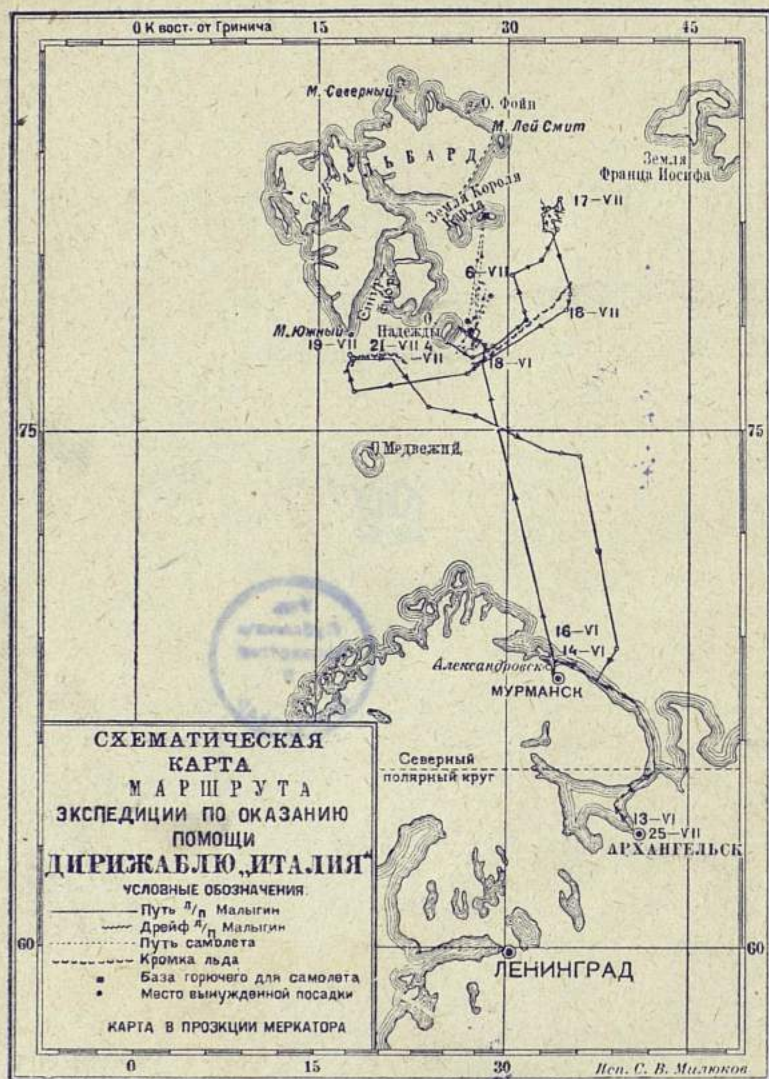


З. Островский

НАД ВЕЧНЫМИ ЛЬДАМИ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО



Г20 $\frac{B-3}{10}$

Арх. 105385

3. ОСТРОВСКИЙ

Г20 $\frac{B-3}{10}$

НАД ВЕЧНЫМИ ЛЬДАМИ

РАССКАЗЫ
ЛЕТЧИКА М. БАБУШКИНА
ЗАПИСАННЫЕ НА „МАЛЫГИНЕ“

ОБЛОЖКА
П. АЛЯКРИНСКОГО



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА ★ 1929 ★ ЛЕНИНГРАД

О Т П Е Ч А Т А Н О

В 1-й ОБР. ТИПОГРАФИИ

ГИЗА. Москва, Пятн., 71.

Главлит А-27068. Д. 31

Гиз 29490. Зак. 3536

Тираж 10 000 экз.

★

КАК ВОЗНИКЛА ЭТА КНИГА

По профессии я не писатель, и на литературном поприще выступаю впервые. Тем более я считаю своим долгом сообщить читателям, каким образом написана эта скромная работа.

Во время плавания на «Малыгине», московский журналист З. Г. Островский, принимавший участие в нашей экспедиции в качестве специального корреспондента «Рабочей газеты», предложил мне вести подробные записи всего, что касается летной части экспедиции. В редкие минуты и часы, когда мы были свободны от полетов и когда от нас не требовалось других работ по экспедиции, мы усаживались в самый спокойный угол на ледоколе и принимались записывать все, что произошло с экспедицией до данной минуты, и в первую очередь все, что касалось работы летчиков и самолета.

Признаться, составляя эти записки, мы не думали, что они появятся в печати. У нас было лишь желание засечь в памяти каждую деталь этого исключительного похода, этой редкой по условиям и задачам полярной экспедиции.

Поход окончился. Мы возвратились в Москву, увидели какой огромный интерес он вызвал в самых разнообразных кругах, и тогда мы сочли своим долгом обработать записки, сделанные на «Малыгине», и выпустить в свет эту книгу. Об Арктике вообще очень мало знают наши читатели. Еще менее известно им об условиях полетов в Арктике. Неисчислимые жертвы полярных экспедиций и среди них последние, наиболее крупные, — известный полярный исследователь Амундсен и его три спутника, — не остановят, конечно, дальнейших попыток победить суровую полярную стихию. На путях завоевания Арктики важную роль, мне думается, должны сыграть материалы, которые оставит после себя каждая новая полярная экспедиция. С этой точки зрения, надеюсь, предлагаемые записки будут не лишним вкладом в историю полярных экспедиций вообще и в историю замечательных экспедиций «Малыгина» и «Красина» в частности.

Тот же З. Г. Островский, вместе с которым мы вели записи во время похода, взял на себя труд литературно обработать этот дневник.

Летчик *М. Бабушкин*

ЗАВОЕВАНИЕ АРКТИКИ

В настоящее время человечество стоит на пороге осуществления интереснейшего парадокса: недоступная Арктика, попытки проникнуть в которую стоили жизни не одному отважному путешественнику и исследователю, должна стать мировым путем сообщения. Через ледяные пустыни Арктики может быть налажена наиболее быстрая связь между Атлантическим океаном и Тихим. Пока человек располагал лишь двумя средствами для проникновения в Арктику — кораблем и санями, — экономическое использование Арктики в качестве пути сообщения являлось химерой, абсурдом. Теперь же, после завоевания воздуха, этой химере суждено превратиться в действительность.

Регулярные трансарктические сообщения, по видимому, будут производиться при помощи больших воздушных кораблей специальной конструкции. Первый трансарктический перелет на дирижабле LZ 127 предположено совершить в 1930 г.,

а может быть еще и раньше — в 1929 г. Однако, если главная роль в трансарктических воздушных сообщениях выпадет на долю воздушного корабля, то не меньшее значение, в качестве подсобного средства, получат и аппараты тяжелее воздуха — самолеты. Между тем об условиях работы самолетов в высоко-полярных широтах мы знаем пока еще очень мало.

Известно, что Арктика ставит летчику целый ряд таких препятствий, с которыми ему в более южных широтах не приходится встречаться. Эти препятствия нельзя считать непреодолимыми. Но для того, чтобы побороть их, необходимо прежде всего изучить эти препятствия, а эту задачу возможно выполнить лишь опытным путем. Только получив этот опыт, изучив условия полета на месте, мы сумеем выработать те меры и технические усовершенствования, которые выведут арктические полеты на самолетах из стадии рискованного спортивного предприятия.

Именно с этой точки зрения полеты, совершенные М. С. Бабушкиным на самолете «Ю-13» над льдами Баренцова моря у негостеприимных берегов восточного Свальбарда, особенно ценны. Не подлежит сомнению, что опыт М. С. Бабушкина, а также Б. Чухновского, значительно подвинет нас вперед в отношении завоевания Арктики воздушным путем. Проследим вкратце этапы этого завоевания.

Первая попытка проникнуть вглубь Арктики воздушным путем была сделана в 1897 г. шведским инженером Андре. Этот отважный человек решил перелететь через Полярный бассейн на неуправляемом воздушном шаре (аэростате) «Орел» вместимостью в 5 100 куб. метров и грузоподъемностью в 3 000 кг. 11 июля 1897 года Андре



Научный состав экспедиции: проф. В. Ю. Визе (в центре), гидролог А. М. Лавров (слева), метеоролог М. А. Лорис-Меликов (справа).

со своими спутниками Стриндбергом и Френкелем вылетел из бухты Вирго на Свальбарде, где нынешним летом стояла морская база экспедиции Нобиле, судно «Читта-ди-Милано». Они взяли направление на северный полюс. 16 июля был убит почтовый голубь, выпущенный с аэростата Андре, с депешей Андре, датированной

13 июля, в которой сообщалось, что аэростат находится на 82° с. ш. и 15° в. д. Это было последнее известие. Правда, позже был найден еще буй-поплавок, а через несколько лет к берегам Норвегии прибило еще несколько буюв. Но помещенные в них записки были помечены днем вылета со Свальбарда, в некоторых же буюх не нашлось никаких записок. Таким образом первая попытка овладеть Арктикой воздушным путем стоила жизни отважным пионерам. Поисковые экспедиции за Андре, отправленные на Свальбард, Землю Франца-Иосифа, восточную Гренландию, пролив Смита и на север Сибири, не дали никаких результатов.

Следующая попытка достичь на аэростате северного полюса была сделана американским журналистом Уэльманом. В противоположность серьезно продуманной экспедиции Андре, экспедиция Уэльмана была предприятием, стремившимся произвести шумиху, на что американские газеты не жалели средств. В качестве забавной, но очень характерной детали плана Уэльмана можно отметить, что к гайдропу ¹⁾ аэростата была прикреплена... колбаса. Самая настоящая, набитая мясом, бобами и всякой снедью, притом несомненно самая длинная из когда-либо существовавших колбас. Эта колбаса по расчетам Уэльмана должна

¹⁾ Длинный канат, прикрепленный к гондole аэростата и служащий для смягчения и регулирования спуска.

была волочиться по полярным льдам. Задевая о торосы ¹⁾, колбаса должна была оставлять на льду свои части. Предполагалось, что куски ее, в случае гибели воздушного шара, послужат путешественникам одновременно и указанием обратного пути и складом провианта. Колбаса была длиною в 50 метров, снаружи она была покрыта стальными чешуйками.

Первый полет на своем шаре Уэльман совершил в 1907 году, в той же бухте, откуда вылетел Андре. Однако ему удалось только перелететь через бухту. На противоположном берегу бухты шар потерпел аварию. В 1909 году Уэльман повторил попытку. Поднявшись в бухте Вирго, аэростат долетел до пловучих льдов, где оторвалась колбаса. Чтобы заменить ее запасной, Уэльман снизился, причем оказался в опасном положении. К счастью, поблизости находилось судно норвежской экспедиции Изаксена, которое спасло Уэльмана и его спутников и отбуксировало аэростат в бухту Вирго. На этом закончились вздорные попытки Уэльмана проникнуть в Арктику, — попытки, стоившие миллионы долларов и давшие газетам тему для шумихи на несколько лет.

В то время, когда Уэльман придумывал свои трюки, в Германии зародилась мысль применить

¹⁾ Торосы или рапаки — ледяные образования от наносов или от сжатия льда.

к исследованию полярных стран управляемый воздушный корабль. В 1910 г. на Свальбард была отправлена специальная экспедиция, задачей которой было выяснить возможности применения цеппелинов для арктических исследований. В этой экспедиции участвовали сам Цеппелин и один из виднейших современных аэрологов проф. Гергезель. На основании полученных результатов участники экспедиции пришли к заключению, что использовать управляемые воздушные корабли в Арктике вполне возможно, к чему горячо присоединился и Фрицьоф Нансен. Возникшую тогда мысль в настоящее время поддерживает и развивает «Международное общество по изучению Арктики с помощью воздушных средств передвижения» (Аэроарктик). В деятельности его принимают живейшее участие советские ученые и специалисты, образовавшие самостоятельную «Группу СССР Аэроарктик». В связи с громадными техническими достижениями в деле строения воздушных кораблей за последние годы, не подлежит сомнению, что задача, которую поставило перед собою общество Аэроарктик, будет разрешена в недалеком будущем.

В 1914 году были произведены первые полеты в арктической обстановке на самолете. Пионером в этом деле явился русский летчик Нагурский. На гидроплане Фармана с мотором Рено в 70 лошадиных сил Нагурский в августе 1914 года

совершил пять полетов у западных берегов Новой Земли между 74° с. ш. и $76\frac{1}{2}^{\circ}$ с. ш.

Империалистическая война надолго задержала развитие исследований Арктики при помощи воздушных средств передвижения. Но зато в течение последних пяти лет разрешение этого вопроса подвигается вперед с стремительной быстротой. В 1923 г. швейцарец Миттельгольцер применил самолет (Юнкерс) для изучения арктических стран и совершил ряд удачных полетов над Свальбардом до 80° с. ш. В 1924 году Б. Чухновский совершил полеты на гидроплане над Новой Землей и Карским морем. В 1925 г. Р. Амундсен, Эльсворт, Рисер-Ларсен и Дитриксон совершили свой знаменитый полет на двух самолетах Дорнье-Валь над полярными льдами до $87^{\circ} 44'$ с. ш. Эта экспедиция, из которой вернулся только один самолет, дала нам первые указания об условиях посадки самолета на ледяные поля. В том же году американский полярный исследователь Мак Миллан на самолете «Амфибия» совершил полеты над Гренландией и арктическим архипелагом Канады. В следующем 1926 году американский летчик Бэрд совершил перелет от Свальбарда до северного полюса и обратно. Блестящий, с точки зрения спортивной, этот перелет дал, однако, мало технических данных для оценки применимости аэроплана к исследованию Арктики. В том же году Амундсен, Эльсворт и Нобиле совершили перелет

на полужестком дирижабле «Норге» со Свальбарда через полюс к мысу Барроу на Аляске. Этот смелый перелет доказал, что применение воздушного корабля для трансарктических перелетов вполне возможно, но, с другой стороны, он с неменьшей очевидностью показал безусловную негодность для этих целей дирижаблей типа «Норге».

Как известно, «Норге» был на краю гибели, и только случайно дирижабль этот не постигла тогда участь «Италии», погибшей два года спустя. Наконец в этом же году советский летчик Кальвиц совершил удачный перелет на гидроплане на остров Врангеля, а американский летчик Вилькинс пролетел от берегов Аляски к северу до 74° с. ш.

В 1927 году Вилькинс снова совершил полет на самолете от Аляски к северу, достигнув $74^{\circ} 45'$ с. ш., а Красинский на гидроплане летал на остров Врангеля.

Хотя перечисленные экспедиции 1923—1927 гг. осветили многие стороны применения в Арктике воздушных средств передвижения, тем не менее наибольший опыт здесь дал несомненно 1928 г.

После блестящего перелета Вилькинса на самолете через полюс от Аляски до Свальбарда, последовала катастрофа с дирижаблем Нобиле «Италия», который по своим размерам и конструкции являлся почти полным подобием «Норге». Многочисленные экспедиции, отправившиеся на

спасение экипажа «Италии» и снабженные самолетами, дали богатейший материал для суждения об условиях перелета и посадок аппаратов тяжелее воздуха в арктических странах. Работа этих экспедиций, в которых принимали участие шесть стран (СССР, Норвегия, Швеция, Финляндия, Италия и Франция), пока что выявлена очень неполно в кратких сообщениях прессы. Тем не менее уже сейчас можно сказать, что особенно богатый опыт и ценные технические наблюдения были собраны летчиком спасательной экспедиции на «Малыгине» — М. С. Бабушкиным.

