

# ЧЕСТЬ



# ОТВАГА

**В. АККУРАТОВ** Правильно мы летим или окончательно запутались в лабиринте меридианов! Но об этом я не думаю. У меня одна мысль — выдержать прямую. Ветер меняется. Он сбивает нас с пути, ввожу новые поправки в курс.

Время бежит, бежит...

Кончаются расчетные минуты...

Мне нечего делать. Остается ждать, ждать.

Я до рези в глазах всматриваюсь в бесконечные хаотические нагромождения льдов. На горизонте появилась облачность, но это пока отдельные тучки...

# ПРАВО НА РИСК

# МУЖЕСТВО





**ЧЕСТЬ • ОТВАГА • МУЖЕСТВО**

**В. АККУРАТОВ**

**ПРАВО  
НА РИСК**

**[ЗАПИСКИ ШТУРМАНА]**

МОСКВА  
«МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ»  
1974

91 (98).  
А39

А  $\frac{70302-228}{078(02)-74} 176-74$

© Издательство «Молодая гвардия», 1974 г.



## **ПЕРВЫЙ РАУНД**

До сих пор для меня остается тайной, по чьей доброй воле мне посчастливилось попасть в полярную авиацию. В 1935 году я работал наблюдателем в Главном гидрографическом управлении морского флота. Правда, мне приходилось летать над Карским морем. Вместе с летчиками Алексеевым, Махоткиным, Атношевым я занимался составлением полетных карт и вел аэрофото съемку. Но подобные полеты вызывали лишь злость от собственной беспомощности, потому что никаких специальных аэронавигационных приборов не существовало. Пилоты ориентировались по земле, и стоял у них в машине намертво закрепленный компас. Вот, собственно, и все.

Могут возразить: мол, как же так! Роберт Пири уже достиг полюса, туда летали на дирижаблях. Ответ прост: шли и летали, держась за долготу — за избранный меридиан, — словно за веревку.

Началом нити Ариадны являлись координаты точки отхода, определенные астрономическим методом по небесным светилам. В дальнейшем этим же способом проводился контроль изменений координат по мере про-

движения экспедиции. С развитием воздухоплавания стало ясно, что добираться до полюса и вообще летать в высоких широтах на тихоходных неуклюжих дирижаблях дело чрезвычайно рискованное. Взять хотя бы трагический полет «Италии», о котором рассказано в фильме «Красная палатка»... Для современного читателя то (для нас недавнее) время покажется едва ли не пещерным веком, когда радио было далеко от современного уровня и мы не знали толком о причинах магнитных бурь, нарушающих связь. Не существовало ни радиолокации, ни отработанной практики радиопеленгации, ни тем более электронно-вычислительных машин. О метеорологических ракетах, спутниках и не мечтали. Не знали и о погоде на маршруте, верили больше не в мотор, а в бортмеханика, его золотые руки.

Да и летали в высоких широтах столь же редко, как пока в околоземной космос. Даже еще реже. А пужда в освоении Арктики была большая. Впрочем, говорить о достаточном освоении Севера и сейчас еще рано, а тогда мы не имели даже приличных карт наших земель в Арктике.

О том, что сделано в те годы, свидетельствуют названия островов хотя бы архипелага Северная Земля: «Большевик», «Комсомольская правда», «Известия ВЦИК». Множество земель своими наименованиями на географических картах мира точно показывают время их открытия.

Но к истории освоения Арктики нам так или иначе придется возвращаться. Важно одно: в то время освоение Арктики было делом столь же героическим, сложным и трудным, как в наши годы освоение околоземного космического пространства.

И вот осенью тридцать пятого года глубокой ночью в моей ленинградской квартире раздался телефонный звонок. Тогда я совсем не был привычен к поздним раз-

говорам по телефону и снял трубку, чтоб отчитать кого бы то ни было.

— Ну, — сонно буркнул я.

— С вами говорит Водопьянов...

Вздохнул, положив трубку на рычаг, и подумал: «Какому балбесу приспичило разыгрывать меня в столь поздний час?»

А телефон заливался снова.

«Что ж, придется принять условия игры», — решил я и с издевочкой спросил в телефон:

— Водопьянов?..

— Да. Чего же сразу не стали разговаривать, товарищ Аккуратов?

— Кто ты?

— Да Водопьянов, Водопьянов, черт побери! Депутат Верховного Совета, Герой Советского Союза, летчик.

— Что вы ночью звоните?

— Узнал, что ты дома, и звоню. Никак не застану. То тебя нет, то меня, а дело срочное.

Я начинал верить, что действительно разговариваю с Водопьяновым, но сомнения еще не оставили меня совсем.

— Ну что вам нужно... товарищ Водопьянов?

— Хочу взять тебя штурманом. Летим на Землю Франца-Иосифа.

— Сейчас... или завтра?

Водопьянов рассмеялся:

— Не разыгрывают тебя! Дело очень интересное, серьезно. Давай встретимся и поговорим.

Мой собеседник назвал место, время и дал отбой. Пробовал заснуть — не вышло. Хотелось бы мне посмотреть сегодняшнего штурмана, которому позвонил Шаталов и предложил бы быть навигатором космического корабля. Однако до того самого момента, когда



я увиделся с летчиком — героем челюскинской эпопеи — и узнал его, мысленно сличив с фотографией, висевшей у меня дома над письменным столом, мне чудилось и чудилось, будто я жертва розыгрыша, до которых и сам охоч.

Михаил Васильевич подтвердил: мол, хочет взять меня навигатором в первый высокоширотный полет Москва — мыс Желания — бухта Тихая. И далее...

Он так и сказал:

— И далее...

— На полюс?!

— На подступы к нему.

Предложение было настолько увлекательно, неожиданно, интересно и трудно, что я забыл вертевшийся на языке вопрос: от кого Водопьянов узнал обо мне и моих попытках разобраться в проблемах самолетовождения в высоких широтах. Выглядел Водопьянов право моложе, чем на фотографии. Может быть, потому, что был быстр и ловок в движениях, меток в разговоре, понимал собеседника с полуслова, улыбаясь.

То, что нам предстояло совершить, не укладывалось ни в какие нормы тогдашнего понимания авиации. И сегодняшнего тоже.

— Но ведь нам наверняка придется лететь не только вслепую, но и втемную! — невольно вырвалось у меня.

— Как же это?

— Без постоянной связи с землей, без ориентиров. Даже мой крохотный опыт подтверждает: идти над погодой, над облаками очень трудно.

— Над погодой... Это интересно, ново... — горячо проговорил Водопьянов. — А что трудно — так это хорошо. Другим легче будет. Это от нас и требуют: изучить подступы к Северному полюсу.

— Кто летит?

— Пока пойдет звено из двух машин.

— А кто второй штурман?

— Нет второго штурмана. Ты один на двоих.

На душе стало грустно, но я постарался не подавать вида. Два самолета — не один, друг другу всегда можно помочь. Однако и ответственность большая. И я очень живо представил себе, как будет трудно держаться нам рядом в тумане, при слепом полете.

— Зато на командирском самолете будет радиоконпас и другая радиоаппаратура, — сказал Водопьянов. — Полет не рекордный, но уникальный. Ведь никто еще не совершал преднамеренной посадки на дрейфующие льды.

— На дрейфующий лед? — удивился я. И это после предостережений прославленных полярников, считая покорителя Южного и Северного полюсов Амундсена? Я не ослышался, но помнит ли о предостережении Водопьянов? И я заметил: — Амундсен пробовал...

— Именно пробовал, — кивнул Михаил Васильевич. — И гидроплан они бросили, когда садились в полынью. Второй вытащили на льдину и кое-как с грехом пополам взлетели. После того Амундсен зарекся от таких экспедиций, считая их безумием... Ты это хотел сказать?

— Да. Амундсен и погиб, очевидно, в таком полете при спасении экспедиции Умберто Нобиле.

— Это все знают, — кивнул Водопьянов.

Интересно складывался у нас разговор. Михаил Васильевич, человек добрый и с открытой душой, не желал ни трудности прятать, ни задачу уменьшать. Поспорить с самим Амундсеном, легендарным полярным исследователем! На деле доказать возможность безопасной посадки и взлета с дрейфующего «аэродрома» в сердце Ледовитого океана! Это ли не мечта, не цель молодого человека, едва знакомого с Арктикой.

— Как ты, товарищ Аккуратов, относишься к этой «безумной» затее? — спросил Водопьянов, закончив разговор об Амундсене.

— Лететь, по-моему, можно. Насчет посадок на дрейфующие льды не спец. Но на льды Белого-то моря посадки совершали? Бабушкин, например...

— Садились. Только Бело-то море что река. А в Арктике дрейфующие льды. Обстановка меняется каждый час. Раздавит «аэродром» — кукуй. Мы будем там одни. В беде нас, конечно, не оставят, но и надеяться особо не на кого.

— Надо подумать.

— Чего боишься? — лукаво прищурившись, спросил Водопьянов. Он умел задавать вопросы и не хотел обижать, обвиняя в трусости.

— Боюсь опозориться.

— Это хорошо. Не выполнить задания и я боюсь. Безоглядная смелость — либо беспечность, либо глупость. Надо иметь право на риск.

— Вот об этом праве и надо подумать.

— А что думают и пишут об аэронавигации бывалые исследователи Арктики?

— Молчат.

— Не знают или не говорят?

— По-моему, не знают. В общей сложности все полярные путешественники провели за восьмидесятой параллелью не больше двух лет. Дрейф, походы по льду — перемещения медленные, не сотня километров в час. Летали же в высоких широтах, а особенно в районе полюса, точнее над ним, буквально считанные минуты. И получаса не наберется. Да и полеты эти чисто спортивные. Дошел, сбросил флаг — вернулся. У нас-то не эта задача? Я правильно понимаю?

— Конечно! — может быть, даже с излишней горячностью проговорил Михаил Васильевич. — Речь

идет о будущем. О долгосрочном обеспечении Северного морского пути, кораблей, идущих по нему, точным знанием ледовых условий, метеоданных. А тебе предстоит — не сразу, конечно, но если осилишь, — отработать методику аэронавигации в Арктике. — Водопьянов, чтоб сбить торжественность речи, хлопнул меня по плечу. — Соглашайся, Аккуратов!

Современному читателю, даже летчику, понять этот диалог, вероятно, трудновато. Дело в том, что в ту пору многие пилоты искренне удивлялись, когда речь заходила о необходимости брать с собой штурмана. Они считали: достаточно карты и компаса, чтобы правильно пройти маршрут. Основная причина пренебрежения к навигации крылась в тогдашнем уровне развития воздушного флота. В руках одного человека — летчика, сосредоточивалось все: он командир, рулевой, штурман, а понадобится — так и бортмеханик. К тому же навигаторские навыки развивались значительно медленнее, чем пилотажные. Ведь летали-то на незначительной высоте, над железными дорогами, реками, городами — над местностью, богатой ориентирами, в хорошую погоду.

Правда, для серьезных авиаторов, к которым относятся и Водопьянов, любивший все новое в практике авиации, становилось ясно: без навигации как точной науки воздухоплавание дальше развиваться не сможет. Волей-неволей напрашивается параллель — подобное произошло и на заре мореплавания. Сначала корабли держались берегов, а потом, с изобретением солнечного компаса, — финикийцы, например, — ходили и в открытое море: напрямки из Финикии в Грецию. Было это за несколько тысячелетий до нашей эры.

По солнечному компасу добирались до Груманта (Шпицбергена) и новгородские ушкуйники. К новейшему времени навигация на флоте твердо стала на но-

ги, как четкая и точная наука, основанная на математике.

Простой перенос методов флотского штурманского дела в авиацию вполне возможен, но требует от пилота специальной подготовки. Совмещение же в пилоте трех ипостасей оказалось немыслимо. Штурманские расчеты и измерения требовали времени. Его не было у пилота, во-первых. А во-вторых, хотелось бы посмотреть, как, бросив управление, он примется работать с секстантом. Попытались использовать в качестве штурманов бортовых радистов. Затея, как правило, оканчивалась печально. Новому делу пришлось преодолеть косность и консерватизм большинства старых летчиков того времени. Они никак не хотели понять, что особые условия полетов в Арктике тем более требовали глубоких и специальных знаний. И прежде всего штурманского опыта.

Однако практически никакой литературы, никакого опыта самолетовождения в высоких широтах не существовало. В книгах полярных исследователей Амундсена, Бэрда, Рисер-Ларсена говорилось, что надеяться на магнитные компасы нельзя. И это, собственно, все. Никаких положительных идей они не выдвинули. А ведь Амундсен, Бэрд были штурманами. В практике западных полярных экспедиций утвердилось своеобразное, отличное от нашего правило, когда командиром экспедиции являлся не летчик, а штурман. Именно навигаторы руководили экспедициями, определяли и прокладывали путь, а пилот дирижабля или самолета находился в положении водителя воздушного корабля.

Замечание это — необходимость, чтобы в дальнейшем было четкое понимание роли членов экипажей и их обязанностей. Например, Чкалов — пилот, великий пилот, но машину по маршруту Москва — С. полюс — Америка направлял Александр Васильевич Беляков.

Без навигатора Белякова даже прекрасный летчик непременно залетел бы бог знает куда. Говорю об этом, совсем не желая преувеличить роль штурмана, хотя сам штурман. Речь идет о том, что на борту не бывает лишнего человека. Каждый трудится в меру сил. В экспедиции приняли участие шестеро: командир и пилот «Н-127» — М. В. Водопьянов, бортмеханик — Ф. И. Бассейн, радист — С. А. Иванов; машину «Н-128» вел В. М. Махоткин, бортмеханик В. Л. Ивашина, штурманом был я.

Обо всех и всяких штурманских проблемах мы проговорили не один час при первой встрече, да и потом Михаил Васильевич неизменно интересовался моими делами. Сам же он занимался вещами, лежащими, казалось бы, далеко за романтическими пределами небывалого рейса. По его предположению и под его наблюдением легкий одномоторный биплан «П-5» из открытой машины переделали в лимузин. («П-5» — почтовый самолет, примерно такой же, на котором летал и о пилотах которых писал Антуан де Сент-Экзюпери). Когда Водопьянов успевал все обдумать, утрясти и сделать, уму непостижимо. Особую заботу вызывал продовольственный запас. Его составляли с учетом рациона экспедиций известных исследователей.

Да и сами машины стали выглядеть необыкновенно. Их выкрасили в красный и в зеленый цвета.

— Хороши петухи! — радовался Водопьянов. — За десять верст видно.

Ему пришлось сотни раз объяснять летному составу на аэродроме, зачем «изуродовали» машины. Яркий цвет на фоне снега — прекрасный ориентир. И это главное в Арктике, если сядешь на вынужденную.

В нашем полете все — от людей до оборудования — проходило испытания на надежность и прочность.

На командирском «Н-127» находились новейшие для того времени приборы: импортные радиопеленгаторы и радиокомпас, хорошая рация. На «Н-128» установили коротковолновую рацию для связи с «Н-127» и землей, обычные навигационные приборы гражданской авиации.

Радионавигацией занимался прекрасный полярный радист Серафим Александрович Иванов. Он участник челюскинской эпопеи, перелета из Москвы на мыс Шмидта и в Хабаровск в 1935 году.

Стартовали мы двадцать восьмого марта в десять часов сорок шесть минут с Центрального аэродрома столицы. До Архангельска, уверенные в моторах, полетели напрямик, над лесом и тайгой, где не было посадочных площадок. На широте Ярославля погода испортилась. Мы с Махоткиным, шедшие первыми, потеряли в тумане и снежных зарядах машину Водопьянова. На вызовы нашей рации Иванов не отвечал. Пришлось поволноваться, но обошлось. В Архангельске выяснили причину молчания — вышло из строя динамо.

Встретили нас торжественно, даже парадно: играл оркестр, комсомольцы выступили с речами, и мы тоже рассказали о целях своего полета. Местные пилоты заклинали нас не лететь через тундру, а идти по проложенному и известному им маршруту на Усть-Цыльму, а потом на Нарьян-Мар. Но мы, посоветовавшись, не согласились. На прямой мы выгадывали триста километров и еще раз могли потренироваться в вождении самолета методом счисления, при котором принимаются во внимание элементы дрейфа. Машину сносит с курса ветер. Поэтому, чтоб выдержать направление полета, необходимо учитывать скорость ветра и его направление. Ведь и то и другое меняется с часу на час. В зависимости от ветра, например лобового, снижается путевая скорость, а следовательно, увеличивается время полета. В Нарьян-Мар добрались «по нитке». Водопья-

нов был очень доволен и радовался, словно ребенок. Я понимал командира. Карты, коими мы пользовались, оказались неточными, а порой немилосердно врал. Из Нарьян-Мара направились в Амдерму по прямой, над тундрой и морем Баренца.

Заснеженная тундра под крылом самолета однообразна, как скука. При взгляде на нее тоскливо сосет под ложечкой. Местами над унылым пейзажем стелется серый туман. Он сливается со снегом, затягивает пологие возвышенности. Бывало, когда пилот, уверенный, что идет над равниной, внезапно врезался в холм.

Подобная судьба нас не устраивала. Да и слишком большое внимание уделялось нашему рейсу. Забравшись на высоту больше тысячи пятисот метров, мы перестали ощущать скорость ветра у земли. А за час до нашего прибытия Амдерма дала штормовое предупреждение, аэродром закрыли из-за сильной пурги. Мы же продолжали свой полет как ни в чем не бывало, не ведая об опасности, которая подстерегала нас.

На высоте погода оставалась прекрасной. И видимость тоже. Мы не теряли моря, а потом и тундры. И, лишь завидев Амдерму, мой пилот обеспокоенно подозвал меня:

— Амдерма?

— Амдерма, — подтвердил я. — Что ж еще?

— Нас не ждут. Ни посадочных знаков, ни людей. Вымерший аэродром.

— Не мираж же под нами.

Сделали круг над аэродромом. Он по-прежнему безлюден. Приглядевшись, заметили, что у земли метет пурга.

Махоткин спросил:

— Связь с Водопьяновым есть?

— Нет.

— Идем первыми на посадку.



— Где же ты сядешь, Василий Михалыч? Никаких знаков!

— Снизимся — разберемся.

Спустились пониже. Машину стало крепко болтать.

Пурга кидала самолет из стороны в сторону. Идя по кругу, Махоткин на глазок определил направление ветра. Земля пропала. Снежное поле затянула густая поземка. Как и при полете над тундрой, пропало реальное представление о тверди. Благо, судя по карте, в окрестностях аэродрома возвышенностей не отмечалось. Осталось положиться на мастерство пилота. Опускаться в белесую мглу было жутковато: что кроется в мятущейся снежной стене? Лишь время от времени чудилось этакое призрачное ощущение поля. К тому же пурга наверняка намела заструги, и напороться на любой из них, да при солидной скорости, значило либо лыжи срезать, либо скапотировать, перевернуться, угробить самолет. Рискуя, всегда предполагаешь самое худшее.

Взглянув на бортмеханика Ивашину, я подивился его бледности. Подмигнул ему, подбадривая:

— Держись, Лукич!

— Иди к дьяволу! Чего лыбишься? С нами-то ни черта не случится, а машину поуродуете. Вам-то что...

Он продолжал ворчать, пока наконец мы не плюхнулись на летное поле, мягко подпрыгнули и покатались, покатались...

— Вываливайтесь! — закричал Махоткин. — Ветер машину тащит!

Выскочили, да не устояли на ногах. Пурга сбила. Снег будто клепом запломбировал рот, нос, глаза ничего не видели. Повернувшись к ветру кормой, с трудом поднялся на четвереньки. Рядом барахтался Ивашина, потом и Махоткин. Пилот тыкал рукавицей вверх, где едва угадывалась голубизна неба; а кругом бесновалась снежная кутерьма.

Я понял, что надо дать знать Водопьянову, как садиться. Мы-то теперь на своей шкуре разобрались в направлении штормовых порывов. Но как сообщить об этом Водопьянову? Полотна посадочного знака на таком ветрюге не расстелешь, костра не запалишь, да и не из чего.

