5,13
Зн. в б. л. 98624

Формат 72 × 108.
Сдано в набор 28/VI—37 г.
Подпись к печати 3/VIII—37 г.
Заказ № 1634.

Цена 2 р., переплет 1 р. 25 к.

Типография „Сев. Печатник“ УМП Севобласти, Вологда, ул. К. Маркса, 70.

11. 1037
213

M. 1, 10





8905

37-5
374a