Метод операций самолета М. С. Бабушкина — старт с дрейфующей льдины и возвращение к ней — никогда ранее не применялся, так как казался слишком рискованным, почти безрассудным. Действительно, тот, кому известно, с какой стремительностью иногда перемещаются полярные льды, как почти мгновенно громадные ледяные поля могут превратиться в скопление небольших льдин в несколько метров диаметром, — тот поймет, почему действия самолета в таких условиях являются рискованными.

Только исключительная срочность задания экспедиции на «Малыгине» — спасение гибнущих людей — вынудила экспедицию прибегнуть к такого рода операциям. Как мы увидим из рассказа М. С. Бабушкина, эти операции окончились благополучно. С одной стороны, это следует при-

писать исключительно искусству Бабушкина владеть аппаратом и умению его ориентироваться в обстановке дрейфующих арктических льдов, с другой — тому, что метеорологические и гидрологические условия — в смысле передвижения ледяных полей и их целостности — были довольно благоприятны. Только один раз, в перелет 29 июня — 4 июля — безусловно один из самых тяжелых перелетов, когда-либо совершенных в Арктике, — положение, вследствие быстрого перемещения льдов, создалось угрожающее. В несколько часов «Малыгина» отдрейфовало на 30 миль. Запас бензина на самолете истощался, радио не действовало, и только благодаря счастливой случайности М. С. Бабушкину удалось найти судно.

Все же опыт экспедиции на «Малыгине» показал, что старт самолета с дрейфующих льдин и возвращение к ним возможны при соблюдении трех условий: 1) самолет не должен находиться в отсутствии слишком долгое время, 2) между самолетом и базой (судном) у дрейфующей льдины должна быть установлена надежная радиосвязь, и 3) район действия самолета должен быть освещен метеорологическими станциями в достаточной мере, чтобы ориентироваться в метеорологической обстановке настоящего момента и ближайших часов. Метод совместной работы морского судна с самолетом, при неременном соблюдении ука-

занных условий, обещает в будущем в значительной мере облегчить работу экспедиции в полярных водах.

Исключительно богатый опытный материал получен М. С. Бабушкиным в отношении условий старта и посадки самолета с лыжами на ледяные поля. В том районе, где работал «Малыгин», ледяные поля представляли в отношении их торосистости в общем довольно благоприятный аэродром. Найти ледяное поле с достаточно ровной и большой площадкой для разбега самолета не представляло затруднений. Следует, однако, подчеркнуть, что сказанное относится только к району Баренцова моря, прилегающему к Свальбарду. Ледяной покров Полярного бассейна в этом отношении гораздо хуже. Наконец и в водах восточного Свальбарда характер льдов в отношении их торосистости может меняться из года в год.

В 1914 году мне пришлось на пути от Земли Франца-Иосифа к югу пройти на судне через пояс пловучих льдов шириною в 200 миль, состоявший почти исключительно из ровных малоторосистых льдин, подобных тем, среди которых находился «Малыгин» в 1928 г. Однако почти в том же месте я прошел в 1913 году через пояс льдов шириною в 240 миль, состоявший сплошь из торосистых льдов, где нахождение аэродрома было бы почти невозможно.

Гораздо большее затруднение, чем торосы, доставляли нам те видоизменения, которые происходили на ледяных полях под влиянием таяния. В начале двадцатых чисел июня таяние снегового покрова на льду еще только-только началось. При сильной солнечной радиации снег, однако, становился настолько мокрым и вязким, что лыжи при полной нагрузке самолета отрывались с некоторым трудом. Зато ночью снеговой покров покрывался коркой наста ¹⁾, что значительно облегчало старт. В начале июля началось усиленное таяние снега на льду и таяние самого льда. На ледяных полях с колоссальной быстротой стали появляться озерки, проталины и выбоины. Получилось нечто вроде болота. В работе самолетов с таких ледяных полей возникают самые серьезные затруднения, и я думаю, что в Баренцовом море, в условиях нормального лета, на удачную работу самолета с ледяных полей следует рассчитывать лишь до конца июня и, в крайнем случае, до середины июля. Во второй половине лета ледяные поля, благодаря процессам таяния, становятся мало пригодным аэродромом, не говоря уже о том, что размеры их к концу лета значительно уменьшаются. Эти условия между прочим указывают на то, что наиболее пригодными для работы с пловучих льдов являются легкие самолеты небольших размеров.

¹⁾ Осевший после оттепели и отвердевший от морозов снег.

1. КАК Я ПОПАЛ НА «МАЛЫГИН»

Еще 11 июня этого года я не знал, что мне придется в качестве летчика разыскивать экипаж «Италии». Я находился в это время в Москве, подготавливая ледокол «Седов» в промысловую зверобойную экспедицию на дальний север. Я уже работал для такой же экспедиции с 20 февраля по 10 мая. Не один и не два раза подымался я с острова Моржовец, где находилась наша база, помогая зверобойным судам отыскивать залежи северного зверя — тюленя.

Итак я находился в Москве, когда возникла мысль о специальной экспедиции на помощь итальянскому искателю приключений Нобиле и его команде. Сначала предполагалось, что ледокол «Седов», на котором должен был находиться мой самолет «Ю-13», будет производить розыски Нобиле попутно со своей зверобойной работой. Имелось ввиду послать на «Седове» еще одного северного пилота Чухновского, того самого, на чью долю потом выпало счастье спасти команду «Италии». Но выход «Седова» в море задержался

вследствие разных причин. Самолет «Ю-13», который находился в это время в Архангельске, было решено передать на ледокол «Малыгин». 12 июня утром я получил официальное уведомление от Московского комитета помощи Нобиле о том, что я назначен на ледокол «Малыгин» и на самолет «Ю-13» для розыска различных групп экипажа «Италии». Наши сборы недолги: в 11 часов утра было мною получено это уведомление, очень обрадовавшее меня, а в 14 часов 30 мин. я уже сидел в поезде на Ленинград, чтобы направиться оттуда в Мурманск.

II. АРКТИКА

Скажу несколько слов об Арктике, — Арктике летом. Еще недавно, нынешней весной, наблюдал я на острове Моржовец, как долгая зимняя полярная ночь уступала место полярным летним ночам. Эти ночи вначале напоминали ленинградские белые ночи, потом все быстрее и быстрее солнце побеждало тьму, и уже к окончанию зверобойного промысла в горле Белого моря, в середине мая, можно было свободно работать ночью без огня. Теперь на «Малыгине», в Баренцовом море мы живем в непрерывном солнечном дне, — здесь солнце не заходит. Без привычки иной раз трудно разобраться, что сейчас — утро или вечер. Выходишь на капитанский мостик к компасу и, только справившись, в какой части света находится солнце, определишь — день или ночь.

Первое время вы не в состоянии уснуть, когда непрерывно светит солнце. Вы мучаетесь от бессоницы, чего-то ждете, чего-то вам нехватает и, наконец, на вторые или третьи сутки сваливаетесь на койку и спите, как убитый.

Однажды, после долгой изнурительной работы, участник нашей экспедиции летчик Сергеев решил отдохнуть. Было 11 часов ночи. Он спустился в свою каюту, зажег электрическую лампочку, чтобы создать иллюзию вечера, и с книжкой в руках лег на койку. Вскоре он заснул. Затем летчик Сергеев проснулся и подумал, что не годится спать в одежде. Часы показывали 12. Он решил, что проспал только один час, разделся, снова заснул и проспал до 10 часов. Тогда он решил, что поспал достаточно — одиннадцать часов. Оказалось однако, что летчик Сергеев проспал 23 часа.

В кают-компании ледокола всегда можно было застать за столом несколько человек. Выйдя после сна, вы садитесь за стол и начинаете присматриваться к тому, что делают окружающие, чтобы сообразить, какое сейчас время дня либо ночи. Товарищи быстро догадываются о вашей беспомощности, над вами шутят, подсмеиваются. Но этот смех товарищей несколько не раздражает. Вы хорошо понимаете, как в самом деле смешно, когда человек долгое время не может определить, в какой час суток он живет. Вы и сами начинаете над собой смеяться вместе с другими.

Все это делает солнце, солнце Севера. Оно светит ослепительно.

Вот вы жмуритесь от солнца на капитанском мостике. На громадном ярком снежном

покрове полярных льдов взгляд ваш ловит далекое черное пятно: это выполз погреться на солнце тюлень. Перед вами, куда ни взглянешь, беспредельный ледяной простор, на котором раскинуты тут и там, возвышаясь причудливыми очертаниями, ледяные горы всевозможных форм. Мы называем эти ледяные утесы и горы пирамидами,



Полуночное солнце в Арахигельске

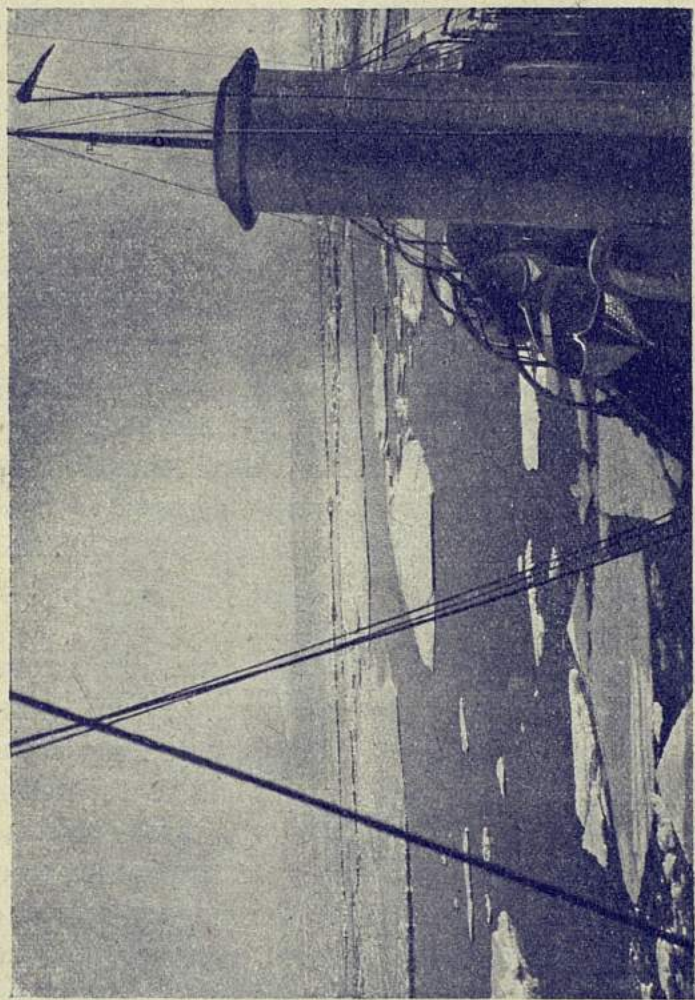
хотя вряд ли они похожи на египетские пирамиды. Прекрасна и незабываема ледяная пустыня, где яркий белый свет сливается с изумрудным цветом льда.

Тишина, белое безмолвие пустыни. И лишь изредка тишь нарушается гулким шорохом. Как ни беззвучны шаги по льду, но в этом крайнем

безмолвии слышны и они. А особенно, когда за- скрипят тяжелые грузно переваливающиеся шаги жителя Арктики — белого медведя. Он шагает по-хозяйски, уверенно. Полярный медведь любопытен, очень любопытен. Его не пугает даже неожиданное во льдах и громадное сооружение — ледокол. Медведь не стесняясь, не робея, медленными важными шагами подходит к самому борту ледокола. Останавливается, обнюхивает воздух. И вдруг отшатнулся: густая полоса дыма из трубы ледокола попала ему в нос. Этого он не ожидал. Поспешно, совсем не солидно, медведь пятится и бежит в панике; вон мелькает он в торо- сах ледяного поля, и его белая шкура сливается с белым безмолвием вечного льда.

Медведя уже нет, а ледяной простор все тот же, он тянет тебя, захватывает, пьянит, почти окол- довывает. Смотришь на него часами, а кажется, не прошло еще минуты.

Вот снова где-то далеко, очень далеко, на ли- нии горизонта, словно на краю земли, появилось черное пятно, маленькое, но отчетливое. Берешь бинокль, всматриваешься и видишь ясно: из проруби высунулся тюлень. Он осторожно осматривается: не притаился ли в этих белых льдах его вечный враг, его мощный соперник — мед- ведь, который умеет неслышно подкрадываться к черному тюленю на своих широких мяг- ких лапах. Долго и тщательно смотрит тюлень,



Первые льды

итолько убедившись, что он один, что никто ему не угрожает, подымается он из проруби, ложится на лед и неуклюже нежится на солнце, хлопая себя по бокам ластами.

Нехотя повинуясь упорным лучам солнца, лед медленно расходуется. Появляются большие продольные и поперечные трещины, обнажается вода. Стаи чаек летают над трещиной, машут белыми крыльями, ниже и ниже кружатся над водой. Это не любопытство и не игра: чайки охотятся за добычей; они высматривают, не мелькнет ли в воде неосторожная рыбка, осмелившаяся поиграть на солнечном воздухе. И вот вода зарыбилась. Но едва рыбка сверкнула над водой, едва глотнула воду и воздух — короток был ее глоток: чайка уже быстро и уверенно снизилась, точно планер, летящий вниз, и рыбка у ней в клюве.

Но что это? Только что было солнце, и вдруг оно исчезло. Страшный полярный туман прикрыл солнце, нависнув плотным глухим покровом. Белое переходит в томительное серое; перед глазами пелена. Еще тихо, но в этой тишине сначала слегка, а потом все злее и упорнее свистит ветер. За ветром снег. Он падает вначале мокрой пылью, затем хлопьями, и вдруг, словно вверху случился обвал, снежная лавина несется вниз, а небо кипит, как снеговой вулкан, изрыгая потоки мокрого снега: мы в пурге.



КАПИТАН «МАЛЫГИНА» Д. Т. ЧЕРТКОВ

Горе тому, кто застигнут пургою на льду. Снег залепляет глаза, плотной мокрой ватой закрывает уши, проникает во все складки одежды, — снег втягивает вас в себя, как зыбучий песок. Вы хотите итти, бежать, но от него не спастись, он мчится за вами, настигает. Вы ничего не видите кругом. Да и что можно видеть в этой неистовой пляске снега? И нет никаких звуков; только упорно скрипит под напором ветра лед. И вот льдины ломаются, лезут на вас, напирают, встают стеной, того и гляди лед вас затрет, снег засыплет, и не останется следа, что здесь был когда-то человек.

Но вы не на льду, вы на ледоколе, с вами товарищи. И вы знаете, что солнце еще будет. И каким прекрасным оно кажется, когда снова появляется после пурги! Вы снова сильны и бодры, вы снова чувствуете себя не игрушкой безжалостной снежной стихии, а человеком, который умеет бороться и побеждать.

III. У КРОМКИ ЛЬДА

Малыгинская экспедиция подготовилась чрезвычайно спешно. Всего лишь 7 дней прошло после первого приказа готовить «Малыгина» к плаванию, как он вышел из Архангельска. Спешка была необходима: мы хорошо знали о тяжелом положении потерпевшего крушение дирижабля «Италия», и подлинно был дорог каждый час.

А как трудно было погрузить самолет на борт «Малыгина» в Архангельске! Летчик С е р г е е в, бортмеханик К в я т к о в с к и й и бортмеханик «Ю-13» Федор Иванович Г р о ш е в потратили на эту работу много трудов и времени. Погрузить самолет не так просто, как поднять на борт несколько кило шоколада.