Махоткин опять дирижировал руками, только непонятно, чего хотел. Потом он погрозил кулаком, как мне показалось, махнул в сторону и лег на снег. Первым догадался о приказе Ивашина. Бортмеханик подобрался к Махоткину и ткнулся головой ему в бок. Мне оставалось удлинить «ножку» Т — посадочного знака из живых тел.

Командир приземлился благополучно.

Пока мы лежали на снегу, изображая посадочный знак, пурга уволокла наш самолет метров на тридцать. Его силуэт едва различался в дымовой завесе метели. Мы догнали его и превратились в живые якоря. При очень сильных порывах наших сил и веса тел cedоставало, и машина волочила нас по насту. Тяжело груженный биплан било ветром по крыльям, и, попадись на нашем пути солидный заструг, аэроплан могло перевернуть, обломать крылья.

С полчаса дрались мы с пургой. Потом к нам на подмогу прибежали люди, дружными усилиями оттащили машины на стоянку и закрепили. Мы едва переводили дух, околели, были здорово злы. Лишь в тепле домика оттаяли телом и душой. Ведь в Амдерме после отправленного штормового предупреждения, которое мы не получили из-за неполадок со связью, никто не ждал нас.

Погода задержала нас на несколько дней. Мы провели их не без пользы для дела: наладили производство дымовых навигационных бомб. В Москве их достать не удалось, а без черных шлейфов пришлось бы

каждый раз одному из экипажей рисковать при посадке на лед, а потом телами изображать посадочное Т. Дымовые бомбы позволяют не только определить истинное направление ветра, но отчасти и его скорость, а также визирную точку при посадке — вещь немаловажную в условиях белого безмолвия, в котором глазу зацепиться не за что.

Подумал я и о дальнейшем улучшении навигационного хозяйства. На маршруте к Амдерме обычные авиационные компаса вращали немилосердно. Их расхождение доходило до сорока трех градусов. Так и не раздобыв солнечного компаса, решил соорудить солнечный пеленгатор. Штука получилась примитивнейшая, но надежная, не зависящая ни от какого магнитного склонения и прочих причуд геомагнитных полей у полюса. На капот мотора я приделал круг, разбив его плоскость на румбы и градусы. В середине круга укрепил штырь, который отбрасывал тень на деления. Мы летели на север. Солнце там светит круглые сутки, во-первых. А во-вторых, мы подбирали для полета такое время, когда солнце находилось на северной стороне неба. Летчику достаточно было выдерживать курс по показанию тени от штыря на разрисованном круге, чтобы идти по прямой. Через четверть часа я вносил поправки — говорил, на сколько градусов по тени штыря подвернуть. В дальнейшем солнечный пеленгатор служил мне основным навигационным прибором. По нему можно было судить даже о поведении магнитных компасов.

Амдермовские умельцы по чертежам Бассейна, борт-механика командирской машины, соорудили великолепные разборные легкие нарты со съёмными металлическими полозьями на случай оттепели. Нарты, лыжи, запчасти для самолетов подвесили под фюзеляжи. Машины стали напоминать цыганские арбы перед кочевь-

см. А мы, обожженные дочерна морозом и ветром, вполне сходили за цыган.

И еще мы занимались дальнейшей отработкой маршрута. В Москве предполагалось, что мы двинемся из Амдермы вдоль побережья Новой Земли, через Маточкин Шар. Теперь же я предложил идти над Карским морем, прямо к мысу Желания.

Водопьянов посмотрел на меня удивленно.

— Мы везде спрямляли маршрут, — заметил я. — Почему бы и здесь не поступить так же?

— Ты, Валентин, уверен, что не заплутаемся? И что думает Махоткин? — Водопьянов обернулся к своему «тезке наоборот» — Василию Михайловичу.

Спокойный человек, летчик экстракласса, Махоткин вскинул брови, пожал плечами:

— Я нужен на взлете и посадке. А в остальное время выполняю указания штурмана, — и широко улыбнулся, — он не подведет. В «солнечные часы» верю.

— Мы имеем право на риск, — твердо сказал я. — Кораблям надо знать ледовую обстановку.

— Игра стоит свеч, — согласился наш командир, — мы поможем многим судам, идущим в этот район.

Третьего апреля наконец распогодило, и около полудня по московскому времени мы вылетели на мыс Желания. Ведущим, как всегда, пошел наш самолет: командир верил штурману больше, чем радиоприборам.

Редкий командир отказался бы от своего законного места — быть первым в полете. Пусть ему пришлось бы контролировать курс по капризному радио и вносить поправки. Пусть он имел возможность пользоваться новейшими радиоприборами. Я боюсь назвать кого-либо из летчиков того времени, кто уступил бы первенство в строю. Водопьянов же, герой Арктики, человек опытный, шел следом за мной, мальчишкой тогда, потому что этого требовали интересы дела.

И годы спустя, и через много-много лет, вспоминая первый выход в высокие широты, мне невольно приходило на ум мудрое поведение Михаила Васильевича. Он самого себя, свой характер умел подчинять делу. Такое дано не всем.

Шестибалльный ветер дул нам в «корму» и увеличил путевую скорость машины до ста восьмидесяти пяти километров в час. С северо-запада на юго-восток по всему побережью, от Югорского Шара и дальше к Байдарацкой губе, тянулось огромное разводье. Проплыла под крылом трехкилометровая торосистая поло-са припая. Самолеты пошли над чистой водой. Она выглядела черной и маслянистой в окаймлении берегового льда. Дальше в море пошла волна, крутая и пенн-стая. Только далеко-далеко по курсу миражила кром-ка льда, отливая радугой под скользящими лучами низкого солнца.

Мотор стучал четко, ритмично. Однако ощущение под самолетом зыбкой пучины пастораживало, и хоте-лось скорее пересечь открытое море. Даже неверный лед выглядел землей обетованной. Но лишь издали. Вблизи ледовые поля с заторошенными краями походи-ли на ловушки: подсесть, может быть, в крайнем слу-чае и удалось бы, а вот взлететь навряд ли. Сесть-то проще — меньше пробег. Белесое небо как-то вдруг затянуло низкими облаками. Они прижимали нас ко льду. Горизонт впереди замаскировали лохматые лиловые тучи. Тоскливая, однообразная серая пелена поглотила самолет. Мы пошли вслепую.

— Не вижу командира! — закричал бортмеханик Ивашина.

В полете он исполнял обязанности «назадсмотряще-го», наблюдая за машиной Водопьянова.

Снизились до ста пятидесяти метров. Машины Во-допьянова не видно. Обнаружили его самолет, перейдя

на бредущий. «Н-127» пристроился нам в хвост. Подошло условленное время связи. Оказалось, что проверенное в Амдерме мною и Ивановым динамо не дает тока. Передатчик отказал, но слушать могу: и Амдерму и «Н-127». С земли передают, что погода на трассе отличная. Значит, туман держится только над морем.

Сверяю курс — даюсь диву. Компаса отчаянно отплясывают какой-то невероятный фокстрот. Неведомая сила швыряет картушки в разные стороны. Все металлические предметы искрят, жгут и трясут. Кричу Махоткину: мол, компаса опьянели.

— Так у них в кожных спирит! — пытается отшутиться Василий Михайлович, хотя и понимает, что положение аховое. Под нами не просто льды и разводины, а места, недоступные для человека в это время года. Пилот принимает единственно верное решение: он разворачивает машину обратно к Амдерме. Пока делаем поворот, в тумане снова исчезает «Н-127».

— Не вижу командира! Не вижу командира! — кричит бортмеханик.

Махоткин ведет самолет по кругу. На втором поймали Водопьянова. Двинулись крыло к крылу. Знаками, словно глухонемые, объяснили выглянувшему в окошко радисту Иванову, что динамо отказало, и «Н-127» пристроился к нам в хвост.

Летели без компасов, ориентируясь по наиболее светлым облакам, считая, что за ними солнце.

Часа через полтора выскочили на какую-то землю и врезались в пургу. В ее «молоке» опять потеряли «Н-127». Машину дергало и мотало с такой силой, что надо было непременно садиться, переждать непогоду, разобраться с пляской приборов. Принялись кружить. И тут заметили под собой призрачно темневший в снежной кутерьме домик, собак. Махоткин посадил самолет уверенно, будто на аэродроме. Стали рулить к

домику. От треска мотора десятка два собак удрало в тундру.

У машины оставили бортмеханика и пошли с Махоткиным к домику. На всякий случай покричали хозяевам — может, они испугались. Не каждый в те времена видел самолет. Дернули входную дверь — отперта. Едва не сбив нас с ног, еще десятка полтора собак рвануло в тундру. В темных сенцах мы огляделись, нащупали дверь в избу.

В большой полутемной комнате никого. Хозяева на охоте? Но кто они? Ненцы, русские? На печке кухонная утварь, самовар, умывальник, зубные щетки, туалетное мыло.... На стенах винтовки, ружья; в углу ящики с консервами, маслом, мукой. На столе — газеты, журналы. Обстановка русская, а одежда, обувь — ненецкие. На улице у входа стояли нарты, груженные мехами, в сарае полно шкур морского зверя, оленя. Хозяева как в воду канули.

Устроились без их разрешения. Но прежде крепко прикрутили самолет к земле, сориентировались. По характерному изгибу мыса, который еще виднелся сквозь пургу, установили, что сели на острове Вайгач, неподалеку от полярной станции.

Растопить печь при сильном ветре не сумели. Дым выбивало внутрь. Топить по-черному толку мало. Припесли примус, спальные мешки из самолета. Его уже стало не видно в разгулявшейся коловерти.

Мы старались занять себя всяческими делами, прятали друг от друга глаза, боясь, что у кого-нибудь из трех сорвется тяжкий вопрос: «Где экипаж «Н-127»?» Полные тревог под дикую колыбельную ветра уснули.

Разбудил нас крик Лукича — бортмеханика Ивашины:

— Подъем! Пурга уgomонилась!

Нам повезло. Наскоро позавтракали. Но на разо-

грев воды ушло целых четыре часа! Брезентовый бак, взятый специально для этой цели, тек будто решето, хотя в Москве отлично выдержал испытания. Вся хозяйская посуда пошла в ход. Пока грели воду, осмотрели динамо. Оказалось, от тряски оборвался провод и замкнулся на массу. Поэтому дурили и компаса.

Наконец Ивашина мастерски запустил мотор. Пока он грелся, мы откапывали плотный, словно камень, сугроб. Потом Ивашина и я потянули машину за крылья, помогая пилоту вырулить на лед. Затем залезли в кабину, Махоткин дал газ, а летательный аппарат — ни с места. Вылезли, подтолкнули упрянца. Забрались в кабину — снова ни туда, ни сюда. Я вылез один, сдвинул машину, она стала набирать скорость, а вихрь от винта отшвыривал меня обратно. Ивашина схватил терпящего бедствие за шиворот и с трудом втащил в самолет. Едва поднялись — заметили домики зимовки, но «Н-127», как мы надеялись, около не оказалось. Стало тошнехонько.

— Здесь, здесь они были! — закричал Махоткин, когда мы подлетали к станции. — Вот следы лыж на взлете!

После короткой остановки стартовали обратно в Амдерму, куда, решили мы, улетел и Водопьянов.

Вечером после благополучного прибытия Михаил Васильевич, посмеиваясь, спросил меня:

— Чемпион, как это в боксе называется?.. Нокдаун? Дала нам Арктика по скуле.

«Откуда Водопьянов узнал, что год назад я действительно был чемпионом Ленинграда в среднем весе?» — подумал я.

— Какой же это нокдаун? Так, состояние гроги. Потеряли чуток ориентировку на ринге. Схватка продолжается, командир. Все еще, может, впереди.



— Пожалуй, как в воду глядишь. Все еще впереди, — покачал головой Водопьянов.

Отказавшись от прямого пути, на следующий день пошли на мыс Желания через Маточкин Шар. Но, как говорится, хрен оказался не слаще редьки. Мы просидели на мысе Желания нежеланную неделю из-за урагана.

Впрочем, «просидели» не то слово. Ветер достигал сорока метров в секунду. По очереди ежечасно ползали, цепляясь за благовременно натянутые канаты, к машинам, чтоб проверить и укрепить расчалки, которыми закорили самолеты. Пурга грозила разбить машины на земле. Мы бы выдохлись и измотались в постоянных дежурствах на ледящем кровь ветру, если бы не зимовщики, которые пришли на выручку нам, гостям.

Обгоревшие на морозном вихре, со струпьями на щеках и носах, мы стартовали в бухту Тихую. Для навигации этот участок был самым трудным. Здесь вралли все компаса, а сближение меридианов чрезвычайно усложняло математические расчеты штурмана. Водопьянов решил, что на сей раз он пойдет ведущим. Надо же было всерьез испытать навигационную точность радиооборудования. На его борту радиокompас, который теоретически позволял без всяких особо сложных выкладок идти по лучу рации, стоящей на острове Гукера, к цели.

Работу радиомаяка мыса Желания проверили достаточно тщательно. Но на всякий случай договорились: если радио откажет, то машина командира зайдет нам в хвост, займет положение ведомого.

Впервые за весь переплет у меня оказалось свободное время, и я занялся аэрофотосъемкой льда, вел ледовый журнал. Однако штурманская привычка заставляла меня время от времени посматривать на приборы и следить за машиной командира. Вдруг замечаю: Во-

допьянов начал отклоняться вправо градусов на десять, а потом резко пошел влево и принялся мотаться из стороны в сторону. Очевидно, он потерял радиолуч. В конце концов машина командира сделала разворот и пристроилась нам в хвост. Тут же я уточнил свои координаты и курс. Вызвал «Н-127». Водопьянов молчал. В эфире услышал, как машину командира звали зимовки Желания, Тихой, Русской гавани. Тоже напрасно. Мне они сообщили, что погода впереди хорошая, а у нас она испортилась. Низкая облачность прижимала нас к морю, к ледовым полям.

Машина Водопьянова держалась за нами, меняя высоту, чтоб не терять из виду лед. Через каждые двадцать минут передавал командиру изменения курса на тот случай, если он потеряет нас в тумане и придется идти самостоятельно. Он-то мог слышать. Оставалось надеяться хоть на это.

А погода сделалась явно нелетной. Ивашина то и дело возвещал:

— Пропал командир!

— Снова вынырнул!

— Пропал! Совсем пропал...

Крики бортмеханика очень нервировали. Обстановка сделалась угрожающей. Началось обледенение. В слепом полете, когда не видишь земли, настроение становится отвратительным. Если уж и придется шлепнуться, то все-таки лучше попытаться сесть на лед, чем в ледяную воду.

— Валентин! — крикнул Махоткин. — Давай обратный курс!

Рассчитал, но пока мы продолжали идти вперед. Нужно было в последний раз попытаться установить связь с «Н-127». Тщетно. Тогда я передал земным радиостанциям курс для Водопьянова, если он повернет, как и мы, или по-прежнему пойдет вперед.

Мы развернулись. Шли бреющим полетом. Благополучно прибыли на мыс Желания. У зимовщиков узнали, что машина Водопьянова молчала со времени вылета. Измотались мы основательно. Настроение преотвратное. Заставили себя поужинать и лечь спать. А утро не принесло перемен. Над зимовкой плясала пурга. Мы готовились по первому зову товарищей вылететь на помощь. Однако прекрасно понимали — сделать это невозможно. Одна мысль, что пурга может продолжаться неделю, а может быть и две, сводила с ума.

Эфир на условной волне был нем.

Двое суток продолжалась нервотрепка молчанием. За это время мы обсудили сотни предположений о местонахождении Михаила Васильевича с товарищами. Сотни вариантов их спасения были отвергнуты, добрый десяток «утвержден».

— Нашелся!

Клич радиста мы восприняли, словно глас небесный. Нетерпеливо вырывали друг у друга листок радиограммы. Но нас ждало разочарование. «Отвечайте, кто меня слушает, ибо мой бр...» — вот и все, что значилось на бланке. Ни координат, ни слова о случившемся.

И все-таки главным было: «Живы!»

Только на третьи сутки с Водопьяновым была установлена устойчивая радиосвязь. Он сообщил, что приземлился на одном из островов Готтерштетера, просил подбросить бензин. Но при проверке его данных: по курсу, который он сообщил, по количеству израсходованного горючего, выходило, что Михаил Васильевич находится не там, где считает, а значительно севернее — на острове Грем-Белл.

Лишь двадцать первого апреля мы покинули мыс «нежеланного ожидания», как в шутку его прозвали, и взяли курс на Тихую. И через три часа двадцать пять

минут после тяжелого рейса впервые в истории там приземлился самолет, поднявшийся в Москве. Беспкойство за экипаж «Н-127» помешало нам отпраздновать эту небольшую победу по-настоящему. Махоткин тотчас отдал приказ на заправку, чтобы вскоре отправиться искать товарищей, не знавших точно своего местоположения. Москва, с которой мы связались, поздравила нас с успешным перелетом и засыпала указаниями...

Об отдыхе никто из нас не думал. Я осматривал электроаппаратуру перед вылетом. Как вдруг слышу: гудит в воздухе мотор. Что за чертовщина? Уж не галлюцинация ли? Откуда здесь аэроплан?

— Самолет! Самолет! — закричал Лукич, махая руками в сторону юга.

Сомнения пропали. И я заметил, что на посадку идет машина Водопьянова. Она с ходу пошла на полосу и стала рулить к берегу.

Непомерно огромные в меховой одежде, с обмороженными лицами и руками вывалились на снег Водопьянов, бортмеханик «Н-127» Бассейн и Иванов. Мы обнимали их, толкали и хлопали, они отвечали тем же и все орали что-то радостное и непонятное. Едва не на руках проводили «пропавших» в дом, а потом запихали в баню — оттаивать.

Побритые, чистые и сияющие «пропащие» вместе с нами уселись за стол в кают-компании. И Водопьянов рассказал о таинственной для того времени истории, как радиомаяк завел их на сто восемьдесят километров в сторону от цели. Мы тогда еще ничего не знали ни о ложных зонах, ни о зонах ошибок радиомаяка и, конечно, не умели ни распознавать их, ни бороться с их влиянием. Впечатление было удручающим. Если ни радио, ни тем более магнитные компаса не гарантировали точности курса, то как водить самолеты в высоких

широтах? Ведь не всегда же мы будем держаться за меридианы, словно за веревку.

Нервное напряжение последних ночей, проведенных почти без сна, изрядно утомило нас. Двое суток мы отсыпались, словно сурки. Все бы хорошо, да погода в бухте Тихой нам совсем не нравилась: она менялась едва ни с часу на час. Наконец вроде бы установилась, и мы пошли на взлет по льду бухты, твердо уверенные, что все будет в порядке. Сами проверяли толщину льда. А на середине разбега, когда, казалось, машина скользила, будто перышко, правая лыжа провалилась под лед. Самолет начал было тонуть, но, ткнувшись нижним правым крылом в лед, замедлил погружение. В наступившей тишине с противнейшим треском лопнула консоль, расползлось покрытое краской полотно, обнажив несколько искалеченных нервюр.

На Лукича было и больно, и страшно смотреть. Его буквально корежило от каждого звука, точно хрустели его кости и лопалась его кожа, а не деревянные детали и матерчатое покрытие.

Общим авралом выволокли машину на берег.

— Это, пожалуй, уже «ягодки», — протянул Водопьянов. — У нас и оглобель нет, чтобы скрепить крыло.

— Какие еще тут оглобли... — скорее простонал, чем проговорил Лукич.

— Оглобли — это от телеги. Полезная вещь в самолетостроении, — продолжал мрачно шутить командир. — Однажды я приземлился так твердо, что крыло отвалилось. Правда, случилось это не на самой северной зимовке, а во глубине России...

Рассказывая, Михаил Васильевич будто невзначай бродил за Ивашиной и Бассейном, которые щупали поврежденный аппарат с видом опытных лошадиников. Они совали поочередно руки в «раны», качали головами, языками прищелкивали и вздыхали, вздыхали...

— До ближайшего города целых сто верст, — продолжил Водопьянов, — до железнодорожной станции — еще больше. Впору оставаться зимовать под самолетом. А тут по ближнему проселку подвода едет. Я к возничему. «Где бы, — говорю, — парочку лесин достать?». Он в смех. Кругом степь. Я чуть не в слезы. «Дай, — говорю, — оглобли на время. Мне бы только взлететь». Тороватый попался мужичонко. «Как же ты на оглоблях полетишь? Крыло-то вон сломано». — «Это уж мое дело, ты только оглобли дай». — «А я как же?» — интересуется мужичок. Соврал я человеку, каюсь: «Взлечу — верну». Понимал: не пообещай я вернуть — не даст мужик оглобель. Ни в жисть не даст — сам-то как без них поедет? Воз-то гружен был...

Водопьянова-то я слушал, но видел — при такой поломке, как наша, на Большой земле, не долго споря, заменяли крыло целиком. У нас же запасного, само собой, не было. Откажутся Ивашина и Бассейн от ремонта — загорать нам в Тихой до ледокола, который придет сюда где-то в середине лета.

— Привязал я оглобли к крыльям биплана веревками, посмотрел на дело рук своих... И захотелось мне, братцы, перекреститься перед тем, как в кабину засесть. Сооружение из оглобель выглядело кошмарно. Мужичонко и тот понял. Спасибо ему — осенил он себя крестным знаменiem. Да не одним, а судорожно так раз двадцать перекрестился...

Бассейн похлопал командира по плечу:

— Ты и взлетел?

— Что ж мне оставалось делать?

— А крыло-то как?

— Как настоящее!

Лукич долго глядел с прищуром на командира, а потом сказал:

— Нужно мне пять дней.

Водопьянов просиял:

— Вот это я понимаю! Вот это дело!

— Убедил ты меня, командир, — и на оглоблях летать можно. А здесь, на зимовке, даже доски имеются.

Пока экипаж «И-128» трудился над крылом, Водопьянов решил слетать на остров Рудольфа. Нужно было посмотреть на этот самый близкий к полюсу клочок земли. Он мог стать авнабазой будущих перелетов. И опять, едва машина сделала традиционный круг над бухтой, отказало радио. Пять часов мы мучились неизвестностью.

А Махоткин вдобавок ворчал, что ни на черта нам Рудольф не нужен. Там аэродром надо размещать на ледяном куполе, на трехсотметровой высоте, а при такой чертовой погоде, как здесь, облачность держится на высоте ста метров. Это ж, значит, купол почти всегда закрыт... Махоткин ратовал за базу на другом острове — Нансена. Тот низок, словно блин, лежит в океане. С него можно взлететь хоть на бреющем и уйти за облака. Единственный, по главный для того времени недостаток базы на острове Нансена состоял в том, что расположен он на двести километров южнее Рудольфа. Это почти два часа полета — тонны бензина!

В унисон нудному настроению Махоткина менялась и погода.

Бухту наполнил туман. Восьмибалльный южный ветер нес низкие космы облаков. Потеплело, а оттепель для нашего ледяного поля — враг номер один.

Наконец Водопьянов прилетел, и мы немного успокоились. Пока мы ремонтировали крыло, оттепель dokonала наш природный аэродром. В ночь на двадцать девятое апреля южный ветер взломал бухту и вынес лед в море. Осталась лишь узенькая полоска припая, с которой еще можно было взлететь.

В конце «полосы» высился ледник, отвесные скалы.

Нужно было быть великолепным мастером, чтоб подняться с этого, простите, аэродрома.

Облегченно вздохнули, когда машина командира, мелькнув яркой птичкой на фоне искристого ледника, пошла ввысь. Настал наш черед. Крыло было почищено, но не испытано в воздухе. О риске самого взлета мы не размышляли — беспокоило крыло: выдержит — не выдержит...

Треск мотора нарастал, самолет тронулся в разбег. Я видел — нас бросало в стороны. Машина упорно стремилась к предательскому обрыву. Впереди отвесные скалы: камень, лед.

— Ну, Василь Михалыч, дружище... Вывози, — то ли подумал, то ли прошептал я.

Легким подскоком машина зависла в воздухе. Вошла в разворот, чтоб не врезаться в склон.

Крыло держало...

Для испытания самодельной плоскости Махоткин сделал довольно крутой правый вираж, потом левый...

Крыло как настоящее!

Как не расцеловать Лукнча!

Вот и открытое море. Я погрузился в расчеты. Вдруг Ивашина закричал:

— Водопьянов развернулся! Обратно пошел! Теряет высоту!

Командир в беде, мы не можем его бросить. Повернули за ним. Мотор «Н-127» задымил. Этого не доставало! Но сесть в бухте Тихой он успел и сумел. И мы коснулись лыжами снега.

Я поднялся с места, чтоб открыть дверцу.

Резкий толчок подбросил меня вверх. Потом, словно в цирковом трюке, я стал на руки. Кругом грохот, дым. Где верх, где низ? Острый запах бензина перехватывает глотку, но и приводит в себя: вот-вот взрыв!

Где дверца?!



Вот!

Заклинило — сгорим...

Нет, подалась!

Один за другим вываливаемся на снег. Видим — лыжа самолета задрана в небо. Единственная. Вот почему мы скапотировали.

— Ваше счастье, что не загорелись, — констатировал механик командирской машины Бассейн.

— Наше счастье, что Василь Михалыч вовремя выключил зажигание, — сказал Лукич, с тоской глядя на искореженный самолет.

— Похоже, это нокаут... — заметил меланхолично Махоткин.

— Нет. Если ваш мотор, Василий Михайлович, годен, то мы лишь в нокдауне. А, Валентин? — спросил Водопьянов.

— Нас ждут в Москве хоть на карачках, — ответил я. — Потому что не в нас дело....

Я понимаю, что речь шла не только о моторе. Если снять двигатель с самолета Махоткина, экипаж «Н-128» останется в Тихой до середины лета.

С мотором на машине Водопьянова действительно было совсем плохо. О починке и думать не приходилось. Без споров сняли мотор с нашего «Н-128», поставили на командирский. Мне пришлось пересест в экипаж Водопьянова. С горечью простились с товарищами, с теми, кто остался ждать ледокола. Обратный путь мы прошли за семь суток. Из них двадцать шесть часов занял полет, а остальное время потратили на ожидание погоды.

На центральном аэродроме столицы нас ослепила яркая зелень. После то беспощадно резких, то сумрачно однотонных красок Арктики трава, неприхотливые цветы воспринимались, как час возвращенного детства.

Приняли нас по-деловому, не слишком официально.

Да и надобности в этом не было. Еще в воздухе я приметил среди встречающих Отто Юльевича. Разумеется, по бороде и встрепанной ветром шевелюре. Едва Водопьянов закончил рапорт, Шмидт обратился ко мне:

— Можно лететь к полюсу?

Вопрос был неожиданным. При нашем отлете о полюсе речи не шло.

— Можно, товарищ Шмидт. Но многое нужно доделать. По крайней мере в навигации, — добавил я, поймав на себе сердитый взгляд Водопьянова.

— А ты, Михаил Васильевич, не ершись. Тебе тоже повоевать придется. Не со мной. С китами авиации.

— С кем угодно! — нахмурился Водопьянов.

— Неделию отдыха — и полный отчет, — попрощался Шмидт. — Поднаберитесь сил.

Чего-чего, а сил нам было не занимать. Какой отдых, если предстоит «драка». К нашему возвращению экипаж советской дрейфующей станции «Северный полюс» был утвержден. В него входили: Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров. Но — и это «но» являлось для нас главным — неясным оставался способ доставки экспедиции на полюс. Выдвигались два предложения: первое — добраться на самолетах до места и сбросить парашютный десант — и людей, и грузы; второе — довести экипаж «СП» на самолетах, сесть на льды, помочь в оборудовании станции.

Ждали наших выводов, замечаний, предложений. Некоторый разброд возник и в нашем малочисленном ряду сторонников высадки, а не выброски. Запрошенный Шмидтом Махоткин в ответной телеграмме категорически возражал против проекта Водопьянова обосновать базу для штурма полюса на острове Рудольфа.

Сторонники парашютного десанта увидели в выводах Василия Михайловича Махоткина одну весьма вы-

годную для их предложения посылку. Гарантию возврата на базовый аэродром. Действительно, козырь солидный. Десять-двенадцать часов лета — и дело сделано.

Борьба идей ненадолго задержалась в стенах зала заседаний комиссии. Спор перешел на страницы «Правды», «Известий», «Комсомольской правды», «Труда». За парашютный десант высказались Чкалов, Слепнев, Леваневский. Нам было отчего приунуть. Их авторитет стоил сотни наших доводов. Больше того, на их стороне оказались такие всемирно известные полярные исследователи и путешественники, как Амундсен, Нансен, Бэрд! Они в один голос утверждали в своих книгах, что посадка самолетов на дрейфующие льды безумие.

Водопьянов не ограничился газетными полосами, пропагандируя наши идеи, Михаил Васильевич с горя написал пьесу — по-моему, неплохую — под названием «Мечта пилота». Ее приняли к постановке. В пьесе, конечно, победа была за нами.

Шмидт пока молчал.

Я допек его. Он ответил:

— Пока в споре и те и другие сторонники приводят разумные доводы...

— Надо решать! — горячился я.

— Пока доводы и тех и других разумны, — повторил Отто Юльевич. — Общие доводы. Подождем, когда речь пойдет о деталях. В них вся соль.

— Да все ясно! — резал я. — Высадил — и все!

— Так ли уж явны преимущества парашютного десанта? И потом, можете ли вы поручиться, что точно приведете воздушные корабли на полюс и так же точно обеспечите их возвращение?

— Нет.

— Видите... — мягкий взгляд Шмидта играл лукавинкой.

— Надо обосновать свое право на риск? Вы хотите так сказать?

— В этом случае да!

И в то мгновение, и потом, и сейчас я поражаюсь уменью Шмидта быть и мягким, доверчивым даже, и оставаться твердым, бескомпромиссным, когда речь шла о принципиальных вопросах, требующих терпения и четких решений. Он умел быть и терпеливым, и быстрым. Он не жалел времени на обдумывание и был чрезвычайно требовательным в осуществлении намеченного. Тут он «партизанщины» не допускал.

Когда теоретические доводы исчерпались, а каждая из сторон ни в чем не убедила противную, перешли к обсуждению «деталей». Шмидт начал задавать вопросы. Его интересовало, с какой степенью точности могут приземлиться люди и грузы в избранной точке. Погодные условия брались средние: видимость до километра, ветер до пятнадцати метров в секунду. Над равниной льдов это почти норма. Запросили специалистов. Ответ — радиус разброса километр-полтора.

Папанин, помнится, вскочил и руками всплеснул:

— Братцы! Что мы вам, тракторы? Тонны грузов переведите в тонно-километры. Лыдина не стадион! На ней торосы, заструги, ропаки! Этак мы месяц груз собирать будем! Одно найдешь, другое заметет, и не разыщешь!

Хозяйственный, практичный человек Иван Дмитриевич сразу усмотрел недоброе — мол, ту же драгоценнейшую гидролебедку можно и утопить или запасную бухту троса к ней, да мало ли чего они недосчитаются при разбросе километр-полтора.

В кулуарах Иван Дмитриевич был точнее:

— Ишь, додумались! Дадут из самолета пинком под зад, а там делай что хочешь. Не пойдет! Братцы, товарищ Водопьянов, как так? А? Ерунда получается.

Сторонники выброски, естественно, гарантировали подстраховку в доставке грузов. Но тут восстали хозяйственники. Получалось, что экипировать экспедицию при такой «подстраховке» пришлось бы едва ли не дважды!

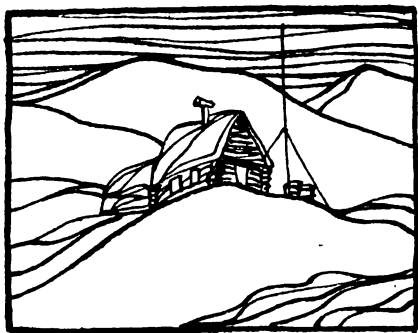
Кренкель, знавший капризность и хрупкость радиоаппаратуры, с самого начала держался нас. Услышав о возможной пропаже гидролебедки или какого другого научного оборудования, Федоров гарантировал успех научной работы только при «плавной» доставке аппаратуры. Шишов — то же.

«Бунт» членов будущей экспедиции сыграл немалую роль в нашей победе.

«Соль» деталей, о которых говорил Шмидт, оказалась настолько крепкой, что теперь даже свидетельства знаменитых полярных исследователей ратовали уже за нас. Они в своих книгах указывали, что в районе полюса есть мощные поля многолетнего пакового льда. Они способны выдержать тяжелые воздушные корабли. Нет солидного опыта посадок? Будет! Ведь не было еще и дрейфующих станций! А мы отправляем.

План посадки огромных экспедиционных самолетов на дрейфующий лед при всем его «безумии» выглядел теперь более практичным, чем вариант парашютного десанта. Решение было принято и утверждено правительственной комиссией.

Уже в июле, месяц спустя после нашего возвращения из разведочного полета, к острову Рудольфа ушел ледокол «Русанов». Он вез все необходимое зимовщикам — запасы продовольствия и горючего для группы обеспечения экспедиции.



## **ОСАДА И ШТУРМ**

Всегда бодрый и жизнерадостный Отто Юльевич Шмидт вошел в то утро в кают-компанию хмурым. Он мрачно оглядел сидевших, молча занял командирское место во главе стола. Порядок на зимовках корабельный. Застолье расписано по штату.

Многие из членов экспедиции, которой предстояло штурмовать Северный полюс, недоуменно переглянулись. Командир выглядел как человек, которого всю ночь мучили кошмары. Даже холеная борода выглядела помятой. В конце стола, где сидели бортмеханики, зашептались.

— Эта погода кого угодно изматает! — заметил сидевший рядом со Шмидтом розовощекий крепыш Папанин.

Мы, сидевшие в середине застолья, расценили утомленность Отто Юльевича по-своему. Отвратительная полярная весна с туманами, пургами, конечно, штука лихая, но были и другие причины для дурного сна. Вечерами мы слушали радио. Надо же, говоря по-летному, «гасить» время. Вот и «гасили».

Радиостанции всего мира уделяли нашему вынуж-

денному сидению на острове Рудольфа солидное внимание. Они наперебой вещали о провале большевистских планов «завоевания полюса». К этому делу привлекались и авторитеты: полярные исследователи, путешественники. И весь этот хорошо спевшийся хор твердил одно: «Большевики предприняли безумную идею», «Большевики потерпели полное фиаско», «Иначе и быть не могло, ибо даже прекрасно оснащенные экспедиции американцев и не мечтали о высадке дрейфующей станции в районе полюса с самолетов».

Сидя в девятистах километрах от шапки мира, слушать все это было тяжело и нудно. Наше состояние можно понять, потому что кое-что в планах приходилось менять. Намечалось идти к полюсу строем. Но в строю тяжелые машины не дотянули и до Архангельска: погода помешала. От Архангельска потянулись цугом, а потом автономно. Парад в воздухе требовал слишком много горячего, метеоусловия не позволяли идти по ранжиру.

Но... Но тут погода принялась играть на наших нервах что и как ей вздумается. Ожидалось, что мы просидим на острове шестидневку, от силы две. В те годы недель не было, думается, только потому, что выходной приходился на церковное воскресенье. Однако прошло уже пять шестидневок, целый месяц!

Пошли разговоры — мол, Махоткин, видимо, оказался прав, утверждая, что базироваться на острове Рудольфа гиблое дело. Так оно как будто и получалось: если погода на полюсе, по расчетам синоптиков, приличная, у нас на куполе туман — не то что зги, пропеллера из кабины не видно.

Начальство донимало нас проверками и перепроверками готовности, мы сами искали себе дела, но безделье — самый страшный враг зимовщиков — чувствовалось. Мы понимали, что ожидание неизбежно, что

бессмысленно рисковать, но представьте себе пассажира, который торопится, а поезд час, день, месяц торчит на запасном пути. Тут никакие занятия не идут на ум. Даже если постараться устать так, что ноги не держат, все равно в голове ералаш. А если учесть, что почти все ребята молодые — много комсомольцев, кровь с молоком, то понятно, что молоко если и не начинает бродить, то колобродить наверняка.

Вечером на тридцать третий день сидения в ожидании погоды на полюсе из дальнего угла кают-компаний, где ужинали бортмеханики, слышался голос:

— Отто Юльевич, не можете ли вы ответить на один вопрос?

— С удовольствием, — ответил Шмидт. Его голубые глаза из-под лохматых бровей смотрели радушно. Видимо, уже в тоне вопроса ему почудился подвох, но он с готовностью принял вызов.

— Скажите, куда вы кладете бороду, когда спите? Под одеяло или поверх?

Шмидт вскинул брови, потом задумался и забрал бороду в свой могучий кулак.

— Гм...

— Поверх или под одеяло? — вкрадчиво спросил голос.

— Не знаю, — ответил Шмидт. — Никогда не задумывался над этим. А действительно, куда? Под одеяло или поверх? Странно, никогда не обращал внимания.

В кают-компанию вошел синоптик Дзердзеевский. Взоры всех обратились к нему. Пожалуй, ни один художник мира не потратил столько времени на изучение оригинала своего будущего портрета, сколько участники штурма Северного полюса занимались мимикой авторитетнейшего синоптика. По одному едва



уловимому движению бровей Дзержеевского мы безошибочно угадывали прогноз погоды на следующие сутки. И не ошибались в своих прогнозах. Стоило войти Дзержеевскому, как разговоры смолкали.

— Погоды не будет... — сказал синоптик.

Но он мог и не произносить этой фразы. Все уже знали, что он скажет.

После такого сообщения, как обычно, участники экспедиции разбредались по койкам. Настроение, взбодренное ожиданием прогноза, безнадежно портилось. Так было и в тот вечер, о котором идет речь.

А на следующее утро Отто Юльевич вышел к завтраку, измученный бессонницей.

Наконец Отто Юльевич отбросил вилку:

— Где тот бортмеханик, который спрашивал меня про бороду?

Занятые своими заботами, далеко не все обратили внимание на вопрос, заданный Шмидту вчера как бы между прочим.

— А в чем дело? — весело осведомился Головин.

— Всю ночь проворочался! Первый раз в жизни борода мешала. Под одеяло ее суну — неловко. Поверх положу — тоже. Кой черт выдумал этот вопрос? А?

Тут бывшие в кают-компании покатались с хохоту. Мало кто ожидал безотказного действия столь невинного вопроса.

Впрочем, если уж припомнился этот случай, то стоит сказать и о главном, что скрывалось за ним. Вряд ли есть на свете люди более суровые и добрые, более молчаливые и любящие шутку, чем путешественники, а полярные в особенности.

Так, во время перелета нашей армады с Маточкина Шара жертвами розыгрыша стали корреспонденты газет «Правда» и «Известия». До того момента, когда корабли приземлились на острове Рудольфа, они нахо-

дились в полной «трагической» уверенности, что экспедиция, шедшая на штурм полюса, повернула обратно на материк.

Их подвело солнце, которое в высоких широтах восходит в эту пору не на востоке, а строго на севере. Корреспондентов уверили, что машины повернули на восток, идут обратно. Шмидт, кстати, тоже помалкивал да жал плечами, когда взъерошенные корреспонденты осаждали его.

В предыдущий разведочный полет бортмеханик нашего самолета «Н-128» Василий Лукич Ивашина привез на мыс Желания петуха, который буквально ополоумел. В многомесячном полярном дне он потерял счет времени, кукарекал напропалую круглые сутки, и вид у него был совершенно ошеломленный.

Пилот Махоткин завез на зимовку кота, который стал истинным деспотом полярных собак. Они никогда не видели кошек и подчинялись узурпатору беспрекословно.

Можно было бы рассказать десятки и сотни шуток, выдуманных полярниками, но сейчас речь идет не об этом, а о черте характера, о любви к шутке, о бодрости и жизнерадостности людей, которые избрали своей профессией беспокойную должность землепроходцев...

А погода шутила с нами, мы еще и еще раз готовились к первой встрече советских людей с полюсом. Подумать снова было над чем, и прежде всего навигаторам. Особые условия полета в высоких широтах требовали тщательной подготовки. Ведь никаких данных о полетах у полюса, кроме небольшого личного опыта, полученного в 1936 году, у нас не было.