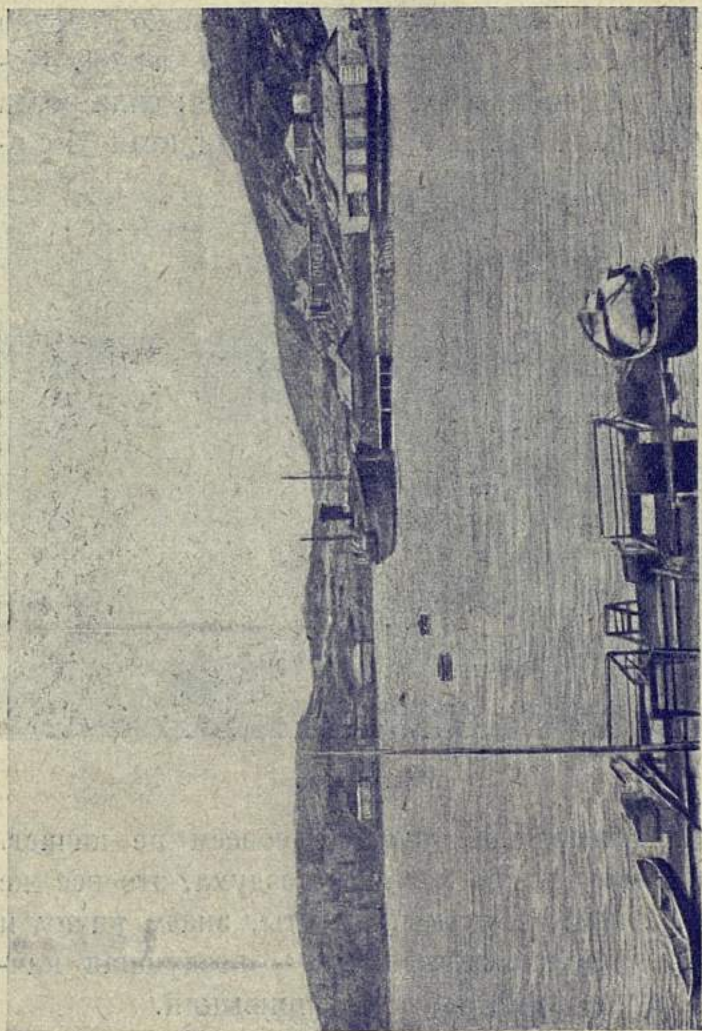
На корме «Малыгина» пришлось устроить специальную очень прочную площадку, на которую в разобранном виде и устанавливался наш «Ю-13».

Чтобы погрузить и выгрузить самолет, были приготовлены так называемые стелинги, — большие бревенчатые поручни. Огромными крючками

стелинги прикреплялись к борту ледокола и с помощью стрелы ¹⁾ спускались на пристань. На стелинги настилались доски. Таким образом, получался мост с борта ледокола. По нему спускался фюзеляж — корпус самолета, а затем плоскости — крылья. Впоследствии ту же самую операцию мы проделывали на льду. В разобранном виде самолет по стелингам спускался на лед, там собирался, затем после полетов его нужно было снова разбирать и втаскивать на борт. Вся эта процедура отнимала много времени и требовала исключительной осторожности: самолет — штука капризная и обращения требует деликатного. В Архангельске при сборах некогда было приготовить другой, более легкий и удобный способ погрузки. Команда «Малыгина», неопытная еще в этом деле, не могла оказать при первой погрузке сколько-нибудь значительной помощи. Но в дальнейшем и команда и все участники экспедиции наловчились, поднимали и спускали самолет с ледокола все быстрее, и при последних наших полетах погрузка и выгрузка отнимали не более пяти часов вместе со сборкой и разборкой.

Из Архангельска «Малыгин» направился в Мурманск, где взял меня на борт и нагрузился углем. Он грузился углем в порту Александровске в 40 милях от Мурманска. Я прибыл туда на катере. Совершенно естественно, что главное

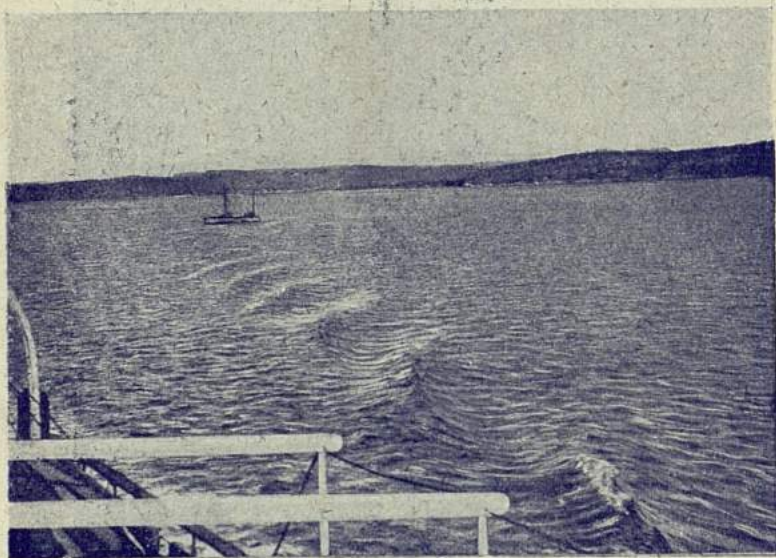
¹⁾ Сооружение для подъема груза на корабль.



В ПОРТУ АЛЕКСАНДРОВСК



внимание команды, добровольцев-охотников и журналистов было сосредоточено на самолете. Сейчас же по выходе в море нас довольно изрядно начало качать противной бортовой качкой. Конечно для моряков это были пустяки: сила ветра не превышала 5 баллов, и не даром капитан Ч е р-



В ОТКРЫТОЕ МОРЕ

т к о в утверждал, что нас совсем не качает. Но для нас, людей земли и воздуха, это все же было качкой. Хотя мы, пилоты, знаем качку и похуже, чем морская, но та — воздушная качка, — другое дело, мы к ней привыкли.

Если для меня качка была только неприятной, то для «Ю-13» она могла оказаться и опасной.

Приходилось все время дежурить подле самолета, так как не унимавшийся ветер мог сорвать его с места в любую минуту. Наконец придумали: окружили самолет сетью веревок и узлов и прикрепили его к ледоколу таким образом, что ледокол и самолет составили одно целое. Теперь хорошо: самолет в безопасности до того момента, пока он не понадобится, пока мы не войдем в кромку льда и пока перед нами не откроются громадные ледяные аэродромы, на которых мы будем пробовать свои силы и ловкость.

IV. ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ

21 июня. Сегодня первый раз мы совершили три пробных полета.

Полеты над льдами не были для меня новинкой: при зверобойных экспедициях в Белом море я познакомился с условиями летания над льдами, в которых мы находились уже четыре дня. Но все же полеты 21 июня носили совершенно особый характер. Думаю, что до сих пор ни один советский пилот не подымался с такого аэродрома, с какого пришлось подыматься мне. Аэродромом служили пловучие льдины. Тут я не мог пользоваться чьим-либо опытом, тут приходилось считаться с неизвестными условиями и поэтому нужно было действовать с особой осторожностью.

Самолет спустили на лед с большим трудом к вечеру этого дня. Пришлось устроить на корме ледокола громадный настил — трап с кормы корабля на лед. Почти целый день вся команда провозилась с постройкой этого настила. Затем, со всеми осторожностями мы спустили по настилу на лед сначала одно крыло, затем корпус и второе

крыло. Мы находились на $76^{\circ} 39'$ северной широты и $27^{\circ} 12'$ восточной долготы. С правого борта у нас было ровное ледяное поле. Я сделал несколько пеших разведок по этому полю. Лед был покрыт густым слоем снега. Сначала я порадовался, но вскоре пришлось разочароваться: снег был талый, я проваливался в него по колена и попадал в воду. Подняться самолету с такого аэродрома довольно трудно. Еще труднее — удачно спуститься. И не скрою, что я приступил к полету без особой уверенности в том, что не случится каких-нибудь неожиданных неприятностей.

Но вот мы четверо: Грошев, Квятковский, Сергеев и я собрали на льду самолет.

В первом полете участвовал наш синоптик ¹⁾ Лорис-Меликов — так как мы произвели метеорологическую разведку. Полет длился всего 25 мин., но Лорис-Меликов успел сделать необходимые наблюдения.

Я спустился и взял на борт помощника начальника экспедиции гидрографа Лаврова, который должен был произвести разведку льдов.

Летать летом над льдами громадное удовольствие. Радует и поражает абсолютная прозрачность воздуха и отчетливая видимость на громад-

¹⁾ Предсказатель погоды по картам.

ное расстояние. Высятся гигантские айсберги увенчанные огромными снежными шапками. На громадном пространстве разбросаны хаотическими дикими холмами нагроможденные друг на друга крупные льдины. Можно подумать, что перед тобой горная цепь после землетрясения. Своеобразный и очень живописный пейзаж, подобного которому не увидишь нигде.

Поднявшись над «Малыгиным» на высоту 200 метров, мы ясно увидели безнадежный и волнистый берег острова Надежды, того острова, к которому не может приблизиться никакое судно. Остров этот нужно было бы назвать островом «Безнадежности» и, как мы потом узнали, в старых английских лоциях он и называется приблизительно таким образом.

Постепенно мы набрали высоту до 900 метров. Картина, открывшаяся перед нами, была великолепная, изумительная. Однако я прекрасно отдавал себе отчет в том, что эти льды были настолько же заманчивы для взгляда, как и опасны для посадки. Это не были те плотно сжатые поля как бы спрессованного льда, превратившегося в паркет, какие были на том месте, откуда мы поднялись. Лед, который мы видели сейчас и над которым плавно кружился наш самолет, был весь в движении. Там и сям поблескивала вода в разводьях. Спуститься на этот пловучий лед пожалуй возможно, но подняться — вряд ли удастся.

Мое внимание было напряжено до крайности: нужно было учитывать безошибочно снос самолета ветром, правильно выдерживать компасный курс, чтобы не сбиться и не потерять место стоянки ледокола, следить за часами, считаясь со временем, в течение которого самолет покрыл то или иное расстояние. Между тем ледяные просто-



Выгружают самолет «Ю-13» с борта ледокола на льдину

ры манили к себе, жалко было отрывать глаз от горизонта, хотелось охватить все, отгадать, что скрывается там, дальше за этими льдами.

Я вел машину на северо-восток. Мы пролетели около 120 миль, и далеким контуром обрисовался впереди островок короля Карла, откуда было до мыса Фойн, где находилась часть экспе-

диции Нобиле, 180 миль. От «Малыгина» до этого островка было около 200 миль. Я держал курс на этот островок, который казался большим черным прямоугольником над поверхностью льда.

Мы только что одолели полосу тумана, белая пелена которого замкнулась за нами. Впереди между самолетом и островком поднималась другая пелена, за которой ничего не было видно. Пелена тумана впереди и пелена тумана сзади. Конечно в случае необходимости можно было бы прорвать этот туман, но полет наш считался разведочным и рисковать не следовало. Я стал поворачивать на юго-восток.

В течение некоторого времени мы летели по этому курсу, а затем свернули влево, чтобы Л а в р о в сумел исполнить возложенную на него задачу — обследовать разводья для прохода «Малыгина». Едва он успел закончить обследование, как нас нагнала надвигающаяся полоса тумана. Я снова повернул, вылезая из тумана на прежний курс. Летим еще некоторое время, и в воздухе, ставшем снова прозрачным, показалась вдали небольшая точка. То был наш ледокол. Через четверть часа, покружившись над площадкой, самолет сел на льдину у самого борта ледокола.

У. К ОСТРОВУ КАРЛА

23 июня. Круша и проламывая лед, «Малыгин» двигался дальше и дальше, пользуясь многочисленными каналами и разводьями. Но двигались мы, увы, очень медленно: не больше пяти миль в день. К тому же дрейфующими льдами нас относило обратно на юг, и в общем 23 июня мы находились на $76^{\circ} 46'$ северной широты и $27^{\circ} 80'$ восточной долготы. Остров Карла был от нас все на том же расстоянии — приблизительно 200 миль.

Надежда на дальнейшее форсирование льда была невелика. Перед нами на несколько десятков миль расстиралось сплошное ледяное поле, и вдобавок неблагоприятный ветер препятствовал ледоколу пробираться по этому полю. Значит, движение вперед невозможно. И вот тут наступил момент, когда исключительную важность приобрела работа самолета.

Немедленно состоялось совещание командной части экспедиции, и, после недолгого обсуждения, задача, стоявшая перед нами, стала ясна. Надо

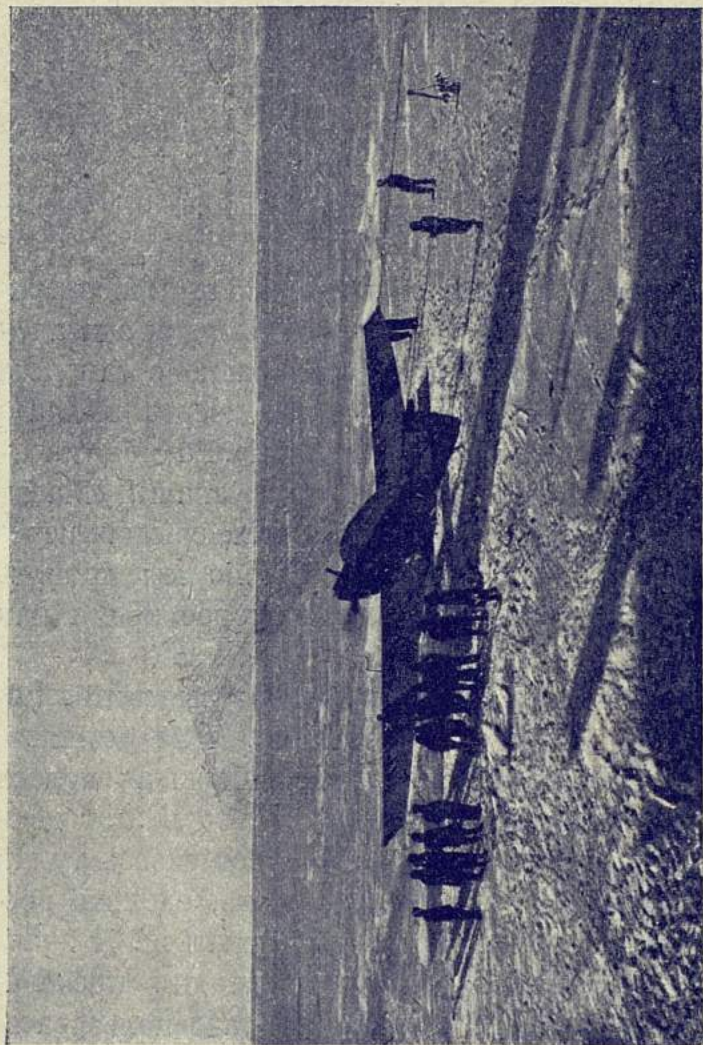
лететь на остров Карла, взяв с собой большой запас бензина, снизиться, оставить там бензин, вернуться на «Малыгин» и затем лететь снова, чтобы, пользуясь базой на острове Карла, предпринять оттуда полет уже непосредственно к мысу Фойн для спасения экспедиции Нобиле.