Вот что писал о своем перелете через полюс на дирижабле «Норвегия» в 1926 году главный навигатор Рисер-Ларсен: «Не видя солнца из-за сплошной облач-

ности и ведя дирижабль по магнитным компасам, в районе полюса мы сделали огромную петлю, которую определили тем, что, сбросив на полюс национальные флаги, через сорок минут мы вновь увидели эти флаги под собой, в то время как курс держали на мыс Барроу». То же самое писал и Амундсен о полете к восьмьдесят восьмому градусу северной широты в 1925 году. С этим же столкнулись и мы в нашем разведывательном полете в тридцать шестом, когда компаса устраивали «пляски».

О причинах плохой работы магнитных компасов в то время мы имели весьма смутное представление. Ясным было одно: силы земного магнетизма, изменяясь с широтой, отрицательно влияли на поведение картушки. Она рыскала, словно собака, потерявшая след.

Теперь ясны причины, которые мешают правильной работе магнитного компаса. Как известно, полная сила земного магнетизма состоит из двух векторов — вектора горизонтальной составляющей силы и вектора вертикальной составляющей силы.

Первый вектор устанавливает стрелку магнитного компаса в плоскости магнитного меридиана и является для магнитного компаса силой полезной. Эта сила измеряется в эрстедах. Для нормальной работы магнитного компаса требуется сила горизонтальной составляющей 0,06 эрстеда. В Москве она равна 0,17 эрстеда. Ее достаточно для устойчивой работы компаса. На Северном географическом полюсе она равна 0,025 эрстеда, то есть сила горизонтальной составляющей на 0,035 меньше, чем необходимо для уверенной работы стрелки компаса. Поэтому картушка, или стрелка, прибора болтается, рыскает из стороны в сторону.

Второй вектор — сила вертикальной составляющей — наклоняет стрелку к магнитному полюсу. Эта сила для магнитного компаса вредная. Для ее компенса-

ции на противоположный конец стрелки надевают грузик.

Магнитный компас, созданный для работы в северном полушарии, не годится для работы в южном полушарии. Грузик необходимо переместить на противоположный конец стрелки.

В настоящее время созданы специальные карты напряженности магнитного поля Земли, а тогда для полярных широт их не было. Навигатор, глядя теперь на карту, сразу скажет, где магнитный компас будет работать, а где нет.

Магнитные полюса — точки на земной поверхности, где горизонтальная составляющая сила равна нулю, а вертикальная составляет максимум. Иными словами, на магнитном полюсе земного шара магнитная стрелка компаса принимает вертикальное положение по отношению к горизонту. Магнитные полюса не совпадают с полюсами географическими, а располагаются значительно южнее, причем каждый год местонахождение магнитных полюсов меняется. Например, в 1946—1974 годах северный магнитный полюс находился под  $74^\circ$  северной широты и  $92^\circ$  западной долготы.

Поэтому-то магнитная широта, особенно в Арктике, не совпадает с географической широтой. Например, на Северной Земле и на географическом полюсе условия работы магнитного компаса одни и те же, и там и там горизонтальная составляющая сила равна 0,025 эрстеда.

Помимо этих причин, на нормальную работу магнитного компаса влияют и магнитные возмущения, так называемые магнитные бури. Было замечено, например, что стрелка магнитного компаса за один час сорок четыре минуты «ушла» к востоку на  $63^\circ$ . Конечно, при таком состоянии прибора полет более чем безумен. Но в те времена мы почти ничего об этом не знали и шли на ощупь.

Однако ни плохое знание причин, по которым отказывали магнитные компаса, ни неутешительные свидетельства знаменитых полярных исследователей не пугали нас. Мы надеялись на радиомаяк, который был поставлен на острове Рудольфа специально для нашей экспедиции. Да и самолеты оборудованы радиокомпасами — приборами, которые даже в слепом полете позволяют точно ориентироваться на работающую длинноволновую радиостанцию.

На случай отказа радиомаяка каждый из четырех самолетов нашей экспедиции имел дополнительно четыре магнитных компаса. Два помещались в штурманской рубке и два — в кабине пилота. Помимо этого, в штурманской рубке имелись: указатель воздушной скорости, высотомер, часы-хронометр, секстант, радиоприемник для маяка, аэронавигационные бомбы и другие приборы.

Сложные навигационные условия и недостатки тогдашней радиоаппаратуры ставили под угрозу осуществление всей экспедиции. Тренировки новичков бывали весьма жестокими.

Особенно это стало ясным после полета нашего флаг-штурмана Спирина. В Арктике он был впервые и, глядя на ослепительно синее небо, часто шутил:

— Где же знаменитая Арктика? Солнце, легкий зephyр... Это же Коктебель!

Однако вскоре ему пришлось отправиться на проверку точности направления зон действия радиомаяка. Лететь решили на легком самолете — биплане «Н-36». Экипаж должен был, захватив только радиоприемник, направиться на юг, подсесть и прослушать работу маяка. Задачу эту взялись выполнить И. Т. Спирин, Е. К. Федоров и С. А. Иванов.

Они вылетели утром и должны были вернуться часа через четыре. Однако прошло двенадцать часов, сутки,

а они не возвращались. Передающей радиостанции в этот тренировочный полет не взяли. На поиски отправился самолет «Н-128». Искали безрезультатно.

Только к концу вторых суток над зимовкой неожиданно послышалось тарахтение мотора, и прямо у домиков сел «Н-36».

По дороге в кают-компанию Спирин, обросший, с темными, обмороженными щеками, смеялся и повторял: — Нашел Арктику! Все-таки она есть!

А произошло с ними вот что. Они отлетели всего километров на пятьдесят к югу, выбрали подходящий островок, сели. Федоров быстро определил координаты. Иванов стал прослушивать радиомаяк. Слышимость была хорошей. Закончив работу, забрались в машину. Они спешили возвратиться к обеду на зимовку. Но мотор не запускался.

Прошел час, другой. Члены экипажа сменялись у винта, старательно крутили его. Однако мотор молчал. И сколько ни старались его оживить, сколько ни крутили лопасти, падая от усталости, мотор хоть бы чихнул.

Тем временем мороз крепчал. Поднялась пурга.

Ни спальных мешков, ни продуктов экипаж с собой не взял. Забравшись в тесную кабину, полярники обнялись, стараясь согреть друг друга.

Сдерживая озноб, Федоров и Иванов время от времени справлялись у Спирина:

— Хорошо ли в Коктебеле? Водички бы со льда...

Спирин молчал и, покрывтая, тесней прижимался к товарищам. В колпак кабины были видно: на горизонте синей глыбой вздымался близкий и недостижимый для них остров.

Вечером Федоров разделил между братьями по несчастью единственную плитку шоколада и заметил, что Арктику «выдумали» корреспонденты.

Только к концу вторых суток, когда мороз отпустил, с превеликим трудом удалось наконец запустить мотор, подогрев его горячей паклей, пропитанной маслом. В нарушение всех и всяких инструкций. И через тридцать минут «Н-36» благополучно приземлился на острове-базе.

Были и другие эпизоды, которые все больше и больше убеждали нас, что с Арктикой шутки плохи. Только с виду, только с первого взгляда могла показаться вымышленной ее суровость. Блестящие «зубы» Арктики можно было принять за улыбку, насмешливую улыбку сильного, даже свирепого противника.

После полета флагштурмана Спирина план высадки экспедиции снова пересмотрели. Решили пустить один самолет. Экипаж Головина состоял из штурмана А. С. Волкова, бортмехаников Н. Л. Кекушева, В. Д. Терентьева и бортрадиста Н. Н. Стромилова.

Самолет-разведчик «Р-6» не рассчитан на такой дальний полет, как остров Рудольфа — Северный полюс — остров Рудольфа. Но летчик Головин уже не раз вылетал в сторону шапки мира. А надо было рисковать крупно. Никто не гарантировал в районе полюса обилия ледяных полей, готовых принять тяжелые машины. Никто не мог твердо сказать, что там есть хотя бы одна пригодная льдина.

Там не было никого из людей после Роберта Пири. А он ступал на льды более чем четверть века назад.

Кто мог поручиться за Неизвестность, что она окажется такой, какой нам хотелось ее видеть? Прогнозы? Но их нет — одни догадки — догадки и самые чистые, не основанные ни на каком опыте надежды.

Мало, очень мало!

С молчаливого одобрения Шмидта на машину Головина поставили дополнительные баки с горючим.

Все зависело от погоды и смелости Головина,

Он шел на риск.

И с восемьдесят шестой параллели он дал радиogramму:

«Продолжаю полет к полюсу...»

За пять часов тридцать минут Головин первым в СССР достиг девяноста градусов северной широты на самолете. Это было рекордом, но не он являлся главным в той обстановке.

Головин своими глазами видел ледяные поля, которые могли выдержать тяжелые машины. Своими собственными глазами видел! Неизвестность стала ясностью. И еще одно важное сообщение привез Головин. Радиомаяк с Рудольфа слышен до самого полюса.

Но для Шмидта и этого было еще мало. Командование решило, что на полюс пойдет один флагманский корабль. Это вызвало большие споры. Многим казалось, что такой план слишком рискован. Не следует посылать одиночный самолет для подготовки льдины всем остальным. А если посылать, то отнюдь не флагман с командованием и четверкой папанинцев, а какой-либо другой корабль.

Но Шмидт был непреклонен.

При последнем пересмотре плана изменилась и наша судьба, судьба экипажа корабля «Н-169». До этого дня мы считались вспомогательным самолетом, и на полюс идти нам не полагалось. Но одиночный вылет флагмана потребовал иного распределения груза экспедиции. Флагманский корабль следовало облегчить. И тогда почти все научное оборудование, запас продовольствия папанинцев оказались на нашем борту. Из вспомогательного корабля мы превратились едва ли не в основной по тем задачам, которые легли на наши плечи.

Но по навигационному и радиооборудованию наш «Н-169» был оснащен гораздо хуже. Теперь наша роль в экспедиции изменилась, а приборы, снятые у нас



ранее, никто и не подумал возвращать. Даже радиста мы не имели.

Идея — оставшимся идти на полюс строем — словно околдовала всех. Никакие наши с Мазуруком резоны не смогли убедить командование. На все наши просьбы и претензии ответ был один:

— Вы идете вместе с другими. Держитесь за любым — и придете. Погоду на трассе гарантирует флагман с полюса.

Посмотреть со стороны, так мы, пожалуй, выглядели нытиками, если не трусишками. Мы замолчали. И дорого заплатили за смирение.

Вечером на тридцать восьмые сутки сидения синоптик Дзердзеевский вошел в кают-компанию с таким лицом, что все повскакали с мест.

— Можно лететь! — улыбаясь, проговорил он.

Во флагманский экипаж входили: командир М. В. Водопьянов, второй пилот М. С. Бабушкин, флагштурман И. Т. Спирин, бортмеханики Ф. И. Басейн, К. И. Морозов, П. П. Петенин, бортрадист С. А. Иванов. Командиром «Н-171» был В. С. Молоков, вторым пилотом — Г. К. Орлов, штурманом — А. А. Ритслянд, бортмеханиками — В. Л. Ивашина, С. К. Фуртецкий.

«Н-172» вел А. Д. Алексеев, второй пилот — Я. Д. Мошковский, штурман — Н. М. Жуков, бортмеханики — К. Н. Сугробов, В. Г. Гинкин, И. Д. Шмандин.

Утром двадцатого мая флагман армады «СССР-Н-170» стартовал на полюс. На его борту находились О. Ю. Шмидт, четверка папанинцев, начальник Полярной авиации М. И. Шевелев, корреспонденты «Правды», «Известий» и кинооператор. А через полтора часа связь с самолетом прекратилась...

Потом, много дней спустя, мы узнали, что путь флагманской машины к полюсу розами усыпан не был.

Через несколько часов полета Водопьянову доложили:

— Радиатор дал течь!

До цели идти оставалось меньше, чем до купола на Рудольфе. И Шмидт, и Водопьянов принимают единственно правильное решение — идти дальше.

Механики на обжигающем ледяном ветру на высоте двух тысяч метров собирали с прокаленного морозом металла антифриз тряпками, отжимали в ведро и снова отправляли в радиатор.

И так до того момента, когда льдина была выбрана и «СССР-Н-170» совершил посадку в двадцати милях за полюсом...

Только сутки спустя, изрядно переволновавшись за судьбу товарищей, мы наконец узнали, что все благополучно. Теперь, когда мы имели свою метеостанцию на крыше мира, выбрать погоду для старта стало совсем нетрудно. Через четыре дня, в ночь на двадцать пятое мая, получили «добро» с полюса и остальные корабли экспедиции.

Стояла облачная погода. Посадочная площадка располагалась на ледяном куполе, в верхней части острова. Когда мы все поднялись туда и прогрели моторы, снизу, с зимовки, сообщили, что купол острова скоро затянет туманом. Необходимо было как можно быстрее взлететь.

Далеко на юге уже виднелась плотная стена серого тумана, и даже заметно было, как он передвигался.

Первым поднялся самолет Молокова, затем Алексеева. Они уже в воздухе. Тракторы стали вытягивать на старт «Н-169». И в тот момент, когда нашу машину волокли к взлетной дорожке, лопнул трос. Почти час провозились мы с ремонтом. К тому времени туман затянул южную часть острова.

Нам оставалось одно: взлететь на север, в сторону моря, где ледник обрывался стометровой пропастью.

Мазурук, вспомнив всех чертей, дал полный газ. Самолет стал набирать скорость. Обрыв... Тяжело вздрогнув, машина повисла над океаном.

С перегрузкой, имея вес почти двадцать пять тонн, пробежав всего сорок семь секунд, мы все-таки взлетели! И сразу легли курсом на полюс.

Нас на борту было шестеро, не считая пса Веселого. Командовал И. П. Мазурук, вторым пилотом шел М. П. Козлов, я — штурманом, бортмехаником — Д. А. Шекуров. Представителем авиазавода и бортмехаником по совместительству являлся Д. А. Тимофеев. Вместе с нами летел парторг экспедиции А. А. Догмаров.

По плану полета мы должны были идти на север в луче радиомаяка и на широте 83° собраться вместе. Там кончилась граница сплошного тумана и было безоблачно. Оттуда самолеты, не теряя друг друга из виду, должны были идти к лагерю папанинцев.

Но ни встретиться, ни связаться по радио самолетам не удалось. И мы, посовещавшись, решили идти на полюс самостоятельно...

Оставшись одни в безграничных ледяных просторах, где нет ориентиров, где не работают магнитные компаса, мы отлично представляли трудности, которые предстояло преодолеть. Однако мы не могли вернуться на остров. Ведь основной груз научного оборудования экспедиции, глубинная лебедка, гидрологические приборы, аптека и продукты питания были на нашем борту. Кроме того, с юга наступала весна. Погода с каждым днем ухудшалась. Вернуться — значило сорвать всю экспедицию или затянуть ее на неопределенный срок.

Мы полетели к полюсу.

Когда подлетели к широте 83°, облачность резко

оборвалась. Над нами раскинулось ясное голубое небо, а внизу — бесконечное пространство льда, залитого лучами солнца.

Хотя термометр показывал минус двадцать пять, мне было жарко. Передатчик стоял в хвосте самолета, а приемник — у кабины пилота. Пробираясь через тюки и ящики всевозможного груза было делом нелегким.

Штурманский магнитный компас, который по моим указаниям усовершенствовал бортмеханик Шекуров, вел себя, можно сказать, отлично. Колебания его картушки на широте  $88^\circ$  не превышали плюс-минус  $25^\circ$ , в то время как у пилотов картушки компаса металась из стороны в сторону до  $90^\circ$ .

Но когда мы полетели к широте  $85^\circ$ , сверяться по компасу стало практически невозможно. Единственным показателем нашего положения осталось солнце.

Под нами лежали ледяные поля. Льды были не сплошными, какими они кажутся с высоты человеческого роста, а в виде полей и обломков полей, разделенных грядами торосов и узкими разводьями чистой воды. И, глядя с борта мощного и совершенного по тем временам самолета, мы с невольным уважением вспоминали героев, которые с такой самоотверженностью, пешком, на собаках шли к полюсу. Какой нужно было обладать силой, выносливостью и любовью к своей идее, чтобы, презирая опасность, двигаться по этой вечно ползущей ледяной терке!

В пять часов ноль-ноль минут я измерил высоту стояния солнца секстантом.

Полюс! Вот она, заветная точка!

Мазурук и Козлов с любопытством заглядывали за борт. Самолет рыскал из стороны в сторону. Шутя спрашиваю Козлова:

— Матвей Ильич, пытаешься разглядеть, где торчит земная ось?

Хитро улыбнувшись, Илья Павлович Мазурук заметил:

— Вон на льду видно, как на полюсе соединились меридианы.

Бортмеханики Шекуров и Тимофеев, мешая друг другу, рванулись к иллюминатору. Потом, поняв шутку, сконфузились. Мы крепко пожали друг другу руки. Молча смотрели вниз на полюс, точно там, на дрейфующем льду океана, эта заветная точка была отмечена ярким светящимся знаком.

— Валентин Иванович! — прервал мои торжественные мысли голос Мазурука. — Что делать-то будем? Пойдем искать лагерь или сядем, чтобы координаты уточнить?

— Поищем минут двадцать, — ответил я, украдкой взглянув на командира. — Если не заметим, сядем...

Лицо Мазурука было спокойно. Глаза внимательно осматривали горизонт. Ни тени растерянности, словно он каждую неделю летал на полюс. Конечно, лагерь папанинцев где-то рядом. Правда, их координаты трехсуточной давности... Ну пусть это даст расхождение на двадцать — двадцать пять километров, не больше...

Но кругом лед и лед, никаких признаков пребывания человека. Отдаленные тени и разводья настолько обманчивы, что каждую минуту кто-нибудь из экипажа кричал:

— Вон, вон самолет!

Когда же подлетали ближе, оказывалось, что это либо разводье, либо замысловатый торос.

Время шло, а лагерь мы не находили. Наконец пошли ломаным курсом, чтобы выбрать льдину для посадки. На первый взгляд их было много, но стоило снизиться — оказывалось, что поле непригодно. Экспертом выступал Козлов, единственный человек из экипажа, у которого был небольшой опыт в определении при-

годности льдин. И он браковал их одну за другой. Осмотрели уже с десятков, когда Козлов наконец сообщил:

— Эта вроде годится. Осмотрим еще раз.

После повторного осмотра решили садиться на выбранную льдину. Сбросив дымовые шашки, пошли на посадку. Самолет летел низко над торчащими, как скалы, грядами торосов. Синие и голубые на изломах, они горели под солнцем, словно кристаллы горного хрусталя, заставляя щуриться от боли в глазах. На малой высоте за валами торосения мы потеряли из виду выбранную льдину. Но тут впереди поднялся высокий столб черного дыма от шашки, сброшенной нами. Убрав газ, Мазурук легко посадил машину. Небольшой пробег — и, подпрыгнув раза два на снежных буграх, самолет замер.

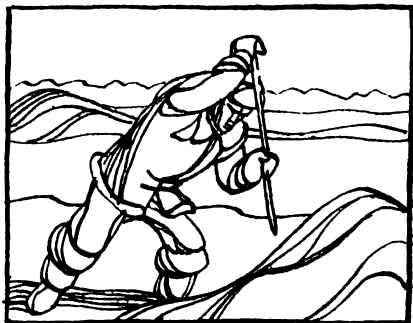
Мы вышли на лед и водрузили советский флаг. Он ярким пламенем заалел над снежной пустыней. Торжественно прозвучал в краю белого безмолвия «Интернационал».

Радость победы проходила медленно.

Наш лагерь расцвел двумя яркими оранжевыми палатками. Высоко поднялась радиомачта с флагом. Нарты, лыжи, ящики с оборудованием и продуктами придали льдине обжитой вид.

В суматохе мы забыли, что у нас на борту находился пятый папанинец — пес Веселый, которого никто не хотел брать из-за перегрузки. С трудом отыскиали его, забившегося между тюками с грузом. Вытащили на свет. Обрадованный пес с лаем, как сумасшедший, принялся бегать по льду.

Перед посадкой я сообщил координаты нашей льдины на остров Рудольфа. Но когда мы разбили лагерь, все мои попытки связаться с островом оказались напрасны. Не отвечал и лагерь Папанина.



## **В ЛОВУШКЕ МЕРИДИАНОВ**

Сколько времени я «шарю» в эфире наши позывные?  
Не помню...

А эфир словно издевается. Слышу прекрасный симфонический концерт из более чем далекой Боливии... Четко отбивает фокстротный ритм джаз северных штатов... Льются экзотические напевы Перу... Бесконечны группы цифр шифровки военных раций... Германия, Франция, Италия...

Виски ныли тупо, уши немели от давления каучуковых амортизаторов. Эфир казался вселенской биржей, где маклеры на всех языках предлагали свои товары: оперы, романсы, происшествия и события государственной важности; советы, где можно научиться танцевать, где самые лучшие сосиски и детская присыпка...

Рассмеялся: моему ребенку третий месяц, и проблема детской присыпки меня должна волновать. Прогнал эти мысли.

Почему нас не вызывают?

В тысячный раз проходил по диапазону условных волн, замирал у аварийной 73,6 метра, на которой по расписанию нас должен звать Диксон и Рудольфа. Я по-

лучал сведения о результатах матча «Спартак» — «Динамо», слышал знакомые мелодии Дунаевского. Начиная с момента старта кораблей на полюс, уже восемнадцатый час без перерыва каким-то однообразно-похоронным тоном радиомаяк Рудольфа посылает свои А и Н, будто мы пошли в беспосадочный перелет, а не отправились на тяжелой машине с запасом горючего на четырнадцать часов.

В сердце тлеет противненькое ощущение, что мир живет сам по себе. Без нас...

Почему же нас не вызывают?

Непрохождение радиоволн — частое явление в Арктике. Но это бывает на коротком диапазоне. Мы же десять минут в начале каждого часа передаем на двух диапазонах — длинных и коротких: «Всем, кто меня слышит от самолета «Н-169». Сели в равносигнальной зоне маяка двадцать одна миля за полюсом. Самолет, экипаж порядке. Льдина крепкая, координаты 89°39', западной 100°. Стартуем лагерь первой возможности. Мазурук. Аккуратов».

Предположения о непрохождении радиоволн отвергал эфир. Желание во что бы то ни стало связаться возрастало все сильнее по мере того, как над европейской частью СССР опускалась глубокая ночь и нас могли там услышать с большей вероятностью. Ведь эфир и не думал дремать. Малейшее движение ручки настройки — и разноязыкий говор оглушал, музыка била по барабанным перепонкам. Мелодии воздействовали странно: то невольно губы складывались в трубочку и я посвистывал, то мотив неожиданно бесил, и хотелось хватить по приемнику кулаком в тяжелой меховой перчатке.

Любая из этих станций могла бы сказать: «Вас слышим, вас приняли». Это единственно, чего нам страстно хотелось. Больше всего мы боялись, что причиняем



напрасные тревоги нашим товарищам. Любой из нас когда-нибудь да шалел около рации, передумывая черт те что, представляя самое страшное и переживая за друзей, которые беспомощны, замерзают, голодают.

Мне думается, что седина на висках появляется именно в такие часы. Ты в тепле, а твой товарищ на грани гибели, и ты прекрасно знаешь, как это бывает, представляешь это до жути ясно; ты не знаешь ни сна, ни покоя и, проклиная божий свет, хочешь одного — оказаться рядом с ним.

В те часы понимаешь — бывает легче переживать, чем сопереживать. Там — борьба, яростная, требующая всех сил, воли, ума. Тут — осточертевшие стены, тепло, еда — и молчание эфира. Друг не выходит на связь.

Когда-то... Нет, совсем недавно, за несколько лет до моего рождения, исследователи уходили на кораблях от причалов и, скрываясь за горизонтом, точно пропадали в небытии. Шли дни, долгие месяцы, длинные годы — и ни весточки, ни звука из-за горизонта, за которым исчез корабль. И так до тех пор, пока люди либо в один прекрасный день под алыми парусами победы вернутся в родную гавань, либо память о них, может быть, умрет прежде, чем они... Сколько было таких!

Но вот первое чудо двадцатого века — радио — дало возможность мгновенного общения с людьми за горизонтом, даже на другой стороне планеты. Так, черт возьми, чудо должно, обязано совершаться всегда! Особенно когда оно так нужно...

Выдержало же испытание второе чудо XX столетия! Не пешком, а на крыльях добрались мы до полюса. И за время, которого едва достанет, чтоб лыжнику или собачьей упряжке преодолеть километр по хаосу льдов. Километр, если не меньше.

Впрочем, не знаю, чему я больше удивлялся тогда — крыльям на полюсе или мастерству Ильи Мазурука. Даже в воспоминаниях остается непонятным, как точно удалось ему посадить на крохотное поле сильно перегруженный самолет, не превратив его в кучу дымящегося металла, обрызганного кровью экипажа.

Льды сверху выглядят совсем иначе. Это-то я знал по опыту прошлого года. Они только кажутся ровными, а на самом деле вдрызг разбитый проселок по сравнению с ними гладкое поле. Мы сели на площадку длиной в двести пятьдесят метров, узкий коридор между грядами мощных торосов — единственный просвет на всей льдине размером тысяча двести метров на шестьсот. Машина пробежала всего двести метров! Четырехмоторный гигант, не уступающий размерами современному «ИЛ-18», застыл у тороса двухметровой высоты, пробежав расстояние, далеко не всегда достаточное и учебному аэроклубному «ПО-2». Какова же воля и выдержка у этого сероглазого весельчака!

Экипировка нашего самолета производилась согласно задаче. Она была «вспомогательной» в том смысле, что у нас отбиралось все необходимое основным машинам, а нам доставалось согласно принципу «на тебе, боже...». Это не в обиду, а по сути. До Рудольфа мы летели, имея на борту три радиокompаса. При полете к полюсу у нас не осталось ни одного. Радиооборудование... Движок, собранный из запчастей всего склада Главсевморпути, являл собой величайший пример исчадия человеческого гения. И получили мы оборудование за два дня до вылета.

В Москве наш «Н-169» использовался как тренировочная машина для подготовки основных экипажей экспедиции, и маломощная радиостанция с радиусом действия до трехсот километров при передаче с земли так и осталась на борту. Я занимался штурманским

оборудованием основных кораблей почти восемь месяцев и за четыре дня до вылета при самой горячей помощи не смог довести «Н-169» до уровня экспедиционных кораблей...

Так или иначе, а «Н-169» принял участие в полете на полюс. Теперь к знаменитым словам «что пройдет, то будет мило» остается добавить: худа без добра не бывает. Но тогда было чертовски обидно.

Просидев сутки около радиостанции, нужно если не отдохнуть, то размяться. Выключив приемник, я стащил с головы телефоны. Тишина заложила уши. Я пробрался из штурманской кабины меж тюками и ящиками к люку, выскользнул из самолета.

Две оранжевых палатки, растянутые у хвоста машины, трепетали под ветром. Лагерь спал. Легкая поземка тонкой пылью запорошила яркий шелк. Уныло звенели под порывами ветра антенны. Тяжелые лохматые тучи почти задевали торосы.

Быстренько осмотрел растяжки, которыми самолет заякорен к льдине. Ветер шел с носа и не обещал неприятностей. Но погода портилась безнадежно. Впрочем, будь она идеальной, нам не взлететь. Сесть на крохотную площадку мы смогли, а вот оторваться без взлетной и рулежной дорожек невозможно.

И еще вопрос — куда, в какую сторону лететь? Где лагерь папанинцев, в какой стороне? Всюду юг. Ни севера, ни востока, ни запада компаса не показывают. Ну, это забота завтрашнего дня. Главное пока аэродром.

С «земли» наша льдина походила, наверное, на строительную площадку стадиона, окруженную трибунами дико навороченных торосов. Гигантские силы вздыбили и набросали друг на друга трех- и четырехметровые глыбы. Один торос был уникален. Льдина вздыбилась на высоту двухэтажного дома, отгородив

нас от соседних полей. Это был осколок от нашей льдины, осколок давний, судя по выветриванию. Мы воочию убедились в крепости нашего поля.

Что мы сможем сделать в случае катастрофы со льдиной?

Размышляя этак на разминке, я чуть не носом уткнулся в какую-то непреодолимую преграду. Ткнул впереди себя — снег. Ничего не понял. Откуда стена? Наконец разобрался. Передо мною был копнообразный ропок. Да, этакая снежная копенка — выветренный, заснеженный останок тороса. Однотонная белизна снега при полной облачности не имеет теней, полутеней. Глазу зацепиться не за что. Нервное зрительное напряжение при таком освещении исключительно велико. Снежная слепота поражает человека в пасмурную погоду, в отличие от воспаления при ожоге от отраженного света.

Я обернулся, туман и поземка скрыли самолет, палатки. Пошел обратно по собственному следу. Тут вдруг впереди обозначился черный бесформенный холм. Он двигался на меня. Невольно схватился за нож у пояса. Движения неизвестного чудища были явно угрожающи. Сближаемся...

Фу, Веселый...

Он бросился на грудь, стараясь лизнуть в лицо, лаял и визжал.

Пес, живой характер которого и стал кличкой, с момента посадки приутих. Один не отходил от корабля. Во сне то и дело настораживал уши. Крутясь около нас, он время от времени рычал в сторону торосистой гряды.

— Что, Веселый, приуныл? Или далеко заплыл?

Пес жалобно не то взвизгнул, не то взлаял, оскалил зубы на торосы и, путаясь в ногах, уныло поплелся со мной к самолету.

Лагерь продолжал спать. Взглянул на часы. Близилось условное время, когда Рудольф должен вызывать нас. Потрепав умную голову Веселого, влез в самолет и пробрался в кабину.

Диапазон коротких волн словно вымер. Зато длинные бушевали концертами, речами... Стоп. На волне восьмисот метров забились точки, тире. Звуки шепелявят, но почерк очень знакомый:

«...Вас приняли хорошо... пока... следующего срока...»

Тут колоратура сопрано ворвалась в уши. Мне бы эту певицу под горячую руку! Проклинай ее не проклинай, а мощная станция забила киловаттную Рудольфа. Подстроиться — у приемника подобной роскоши не предусмотрено. Однако позывные «РА» явно означали: остров связался с самолетом Алексеева. Он тоже не нашел лагерь папанинцев и тоже сел где-то во льдах? Где? Почему? Все ли у них в порядке?

Наверное, мои реплики в адрес американки-сопрано были столь громки и выразительны, что разбудили Илью Павловича, спавшего в палатке. Я увидел его у камбуза, выключил приемник.

— Доброе утро, командир!

— Привет, Валентин. Что нового в эфире?

Рассказал. Мой возбужденный вид озадачил Мазурука.

— Ты вот что... Не изматывай себя. Иди спать. К вахте разбужу.

Спать... Одно слово действовало сильнее хлороформа. Только вахта на передатчике само собой, а кто же на радию дежурить станет? Нет, не пойдет.

— Алексеев где-то сидит... А с Молоковым что? — чтобы не спорить с командиром, завожу разговор на самую животрепещущую тему: «Кто где? С кем что?»

— Чертова радиосвязь, — пробурчал Мазурук, возясь с паяльной лампой.

Я стал вытаскивать аварийный агрегат — движок «пияджо» — на снег. Держать этого чадающего дьявола в корабле было невозможно. Болты, врезанные в сырую сосновую «станину», прокручивались, падали в снег. Их приходилось вылавливать скрюченными от мороза пальцами. Перестановка движка каждые полчаса требовала немалой физической силы, но это чепуха. Главное — заставить движок работать, привести его в действие. Это занятие требовало от нас большего — колоссальной выдержки и ангельской кротости...

Фритьоф Нансен назвал умение ждать величайшей добродетелью исследователя Арктики. Нужно добавить — спокойствие обязано быть матерью этой добродетели. И мы с кротостью святых отдавались пыткам капризного движка. Он же мог вдруг начать вращаться в иную, чем положено, сторону, не заряжая, а разряжая и так подсевшие аккумуляторы. Однако мы готовы были поить его своею кровью, лишь бы адская машина вращалась.

Шум паяльной лампы, чихание движка привлекли внимание Веселого. Пес тщетно пытался по трапу забраться в самолет. Так бывало всегда, когда люди начинали возню у машины.

— Валентин, — улыбнулся Мазурук, — собака соображает, что выбраться отсюда можно только самолетом.

Илья, до того как взял в руки штурвал, работал бортмехаником и хорошо разбирался в капризах нашего мучителя. Мазурук обхаживал его, точно любимую, разговаривал с ним ласково, похлопывая по кожуху, подмигивая ему, уговаривал:

— Ничего... ничего... Сейчас я тебя эфирчиком угощу... Хороший эфирчик...

И движок застучал бешено, сорвался со станины и запрыгал по льду в сторону.

— Ну, ну, — Илья, хромая, подбежал и заклинил его ладной палкой. — Ты потише. Понимаю, тебе тоже не нравится льдина... Потерпи.

А Веселый с визгом рванул к торосам, а потом долго с опаской глядел на дымящее чудовище, с которым и люди-то справлялись с трудом.

Треск движка поднял на ноги остальных. На ходу натягивая малицы, из палаток выскочили бортмеханик Шекуров, представитель авиазавода инженер Тимофеев, пилот Козлов, представитель Главсевморпути Догмаров.

Подошло время радиосвязи.

Снова молчание. Прошло семьдесят два часа моей бессонной вахты у рации. Снова передал выученный наизусть текст. Перешел на прием. И тут услышал ответ Диксона. Наконец нам ответили!

На камбузе меж металлической сеткой входного отсека и хвостом было шумно и весело. Ведь связь есть! Остальное дело времени. Без окон, под целлулоидным прозрачным потолком, камбуз был для нас и каюткомпанией, и актовым залом.

Держа ложку, словно гетман булаву, Мазурук потребовал тишины.

— Положение наше сложное, — начал Мазурук. — Экипаж наш самый маленький. Машина оборудована хуже, чем остальные. Но мы не в безвыходном положении. Пока мы не знаем, но, может быть, другим тяжелее, чем нам. Киснуть причин нет. Короче, нам необходимы устойчивая связь и аэродром. Чтоб выбраться, нужны здоровье и бодрость духа. Второе, я вижу, в избытке. С первым похуже. Шекуров при посадке повредил руку. У Догмарова большое сердце. У меня растянуты, по-видимому, коленные связки. Даже битюг Валентин выбьется из сил, ежели будет по трое суток сидеть у рации. Поэтому мы обязаны соблюдать строгий режим, строгий план. На сегодня распорядок таков:

Валентин и я — на связи, Козлов, Шекуров, Тимофеев и Догмаров работают на расчистке полосы...

Слышно было, как жесткая метель скребет по гофру обшивки, гудят растяжки и застежки чехлов на моторах. В самолете стояла такая же температура, что и за бортом, но мы, одетые в шерстяное белье и меховую одежду, не ощущали холода.

Выступление Ильи Павловича приняли как приказ, который не подлежит обсуждению. У нас в экипаже действительно недосчитывалось радиста и второго бортмеханика. Вместо них мы взяли груз. Пока Козлов готовил завтрак, Мазурук и я соорудили под фюзеляжем укрытие для аккумуляторов. Остальные, смеясь и подмигивая друг другу, дооборудовали лагерь. Шли горячие шутливые споры за обладание единственной киркой. Альпеншток и совковая лопата считались инструментами для менее квалифицированных работников. И этими орудиями нам предстояло «перелопатить» несколько сотен тонн льда, чтобы привести в порядок рулежную и взлетную дорожку длиной шестьсот и шириной пятьдесят метров.

— Орлы, завтрак ждет! — возопил Матвей Козлов.

Повторного зова не понадобилось. Аромат кофе и жареных сосисок наполнил внутренность корабля. Он победил даже въедливый дух бензина и копоты движка.

— Ой, Мотик, запах божественный! — захватив самую большую консервную банку, воскликнул Тимофеев.

Молодые, считая в душе себя даже взрослыми, мы вели себя, словно первоклашки после звонка с урока: ерзали на перевернутых ведрах, служивших нам сиденьями, подталкивая друг друга.

— Стойте, братцы, командира обошли! — Шекуров передал припозднившемуся из-за хромоты Мазуруку жестяную банку.

— Тихо, ребята, не бузите! Хрусталь побьете!



И над этой «ребячьей» компанией возвышался Мотя Козлов в широкой меховой малице. Он постучал о кастрюлю самодельным черпаком. В наступившей тишине Козлов провозгласил:

— Да не иссякнет чаша сия! Нехай луженые желудки кротко воспримут пищу сию!

На столе появились кастрюля с горячими охотничьими пряными сосисками, сливочное масло и сыр. После этого слышалось только удовлетворенное мычание да кто-либо нет-нет да и чертыхнется, ожегшись о жестяную банку с кофе.

Догмаров, насытившись быстрее всех, сдвинул на кончик носа защитные очки и нудным докторским голосом сообщил:

— Больные нашего санатория страдают отсутствием аппетита, надо срубить по три ропака!

Командир, весело щуря серые глаза, довольный бодрым настроением, сказал:

— Работой руководит Козлов. Он знает дело. Через два часа прихожу к вам. Берегите глаза.

Забрав инструмент, четверо ушли на дальний край льдины, где еще вчера флажками из изрезанного запасного парашюта разметили будущую взлетную полосу. Белая мгла тут же поглотила людей.

Оставшись с Ильей Павловичем, мы стали изобретать питание рации без аккумуляторов, которые уже здорово подсели. Срок связи пришлось пропустить. «Пияджо» с зарядкой не справился. В Холмогорах, под Архангельском, мы добыли аварийную рацию с дивным названием «Носорог». Питал рацию «солдатомотор» — генератор, который надо было вращать вручную. Командир стал крутить ручку, а я улегся у приемника. «Носорог» находился в палатке, а стоять в ней было невозможно. Эфир молчал, молчал, и неожиданно на волне 3,4 метра я услышал окончание радиogramмы:

«Все в порядке, следующие сроки слушаю РК»... По характерному почерку радиста — а это был Кренкель — понял: работал лагерь Папанина. Но в тот момент я пощадил нервы Мазурука и не обмолвился о радиogramме. Спокойствие и терпение тоже имеют предел. Дальнейшее слушание эфира ничего не дало, Илья выбивался из сил, крутя «солдат-мотор», и мы прекратили прием. Потом с полчаса повозились с исчадьем-движкой, заряжавшим аккумуляторы. Снова пришлось пропустить срок связи.

Тяжело опираясь на лыжную палку, Мазурук, хромая, побрел работать на аэродром. Я мог себе представить, какую мучительную боль причиняло ему плохо залеченное колено. Посадка на льдину-крохотулю, организация лагеря, а теперь сумасшедшая работа на полосе разбредили недавнюю травму, полученную Мазуруком при спуске на лыжах с купола Рудольфа. Он всего пять дней пролежал в постели. Нужно поговорить с ребятами и запретить ему работать на аэродроме. Одного меня он не послушает.

Пока движок не капризничал, я превратился в метеоролога, записал показания приборов. Тут весьма кстати выглянуло солнце. Все время ожидая его появления, я держал под рукой секстант и часы. За время нашего сидения на льдине, грубо оценивая положение, нас сдрейфовало еще на четыре мили от полюса. Затем в штурманской рубке корабля я записал показания компасов, за которыми наблюдал через каждые шесть часов. Нужно было знать вращение льдины и определить магнитные возмущения. Так в течение нескольких суток удалось установить, что отклонение стрелок компасов — результат вращения льдины, а не воздействия магнитной бури. Иначе после бури стрелки бы возвратились приблизительно в исходное положение.

— Как дела, чиф!

От крика я вздрогнул и, обернувшись, увидел запотевшего Козлова. За стуком движка я не услышал, конечно, скрипа снега под его поступью.

— Чихает мотоцикл?

Каких только наименований не придумали мы нашему инквизитору!

Невысокого росточка, подвижный, с добродушным лицом, Матвей Ильич в меховых доспехах выглядел круглым. И со спины их было трудно различить, например, с Папаниным. Только приглядевшись, выяснилось, что Папанин напоминал эллипс, а Козлов — шар. Устало опустившись у ящиков с консервами, Матвей Ильич принялся чертить концом лыжной палки по снегу.