Вначале предполагали, что в первом полете я возьму с собой в добавочных баках 82 кг бензина, а также аэронавигатора и радиста. Но это было бы слишком тяжело для самолета. Он не смог бы оторваться. Мне пришлось воспользоваться помощью кинооператора Валлентэя, который, как бывший летчик, должен был справиться и с радио, и с аэро-наблюдениями.

Я считал, что при благоприятных условиях этот полет продлится не более 5—6 часов. Так мы и условились:

— Если через шесть часов перестанем давать знать о себе по радио — значит, случилась неприятность.

Мы быстро снарядили самолет, налили баки бензином, и в первом часу ночи на 24 июня Грошев, Валлентэй и я оторвались от ледяного аэродрома, взяв курс на острова короля Карла.



Старт Бабушкина с пловучей льдины

VI. НА БОРТУ САМОЛЕТА

Увы, наш «специальный радист» кинооператор Валентэй при всем усердии оказался слабым радистом. Управление радио с самолета требует особой квалификации. Через полчаса мы потеряли связь с «Малыгиным». Радио отказывалось служить. Как мы потом узнали, «Малыгин» вызывал нас каждые полчаса, слышал через телефон шум мотора самолета, но мы принять ничего не могли, и через некоторое время нам пришлось убрать антенну.

Вернуться к ледоколу, чтобы выяснить, почему не работает радио-станция, я не решился, так как с востока надвигалась большая полоса тумана. Если бы мы вернулись, то в этот день нам уже не удалось бы прорваться сквозь туман на остров, и трудно было сказать, сколько времени эта преграда могла продержаться. Я знал, что в это время года туманные дни преобладают над ясными. Я знал, что надо пользоваться каждым часом, когда солнцу удастся победить мглу.

Для полетов мы пользовались морскими картами. На этих картах, лучших английских морских картах, острова оказались не совсем точно нанесенными. Если бы я летел по тому курсу, который я наметил по карте перед вылетом, то мы проскочили бы мимо острова справа. Но воздух был прозрачен, на горизонте затемнелись контуры клочка земли, и я взял курс прямо на острова Карла.

Я направился к среднему из трех островов, покругил над ним и стал медленно снижаться, выбирая место для посадки. Горы на этом острове поднимаются до 305 метров над уровнем моря, образуя горную цепь, которая тянется на 21 милю с запада на восток. Название этих гор, согласно английской лоции, — «Западное плато», и гора Джонсона на востоке. Я летел с запада на восток параллельно горной цепи на высоте около 400 метров. Самолет, если смотреть на него снизу, вероятно казался на фоне массивных гор маленькой букашкой.

Осмотрев тщательно гору и наметив для спуска гладкую примерзшую к берегу площадку, покрытую снегом, я стал снижаться. Снег оказался довольно плотным с хорошей осадкой. Сравнительно легко, скользя лыжами по поверхности снега, мы сели на припай в заливе, защищенном горами.

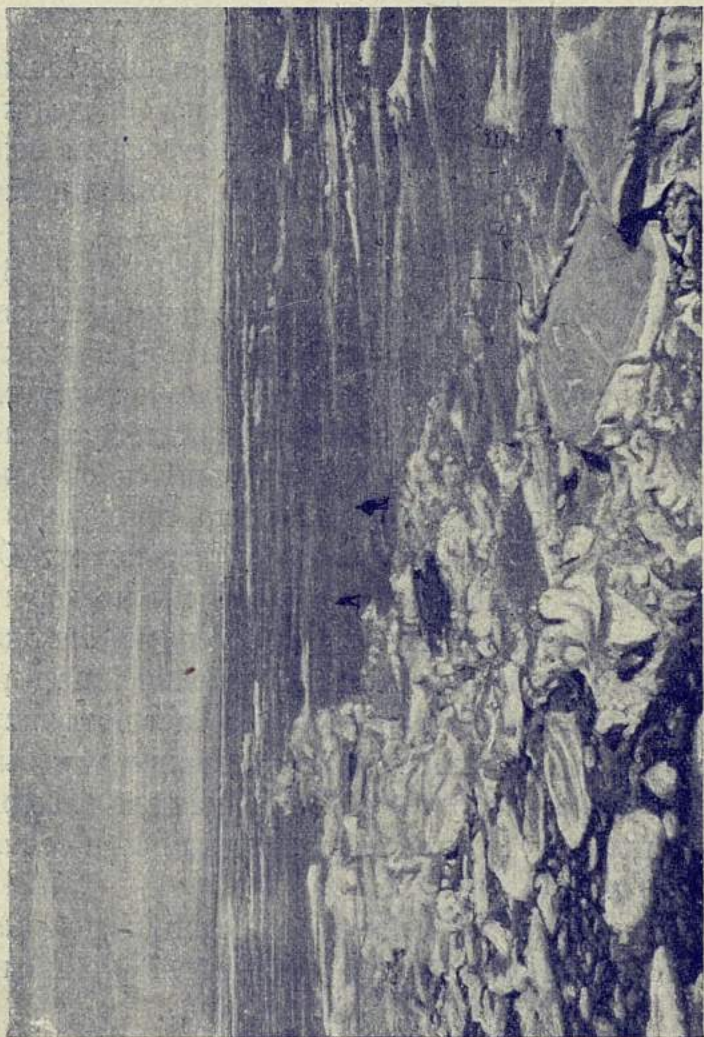
VII. НА ОСТРОВЕ КАРЛА

И вот мы на льду.

Полукругом возвышается позади нас огромная каменная чернеющая масса. Впереди бесконечное гладкое ледяное поле. Несколько гусей вспорхнуло вблизи, — они искали тут скудную пищу и, видимо, перепугались от непривычного для них шума самолета. Покружившись над нами, они быстро исчезли.

На севере, не дальше километра, торчала небольшая остроконечная скала. С вершины скалы на нас смотрели три белых медведя, очевидно, изумляясь и побаиваясь. Но и медведи вскоре скрылись за скалой. Это были первые и последние признаки жизни на этих одиноких, словно навеки заблудившихся во льдах островах.

Мы высадились с самолета; разостлали на снегу полотнища красной материи в 6 метров длиной, — этот красный четырехугольник на льду должен был служить своеобразным маяком для самолета, — и поставили у краев полотна по два бидона с бензином.



ПЕШАЯ РАЗВЕДКА

Таким образом база была готова, и можно было бы лететь обратно.

Но нам захотелось получше позаботиться о следующем нашем прилете. Чтобы в следующий прилет не ошибиться и правильно определить направление ветра при посадке, мы решили подняться на самую высокую гору и поставить там вымпел.

Нам казалось, что мы у подножья горы. Но вышло не очень близко. Два с лишним часа затратили мы на восхождение. Мы карабкались вверх словно в какой-то каменоломне: кругом лежал камень мелкими и крупными кусками. Об эти камни мы цеплялись, по ним скользили. Гора была настолько крутая, что приходилось во многих местах ползти на четвереньках. От этих трудов стало так жарко, что мы по дороге постепенно сбрасывали с себя теплые одежды и, наконец, в одних рубашках выбрались на вершину. Тут мы поступили, как подобает поступать всем путешественникам, «открывающим» новые земли: старательно сложили из камней небольшую пирамиду и вставили между камнями советский флаг с надписью:

«Здесь были участники экспедиции поисков дирижабля Нобиле: Б а б у ш к и н, Г р о ш е в, В а л л е н т э й, 23 июня 1928 года».

Конечно мы не могли не упомянуть и тех организаций, которые нас послали сюда, а потому при-

писали под нашими именами: «Осоавиахим, Добролет, Совкино».

Флаг был водружен, и, как полагается, мы с Грошевым салютовали флагу тремя залпами из двух винтовок. Звук выстрелов впервые огласил вечное безмолвие островов Карла.

А в это время автоматический кино-аппарат Валлентэя производил засъемку водружения флага.

Выполнив «торжественную церемонию», мы стали спускаться с горы. Тут едва не постигло несчастье нашего оператора. У самой вершины горы гладкий лед был замечен снегом. Валлентэй поскользнулся на этом снегу и чуть было не сорвался с головокружительной крутизны. Но в общем спускаться было нетрудно. По пути мы собирали для наших минералогов интересные камни разной формы и разных пород, а также подбирали разбросанную нами повсюду одежду и на-ходу одевались. К 7 часам утра мы были у нашего самолета и вскоре вновь очутились в воздухе.

VIII. ОБРАТНЫЙ ПУТЬ

В обратный путь мы пустились в хорошем настроении. Первая часть задачи выполнена, база создана, бензин оставлен, и, можно было полагать, белые медведи не рискнут его выпить. Были мы также довольны тем, что водрузили флаг на острове Карла. Красный флаг поможет нам при следующей посадке определить направление ветра, чтобы с уверенностью снизиться куда надо.

Наш обратный путь начался вполне благоприятно. Мы держали курс прямо на юг, направляясь по прямой линии к ледоколу.

Но в районе стоянки «Малыгина» нас ожидал невеселый сюрприз. Тот туман, который наступал с востока во время нашего полета на остров Карла, уже закрыл весь район стоянки ледокола. Исчез и остров Надежды. А между тем видеть этот остров нам было совершенно необходимо: по острову мы могли установить свое направление и место стоянки ледокола. И вот все впереди было закрыто густым туманом. Мы подошли к туману вплотную и убедились в самых

худших своих предположениях. Туман висел непроницаемо и плотно.

Туман надвигался на нас. Оставалось лишь одно средство — снизиться и выждать, когда туман пройдет. Быстро пришлось выбрать из тех пловучих льдин, которые были под нами, одну достаточно крепкую, чтобы превратить ее в аэродром. Переждать туман в воздухе было невозможно: не хватит бензина. Наш бортмеханик Г р о ш е в прекрасно видел положение дела, и мне не пришлось с ним долго совещаться. Мы быстро обменялись несколькими знаками, и я решил спуститься на льдину, которая сверху казалась нам достаточно ровной.

Четыре раза подходил я к ледяному полю, четыре раза пролетел над ним на высоте 5—10 метров. Вряд ли остался хоть один метр посадочной площади, который я бы не прощупал досконально своими глазами. И только тогда, когда я запомнил все отдельно стоявшие льдинки, небольшие торосы и проталины на ледяном поле, я решился сесть. Эта осторожность была здесь необходима, хотя на обыкновенных аэродромах летчик обычно спускается, прокружив над местом посадки не более одного-двух раз. Здесь аэродромом служила пловучая льдина, и неизвестно было, какова ее поверхность, запорошенная снегом. С большой высоты трудно угадать, не ждет ли нас обломок льдины, лишь слегка

покрытый слоем снега. Если бы самолет наско-
чил на такой обломок льдины, катастрофа была
бы неминуемой. А что стало бы с нами, если бы мы
оказались на льдине у сломанного самолета без
теплой одежды и без запасов пищи? Мы готови-
лись к полету на шесть часов. Заботясь о том,
чтобы взять как можно больше бензина, мы и
оделись недостаточно тепло и взяли с собой ко-
личество продуктов достаточное лишь для за-
куски перед запоздалым обедом.

Самолет сел благополучно. Я обменялся взгля-
дами со своими спутниками. Их лица были со-
вершенно спокойны, а глаза, встретившиеся с
моими, выражали полное доверие. Это было для
меня очень важно. Они оба: и кино-оператор
Валлентэй, по профессии бывший летчик, и ста-
рый опытный бортмеханик Федор Иванович Гро-
шев, авиационно грамотны и понимали всю серьез-
ность момента посадки на льдину среди океана.
Вот почему я сверялся по выражению их лиц,
искал в нем оценки моих действий.

Мы находились, по нашему исчислению, в
40 километрах от нашего ледокола, не имея воз-
можности дать знать о себе.

Между тем туман сгустился все более. Прихо-
дилось устраиваться на ночлег.

Что же у нас было с собой? 7 банок консер-
вов, 2 кило сухарей, 5 плиток шоколада и 2 банки
сухого спирта, и это на 3 человек. У нас не

было спальных мешков, мы не взяли с собой ни одной малицы, ведь каждая весит [не менее 4 кило.

Хоть мы и на льдине, но есть и пить нам хочется здорово. Вскрыли консервы, отвели немного душу, а теперь спать. Но как же заснуть? Втроем в кабинке улечься невозможно. Грошев хотел было принести себя в жертву и устроился на крыле самолета, но холод пронял его быстро и заставил вернуться в кабинку. Мы тесно прижались друг к другу и, сидя на корточках, дремали, притворяясь, что спим.



Не видно ли самолета?

Просидели мы на льдине двадцать восемь часов. Нужно признаться, было это достаточно скучно.

И когда понемногу начал разрезаться туман, когда небо стало медленно освобождаться от надоедливой завесы, когда стали показываться сначала робкие пятна, а затем и полосы голубого

неба, мы страшно обрадовались. Еще немного, и перед нами чистый воздух и прекрасная видимость. Мы поднимаемся. Сорокаминутный полет, и я подруливаю к борту «Малыгина».

Всего мы пропадали без вести тридцать шесть часов. Беспокойство на «Малыгине», как можно себе представить, было достаточно велико. И нас встретили так радостно, что нельзя было не подумать: ради такой встречи можно и на льдине посидеть.

С самолета мы видели, как люди бегут со всех трапов на спардек, как развеваются на мачтах флаги, как взвиваются в воздух приветственные ракеты. Мы выходим из кабины — первым Валлентэй, затем я, и замыкает шествие Грошев. Нас ведут в помещение, и через несколько минут мы не без удовольствия поедаем вкусный ужин, наскоро изготовленный нашим чудесным поваром Пелевиным.

IX. СМЕНА МОТОРА

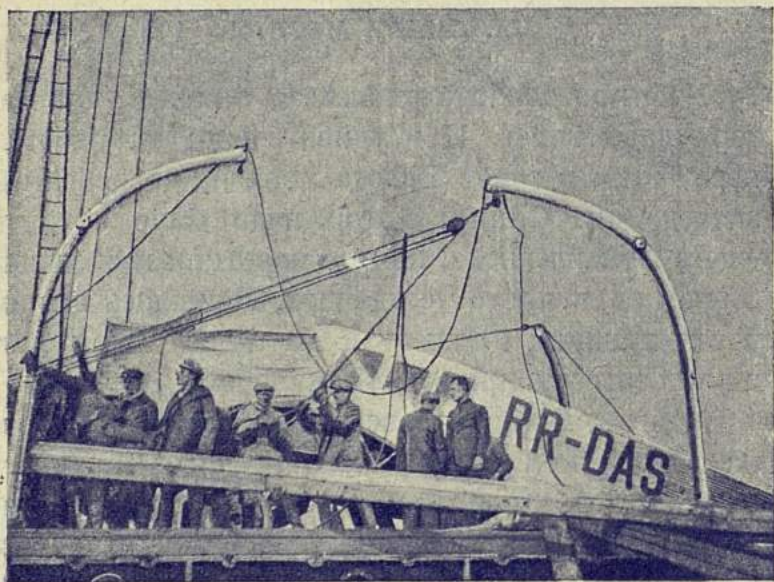
Уже при обратном полете я заметил, что мотор слабо тянет. И неудивительно: он работал перед этим в горле Белого моря на зверобойной экспедиции. Старый мотор надо было сменить еще в Архангельске, но при коротких и спешных сборах сделать это не удалось. Пришлось нашим бортмеханикам Грошеву и Квятковскому и летчику Сергееву приняться за работу.

Менять мотор — совсем не сложная работа на московском аэродроме. Но она оказалась почти невероятной по своей трудности здесь, на льдине, покрытой толстым слоем снега, начавшего к тому же здорово подтаивать.

Коротко говоря, работа, которая обыкновенно занимает не более 2—3 часов, потребовала у нас целого дня, да еще столько же приблизительно времени понадобилось для установки нового мотора.

Нам пришлось подвести самолет к краю льдины, служившей своего рода дебаркадером для ледокола, при помощи стрелы корабля снять отработанный мотор и выгрузить новый с борта

ледокола на лед. Выгрузили: это не значит, просто спустили с корабля на лед. Ледокол стоял не вплотную к льдине, между бортами и льдиной было довольно большое пространство воды. Вот мы и старались, чтобы отдельные части мотора не упали в воду, да чтобы не провалились



Команда «Малыгина» готовит спуск нового мотора

те, кто работал над этой своеобразной погрузкой и выгрузкой.

Наши механики, вместе с летчиком Сергеевым, выполнили работу блестяще. Без передышки они работали почти целых два дня, 26 и 27 июня. Наконец все готово, мотор поставлен. Остается

захватить побольше бензина и лететь. Мы подкрепились медвежатиной, — летчик Сергеев с помощью команды ледокола убил прекрасного полярного медведя, — и в 11 час. 25 мин. вечера 27 июня я сделал пробный полет с новым мотором, имея на борту Валлентэя и радиста Фоминых. Пробный полет дал благоприятные результаты,



Авто-мастерская на пловучей льдине

но мне не нравилось, что мотор в минуту делал на 20 оборотов меньше, чем полагается. Нужно было проверить мотор как следует, и мы в этот же вечер сделали еще два пробных полета. Результаты оказались вполне достаточными. Теперь можно лететь на непосредственные розыски экипажа «Италия».

Х. ВО ВЛАСТИ ТУМАНА

Да, мы готовы лететь. Но снова этот пустячок, эта досадная мелочь — столь знакомый нам поллярный туман.

Весь день 28 июня мы готовились: нагрузили на самолет 6 бидонов бензина по 20 литров, около 20 кг продуктов, недельный запас на троих, погрузили всякого рода запасные части и инструменты для самолета и мотора. В течение этого дня черная полоса тумана медленно надвигалась на нас с юга. К 10 часам вечера все было готово. Я оделся. Оставалось лишь войти в кабину. Высота тумана была до 100 метров с частичными прорывами, и я полагал, что эти прорывы дадут нам возможность пробиться до острова Карла, а в районе острова Фойн, по предположению нашего синоптика, тумана не было. Но не прошло и четверти часа, как положение резко изменилось. Черная полоса тумана надвинулась на нас с необычайной быстротой, подгоняемая зюйд-вестом. Мы физически ощущали его приближение. Туман окутывал нас, как плотное одеяло.

Еще несколько минут, и мы с ледокола уже не видим самолета, стоящего от нас в 50 шагах.

Мы волновались, бранились. Туман, словно острым ножом, подрезал крылья экспедиции. Наш самолет казался бессильной хлопотливой игрушкой, беспомощной и бесполезной. Летная часть экспедиции была парализована.

Туман стоял густой пеленой всю ночь и день 29 июня. Потемнел даже снег. В 20 шагах нельзя различить предмета. Несколько раз выходил я на палубу, тщетно искал глазами горизонт, возвращался в каюту и ложился ничком на койку. Дважды была запущена машина, и дважды пришлось ее остановить.

Но лететь нужно было непременно.

Наш синоптик предсказывал ухудшение погоды в ближайшие $1\frac{1}{2}$ суток. Кроме того, по предположениям синоптика, на нас надвигался циклон, и через два дня можно было ждать шторма. Как долго продлится этот шторм — неизвестно. И неизвестно также, будет ли ясная погода после шторма. Известно лишь одно, что там, недалеко от нас, на острове Фойн затерялись люди, и каждый лишний час приближает их к неминуемой ледяной смерти. Итак нужно лететь.

Вся экспедиция в течение дня 29 июня не спускала с меня глаз, ожидая решительных действий, и я вполне понимал это настроение.

Тусклое солнце было не в силах побороть толщу тумана. Град падал крупными горошинами на палубу и такелаж корабля. Вперемежку с градом сверху сыпались острые ледяные иглы. Все было закутано в белую мглу. Лететь казалось абсурдом. Куда полетишь, когда не видишь в 20 шагах предметов?

Но лететь было необходимо. И к 9 часам вечера я решил полететь во что бы то ни стало. Ветер стал переходить на восток и усиливаться, туман поднялся на высоту 100 метров. Временами появлялись просветы, и слева по борту ледокола на 15—20 минут открывались очертания острова Надежды.

Когда усиливается ветер, на земле это всегда успокаивает нас, летчиков: сильный ветер пронесет туман. Здесь было наоборот. Сильный ветер с моря, оттуда, где чистая вода, приносил все больше тумана. Этим и объясняется, что в Арктике штормы обычно сопровождаются туманами.

Я видел, что не выйдет ничего хорошего, если я не вылечу немедленно и буду ждать лучшей погоды. Хорошо, если погода даст возможность вылететь завтра, а если она простоит в таком виде еще несколько дней и чего доброго еще

более ухудшится? Тогда совершенно нельзя будет лететь.

Я замечал на себе недоумевающе-вопросительные взгляды товарищей—участников экспедиции. Через каждые пять-десять минут то один, то другой считал своим долгом подойти ко мне и сочувственно спросить:

— Ну как, скоро полетите, товарищ Бабушкин? Кажется туман прошел, лететь можно.

Я очень хорошо понимал своих товарищей. Я знал, что все они — от начальника экспедиции и до кочегара ледокола — горят желанием спасти людей с дирижабля «Италия». Но в те минуты, хотя я и не мог сердиться на них, мне казалось, что в их головах, кроме сочувственных ноток, звучит еще что-то.

Наш трудолюбивый метеоролог, предсказатель погоды по синоптическим картам, Лорис-Меликов готовил специально для меня «официальный документ» — предсказание погоды в районе предстоящего полета на ближайшие два дня. Он подошел ко мне и сказал:

— Послушайте, Михаил Сергеевич, если вы сейчас не полетите, то вам совсем не придется летать, так как лучшей погоды здесь не бывает. И если ваш самолет при такой погоде не может летать, то напрасно мы его и брали с собой.

— Поймите, — сказал я ему, — ведь туман только здесь поднялся на сто метров, а дальше, наверное, стоит до самой воды.

— Что вы, разве это туман? Какой это туман! Это облачность. Говорю вам, это облака, и стоят они от трехсот до шестисот метров над поверхностью.

Я понял, чего все хотят от меня: я должен использовать временное поднятие тумана. Если я пропущу этот момент, участники экспедиции не простят мне этого.

Я собрал всю летную семью, которая была представлена на ледоколе двумя летчиками и двумя бортмеханиками, посоветовался с ними и решил вылететь.

ХІ. ЧАСОВОЙ ПОЛЕТ

Я уже указывал на мрачные предсказания погоды, сделанные Лорис-Меликовым, нашим синоптиком. Для того, чтобы сделать картину яснее, я приведу его запись:

ЛЕТЧИКУ БАБУШКИНУ.

Дано в 10¹/₂ ч. утра.

29 июня ожидается:

На маршруте остров Надежды — острова Карла, температура от — 1 до + 2, преимущественно пасмурно (слоистые облака высотой около 300 — 600 метров), местами туман сухо-слабый (0—4 балла), ветер зюйд-ост ¹/₄.

На маршруте острова Карла — остров Фойн 29 июня ожидается:

Температура около 0°, небольшая облачность, сухо, туман мало вероятен (возможен только местный поземный), слабый неустойчивый ветер.

ПРИМЕЧАНИЕ: 30 июня следует ожидать постепенного ухудшения условий погоды и видимости во второй половине маршрута.

Через 2 суток можно ожидать по всему маршруту ухудшения погоды.

М. Лорис-Меликов.

Вот эти указания нашего синоптика и побуждали меня предпринять полет. К тому же Лорис-Меликов на словах добавил, что он советует двигаться 29 июня и стараться вернуться в ближайшие сутки, — в противном случае вполне можно застрять на неопределенное время.

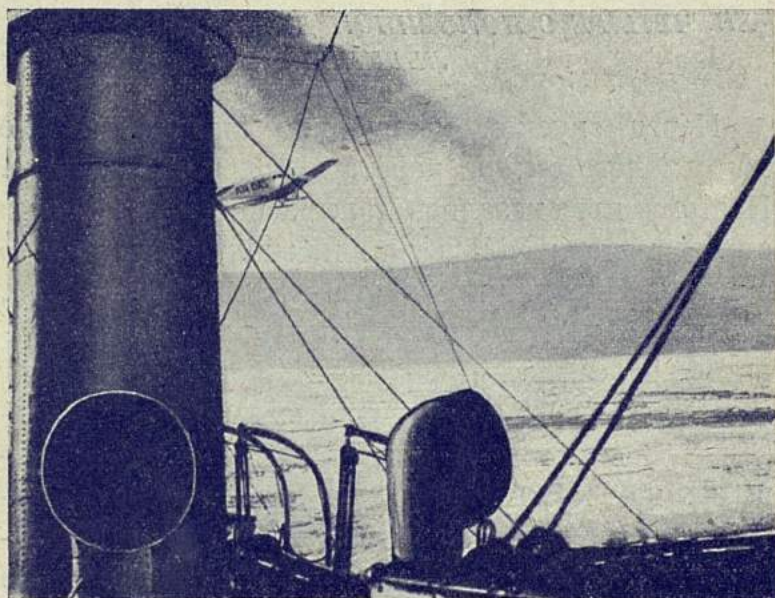
Итак мы в самолете. С нами продовольствия на 7 дней: 5 банок консервов, 2 кило рулета, 2 кило тушеного мяса, 15 шт. яиц, 1½ кило топленого масла, 800 граммов сахара, 3 кило сухарей, 800 граммов шоколада, чай, соль, горчица, чайник, сухой спирт. На мне оленья куртка, меховые рукавицы и теплый шлем. Радист Фоминых прекрасно защитил себя от холода оленьими чулками, сверх которых надел большие сапоги. Хуже всех одет Грошев: на нем лишь кожаное летнее обмундирование.

Признаюсь, у меня не было никакой надежды на то, что нам удастся выполнить задание: слишком плотен и непроницаем был туман. Я пытался набрать высоту, но выше 100 метров мы попадали в беспросветную мглу. И вверху, и внизу, и с боков я упирался в туман. Самолет был пленником в темнице тумана.

Я боролся до последней возможности. Изредка снижаясь до 50 метров и затем снова забирая 100-метровую высоту, я летел в течение часа по курсу норд-ост, сделав 100—120 километров. Через час туман, сгустившись, прижал нас к самой воде. Дальше лететь было невозможно, тем более,

что нас могло нанести на высокий скалистый берег с громадными горами. Если самолет в тумане налетит на этот берег, гибель его несомненна.

Пришлось спуститься на ледяное поле. Это было в 22 часа 20 минут в ночь с 29 на 30 июня. Перед посадкой радист тов. Фоминых пробовал



Бабушкин улетел

связаться по радио с «Малыгиным», но там не слышали нас. Мы же хотели сообщить, что лететь дальше не можем и садимся на лед приблизительно в таком-то районе, чтоб экспедиция знала, где нас искать, если мы при посадке поломаем самолет.

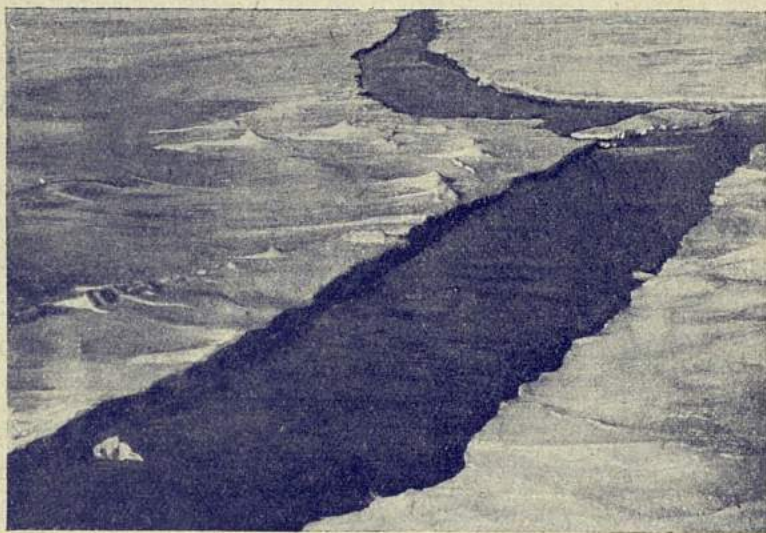
ХII. ЧЕТЫРЕ С ПОЛОВИНОЙ ДНЯ НА ПЛОВУЧЕЙ ЛЬДИНЕ

Перед спуском мы убрали антенну. Радио на самолете может работать только в воздухе. Поэтому мы оказались совершенно отрезанными от ледокола, и «Малыгин» не знал, где мы и что с нами. Правда, перед отлетом мы условились, что как только я вылечу, ледокол будет пробиваться через льды к острову Карла, откуда я мог вылетать без промежуточной базы. Посадка оказалась невероятно мучительной. Раз пять пришлось нам кружиться над льдиной, пока мы решили снизиться. И опять мешал проклятый туман, этот злобный и опасный враг полярного лета. Посадка на льдину в ясную погоду при хорошей видимости, если не совсем безопасна, то все же не очень сложна. Совсем другое дело в тумане. Все кажется в искаженном виде. Торосы не дают никакой тени. Видишь сверху ровную белую поверхность, и совершенно немыслимо различить на этом ледяном аэродроме неожиданные и предательские выступы, неровности,

углы, способные погубить самолет в одну минуту.

Все же, покружившись над льдиной, я нашел приблизительно то, что нужно для условно безопасного спуска.

Повезло. Спустились благополучно. Самолет



«Разводье» — трещина между льдами

скользнул по поверхности льдины, расставил лыжи и остановился. К удивлению нашему, мы тотчас же заметили, что льдина обитаема. К нам приближался громадный, небывалых размеров полярный медведь. Медвежье любопытство было нам не совсем по вкусу: медведь мог легко, играючи, сломать наш самолет, — и мы встретили

непрощенного гостя ракетой. Медведь в ошеломлении попятился, потом пустился бежать, бултыхнулся в холодную воду и поплыл через разводье.

Медведя сменили тюлени. Они высовывали свои головы из лунок, качали усатыми мордами и снова исчезали в воде, вильнув на прощанье лакированными спинками.

На этой льдине мы сидели 42 часа в ожидании, когда пройдет туман. Но туман не проходил. А мы знали, что нам надо возвратиться не позже чем через двое суток, потому что, согласно предсказаниям нашего синоптика, перед нами маячила угроза ледяного шторма. С напряженным вниманием мы всматривались в течение 42 часов в небо: не видны ли признаки хотя бы самого малого прояснения.

К вечеру 30 июня туман начал подниматься со стороны местонахождения судна, между тем как со стороны острова Карла низкая и мрачная стена тумана надвигалась, как черный зловещий призрак. К этому времени ветер стал крепнуть и отошел к северо-востоку. Помня предсказания нашего синоптика, я решил вернуться к ледоколу, чтобы избежать шторма. Я поднялся, но через полчаса убедился, что наша надежда найти ледокол была тщетной. Приподнятой оказалась только небольшая полоса тумана. Пройдя эту полосу, мы снова попали в густой туман, при-

жавший нас книзу. Мы пробовали вызывать ле докол по радио, но радио не работало...