— А мы дорожку очистили — сто на шестьдесят. Чуешь? Ну и ледок! Камень. Бьешь киркой, а она только отскакивает!

— Лишь бы не сломалась.

— Кто?

— Кирка.

— Типун тебе на язык!

— Рванули вы здорово. А мне хвастать нечем. Но солнце схватил.

— Молодец! Куда нас несет?

— К Америке... На четыре мили утянуло.

— Ну и тянет... Облачность того гляди опять разорвет. Ты, Валентин, лови его, солнце-то!

— Лассо всегда рядышком, — кивнул я на секстант. — Лишь бы показалось.

— Валентин... Сколько до ближайшей земли?

Я замер, догадываясь, что таится в этом вопросе. Дело тут не в неуверенности или недоверии к товарищу. Но более опытный, чем все мы, полярный летчик хотел проверить меня, убедиться, что хоть я-то знаю, где находимся, куда дрейфуем и главное, куда полетим, если пробьем взлетную полосу прежде, чем нас найдут.

— Ближайшая суша — Гренландия... До нее семьсот километров.

— Далековато... Но с такой скоростью дрейфа землю можно увидеть дней через пятьдесят...

Я помолчал.

— Валентин, в день посадки ты заметил чертовщину с солнцем? Оно здесь круглые сутки на одной высоте!

— Кажется, что на одной, — здесь я был на «высоте». — Простым глазом незаметно. Суточное склонение его равно двадцати дуговым минутам — треть градуса. Когда глядишь в секстант, замечаешь и иные странности. Интересно?

— Ну...

— Здесь высота солнца в полночь по московскому времени выше на полградуса, чем в полдень.

— Это зачем же? — Козлов лукаво склонил голову набок.

— Потому что мы находимся в западном полушарии. Это астрономия... Если интересуется — объясню, когда будем опять на Рудольфа.

— Если время будет, заговорились мы. А ребята проголодались. Обед готовить побежал, — Козлов торопливо поднялся и, покотившись к трапу, остановился. — Да, вот еще что. Надо воздействовать нам всем на Мазурука. Приковылял на аэродром да еще ропаки взялся рубить. Ну-ка поколи эти старые торосы.

— Ты прав, Матвей Ильич. Сделаем ему внушение. Только поручить это надо Догмарову. Как-никак, представитель Главсевморпути.

Вскоре в утробе корабля совсем мирно, по-кухонному зашумели обыкновеннейшие примусы. Нет, от голода мы не умрем — запасов хватит на семь месяцев. А будет все в порядке с машиной — улетим. Только куда лететь? Храбрился, но сосущий холодок неуверен-

ности в самом себе как навигаторе не давал покоя. Необходимо было развеять сомнения у товарищей. Они есть, раз Козлов задал свой вопрос. Словами, объяснениями здесь не поможешь. Нужно нечто вещественное, предметное, наглядное.

Есть хотелось нестерпимо. Из корабля тянуло такими соблазнительными запахами мяса, специй, что я едва успевал глотать слюнки. Я не мог больше терпеть, полез в самолет, чтоб до обеда стянуть что-нибудь съедобное.

— Принеси ведро льда! — погрозив поварешкой, в шутку буркнул Козлов. — Потерпишь, голодающий...

Памятуя золотое правило зимовщиков: не возражай повару, не будешь голодным, — я схватил ведро и, проходя, стибрил тубик с мясом. Тут же сунул его в рот, чтоб Козлов не отобрал: закон есть закон — ешь до отвала, но за столом.

Туман рассеивался. Пока я рубил лед, вдалеке стали видны фигуры аэродромных рабочих, бредущих к лагерю. Передав ведро Козлову, снова стал присматривать за движком. Первым к самолету подошел, тяжело отдуваясь и волоча по снегу винтовку, Догмаров.

— Да... теперь и я знаю, что такое Арктика. Не Гагры... — и он глубокомысленно вздохнул. Будучи работником Главсевморпути, он, кажется, не залетал «выше» Архангельска.

— Даже не Ялта... — посмеиваясь, ответил я. — Идите отдохните в палатке перед обедом.

— Нет, если я лягу, тут же усну. Ух как трещит поясница.

Приковылял Мазурук, а за ним Шекуров и Тимофеев. Они яростно доказывали друг другу превосходство в арктических условиях моторов воздушного охлаждения.

Услышав голоса спорщиков, в проеме двери появился

Козлов. Он потирал руки от удовольствия, что может отлично нас накормить, и лицо его лоснилось от кухонного жара.

— Дорогие гости! Дирекция ресторана «У полюса» просит пожаловать к столу!

Умывшись теплой водой, мы, подталкивая друг друга, поспешили на зов. Черная икра на закуску, янтарный украинский борщ, сочные говяжьи отбивные, компот из чернослива и абрикосов. И крепкий чай... с лимоном.

Я доложил Мазуруку о дрейфе. А тут в прозрачную крышу нашего ресторана ударило солнце.

— Солнце! Солнце! — закричали за столом, а я, дожевывая на ходу отбивную, уже скатывался с трапа с секстантом в руках. Шесть раз удалось мне взять высоту светила, одновременно засекая время по карманным часам.

Окно в облачности закрылось. Мне было видно, как яркое пятно света плыло по льду уже вдали от нас. Вспыхнули и померкли торосы у горизонта в южной стороне. Какой-то миг это слепящее пятно движущегося солнечного света виделось мне полосой, линией.

Линией!

«Севера у нас нет, — принялся размышлять я. — Практически мы в точке полюса. И любая линия, проведенная по льду, волей-неволей будет указывать на юг. Причем обоими концами! Ведь это истинный меридиан. А их здесь можно провести сколько душе угодно. Во всяком случае, если дуговые градусы перевести в минуты, минуты в секунды, то... получится миллион двести девяносто шесть тысяч меридианов. Истинных, так сказать, научно обоснованных». Мне захотелось ворваться в «салон» и поведать обо всем товарищам. Но, карабкаясь по трапу, я мысленно остановил себя:

«Так не пойдет... Надо, чтоб ребята потрудились,

своими руками создали этот истинный меридиан. А если я им скажу, что любая направленная в любую сторону прямая и есть истинный меридиан... Грош цена такому штурману! Надо немножко поколдовать, пошаманить. В конце концов и сама идея воплощенного истинного меридиана обдумана мной прежде всего ради укрепления психологической уверенности товарищей в возможность выбраться из лабиринта меридианов».

— Поймал солнышко, Валентин? — с некоторой тревогой поинтересовался Мазурук.

— Есть, командир! Все в порядке. Через шесть минут дам новые координаты.

Точных координат я не мог вычислить при самом тщательном старании. На многострадальном «Н-169» не имелось хронометра. Не досталось. Штурманы, просто любители астрономии, поймут наше сложнейшее положение. Мои часы уходили за сутки вперед от двадцати до тридцати девяти секунд. Наручные Мазурука — от трех до восьми минут. Только тщательная проверка по радио по меньшей мере два раза в сутки позволяла нам верить в часовые механизмы.

Мои товарищи, говоря очень вежливо, весьма поверхностно разбирались в астрономии, и только на скулах Мазурука ходили желваки, когда он смотрел, как мне приходилось мытариться с часами. После сообщения о новых координатах разгорелся оживленный спор о том, куда, когда, к чему нас может сдрейфовать. Это был блестящий диспут тартаренов. Он мог продолжаться до наступления ночи — полярной, разумеется.

— Послушайте, братцы! — начал я. — Есть важное дело. После последних вычислений мы можем обозначить на льдине истинный меридиан. Нам это позарез нужно.

— О чем речь! Конечно! Давай, давай! Вот здорово! Мазурук был особенно шумен, весел и хитро под-

мигнул: «Считай меня сообщником». Из очередного парашюта, которые все-таки взяли из Москвы на случай выброски экспедиции, мы смастерили полсотни ярких флажков. Потом я, держа в руках расчеты и часы, подобно верховному египетскому жрецу, двинулся к размеченной ранее взлетной полосе. В нескольких шагах за мной сбился причт служителей, исполнявших одновременно и роль безмолвствующей при свершении таинства толпы.

Неторопливый командир, хромая, замыкал шествие.

От самолета до аэродрома было метров четыреста. Сколько раз мне хотелось обернуться, расцеловать товарищей и повиниться в безобидной затее. Но нельзя! Пройдя флажки, означавшие границу взлетной полосы, я остановился. Посвященнодействовав с картой, воткнул в наст первый флажок, затем второй, обозначая направление на лагерь Папанина, как оно выглядело по моим прикидкам.

Я и сам тогда еще толком не знал, какую роль сыграет в дальнейших моих размышлениях и расчетах этот истинный меридиан.





## **ЗЕМЛЯ БЕЗ ПОЛЮСОВ**

Не верьте, что полярные просторы только белые!

Просто они не дождались еще своего Рериха...

Бездна синего неба и нестерпимый, всюду проникающий поток солнечных лучей совершенно не вязались с застывшим, мертвым океаном. Льды, солнце и небо создавали необычайную картину. Она никак не укладывалась в сознании человека, привыкшего к полутоновой игре красок природы средних широт.

Что снег белый, а лед голубоватый или зеленоватый, я знал еще с тех далеких лет, когда мой мальчишеский затылок отпечатывался на тонком ледку только что замерзшего пруда, реки, когда так не терпелось скорее надеть коньки.

А здесь? Что же это такое?! Я сбросил с головы тяжелый мех капюшона и, опираясь на кирку, вгляделся в бесконечные фантастически дикие нагромождения.

Какая дерзость! Я сбросил светофильтры, рискуя глазами: хотел воочию убедиться, что такие сочетания красок существуют.

Передо мною гряда торосов; они зеленые, как цейлонские изумруды, а в изломах на солнечной стороне —

бледно-голубые. В тени грани их густо фиолетовые. По искрящейся парче ледяного поля — мазки безумного художника — сиреневые тона перевиты золотом! Вдали алые клыки торосов пылают на нежном палевом фоне... И над всем сумасшествием красок — купол неба, такого синего, безмятежного, что бунт красок не вопиет, а умиротворяется.

— Валентин! Надень светофильтры! Схватишь снежную слепоту, что будем делать?! — кричит Мазурук.

Молча опускаю на глаза надоевшие до осатанения очки, поворачиваю голову к товарищам. От них валит пар. И пар отливает радугой. Тут я не выдерживаю:

— Пар-то от вас цветной.

— А ты думаешь, от тебя — как из чайника на кухне? — ворчит Козлов.

Тимофеев принимался объяснять сие явление по-научному.

Мы смеемся и садимся, вернее — ложимся, на голубые глыбы только что разбитого сугроба. Скинули капюшоны.

— В этой сторонкушке все не по-человечески, — философски замечает Козлов. — Куролесит солнце, словно взбесившееся. Работаем сегодня уже двенадцать часов. Начали работу, кончили работу — оно все на одной высоте. И как бы оно ни катилось по горизонту, там будет или там, — он показал в противоположную сторону, — оно всегда будет на юге!

Снова тот же разговор. Но куда от него денешься!

— А почему тебя это трогает? — спросил Мазурук. Командир на миг потерял контроль, сделав ударение на слове «тебя». Он очень устал.

— Потому, что это сбilo все мои понятия о направлении. Я теперь не знаю, откуда мы прилетели и куда нам лететь!

Второй пилот, скрывая раздражение, закурил. Помолчали. От наших голов поднимался радужный пар. Холод, как вода, просачивался сквозь мех одежды. Тягостная пауза затянулась.

Я понимал, что этот скрытый упрек относится ко мне. Я штурман самолета. Я привел сюда самолет. Мы сели за географическим полюсом, почти рядом с ним. А потому не меняется высота солнца и потому всюду одно направление — юг. Но это впечатление обманчиво. Мне, определявшему наши координаты по солнцу астрономически, не кажется, что всюду юг. Так может быть лишь в точке полюса. Это не видно на глаз, но астрономические приборы замечают малейшее изменение высоты нашей дневной звезды. Но то, что мы не на самой точке полюса, а южнее, только усложняет все навигационные расчеты, потому что мы сидим в самом сгустке меридианов, в настоящем лабиринте долгот. Стоит любому из нас сделать несколько шагов, и долгота изменится на несколько дугowych минут. Один градус долготы в Москве равен примерно шестидесяти семи километрам, а здесь он равен всего четыремстам шестидесяти метрам! Сделай семь с половиной шагов — и твое положение изменится на одну дуговую минуту.

Все это сбило с толку экипаж. В свободное время у нас только и шли споры, в какую сторону лететь, чтобы найти лагерь Папанина, который находился за полюсом уже в ста шестидесяти километрах.

Положение осложнялось тем, что мы не имели радиокompаса — прибора для выхода на работающую радиостанцию. Поэтому перед вылетом с Рудольфа в лагерь Папанина нам была поставлена задача — дойдя до полюса, сесть, уточнить астрономически свои координаты и потом, имея координаты лагеря, перебраться к ним. Все казалось просто. Но тогда мы многого не могли учесть.

Ведь это были первые в мире посадки самолетов у полюса!

Уже пять дней мы пробиваем гряды торосов, чтобы соединить наше ледяное поле узким коридором с соседней льдиной. И все эти дни, помимо чрезвычайно тяжелого и изнуряющего физического труда, пришлось мучительно думать о методах самолетовождения в высоких широтах, о том, как увереннее и проще привести самолет в лагерь Папанина, как выбраться из этого запутанного узла меридианов. Одновременно нам приходилось бороться с ложным мнением экипажа, которому из-за постоянства высоты солнца на горизонте казалось, что лагерь Папанина и даже остров Рудольфа находятся в противоположной стороне.

Попробуй доказать математически то, что летчик с завидной уверенностью и простотой показывает руками:

— Взлетели так, развернулись и пошли туда...

— Нет.

— Как «нет»?

— Не туда, а сюда, — говорю я.

— Нет, сюда, не слепой же я.

Особенно остро экипаж стал переживать безвыходность положения, когда на третьи сутки после посадки О. Ю. Шмидт, узнав, что наш аэродром очень мал, выслал к нам самолет В. С. Молокова с флагманским штурманом экспедиции И. Т. Спириным. Они должны были забрать часть нашего груза, чтоб облегчить взлет. Их машина была в воздухе более часа, но нас они не нашли и передали по радио, что у нас сплошная облачность и туман.

Мы были крайне удивлены таким сообщением — у нас в то время стояла абсолютно ясная погода. Небо от горизонта до горизонта сияло голубизной.

Мне стало ясно одно — сближение меридианов сби-

ло их с курса. Самолет Молокова искал нас совсем не там, где мы находились.

Мы беспокоились об одном: надо было выполнить задание — доставить научное оборудование и приборы Папанину, без которых его четверка не могла работать. И как навигатор я понимал, что решение этой задачи лежало на мне.

И как только возникал вопрос, где лагерь Папанина, я тыкал в иную сторону.

— Там.

— А вчера — там?

— Вчера там.

— Почему?

— Льдина дрейфует и вращается.

— Откуда известно?

— По компасам.

— Сам говоришь — они показывают цену на дрова в Эквадоре, а не направление...

Варианты споров бесконечны.

После работы на ледяном поле, забираясь в палатку, я часами просиживал у карты географического полюса, решал сотни вариантов перелета в лагерь Папанина. Меня смущала, конечно, не сторона, в которую лететь. Зная свои координаты и координаты лагеря папанинцев, эта задача не сложна. Да, да, именно так! Указать, в какую сторону лететь, было нетрудно. Но попробуйте, наметив точку на противоположной стене комнаты, подойти к ней с завязанными глазами, без ориентировки.

Меня волновало другое: как выдержать курс полета? По какому прибору и по какому курсу, вернее, по курсу относительно какого меридиана следовать из нашей точки, чтобы по прямой линии попасть в лагерь папанинцев? Смотрю и смотрю на карту. Из точки по-

люса во все стороны разбегаются меридианы. Как преодолеть этот лабиринт?

Географические карты — едва ли не самое древнее изобретение человеческого разума. Они родились, вероятно, когда один пещерный прашур объяснял другому путь к замеченной добыче. Он добросовестно рисовал прутиком на земле причудливые скалы, особо приметные деревья, повороты реки...

Потом человек вышел в море, и описания берегов стали ему особенно нужны.

И чем более долгий путь открывался перед людьми, тем более подробные карты они составляли. На них появлялись все новые земли, и наконец стало ясно, что Земля шар. Тогда изобрели глобус, разбили его окружность на триста шестьдесят равных долей и назвали их градусами. Считается, что в каждом градусе шестьдесят дуговых минут, а в минуте шестьдесят дуговых секунд. Одна минута по экватору равна одной морской миле.

Почему так?

Известно, что Земля совершает один оборот вокруг своей оси за двадцать четыре часа. Если разделить триста шестьдесят на двадцать четыре, то получится пятнадцать: Это число градусов окружности, на которые Земля повернется за час. А как выразить градусы в километрах? Известно, что окружность Земли по экватору округленно равна сорока тысячам километров. Делим это число на триста шестьдесят. Получается приблизительно сто одиннадцать километров.

Люди обратили внимание на то, что полдень для каждой отдельной точки Земли длится лишь мгновение. Причем полдень в этот миг наступит не только в том месте, где стоишь. Если мысленно провести линию по поверхности земного шара от полюса до экватора, то везде на этой линии тоже будет полдень. Вот эту мыс-

ленную линию и назвали полуденной, по латыни — меридиан. Меридианов можно провести сколько угодно. Даже если два человека будут стоять на экваторе примерно в двух километрах друг от друга, то это расстояние будет равно одной минуте земной окружности. Иными словами, полдень для одного из них наступит на минуту позже.

А у кого же он будет раньше? Как по времени определить свое местонахождение по меридиану?

Чтобы определить, на какой долготе находишься, нужно знать, от чего считать, нужна точка отсчета. Расстояние и время в нашей обыденной жизни не мыслятся бесконечными. Расстояние измеряется от чего-то и до чего-то, время — тоже.

Есть точка отсчета и у земного времени. Ею мог бы стать любой меридиан. От какого хочешь, от такого и считай. Но выбрали, если можно так сказать, особый.

Этот «роковой», отделяющий день от дня меридиан, проходит от Северного полюса к Аляске, а дальше тянется по Тихому океану к Антарктиде и Южному полюсу. Полуденный, нулевой в этом случае, проходит через английский город Гринвич, где расположена большая астрономическая обсерватория. И меридиан называется «Гринвичский». Если встать на этом меридиане лицом к северу, то, как и на любом, слева будет запад, а справа восток.

Но есть на Земле два места, где все часы, даже сломанные, показывают в любую минуту правильное время. Это там, где все меридианы сходятся в одну точку. Эти точки — географические полюсы. Время там как бы останавливается. Но стоит отойти от полюса на несколько сот метров, как попадаешь либо в московское, либо в хабаровское, либо в нью-йоркское время. Ведь меридианы, сбежавшиеся в точке полюса, расходятся от него. Появляются так называемые часовые

пояса, а каждый из них равен пятнадцати градусам, или тысяче шестистам шестидесяти пяти километрам на экваторе. На полюсе — нулю градусов и нулю расстояния, а в двух шагах от условной точки — сотым долям дуговой секунды, несколькими миллиметрам.

Почему?

Сближение меридианов не «растягивает» и не «сжимает» километры. Километр — величина постоянная. Он равен одной сорокатысячной доле длины земной окружности.

На полюсе, где меридианы сбегаются в густой пучок, а расстояния между градусами практически равны нулю, очень трудно вести по ним отсчет. Ведь сетка меридианов — основа навигации. Правильно вычислить курс на карте — значит правильно рассчитать, под каким углом пересекать меридианы. Для этого и существует на карте сетка меридианов и широт.

...На девятые сутки дрейфа наши координаты были: широта  $88^{\circ}58'$ , долгота западная  $98^{\circ}$ . Координаты лагеря папанинцев — широта  $88^{\circ}50'$ , долгота  $30^{\circ}$ . Разница составляла  $68^{\circ}$ . На экваторе она равнялась бы семи тысячам пятистам сорока восьми километрам, а здесь нас разделяло (с учетом поправки на разность широты) только 125.