Тогда мы решили снова сесть, пробыв в воз духе в общей сложности 1 час 40 минут. Так как я летел по прямой линии один час, то считал, что мы должны находиться от ледокола очень близко, однако из-за плохой видимости мы могли пролететь рядом, не заметив корабля.

ХІІІ. ЛЕДЯНОЙ БЫТ

Новый ледяной аэродром был несколько южнее того, который нам служил раньше, и ничем существенным от него не отличался. Снова чуть ли не тот же белый медведь навестил нас и снова те же тюлени.

Погода испортилась. В ночь с 1 на 2 июля начался предсказанный нашим синоптиком циклон. Стал падать снег, а затем разыгралась подлинная пурга. Ветер свирепствовал. Каждую минуту мы ждали, что лед начнет двигаться и ломаться. Нужно было наладить наш быт во льду и в шторме. Мы подсчитали продовольствие. Продовольствия оставалось не очень много. Конечно мы могли запастись с ледокола пообильнее, но за счет каждого лишнего килограмма продуктов можно взять несколько лишних литров бензина, что гораздо важнее: литр бензина может иногда спасти самолет и людей на нем.

Нашего бортмеханика Грошева мы еще на первой льдине единогласно двумя голосами избрали завхозом, и он великолепно справлялся

с этой ролью. Он сейчас же тщательно и точно учел весь запас и определил норму выдачи, уменьшив ее ровно вдвое против обычной. И было это вполне правильно, так как мы могли бы уничтожить все продовольствие чуть ли не в один день, просто от скуки.

Впрочем насчет продовольствия мы не особенно беспокоились: всегда можно было убить белого медведя, благо их здесь сколько угодно. В дальнейшем нам и пришлось это сделать.

Я подпустил поближе одного из мохнатых гостей, которые то и дело подходили к нам, мучимые любопытством, и уложил его тремя выстрелами из винтовки. Мы нарезали несколько кусков мяса, вырезали печонку и почки, а тушу оттащили подальше от самолета, чтобы она не привлекала других зверей. Вскоре чайки и другие птицы тучами налетели на тушу медведя.

Гораздо больше еды беспокоила нас погода. Мы боялись и ждали, что шторм начнет ломать лед. Поэтому мы устроили бесперывное дежурство по очереди, чтобы успеть уйти на самолете при первых тревожных признаках.

Как раз в дежурство нашего завхоза и бортмеханика лед начал ломаться. Происходит это так: что-то нажимает на льдину, край ее обламывается и лезет на другую льдину, снова обламывается, снова лезет, и так наворачиваются целые горы.

Края нашей льдины начали крошиться и ломаться. Мы опасались, что сильный ветер попеременно с дождем и снегом может нанести наш аэродром на другие льдины. Произойдет столкновение, и мы будем раздавлены столкнувшимися льдинами.

Нужно что-то предпринять. Пустив мотор, мы проругили на самолете к середине льдины, в торосы, где все-таки безопаснее.

В самой середине торосов мы остановились и ждали с мотором наготове, чтобы в случае чего продвигаться далее. При каждом порыве ветра мы заносили хвост самолета и ставили аппарат носом против ветра.

На наше счастье, хотя лед вокруг трещал, шипел, крошился и ломался, с нашей льдиной большой беды не случилось. Шторм начал мало-по-малу стихать, ветер переменял направление. Худшее прошло. И на самом деле, к трем часам дня 3 июля ветер почти совершенно спал, туман чуть-чуть прорвался, и стали видны контуры острова Надежды. Высчитав, что «Малыгин» находится от нас в расстоянии 20—30 км, мы решили подняться и вернуться на ледокол.

XIV. В ПОИСКАХ «МАЛЫГИНА»

Пролетев около $1\frac{1}{2}$ часов, мы не обнаружили «Малыгина» на старом месте. Быть может, поднявшись выше, мы и увидели бы его. Но выше 100 м был туман, а с высоты 100 м радиус видимости слишком мал.

Итак «Малыгина» нет. Но гораздо хуже, что и остров Надежды, который мы хорошо видели, поднимаясь, снова исчез, проглоченный туманом.

И опять туман начал сгущаться, сдавливая нас сверху, сжимая с боков, опять окружая самолет непроницаемой стеной.

Я не мог более растрачивать в безрезультатных поисках «Малыгина» незначительные и драгоценные для нас запасы бензина. Нам казалось, что мы не могли далеко уйти от нашего прежнего аэродрома, и мы решили к нему вернуться. Не тут-то было. Найти то место, с которого мы поднялись, оказалось не легко, — льдины похожи друг на друга, и никаких особых примет у нашей не было, а следов от лыж сверху

не разглядишь. Приходилось снижаться на первую попавшуюся льдину.

Вот, именно, на первую попавшуюся.

Я не впервые столкнулся со льдами, я долгое время их изучал и умел узнавать характер и толщину льда. Но в это время года, в самый разгар лета, весь лед покрыт черными лужами. В особенности много луж и озерков было теперь, после шторма. Различить же, годен или негоден лед для посадки, можно следующим образом: годные льдины покрыты толстым слоем снега. Сверху снег чистый без черных пятен, на льдинах много торосов. Такие льдины бывают до пяти метров толщины. Что касается негодных для посадки льдин, так называемых льдов местного замерзания, они не имеют торосов, их края ровные, снег лежит на них тонким слоем; от продушин или от того, что снег сдуло ветром, на поверхности таких непрочных льдин много черных пятен.

Понятно, для посадки выбираешь более плотный, многолетний лед. Но здесь, в этом районе все льдины были покрыты черными пятнами. Приходилось выбирать не по общему виду поверхности, а по признакам торосистости.

Мы спустились. Спустились на небольшую тонкую льдину, и если бы не лыжи, самолет сразу провалился бы сквозь лед. Но лыжи к счастью помогли.

Снизившись, мы немедленно оттащили хвост самолета от опасного места; вырулили на более толстый лед.

Сейчас же после посадки нас навестили обычные гости — медведи. На этот раз их была целая семья: пять больших, забавных белых животных. Нам и в голову не проходило заняться бесцельной



ПЕРВАЯ ЖЕРТВА

в наших условиях охотой. Но подпускать их близко к самолету не следовало — они могли погнуть рули, попортить плоскости. Мы пустили несколько ракет. Испытанный способ подействовал, звери ушли.

Однако часа через полтора один из них, не то наиболее любопытный, не то посланный своими

товарищами, набравшись чрезвычайной, совсем не свойственной белому медведю храбрости, подошел вплотную к самолету, жадно его обнюхивая. Я вышел из кабинки на плоскость и поднял дикий крик, энергично размахивая руками. Голос у меня зычный, руки длинные, испугался бы кто угодно. Но белый гость не испугался. Совершенно безмятежно он лег на лед в удобной позе, положил морду на лапы и смотрел на меня, как старый добрый друг, встретившийся со мной после долгой разлуки. Даже как будто некоторая любовь светилась в его узких глазках.

Что ж ты тут с ним сделаешь! Стрелять не хотелось, ракеты на него не действовали. Потом наши «малыгинцы» рассказывали, что во время пешей радиоразведки им удалось прогнать медведя, размахивая портянками, но я до этого способа не додумался.

Тогда я решил, вспомнив о Валлентэе, превратиться в кинооператора и попросту заснять нашего приятеля. Автоматическая кинемо у меня в руках, и я приступил к засъемке, снимая моего приятеля в упор. Треск кинемо несколько смутил медведя. Он вскочил, повернулся, отбежал шагов на 10, прыгнул в сторону, потом остановился, обернулся, посмотрел на меня и, словно передумав, медленными шагами направился к прежнему месту. Я никак не мог понять, что привлекало его. Неужели простое любопытство?

Все же оставлять этого симпатичного зверя вблизи самолета не хотелось. Конечно на льдине развлечений мало, особенно когда бензина не хватает и с продовольствием не густо! Медведь мог бы нас несколько позабавить. Но с другой стороны не совсем безопасно. Кто их знает, этих медведей! Наш друг мог оказаться любопытным не в меру. Вдруг ему придет в голову учиться авиации. Поломает он нежные части самолета, потом спрашивай с него.

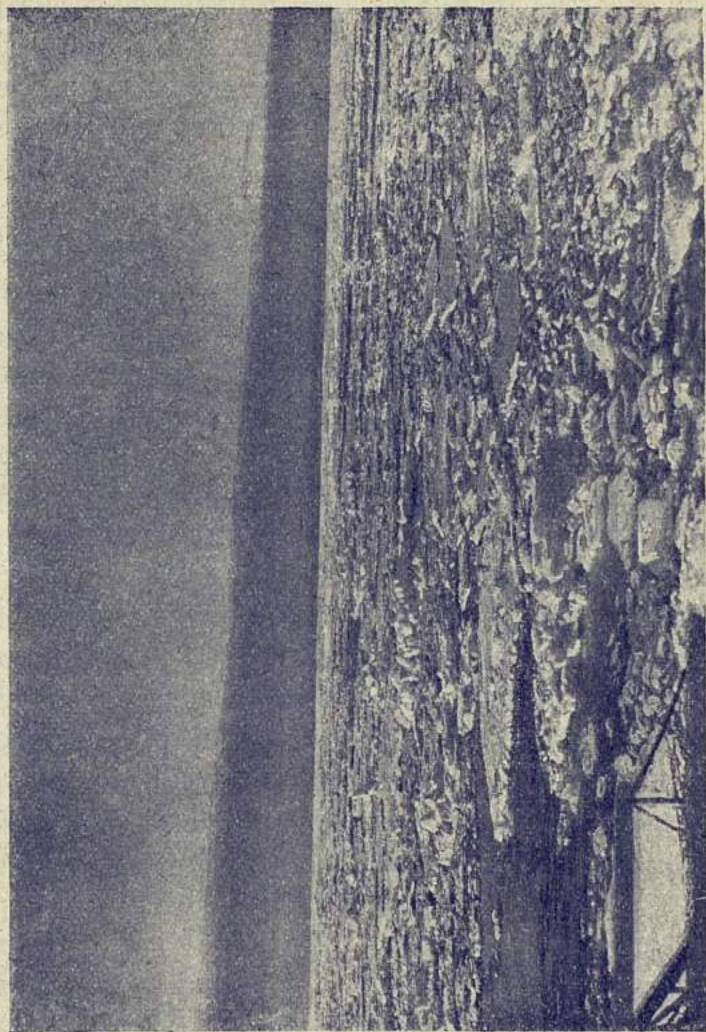
Значит нужно его спугнуть. Грошев зарядил ракетницу и выпустил все три ракеты, одну за другой. Но медведь не торопился уходить. Он медленно и с явной неохотой отступил лишь после третьей ракеты. Покружился вокруг нас, зашел к другой стороне самолета и шагах в 100 от нас сделал привал. Лег на снег, свернулся по-медвежьи или по-собачьи, уткнулся носом в лапы, и лежал так битых 1½ часа. Нам это надоело. Во всяком случае летной пропагандой среди медведей мы не собирались заниматься. Однако убивать не хотелось. Решили пугнуть посильнее. Зарядили винтовку и выстрелили. Пуля прожужжала у медведя над ухом.

Расчет оказался верным. Пуля ошеломила медведя, он вскочил и пустился наутек.

XV. РАДИСТ ФОМИНЫХ ИСКУПАЛСЯ

Небо очистилось, погода как будто установилась. Решив, что теперь-то уж мы найдем «Малыгина», стали готовиться к отлету. Почувствовали большой аппетит, и наш завхоз, видя, что небо прояснилось, и предвкушая близкое возвращение на «Малыгин», расщедрился и решил увеличить голодную норму. Он преподнес нам по два сухаря, по крутому яйцу и по кусочку шоколада. Мы зажгли паяльную лампу, согрели чай, благо вода в норму не входила, и подкрепились.

Лед под нами таял и весь был испещрен небольшими лужицами. Глубина некоторых луж была до сорока сантиметров. Это считается глубокой проталиной. Мы очень боялись поломать лыжи при разбеге. Проруливая через такую проталину, мы левой лыжей проломили лед. Лыжа ушла в воду, но так как инерция самолета по движению вперед была достаточно сильна, а провалилась только задняя часть лыжи, то мотору удалось вытянуть самолет на лед. Я тут же остановил мотор для осмотра и, показывая Грошеву лужу,



Разреженный лед

пригласил радиста Фоминых садиться в кабину. Лужа как раз пришлась под ступенькой кабины. Подходя к кабине, чтобы подняться на ступеньку, Фоминых попал в лужу и провалился по пояс. Мы его быстро вытащили, выжали, как могли, одежду и переодели его в запасное белье.

Но положение было скверное. Мы находились на льду так называемого местного замерзания.

Он недостаточно плотен, всего лишь около $\frac{1}{2}$ м толщиной и в состоянии таяния вряд ли выдержит самолет. Подниматься с такого поля было рискованно. И мы решили так: я даю полный газ и рулю в торосы один. Если инерции будет достаточно — самолет проскочит. Они подойдут пешком, а там в торосах мы прочистим площадку и поднимемся. Так мы и сделали. План удался вполне. Правда, пришлось много поработать для того, чтобы сравнять торосы и расчистить площадку. Вместо ломов мы пользовались штыками и тыльной частью винтовки. Каждый торос приходилось разламывать на мелкие куски. Все это было преодолено, и, наконец, в 10-м часу утра мы поднялись.

XVI. ЧЕРНАЯ ТОЧКА

Мы поднялись в воздух в 9 часов 20 мин. Небо было ясное, туман прошел, облака стояли на высоте примерно 600 метров. Перед подъемом мы тщательно обсудили положение с бензином и выяснили, что можем затратить на поиски ледокола не более 50 литров бензина, что дает приблизительно $1\frac{1}{2}$ летных часа. Мы имели ввиду, что если не найдем за это время «Малыгина», то оставшийся бензин используем для полета на нашу базу на остров Карла. Там мы оставили при первом полете сравнительно значительный запас — 5 бидонов, наполненных драгоценным горючим: этого хватит на целых 2 летных часа. Оттуда, с острова Карла, мы сможем либо лететь прямо на остров Фойн, если погода останется благоприятной, либо выбрать там безопасное местечко и остаться вплоть до прихода ледокола. Рано или поздно «Малыгин» подойдет к острову Карла.

Мы в воздухе уже около $1\frac{1}{2}$ часов, назначенный запас бензина израсходован. Напряженно шарим по горизонту биноклями, но все напрасно:

всюду сплошное белое безмолвие. Я уже соби-
рался приводить в исполнение наш план насчет
острова Карла, как вдруг бортмеханик Грошев
толкнул меня локтем. Вдали он приметил точку,
черневшую под южной частью острова Надежды:

— Есть! Есть! Михаил Сергеевич, летим туда!

Я привык во многом считаться с моим товари-
щем бортмехаником Грошевым, с которым я про-
вел не мало летних часов, делил не мало невзгод
и затруднений. Но несмотря на всю его опытность
и предусмотрительность, он все не же был аэро-
навигатором, и нельзя было ручаться за то, что
наблюдения его безошибочны. А кроме того разве
можно было предположить, что «Малыгин» очу-
тится у самой оконечности острова Надежды, куда
указывал Грошев. Мы знали, что прибрежные
воды полны здесь подводных камней и айсбергов,
что пробраться к острову судну почти невозможно
и что именно поэтому английское адмиралтейство
запрещает своим судам подходить к острову
ближе чем на 10 миль. С какой же стати пойдет
сюда «Малыгин»?

Неужели малыгинской команде захотелось
погулять по этому острову, на который никогда
не ступала человеческая нога? Этого не может
быть, ведь читали же малыгинцы описание этого
острова в английской лоции, где говорится, что
любое судно, попав в его воды, в 90 случаях из
100 рискует быть либо раздавленным айсбергами,

либо наскочить на подводные камни и пропороть днище. Обо всем этом малыгинцы осведомлены не менее нас. Конечно нам в воздухе не угрожают ни айсберги, ни подводные камни. Вполне легко и безопасно приблизиться к острову и проверить эту крошечную точку, ледокол это или что



Малыгин во льдах

другое. Но для этого нужно затратить летное время, а затрата летного времени означает затрату бензина.

Долго думать тоже не приходилось. Я быстро вычислил: для проверки потребуется около 20 минут, т. е. 25 литров бензина. Жалко. Я снова взглянул на остров:

— Нет, не может быть, это не ледокол!

Но Грошев был настойчив и убеждал меня рискнуть. К счастью, настойчивость его возымела действие. Без особой охоты, должен признаться, направил я самолет к южной оконечности острова. Не пролетели мы и двадцати минут, как увидели поднимающуюся снизу полосу легкого дымка. Больше нельзя было сомневаться. Не лед же испускает дым! Это был ледокол, стоявший под парами. Видеть его ясно мы не могли, потому что остров бросал тень, и «Малыгин» казался белым у льдов. Но сомнений нет — это «Малыгин». Грошев оказался прав.

И я сейчас же отблагодарил его, прося передать приятную новость нашему радисту Фоминых. Бедняжка Фоминых, принявший неожиданно ледяную ванну, сидел весь мокрый и дрожащий от холода в кабине, совсем отчаявшись попасть на ледокол. Узнав приятную новость, он от радости закричал так громко, что чуть не заглушил шум мотора, и сделал даже несколько танцевальных па, которые можно было принять за па фокстрота.

Очень приятно было видеть сверху в бинокль радостных людей на ледоколе и на льду, которые готовились встретить нас, приятно взывались флагманские флаги на мачте корабля, но к сожалению приветственные жесты и флаги не могли помочь нам спуститься. Оставался нерешенным

основной вопрос: какой лед окружает наш ледокол. Мы низко кружились над ледоколом на одном уровне с высотой горы острова Надежды, несмотря на нетерпение нашего радиста.

Да, вот здесь как будто можно садиться. Вот и на снегу ввиде большой буквы «Т» разостланы полотнища красной материи, и стоящие рядом люди машут нам, указывая место для посадки. Но я все же не забываю, что там, где могут стоять на ногах люди, не всегда может спуститься машина в 2 тонны весом. И я лишний раз прокружился над аэродромом. Спустился вполне благополучно, но подрулить вплотную к борту ледокола, как мы это раньше делали, на этот раз не удалось. Пришлось оставить самолет в 150 шагах от ледокола. И я не мог не подумать: «Вот будет возня, когда придется брать самолет на ледокол!».

XVII. ДНИ ОЖИДАНИЯ

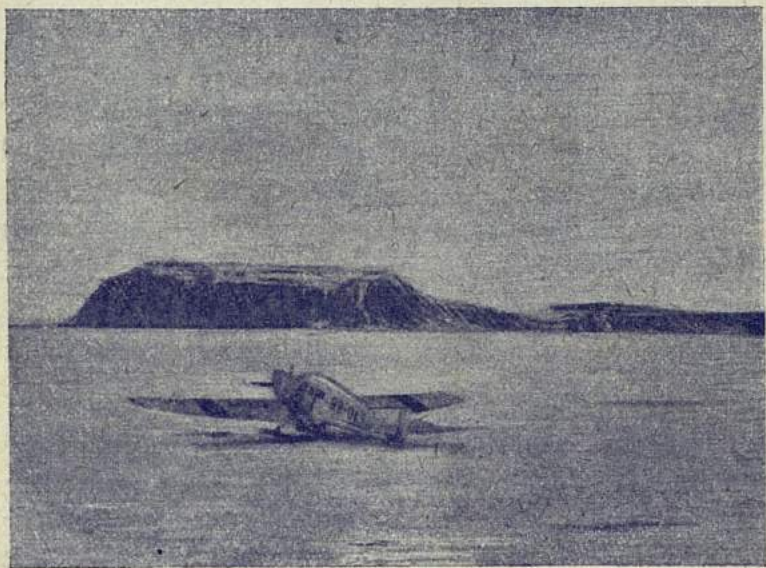
Нужно ли рассказывать как нас встретили? Тут было все: и возгласы, и рукопожатия, и поцелуи, и даже закуска с выпивкой. Оказалось, они рассчитывали, что мы направимся к острову Карла, и сами хотели пробираться туда, но с дрейфующими льдами их отнесло сюда. Для ледокола это было не совсем безопасно — каждый момент он мог напороться на айсберги и подводные камни.

Но как бы там ни было, все хорошо, что хорошо кончается. Мы погрузили самолет и тронулись с нашей стоянки, так как все понимали, что оставаться вблизи такого опасного соседа, каким был этот остров, совсем не годится. Мы решили пробиваться через льды с восточной стороны к острову Карла, пользуясь образовавшимися после шторма разводьями.

Мы снялись в ночь на 5 июля и продвигались вплоть до 9 июля. За эти дни мы форсировали льды, идя многочисленными озерками и водными каналами, образовавшимися при передвижке

льдов. Дул норд-вест, самый благоприятный ветер. Вода впереди нас перемежалась большими ледяными полями и плавание было довольно опасным.

Льды коварны, каждую минуту грозят они бедой. Лдины, словно движимые злой волей,



САМОЛЕТ «Ю-13» у острова Надежды

стремятся все время сжать ледокол, затормозить ход, ослабить мощность паровых машин, опрокинуть судно. Все это нужно было предотвратить.

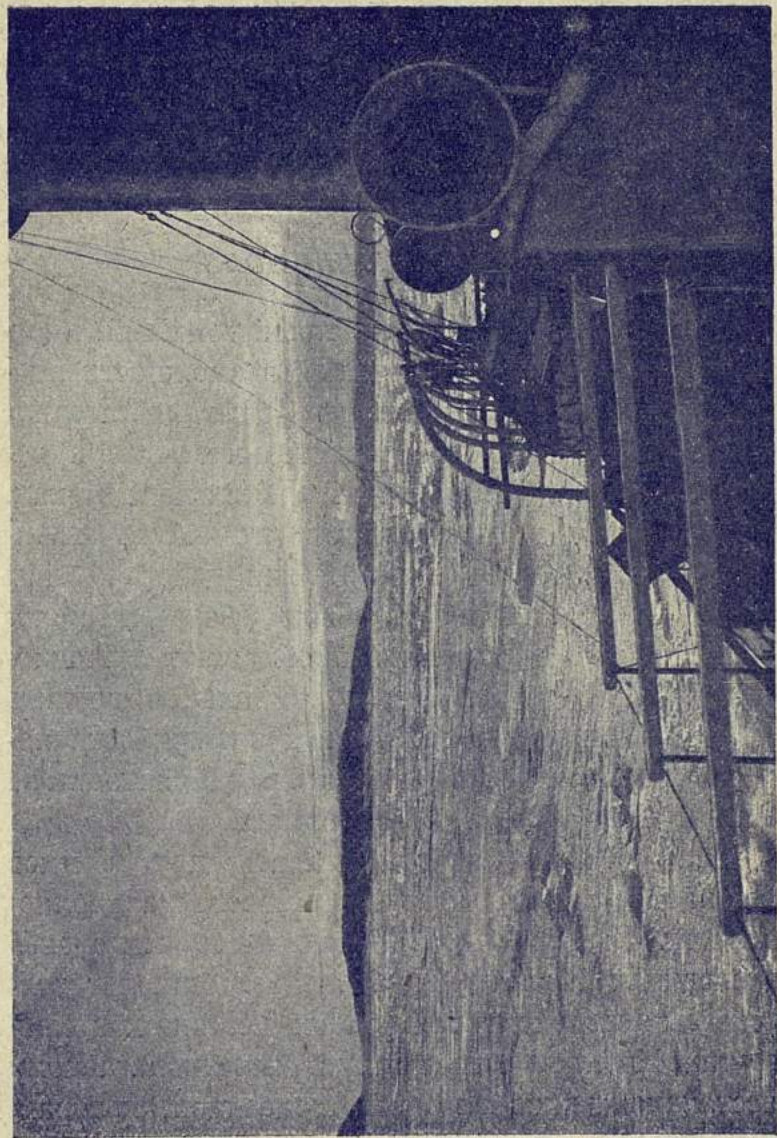
Мне не один раз пришлось видеть, а в этом плавании я окончательно убедился, что капитану ледокола приходится, пожалуй, труднее, чем полярному летчику.

Особенно трудно лавировать в тумане, — почти неизбежно собьешься с курса. Заходишь в разводья, а перед тобой новый лед. Его надо обойти, ищешь новых каналов. Берешь на два румба вправо, влево. А каждый румб на счету. Забирать слишком в сторону от курса не приходится.

Сегодня идем хорошо, это значит, что мы делаем около 5 миль в день — рекордная скорость. Если так дело пойдет дальше и льды пропустят нас к острову Карла, то оттуда долететь до острова Фойн нетрудно.

7 июля положение ухудшилось, льды стали очень крепки, и форсирование их сопровождалось несколькими повреждениями «Малыгина».

9 июля мы узнали, что в комитете помощи Нобиле предполагают отправить самолет с «Малыгина» на «Красин», а «Малыгина» вернуть назад, так как его срок пребывания во льдах истекает. Потом оказалось, что сведения эти преждевременны. Но во всяком случае положение наше было очень неважное: льды не дают двигаться, туман не дает лететь.



Мимо гибельных берегов острова Надежды

XVIII. ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ

К 10 июля мы попали в такой тяжелый, плотный лед, что не было никакой возможности продвигаться. Ледокол наш уже сжег достаточное количество угля, стал значительно легче и все чаще начал застревать на маленьких перемычках.

Нужно было предпринять что-нибудь решительное, выработать новый план действий. Мы устроили совещание, подробно обсудили положение и наконец решили пробиться к находившемуся впереди нас ледяному полю, выгрузить на него самолет, и при первой возможности попытаться произвести разведку в районе острова Карла и до берега Шпицбергена.

Эта разведка предполагалась для поисков Амундсена, судьба которого интересовала и волновала нас конечно ничуть не меньше, чем судьба экспедиции Нобиле. В дальнейшем самолет должен был направиться в район местонахождения группы Нобиле, затем свернуть к предполагаемому местонахождению группы Александри, которая, как известно, потерпела крушение вместе со своим

дирижаблем, и, наконец, пытаться возвратиться на ледокол, держа курс между местом нахождения ледокола и островом Карла. Мы имели при этом ввиду, что в случае, если в районе ледокола будет туман, то мы сможем опуститься на остров Карла к нашей базе, и оттуда, переждав погоду



Летный состав экспедиции «Малыгина» (справа налево): летчики Г. И. Сергеев и М. С. Бабушкин, вортмеханики М. Ф. Квятковский и Ф. И. Грошев

и пополнив запасы бензина, вернуться на «Малыгин».

Таково было наше решение, и не наша вина, что оно не смогло осуществиться.

11 июля погода несколько прояснилась, туман уходил, появилась возможность лететь.

Мы выгрузили самолет и начали рулить его на подходящее место старта.

Руление по льду несравненно труднее руления по земле. Здесь под нами неверный лед, который летом может в любую минуту начать таять. И он фактически тает: все ледяное поле покрыто лужами, проталинами, промоинами в самых различных формах. Они образуются от растаявшего верхнего покрова снега и снегового льда и идут вглубь до так называемого материкового, т. е. чистого бесснежного льда. Естественно, что эти проталины бывают разной глубины в зависимости от толщины снега, от количества подснежной воды и от надслуда ¹⁾. Надслуд весьма опасен для лыж самолета. Он своими острыми ломаными краями прорезает как ножом фанеру, из которой сделаны лыжи. В прорезы набивается мокрый снег, превращающийся в ледяную крупу. Лыжи становятся тяжелыми и затрудняют подъем самолета.

Но это еще не все. Попадая в глубокую, но не широкую проталину, лыжи ныряют и моментами совершенно скрываются под водой. Когда рулишь по таким лужам, то словно едешь по дороге, покрытой канавами и ухабами. А все это вместе тормозит разбег самолета. Когда же само-

¹⁾ Надслуд — это снег, смешанный с водой и замерзший не прочно.

лет наконец приобретает необходимую скорость, ему угрожает опасность перевернуться на нос вследствие тяжести лыж, проваливающихся в воду.

Вот в таком положении мы и рулили около полукилометра. Приходилось напрягать всю нервную систему, соблюдая крайнюю осторожность и внимание.

Наконец мы остановились на старте, поставили машину по линии взлета и стали осматривать, в каком состоянии находятся лыжи после этого путешествия. С одной лыжи была сорвана часть обшивки, другая пробита в двух местах, кроме того на обеих лыжах были порезы. Но в общем это фундаментальное испытание они выдержали блестяще. Приятно отметить, что эти лыжи нашего производства, построенные на заводе Цаги.

Наконец нам удалось оторваться со льда. На борту самолета, кроме меня и бортмеханика Грошева, находился новый радист, Плевако, прекрасно знающий свое дело.

Мы пошли по заранее намеченному маршруту. Я рассчитывал, если не случится ничего непредвиденного, увидеть остров Карла с левой стороны, приблизительно через четверть часа. Но я сразу убедился, что расчеты эти были ошибочны.

Пройдя около 60 километров мы нагнали медленно ползшую перед нами сплошную стену тумана. Я несколько изменил маршрут, надеясь

найти отверстие в этой стене, и пролетел еще 15 километров. Тщетно. Отверстия нет. Я поднялся на высоту до 900 метров. Всюду туман.

Мне не хотелось снова сдаваться туману, этому безжалостному врагу. Я делал отчаянные попытки прорваться, не желая верить тому, что это было невозможно, и рискуя потерять ориентировку. Острова Карла совершенно не видны, не виден уже и ледокол и, если я потеряю ориентировку, то мне придется сесть куда попало. А при подъеме я заметил: гладких полей почти нет, всюду разбросаны торосы, сесть на них — значит погубить самолет и его экипаж.

И я повернул обратно. На этот раз туман не отступал, а наоборот, гнался за нами, быстро завоевывая каждый кубический фут пространства. Видимость была окончательно потеряна. Ориентировка также отсутствовала. Единственная надежда оставалась на компас и хронометр. Только с помощью этих инструментов я имел возможность не сбиться с пути. Сидя за рулем, я не спускал глаз с компаса и хронометра.

Хронометр работал аккуратно. Минуты шли. И вот прошло определенное количество времени, необходимое для того, чтобы вернуться к «Малыгину». Значит я около ледокола. Но где он? Его не видно...

В моем распоряжении было еще одно средство, рискованное и редко применяемое, но в данном

случае наиболее правильное. Я решил нырнуть под туман к воде.

Это нас спасло. Как только я начал снижаться, в сплошной стене тумана открылся небольшой, совсем небольшой просвет. Но как он мал ни был, он оказался достаточным, чтобы на один короткий момент мы могли увидеть контуры ледокола, находившегося по грубому расчету километрах в 8 от нас. И тут же мы мгновенно потеряли ледокол из виду — стена тумана вновь замкнулась.