И вот мы не могли пройти это ничтожное для самолета расстояние. Непреодолимым препятствием оказалась карта, та самая карта, которой сотни лет верили все штурманы мира, которой пользовались все полярные путешественники и которым она была верной и надежной помощницей. В чем дело? И Роберт Пири, и Фритьоф Нансен, и все, кто когда-либо двигался к «крыше мира», все они шли к полюсу и возвращались обратно по одному и тому же меридиану, по своим следам. Они шли, как бы держась рукой за канат. Два хронометра, один из которых показывал время по нуле-



вому меридиану Гринвича, другой — высчитанное местное время, да изобретенный Ньютоном секстант позволили им идти по канату одного меридиана и не уклоняться в сторону.

А нам предстояло пересечь меридианы от 98° до 30°. Находишь мы на экваторе или в средней полосе — все оказалось бы проще пареной репы. Определи по карте курс отхода и курс прихода, поднимись, пролети, предположим, час или полчаса — внеси поправку, соответствующую новой долготе, и вали дальше. Потом еще и еще, хоть до бесконечности. А тут за полчаса предстояло преодолеть четыре с половиной часовых пояса!

И по сей день нет прибора, с помощью которого можно было бы решить эту хитроумную загадку — загадку полярного сфинкса.

...Мучительно, до боли в висках, ищу выхода из создавшегося положения. Перебираю в памяти полет за полетом, вспоминаю учебу в Академии воздушного флота...

Нет, ни там и нигде не было указаний по методике полетов в районе полюсов. Нет ни учебников, ни руководств ни у нас, в Советском Союзе, ни в других странах. Даже такие корифеи высоких широт, как Роберт Пири, Руал Амундсен, Фритьоф Нансен, никто не говорил об этом. Вернее, в их записках были высказаны предостережения, что ошибки возможны, но предостереженья не всегда значит помочь. И снова припомнились записки Ларсена о том, как дирижабль «Норвегия» неожиданно вернулся к национальным флагам, сброшенным с борта час назад. Их увел магнитный компас.

Снова и снова то же препятствие. Снова меридианы! Кто только выдумал географические карты! Ведь нет

ни одной, которая бы изобразила Землю такой, какой она есть, и, на радость штурманам, не исказила бы либо углы, либо масштабы. Правилен только глобус. А на плоский лист бумаги сферическую поверхность перенести невозможно. Выдающиеся математики-картографы ломали голову над решением этой задачи. Ими составлены десятки различных картографических проекций — способов изображения земной поверхности. Каждая из них по-своему изображает земную поверхность на плоскости и по-своему искажает ее. И только на глобусе эти искажения отсутствуют.

Чтобы правильно вести корабль в безбрежном море, важно точно выдерживать курс. А проще всего это сделать, если на карте курс корабля будет изображен прямой. Как известно из начал геометрии, прямая линия пересекает параллельные линии всегда под одним и тем же углом.

Географическую проекцию, в которой все меридианы параллельны друг другу, а широты пересекают их под прямым углом и тоже параллельны, предложил известный нидерландский математик и географ-картограф XVI века Гергард Кремер. Сочинения ученых в ту пору было принято писать по-латыни, и сами ученые принимали латинские фамилии. Так, Гергард Кремер называл себя Меркатором. На обложке главной работы Меркатора — сборника карт и географических описаний — был нарисован сказочный герой Атлас, согласно легендам древних греков держащий на своих плечах небесный свод. По названию этого первого ученого труда все собрания карт называют атласами.

Так вот, начиная с XVI века самой распространенной картографической проекцией среди мореходов стала проекция Меркатора, хотя она почти не соблюдает масштабы и очень сильно искажает площади.

Почему же так случилось?

Чтобы разобраться в этом, возьмем две карты, сделанные по разным проекциям. Одну — азимутальную, вторую — Меркатора.

Известно, кратчайшая линия между двумя точками — прямая. В навигаторском деле она называется ортодромия. По-гречески «орто» — «прямой», «дромос» — «путь». Соединим ортодромией Москву и Хабаровск, Марсель и Нью-Йорк.

Казалось бы, двигаться по такой прямой легко и просто. На самом деле штурману было бы очень трудно. Ему пришлось бы вносить столько поправок в курс корабля, что не мудрено заблудиться... Ведь он движется по сфере!

Поэтому для удобства навигаторы прокладывают курс по кривой линии — локсодромии («локсо» — по-гречески «кривой»), но в этом случае курс корабля всегда будет пересекать меридианы под одним углом.

Однако если мы посмотрим на курс корабля, проложенный на карте с проекцией Меркатора, то заметим следующее: прямая линия — ортодромия — стала кривой, а локсодромия — кривая линия — прямой. В карте Меркатора есть и еще одна особенность: Земля на ней без полюсов. Они отрезаны. Дело в том, что большинству штурманов полярные зоны и не нужны. Добрых девятно девять процентов судов бороздят океаны и моря так называемых средних широт и вблизи экватора.

Карта Северного полюса мерещилась мне всюду: на голубом небе, на ослепительных торосах, даже во сне. Впрочем, слово «карта», может быть, слишком громко сказано. Настоящих, выверенных, отпечатанных по всем правилам карт у нас тогда не было. Мы сами чертили их на листах ватмана. Ведь до нас слишком мало людей интересовалось навигацией в высоких широтах.

В оранжевом сумраке палатки ловлю на себе взгляд Мазурука. Внимательно и пытливо смотрит на меня

Илья Павлович. Я знаю, он хочет от меня твердого и ясного ответа, и вместе с тем он также понимает, что этого ответа никто для нас не подготовил.

— Значит, магнитные компаса ты исключаешь? — спрашивает он в сотый раз.

— Да не я, а силы земного магнетизма. Надо выждать ясный день, такой, как сегодня, и лететь по астрономическому компасу.

— Через день аэродром будет готов. Если погода не испортится, мы взлетим, но помни, Валентин, мы не должны ошибиться, ведь у нас нет ни радиста, ни радиокомпаса. А самолет необходимо точно вывести в зону видимости лагеря и в точно рассчитанное время. Иначе у нас не хватит горючего вернуться на остров.

— И мы сорвем организацию дрейфа папанинской четверки? Нет, этого не будет! Связались же мы с островом Диксон и мысом Челюскина без радиста! А когда взлетим, связь будет еще увереннее. Войдет в строй главный передатчик, который работает от вертушки. Главное для точности — решить, относительно какого меридиана снять курс полета.

— Ну и какого же?

— Сейчас не знаю. Все перерешал. Пока не получается, чтобы на прямой, соединяющей нашу точку с лагерем, был один курс. Вот смотри, он все время меняется!

Я в сотый раз чертил на снегу систему меридианов, сходящихся у полюса. А на прямой, изображающей нашу трассу полета, она давала различные углы пересечения.

— А вчерашний совет флагманского штурмана экспедиции Спирина?

— Лететь по синусоиде, которая получается при курсе от среднего меридиана?

«Синусоида, конечно, штука математически точная, —

думал я. — Но... это бесконечное повторение полувосьмерки. Начало курса и конец второго разворота должны лежать на прямой. Однако, когда нет ориентиров, где гарантия, что нас не отнесет в сторону? Где гарантия, что мы взяли правильное направление вообще? А описывая синусоиду-полувосьмерку, мы черт знает куда залетим».

— Такое решение далеко не лучшее, — сказал я вслух. — Смотрите, как при такой схеме в начале пути мы будем резко уходить в сторону от трассы, от прямой, соединяющей нас и лагерь Папанина!

— Да, — задумчиво протянул Мазурук, — вылетали же они к нам, чтобы взять себе часть нашего груза и облегчить взлет, и по этой своей синусоиде запоролись куда-то в туман, а ведь у нас уже трое суток стоит совершенно ясная погода с беспредельной видимостью...

Действительно, искали нас Спирин с Молоковым. Самолет их почему-то попал в туман. Быть может, этот туман лежал между нами и ними, но, может быть, самолет сбился с курса, так как мы не могли давать им радиопеленгов для их радиоконюаса. Наша мощная рация могла действовать только в полете. Для нас это было тяжелым ударом. Нас не нашел такой опытный летчик и первоклассный армейский навигатор. Я чувствовал, что после этого случая вера экипажа в мои штурманские способности еще больше поколебалась.

Не желая повторить ошибки, я твердо решил лететь другим, более надежным методом. Но каким?! Я уже ощущал его, этот метод, но пока командиру не рассказывал. Нужны были математические доказательства, а их у меня еще не было, да и не было свободного времени на обстоятельное обдумывание. Каждый из нас по восемнадцать часов ежедневно рубил торосы, чтобы подготовить площадку для взлета.

Это были утомительные, полные нечеловеческих

усилий дни. С остервенением мы били кирками по голубому, крепкому как гранит льду. В кровь были растерты руки, неумолимое солнце до боли слепило глаза, мокрые от пота волосы на затылке смерзались.

Медленно, но верно удлинялся аэродром. Тогда мы не думали ни о дрейфе, ни о том, что льдину может сломать. Мы думали об одном — сделать площадку, взлететь и прилететь в лагерь!

— Пора, — сказал Мазурук. — Пора на аэродром.

Я подозвал Веселого, запряг его в парты. На них уложились наши нехитрые орудия труда. Опять облачность была сплошной. В воздухе ощущалась пронизывающая сырость. Переохлажденные капельки влаги осаждались на меховой одежде. Так мы моментально «поседали». Наст, торосы, ропаки и малицы быстро покрывались пушистым налетом инея.

Веселый тянул легкую поклажу слишком старательно. Его приходилось сдерживать. Нам нельзя было быстро идти. На пути то и дело попадались затянутые снежком трещины. Провалиться в нее не провалишься — мелка, а нога заклинится, точно в капкане. Часто приходилось сначала вытягивать стопу из унта, а потом обувь. Трещин на пути встречалось предостаточно, и в любой можно было вывихнуть сустав.

Слабый ветер тянул от норд-оста, с недалекого магнитного полюса. Там скопилась не облачность, а приподнявшийся туман. В другой стороне, где находился панинский лагерь, у далекого горизонта яркой нитью протянулась пурпурная полоска. Для меня она являлась вестником скорого изменения погоды.

Взлетную полосу пробили уже метров на триста. Пройдя в «забой», остановились у похожего на степной скифский курган старого тороса — ропака. Их было много на чертовой полосоньке: округлых, копнообразных, величиной от болотной кочки до стога. Я попытался по

слоям определить возраст нашего прибежища. Насчитал четыре слоя — значит, нашей льдине исполнилось четыре года. Верхний снег, белый и мелкий, ниже делался плотнее, и зерно его, все крупнее и крупнее, постепенно переходило в лед. Темные полосы, разделявшие слои, по-моему, являлись летним слоем. В одном из них мне попало птичье перо — свидетельство, что льдина толщиной метра в четыре родилась южнее, — а в других слоях с трудом различались пятна ила или колонии микроскопических организмов, окрашивавших снежную поверхность в июле красными, желтыми и зелеными пятнами.

Не скрою, вид взлетной полосы, походившей на хребет ископаемого ящера, заставил болезненно сжаться мое сердце. Работая начиная с тридцать первого года на изысканиях воздушных трасс на Дальнем Востоке, Кавказе, Украине и в Средней Азии, в песках, горах и степях, каких только ухищрений не приходилось совершать, дабы выстроить посадочную площадку, но, признаюсь, подобного «аэродрома» видеть не приходилось. Если бы я мог только подумать, что возможны и такие варианты, мои товарищи из Аэропроекта почли бы меня сумасшедшим.

Второй пилот, Матвей Козлов, заметил мою растерянность:

— Ну как?

— Настоящая ледяная каторга. Но, клянусь, здесь мне больше нравится, нежели нянчиться с проклятым исчадьем.

— Тогда держи кирку. Прояви свою прыть. Начинай ропак с подола. С подножия. А Дима с другой стороны. Когда устанете, поменяйтесь местами.

Ропак — старый торос. Он чуть оттаивал, потом снова смерзался, образуя ледяную копну.

Я с размаха долбанул киркой, точно молотом по на-

ковальне. Кирка упруго отлетела ото льда, подскочив выше моей головы, а пальцы от резкой боли выпустили инструмент. Только сдержанный смехок да иронический возглас Козлова заставили меня сдержать вскрик:

— Ну-ну, малютка! Эх сколько килограмметров вложил. И дуги гнут не силой и не вдруг.

— Он расплющит нашу единственную кирку. Или лоб свой разобьет. Медведушка... — басом огорошил меня Дима.

— Учись, Валентин, как надо обращаться с одеждой красавицы Арктики, — ораторствовал Матвей. — Наметь себе кусок льда в виде сегмента. Чуешь? Я тоже слышал про математику. Затем обдолби сегмент канавкой. Потом ударь посильнее плоским концом кирки. И только после, как ломом, попробуй отвернуть кусок...

Ценный опыт я постарался освоить елико возможно быстро. Гигант Шекуров с помощью Веселого едва успевал отвозить крупные ледяные оковалки за границы дорожки.

В работе никто, кроме Димы Тимофеева, разговаривать не решался. Помнится, в тот день он рассуждал о том, что раны при большой физической нагрузке заживают медленнее. На пятиминутных перекурах через каждые полчаса мы оспаривали этот тезис, чтоб подбодрить Диомида Шекурова, маявшего с разбитым пальцем. Но часы достаточно точно отмеривали минуты передышки. Я поднимался, голосом рефери на ринге бросал: «Секунданты, время!» — и мы вновь начинали тридцатиминутный раунд.

Пот застил взор, очки сползали, голубые свитеры на груди и спине давно прикрылись ледяной коркой. Сквозь одежду «латы» раздирали в кровь кожу, гремели, словно рыцарские доспехи. Ледяная мелочь била в лицо, расцарапывала руки. Работать в перчатках было невозможно — скользил инструмент.



Зато роapak таял на глазах. Мы отвоевывали еще десяток метров взлетной полосы.

Куполообразные роаpаки изнутри напоминали жилище эскимосов — ледяную иглу. Если такой роapak разрезать по вертикали, то под толстыми стенами оказывалась нора, в которой могла уместиться собака. Со свода норы свешивались сталактиты абсолютно прозрачного льда. Со дна поднимался лес подобных призм, напоминавших шестигранные стаканы из хрусталя. Они связывались гранями в кристаллические друзы. Когда подобный роapak нам попался впервые, мы сначала думали, будто напали на жилище, оставленное кем-то несколько лет назад. Конечно, обследование охладило наш исследовательский пыл. Однако всякий раз мы с удивлением и восхищением любовались этим чудом природы.

Интересно, что ни на соседних полях, ни вблизи папанинского лагеря подобных куполов я больше не встречал.

Вопреки предсказаниям «самого» барометра развиднелось. В густой облачности запестрели голубые разрывы, и мне удалось взять несколько отсчетов по солнцу.

— Где мы находимся? — спросил Шекуров.

— Узнаю через несколько часов.

— А вдруг не будет солнца?

— Тогда все отсчеты и вычисления придется повторить завтра, — сказал я и взялся было снова за кирку.

— Не понимаю я в твоей хитрой кухне ни черта, — опершись на лопату, произнес задумчиво Козлов.

— Сомнеровские линии...

— А что это за зверь?

— Время перекура, — сказал я, взглянув на часы. — Хотите — могу рассказать.

— Давай. Пяти минут хватит? — усаживаясь на снег и отдуваясь, спросил Матвей Козлов.

Пристроились на сугробах и остальные.

— Жил-был в прошлом веке английский капитан Сомнер. Ходил он на паруснике. Может быть, даже на одном из знаменитых чайных клиперов, которые доставляли из Индии в Европу чай. Он и сейчас не дешев, а тогда являлся предметом роскоши. Суэцкого канала не существовало, и корабли шли вокруг Африки, огибая мыс Доброй Надежды.

Так вот, в один прекрасный день парусник покинул английский порт и вышел в открытый океан. Команда корабля, видимо, состояла если не из головорезов, то из забулдыг наверняка. Сам шкипер тоже не любил выпить. Как потом рассказывали, то ли неделю, а может, и две на корабле шла попойка. Когда прикончили запас спиртного, капитан опомнился и спохватился: куда им плыть? где они находятся? Не зная точного времени, по солнцу можно определить более или менее стороны света, но не место нахождения корабля в море. Не знал капитан и сколько дней прошло с той поры, когда они покинули порт. И «Астрономический ежегодник» — основа прежних методов счисления — был утерян.

Тогда Сомнер стал думать.

— Вот к чему приводит пьянство! — докторально заметил Шекуров.

— Да... И стал Сомнер думать. Секстант у него был. Хронометр остановился. Однако секстантом можно установить время, когда наступает астрономический полдень. Засек он этот момент. Проверил, уточнил на другой день. Теперь он знал время полдня того места, где находился его корабль. Но, узнав это, он одновременно узнал другое — широту точки. Так на карте была проведена Сомнером первая линия — широта.

Дальше. Известно, что Земля за час поворачивается по отношению к Солнцу на пятнадцать градусов. Будем считать, что Сомнер замерил вновь положение светила через три часа. Потом он отложил новый азимут свети-

ла, произвел расчеты, и пересечение вновь полученной линии с первой дало местоположение корабля.

— И где же он оказался? — живо полюбопытствовал Козлов.

— В Атлантике, у экватора. С тех пор астрономический метод счисления координат называют его именем, а линии — сомнеровыми.

— Все это правда? — строго спросил Дима Тимофеев.

— Линии Сомнера никого с тех пор не подводили.

— Я про весь твой рассказ о шкипере Сомнере.

— А какое это имеет значение? Сам метод Сомнера верен — вот в чем соль, — глянув на часы, я поднялся. — Секунданты, время!

Мы принялись рубить очередной ропак. Расправились, взялись за следующий. После полдня по московскому времени я поблагодарил товарищей и отправился в лагерь. В тринадцать часов следовало «вылезти» в эфир на связь с Диксоном.

Теплынь, постукивание мотора, доносившийся совсем по-городскому, будто где-то рядом находилась маленькая мастерская, настроили меня на лирический лад. Тяжесть в усталых мышцах была приятна, успокаивающа. В душе воскресла какая-то неосознанная до конца ассоциация — воспоминание о далеком вечере в родном своем доме. Словно во сне ли, на яву переживал я те же самые чувства.

Под самолетом, у входного люка, Илья возился с движком. У правой плоскости Догмаров набивал ведро пресным льдом.

— Привет, домашние хозяйки, как жизнь?

— А, сам пришел? Я уж собирался подавать машину. Заработался, от кирки не оторвешь, — широко улыбаясь, сказал Мазурук. — Смотри, какая прекрасная погода в лагере Папанина... Эх, держит нас аэродром.

Подошел Догмаров:

— Валентин, услышат нас сегодня? Будет связь?

— Должны услышать. Не сегодня, так завтра связь будет регулярная. Пишите радиogramмы, — ответил я Александру Анатольевичу.

Мазурук ласково похлопал Догмарова по плечу.

— Выберемся. Я знаю, — тихо сказал Догмаров. — Через месяц-другой мои теперешние мытарства станут лучшими воспоминаниями в моей жизни!

— Смотри и радуйся. Такое уже не повторится ни для одного человека на земле! Ты участник первой самолетной экспедиции на полюс.

— Знаю, — закивал Догмаров. — Я ведь только про связь спрашиваю.

— И я знаю, что тебе за сорок, — продолжал Мазурук. — Сердце твое сдает. Не одни мы отмечаем, что в высоких широтах воздух другой и огромен расход энергии. Мы не едим, а буквально жрем. Могли бы лопать еще больше, да работать стало трудно.

— Да, — пробормотал Догмаров, — из-за письменного стола, да в такой переплет. Я чувствую, что сам на себя не похож. «Куда ж ты, удаль прежняя, девалась...» Мне думалось, все будет по-другому. Вылетим строем, прилетим сюда строем... Что ледяных полей здесь видимо-невидимо, и все ровненькие, чистенькие — одно удовольствие. А теперь каждые полчаса себя одергиваю: «Не гнись! Держись!»

— Ты думаешь, мы себе таких слов не говорим? — вздохнул Илья.