Но зрительная память цепко схватила то направление, в котором мелькнули контуры ледокола. Выполняя задуманный план, я летел уже не на авось. Самолет нырнул с высоты 900 метров до 300, приостановился, и затем снова нырнул с 300 на 100 метров. Прыжок под туман оказался вполне удачным. Сразу открылась видимость, и первое, что я увидел, был хорошо знакомый и родной дым из трубы «Малыгина».

Мы вернулись, но возвращение наше было на этот раз совсем не радостное. Сейчас же мы осмотрели лыжи, эту необходимую часть самолета при полетах над льдами.

Увы, последний полет оказался для них роковым. Бока лыж были изрезаны со всех сторон, внутри в правой лыже на днище зиял надлом. Нечего было и думать подняться с такими лыжами с ледяного аэродрома.

Мы пробовали починить лыжи. В ход были пущены все возможные и невозможные средства. Кое-как заделать бока одной лыжи мы еще сумели бы, но сделать новое днище для другой было невозможно.

Самолет выбывал из строя. Как выяснилось, выбывал из строя и наш «Малыгин». Мы уже знали о блестящих успехах «Красина» и Чухновского. Следовательно, значительная часть заданий советских экспедиций была выполнена.

А у нас дело обстояло совсем не важно. Угля осталось всего 450 тонн, это значит на 13—14 дней хода. К этому времени мы получили задание из Москвы искать главным образом Амундсена.

Северо-восток Шпицбергена, в районах которого где-то мог находиться Амундсен, если только он был жив, уже весь исследовали. Остался неисследованным лишь залив Стор-фиорд, на юго-восточной конечности Шпицбергена. Стор-фиорд похож на бутылку с узким горлышком, в котором плотно торчит пробка. Роль пробки играет все тот же туман.

Вход в Стор-фиорд наглухо закрыт вечным туманом, зато внутри залива, как нам было известно, прекрасная ясная погода. Мы рассчитывали прорвать этот туман, войти в залив и пробраться к одному из пунктов, где была возможна якорная стоянка. А там мы попытались бы спустить самолет, лыжи которого бездейство-

вали, на поплавки. В этом случае лететь должен был морской летчик Сергеев.

В течение нескольких дней мы толкались у входа в Стор-фиорд. Безднадежное было дело. Оказалось, что английские лоции, предупреждавшие, что Стор-фиорд если и проходим, то только



Группа участников экспедиции «Малыгина»

в августе, были совершенно правы, и английские картографы правильно заштриховывают весь Стор-фиорд на морских английских картах. Помимо тумана мы столкнулись в горле Стор-фиорда с огромной массой льда, находившегося в вечном движении. Движение льда у Стор-фиорда с достаточной явственностью напомнило тем из нас, кто побывал на войне, характерные

звуки канонады. И на самом деле, лед обстреливал нас, стремясь задушить ледакол.

Несколько дней мы толкались о льды у Стор-фиорда, обшаривая все, что только можно было обшарить. Никаких следов Амундсена и его самолета мы здесь не нашли. К этому времени уголь подошел к концу. Льдины, куда можно было бы выгрузить самолет для постановки на поплавки, кругом не оказалось.

И нам пришлось подчиниться неизбежности: снести с Москвой и возвратиться в Архангельск.

ХІХ. НЕСКОЛЬКО ЦИФР. ИТОГИ

За все время нашего путешествия мой самолет сделал 15 подъемов в воздух с ледяных полей. Из них было 6 полетов поисков и возвращения, 4 полета для организации базы, 3 полета испытательных и 4 полета для разведки льда.

Мотор отработал в общем 24 часа 37 мин. Из них на воздухе 18 часов 8 мин. и на земле 6 часов 29 мин.

Затрачено летного времени на поиски 7 час. 5 мин., на организацию базы 7 час. 23 мин., на разведку льдов 2 часа 5 мин. и на пробы мотора 1 час 35 мин.

Бензина израсходовано 1465 литров.

* * *

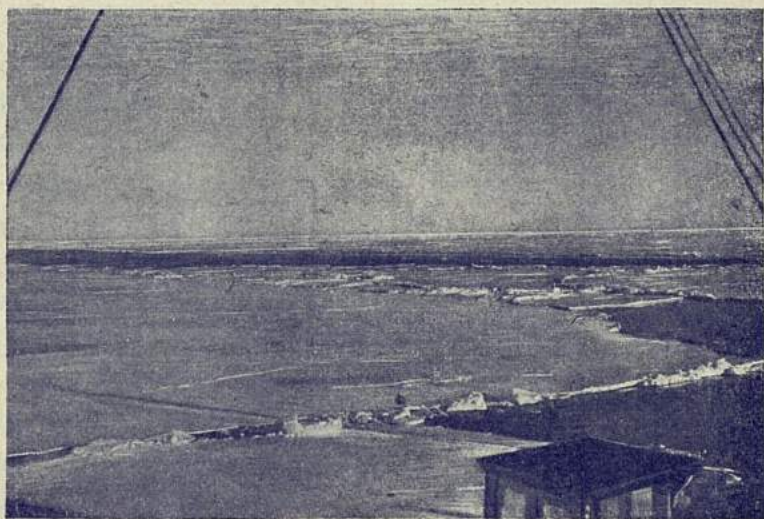
Прямую нашу задачу — спасение экипажа «Италии» — нам выполнить не удалось. Но все же наша летная работа в экспедиции оказалась не бесполезной, выявив возможность производить полеты в условиях Арктики. Об этой возможности я и хочу сказать несколько слов.

Вопреки обычному мнению, приходится заключить, что июнь и июль не благоприятные месяцы для полетов в Арктике. Правда, в том районе, где вначале довольно долго стоял «Малыгин», был тот максимум ясных дней, который полагается для этих широт, согласно наблюдений полярных исследователей. Но эта ясность была обманчивой. Она носила местный характер, а на 100—150 километров дальше возникала снова густая стена тумана, через которую ледоколу и самолету пробиться почти невозможно. Во всяком случае надо с уверенностью знать заранее, насколько тонка или толста эта стена тумана. Необходимы вообще точные предварительные сведения о состоянии погоды. Наша же метеорологическая служба к сожалению еще не может выполнить этих заданий.

Наиболее пригодным самолетом для полета со льда является именно самолет типа «Юнкерс». В Арктике редко можно спускать самолет на поплавки.

Полет с поплавков возможен лишь в тех районах и в такое время года, когда можно быть вполне обеспеченным, что и на месте взлета и на месте спуска находится чистая вода. Больших водных пространств, на которых можно было бы сделать достаточный разбег, чтобы подняться на «Юнкерсе» с поплавками, здесь нет. Приходится пользоваться лишь небольшими площадями плову-

чих льдин, с которых можно подниматься только на лыжах. Отсюда ясно, что арктический самолет— это главным образом самолет на лыжах. Лыжи должны быть металлические и достаточно прочные. На своем опыте, — можно сказать, на своей спине, — я убедился, что именно в июне и июле



Аэродромы испортились

в результате быстрого таяния льда в местах таяния получается корка, которая режет бока лыж. Кроме того поверхность лыж, сделанных из клееной фанеры, быстро пробивается.

В нашем случае, еще до окончательной порчи лыж, выведшей самолет из строя, после каждого полета, после каждого спуска и подъема мы

находили в лыжах по несколько боковых пробоин.

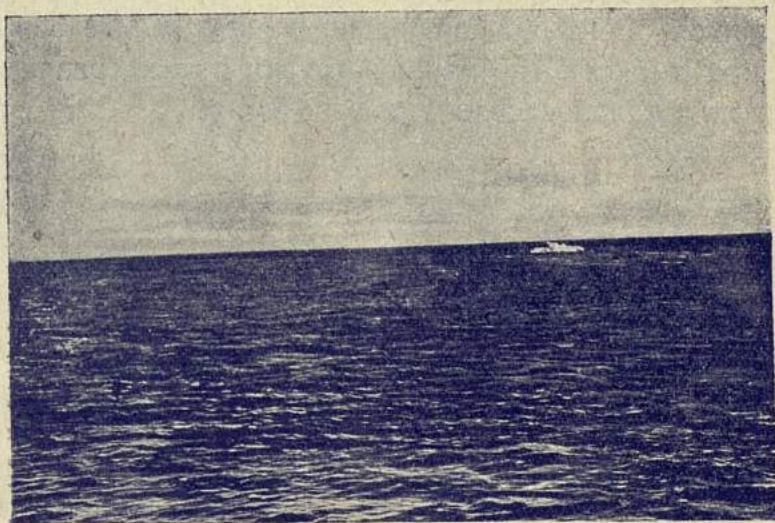
Мы каждый раз латали лыжи медью и кольчуг-алюминием. Однако совершенно естественно, что от всех этих операций лыжи изнашивались. По существу говоря, самолет должен иметь несколько запасных пар лыж. Это наилучшее решение вопроса.

Особую трудность в арктических полетах представляет посадка. Аэродромы здесь подготовлены самой природой, и рука человеческая над ними не работала. При этих условиях посадка на незнакомую льдину, — а они все незнакомы, ибо никогда не сядешь на одну и ту же льдину 2 раза, — требует каждый раз большой осторожности и сосредоточенного внимания. Приходится по несколько раз кружиться над предполагаемым местом посадки, настойчиво изучая сверху плотность льдины. И особенно опасны торосы. Они сливаются со снегом, и очень трудно различить сверху, гладкая ли под тобой поверхность или торосистая.

Летчики, желающие посвятить себя полетам в Арктике, не должны ограничиваться изучением льдов по материалам и руководствам. Льды должны быть изучаемы именно в той местности, или применительно к ней, где желаешь совершать полеты. Но и после изучения вы не можете быть абсолютно уверены ни в чем. Полет надо льдами—

уравнение со многими неизвестными, постоянный и большой риск. Всегда возможны роковые ошибки.

Для того чтобы уменьшить этот риск и сократить ошибки, арктический самолет обязательно должен быть снабжен радиостанцией. А так как



Последний айсберг проводил малыгинцев в обратный путь

самолет поднимается с дрейфующего льда и опускается на такой же лед, то радиостанция должна быть приспособлена к работе не только в воздухе, но и при посадке на льдину.

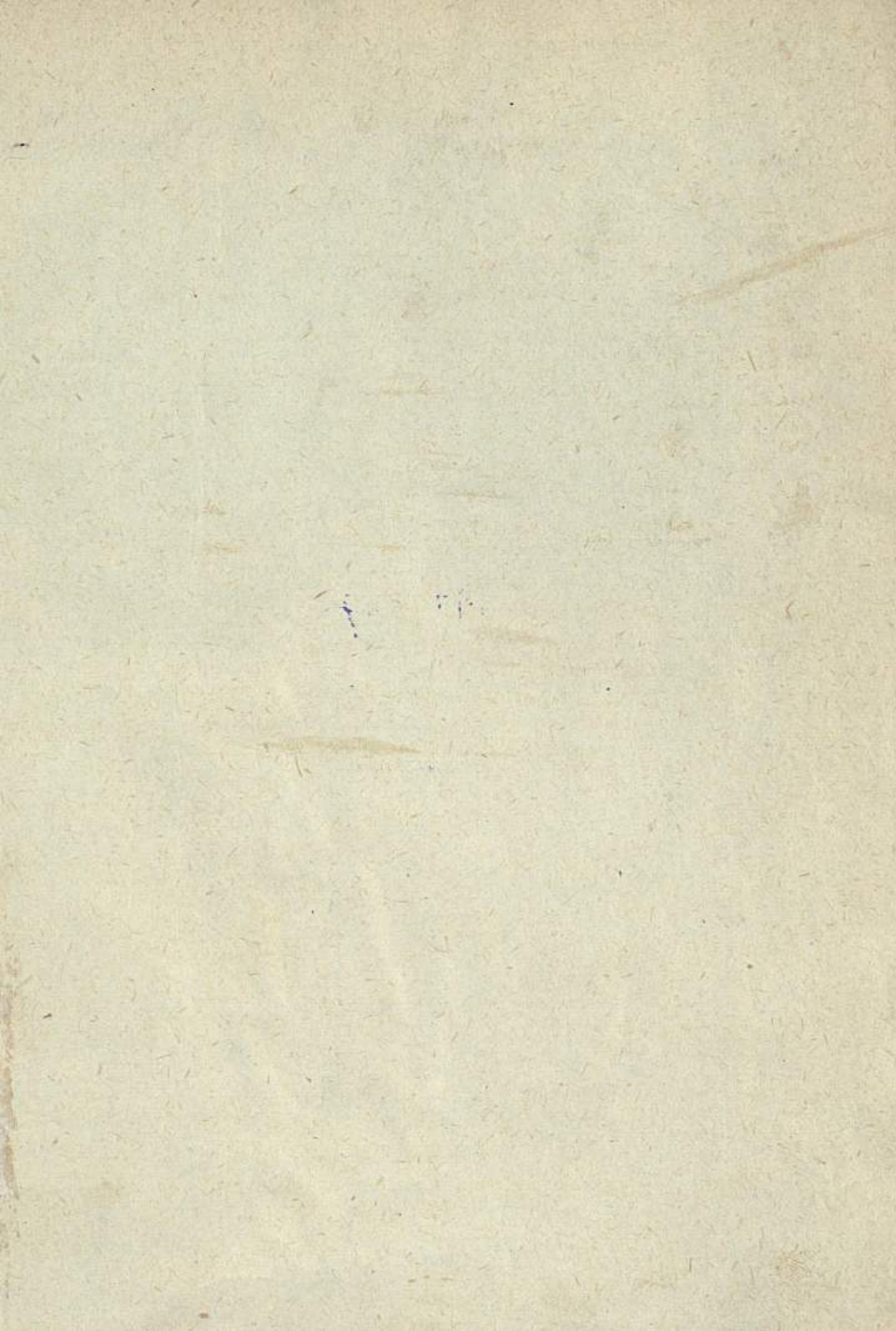
На случай вынужденной [посадки самолет должен иметь аварийную мачту. Об этом достаточно убедительно говорит пример с Чухновским,

который, хотя и претерпел вынужденную посадку, сломав о торосы самолет, все же не оторвался от своей базы именно потому, что благодаря аварийной мачте мог дать знать о себе по радио. Это и сыграло решающую роль в спасении группы Мальмгрена.

И, наконец, при полетах в Арктике пилот должен иметь на борту как можно больше бензина и как можно меньше других грузов, значит и минимальное количество людей.

MT 2896





ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Как возникла эта книга	5
Завоевание Арктики, <i>проф. В. Ю. Визе</i>	7
I. Как я попал на «Малыгин».	21
II. Арктика.	23
III. У кромки льда.	31
IV. Первые полеты.	36
V. К острову Карла.	41
VI. На борту самолета.	44
VII. На острове Карла.	46
VIII. Обратный путь.	50
IX. Смена мотора.	55
X. Во власти тумана.	58
XI. Часовой полет.	63
XII. Четыре с половиной дня на пловучей льдине.	66
XIII. Ледяной быт.	70
XIV. В поисках «Малыгина».	73
XV. Радист Фоминых искупался.	78
XVI. Черная точка.	81
XVII. Дни ожидания.	86
XVIII. Последний полет.	90
XIX. Несколько цифр. Итоги.	99

649

Нем. ст.

51-17-00/6

В-3
Г-20 10