— Спасибо тебе, Илья... — и Догмаров полез в люк корабля, таща за собой ведро со льдом.

Мы занялись движком и аккумуляторами, готовясь к сеансу связи. Вскоре на льдину вылез Догмаров с грудой грязной посуды, которую мы не мыли, а просто оттирали снегом. Вдруг я увидел, что Илья, отошедший к

палаткам, замер и ошалело, вытаращив глаза, глядит на фюзеляж, а потом со всех ног бросился к самолету, прихватив на ходу огнетушитель. Тут и я вскочил и увидел, что из открытого люка над камбузом бьют языки пламени и черный дым столбом уходит в небо.

Я на миг окаменел, а потом кинулся в корабль, схватив спальный мешок.

Илья уже свирепствовал на камбузе. Пламя плясало на столе, облизывая крашенные дюралевые стенки самолета.

Расправив мешок, я рухнул на стол, а Илья принялся сбивать огнетушителем языки огня на стенках. Мы очень спешили и, верно, мешали друг другу. Минута-другая — и нам бы не спасти ни корабля, ни папанинского груза!

После ликвидации пожара у нас не осталось сил отругать Догмарова. Оказывается, Александр Анатольевич решил натаять побольше воды. Поэтому он развел бензиновый примус в узком пространстве меж дверцей и сеткой. Мало того, подкачав насосом бензин в горелку, он поджег ее и, забыв завернуть краник подачи, отправился за новой порцией льда.

Сейчас причина пожара может показаться если не смешной, то забавной. Но тогда... Психологический шок оказался настолько силен, что у нас екало сердце всякий раз, когда Догмаров случайно оказывался возле примуса. Сам же Александр Анатольевич с горечью и стыдом признался, что никогда раньше близко не подходил к ужасному кухонному орудию.

Надо отдать должное, Догмаров через несколько дней в совершенстве овладел всеми методами обращения с примусом. Навряд ли хоть одна из домашних хозяек обращалась с этим «чудовищем» с таким почтением и осторожностью.

После «ликвидации загорания» с час провозились у

раций — всеволновой, вышедшей из строя, у длинноволнового «Баяна» и «Разлуки». Тем временем Шекуров и Тимофеев осматривали двигатели корабля. Догмаров, «разжалованный в дворники», поочередно всеми видами щеток, скребков и метелок неистово скреб крылья самолета, очищая его от снега и сосулук. Появилось солнце, и вычисления показали наши новые координаты — 89°20' северной широты и 93°15' западной долготы.

За обедом, припозднившимся из-за пожарного учения, только и разговоров было что о дрейфе. Нас сносило в сторону Земли Элсмера, находящейся несколько западнее Гренландии.

— Браточки, — любовно взывал Матвей Ильич, — поймите — земля, настоящая, не дрейфующая, как эта хлябь! — и он щедро добавлял борщ в общую миску.

Кто-то заикнулся о возможной эвакуации обратно на остров Рудольфа, потому, мол, что нас бросили здесь.

Командир стукнул ложкой по краю миски:

— Товарищи! Мы здорово устали, но сдавать нельзя! Мы найдем лагерь. То, что нам поручили, выполним. Груз будет у Папанина. Наш долг — победить! Ясно? Все разговорчики об эвакуации, о недоверии к способностям товарищей, технике буду рассматривать как проявление паники... — И добавил тихо, спокойно: — Со всеми вытекающими отсюда обстоятельствами...

Я никогда не смел, не осмелюсь обвинить никого из нашей тогдашней шестерки в малодушии, в отсутствии мужества. Я так же не поверю в полное благодушие во взаимоотношениях любой экспедиции, даже в группе туристов на воскресном пикнике. Никакой самый маленький коллектив не стадо, откровенное мнение каждого нужно и дорого, его необходимо принимать в расчет. Однако оно должно подчиняться общей задаче, пока не использованы все пути в достижении поставленной цели.

Когда речь идет о крайних ситуациях, человеку, не

готовому на самопожертвование, в них нечего делать. Пусть всю жизнь как зеницу ока бережет он свое право умереть в собственной постели. Нельзя рисковать на пять, десять, тридцать процентов. Все или ничего.

Мне думается, самые смелые люди — это пассажиры. Пассажиры автобусов, поездов, самолетов. Они смелы по неведению и по доверчивости. Кто из пассажиров вошел бы в транспорт, заранее зная, что попадет в катастрофу? В таком случае можно порассуждать о теории вероятности и процентах риска...

Можно, конечно, и поскулить, когда пустоглазая возьмет тебя за шкуру...

Но не теряя достоинства!

Ведь право выбора, право на риск принадлежало тебе.

И пужно отдать должное Мазуруку. Он вовремя напомнил о долге и цели, ради которой мы оказались там. Можно найти сотни предпосылок, оправдывающих то или иное мнение в тех условиях: четырнадцатичасовая каторжная работа на расчистке аэродрома, отвратительная связь, подчеркивавшая нашу оторванность, недостаточное понимание действий командования, потому что мы не знали общей ситуации, различие в физической подготовке, индивидуальные особенности психики...

Мазуруку в те дни потребовалось такое напряжение всех духовных и физических качеств, какого наверняка не требовала самая сложная посадка.

А ведь путь отступления нам оставался открытым. Мы могли вернуться на купол Рудольфа. Что стоило нам перелететь на землю Элсмера? Груз к Папанину доставили бы другие самолеты. Не смогли бы сесть — сбросили тюки на грузовых парашютах. И этот вариант не исключался. Парашюты в экспедиции были.

Только как мы смели бы посмотреть в глаза товарищам?

Ведь мы не использовали еще и половины возможностей, чтобы выполнить задачу, не говоря уже о попытке пойти на риск!

После краткой речи командира никто больше не заговаривал о преимуществах дрейфа в сторону Земли Элсмера.

А мы с Ильей стали заново переживать неудачу Молокова и Спирина. Где они нас искали? Почему не нашли. Ведь координаты наши им хорошо известны. Правда, свои они на радостях забыли нам передать и сейчас.

— Черт те что! — бормотал Мазурук. — Судя по всему, нас разделяет каких-то сто пятьдесят километров. Но нас не нашли. Прикажете не верить солнцу, секстанту, часам?

— Мои расчеты верны.

— И все-таки нас не могут найти...

— Они не знают, где искать.

— Мы тоже.

Я промолчал. Мы действительно не ведали, где искать лагерь. Попробуйте сориентироваться, если вас ввели в круглую, без углов, комнату, усадили на вращающееся кресло и крутанули энное количество раз. А потом попросили: «Найдите левую сторону от входа». Но самого-то входа тоже не видно — дверь заделана заподлицо!

Все равно после удачного сеанса связи я ощущал такой невероятный подъем, что усталость не коснулась меня и на аэродромных работах. Я оттрудился шесть часов на расчистке и, свежий, бодрый, в двадцать два часа тридцать минут принялся вызывать на «Баяне» Диксон. Поблагодарив его за помощь, я попросил передать рации Рудольфа, чтоб они запустили радиомаяк тридцатого мая в одиннадцать часов двадцать минут, и опять



затребовал координаты лагеря. Не зная их, мы и с самого распрекрасного аэродрома не знали, куда лететь.

Диксон ответил, что нам есть несколько радиogramм из Москвы. Илья Павлович разрешил принять, по покороче — берег аккумуляторы. Одна радиogramма была из «Правды» Догмарову. Редакция просила дать статью о нашем сидении. Вторая — поздравительная от жены Мазурука. Когда ледорубы вернулись с аэродрома, Козлов на радостях открыл нам свой секрет. Ему исполнилось в тот день тридцать пять лет. Мы решили достойно отметить юбилей Матвея Кузьмича, полярного летчика и прекрасного товарища.

Пока Козлов и Тимофеев орудовали на камбузе, подготавливая пиршество, а Мазурук занимался зарядкой аккумуляторов, я брал высоты светила. Пора было «подвернуть» и отмеченный флажками наш истинный меридиан. Начатая в шутку «игра» постепенно приобретала серьезное значение. По истинному меридиану мне удалось заметить и зафиксировать магнитное склонение, влияющее на показания компасов. При сравнении с прежними измерениями оно уменьшилось на двадцать градусов. Теперь понятие «юг» стало более четким, а не таким расплывчатым, как прежде. Приняв во внимание вращение льдины при дрейфе, магнитное склонение и наше расстояние от точки географического полюса, можно было отметить исправление, которое хотя и приближенно, но все-таки соответствовало долготе  $93^{\circ}15'$  западного полушария.

Я пошел и подправил линию флажков. По случайности она отклонилась еще больше от направления взлетной полосы. Между ними образовался менее острый угол, что при отходе от аэродрома к лагерю Папанина могло помочь в ориентировании. Ведь никаких иных привязок на льдах мы не имели.

Шекуров тем временем все тщательнее проверял моторное хозяйство корабля, хотя, право же, мне с первого дня думалось, что лучше ухаживать за техникой невозможно. Догмаров сочинял статью для «Правды», насвистывая:

...Они ехали молча в ночной тишине  
По широкой украинской степи.  
Вдруг вдали у реки засверкали штыки,  
Это белогвардейские цепи...

Но минорная песня, написанная, наверное, для езды шагом, звучала тогда в темпе аллюра.

Той солнечной ночью по московскому времени в лагере царил веселье куда более буйное, чем на загородных пикниках студентов.

Однако в тридцать минут пополудни выйти в эфир не пришлось. Сгорел распределительный щиток рации «Баян». «Пияджо» совершил очередное черное дело. От его неравномерного вращения динамо выдавало то пониженное, то повышенное напряжение — и вот результат. Нам было слышно, как звал нас телефоном лагерь. Стромилон сообщал, что погода у них нелетная, и, назвав старые сроки связи, замолчал, пожелав спокойной ночи.

Веселье прошло. Товарищи побрели в палатки, а мы с Мазуруком снова «наесли» на радиотехнику. Распределительный щиток «Баяна» был расположен под потолком фюзеляжа. Мне одному проверять приемник и в то же время копать во внутренностях щитка было невозможно. Илья Павлович взялся помочь. Он влез на металлическую банку с продуктами, а я определял напряжение высоковольтного коллектора внизу. Поддерживая плоскозубцами нужную деталь, он нечаянно коснулся контакта. Заискрило, и тело Мазурука со всего маху грохнулось на пол. Резко запахло паленым мясом.

Испуганный не на шутку, я подскочил к командиру. Он уже очнулся, потряс головой, сел, откашлялся.

— Илья! Илья!

Мазурук постарался улыбнуться:

— Точно. Мы в американском секторе Арктики...

— В чем дело? При чем тут сектор?

— Сектор... Теперь я примерно могу судить, что чувствует человек, когда его казнят... на электрическом стуле. Попить бы...

Побежал на камбуз. Вернулся с кружкой.

Илья с видимым интересом разглядывал крепко обожженный палец.

— Как ты, командир?

— Все в порядке.

Прикинув вольтаж, я понял, что для более слабого организма напряжение оказалось бы смертельным. С той поры распределительный щиток приобрел исключительное уважение в глазах командира. Он соглашался на любую работу, лишь бы быть подальше от коварного устройства.

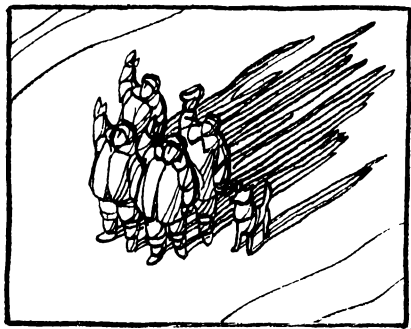
Все наши мучения и страдания сторицей окупались в минуты, когда двусторонняя связь налаживалась. А когда аппаратура снова рассыпалась, мы с удесятельной энергией принимались за ремонт, конструирование и усовершенствование.

Несколько лет спустя мне, простите, посчастливилось видеть одного из радиоконструкторов на Земле Франца-Иосифа, когда он, поминая все черные силы, ремонтировал коротковолновый передатчик. Нам с ним пришлось при сорокаградусном морозе распаивать и спаивать тридцать девять деталей. О перчатках не могло быть и речи, сами понимаете.

Тридцать первая по счету, которую он держал в обмороженных и обожженных руках, оказалась с клей-

мом его завода. Конструктор оторопел, будто увидел призрак. Он был твердо уверен до той минуты, что его фирма не могла «наворотить» столько «подстраховочных» деталей, усложняющих эксплуатацию аппарата. Причем детали, «повышающие надежность», были соединены в последовательную цепь. Выход «подстраховки» из строя умерщвлял приемник.

— Нет, — сказал он тогда, — связь в Арктике должна стремиться к идеалу — каменному топору первобытного человека. И обладать всеми функциями и надежностью топора — вплоть до забивания гвоздей.



## **ХВАЛА ЕВКЛИДУ**

На шесть утра московского времени наши координаты:  $89^{\circ}02'$  и долгота западная  $92^{\circ}00'$ . Нас за прошедшие сутки отнесло к Гренландии на десять миль. Дрейф начал уклоняться к меридиану папанинской льдины. Погода идеальная для полетов.

Утомленные авральной работой, пошатываясь от недосыпания, мы все же не могли не заметить красот на верхушке матери Земли.

Пока не настало время завтрака, Диомид Шекуров и Дима Тимофеев соревновались по очистке самолета от снега. Насыпало его за «ночь» достаточно. Площадь крыльев корабля, составлявшую двести тридцать квадратных метров, Диомид и Дима поделили на равные участки и теперь старались в меру своих недюжинных сил. Снег следовало не только сбросить, но и очистить гофре обшивки от снега и льда специальными лопаточками. Незаходящее солнце прогревало темную обшивку самолета, и снег подтаивал, а в пасмурную погоду смерзался.

Мазурук, ковыляя на больной ноге, очищал лыжи корабля от сугробов. Чтоб дух перевести, он слепил снежок и запустил им исподтишка в Тимофеева. Тот выпря-

мился и, увидев хохочущего Диомида, осыпал его снегом с лопаты. Довольный расправой над обидчиком, он снова принялся трудиться и был атакован с тыла. Шекуров пострадал вторично, потому что Тимофеев никак не мог понять, кто же шалит. Но Дима все-таки поймал Мазурука на месте преступления. Тимофеев притих и стал неторопливо подсыпать сугроб на переднюю кромку крыла. Мазурок снизу не мог видеть этих приготовлений. И в тот момент, когда Илья, посвистывая, проходил под огромным сугробом, Дима сбросил снег.

— Здорово «отрегулировал»! — отряхиваясь, смеялся командир. Теперь он с опаской вылезал из-под крыла и, верно, обдумывал план, на чем бы еще ему подловить если не Тимофеева, то Шекурова.

Командир знал толк в играх. А я убежден, что розыгрыши, шутки и подначки необходимы, как еда, для людей, попавших в сложный переплет.

Звон ложки о кастрюлю и зов Матвея Козлова приостановили «тайные приготовления сторон».

...Шли последние сутки битвы с торосами. Я отдыхал в палатке, куда заполз после сытного обеда. Уже засыпая, неожиданно услышал, как командир сдержанно, но энергично говорит кому-то:

— Запрещаю будить! Солнце пикуда не денется! Пусть отдыхает. Штурману нужна свежая голова.

— Но, Илья Павлович, уже более суток не было солнца! Облачность! Мы не знаем, куда нас унесло за это время. Разбудим, он замерит высоту и через пятнадцать минут пусть себе опять спит!

— Еще раз повторяю, не тревожьте штурмана. Пусть занимается только связью и навигационными расчетами!

Этот голос с нарочито подчеркнутой суровостью мгновенно лишил меня сна. Взяв секстант, я вылез из палатки и действительно увидел низкое солнце, мимо которого бежали обрывки серых облаков с рыжими края-

ми. Стараясь не шуметь, я взял несколько отсчетов высот и с готовыми данными неслышно вполз в свою маленькую палатку. Сделав расчеты, нанес на карту новые координаты нашей льдины. Мы находились уже в тридцати двух километрах от полюса, и нас медленно, но теперь упорно несло в сторону от лагеря, который дрейфовал вдоль тридцать шестого меридиана. Таким образом, увеличивалась разность долгот между обеими точками и тем самым усложнялся курс следования в лагерь.

— Почему ты не спишь? — во входном рукаве палатки появилась голова Ильи Павловича.

Я молча показал ему карту с новыми координатами.

— Да, нас растаскивает, — пробормотал Мазурук, — до лагеря уже 147 километров. Нас тянет к Америке, а папанинцев — к Гренландии!

Он вернул мне карту и вполз в палатку, в которой царил оранжевый полумрак и было тепло от тихо шумящего примуса. Сбросив меховые рубашки и оставшись в одних свитерах, мы не без комфорта расположились на спальных мешках, которые лежали прямо на надувном полу палатки. С лицом, опаленным полярным солнцем, с корочками от ожогов мороза на щеках, при таком освещении Илья выглядел героем из романов Джека Лондона. Заметив мой взгляд, он улыбнулся:

— Не верится даже сейчас! Думал ли я, деревенский парень, что буду сидеть на полюсе?

Помолчали.

— Тяжело, но ради этого стоит жить! — снова заговорил Мазурук. — Ведь ты только подумай, под нами бездна океана в четыре тысячи метров глубины! А мы вот сидим, не хмеем от радости, а ворчим, что океан-батюшка растаскивает наши льдины!

— А у меня, Илья, такое ощущение, что я сижу не

в районе полюса, а где-то в заснеженной холмистой степи под Оренбургом. И знаешь, что я надумал...

— Что? Не томи!

— Полюса нет! Эта точка условная, и если ее не будет на земном шаре, тогда не будет и всей этой путаницы с меридианами!

— Постой, постой! — Мазурук схватил карту. — Ты хочешь сказать, что Земля без полюсов упростит навигационные расчеты в этом районе?

— Конечно! Ты представишь себе, что полюс не рядом, а где-то далеко-далеко, быть может, в бесконечности! Из школьной геометрии мы знаем, что параллельные, идущие в бесконечность, параллельны между собой. Согласно геометрии, которую мы учили в пятом классе, при пересечении параллельных линий другими прямыми параллельными углы пересечения будут одни и те же!

— Тетрадь в клеточку! Миллиметровка.

— Точно. Попробуем пересечь эти параллельные отрезком прямой. Проложим курс.

— Ну... И что? — спросил Мазурук.

— Проложим курс — отрезок прямой. Она пересечет параллельные под одним углом!

— Здорово! Понял! Ты хочешь сказать, что наш курс на лагерь Папанина будет какой-то одной определенной величиной? Что не к чему возиться в этой запутанной системе меридианов! — Илья до боли стиснул мои плечи. — До чего здорово устроены мозги человека, а! Попал в беду — ищи выход! И обязательно найдешь, черт побери!

— Теоретически этот вопрос решен Евклидом. Но я твердо знаю — таких карт нет, и в навигации они еще не применялись.



— Это чепуха! Нарисуем! Нарисуем — и все в порядке!

— Вот смотри, Илья, наша точка и наш меридиан, — я взял блокнот и нарисовал прямую. — Вытянем его в точку полюса, перенесенную с Земли в бесконечность, и проведем параллельно ему все остальные меридианы. Видишь?

— Вижу, вижу!

— Тогда наш курс на лагерь, проверь, будет везде один и тот же!

— Потрясающе просто!

— И вместе с тем не просто! А по какому прибору надо вести самолет, чтобы выдержать этот курс?

— Да по любому из имеющихся на самолете.

— Нет, это не так. Ты убедился сам, магнитные компаса здесь скорее покажут цену на дрова, чем правильный курс. Солнечный компас наш рассчитан для полетов только вдоль меридианов, а не под углом к ним!

Мы оба замолчали. Сквозь тихое гудение примуса было слышно, как где-то вдали гулко гремела канонада. Лопались и трескались трехметровые толщи льда. Мы мало обращали внимания на эту титаническую борьбу. Уже сутки льдины вздымались на дыбы и с пушечным гулом ломались, но это было далеко от нас. Так привыкает к канонаде солдат на фронте и, спокойно сидя в окопе, делает свои самые обычные дела.

— А солнечный компас разве не даст угла отхода? — спросил Мазурук.

— Да, но, к сожалению, на земле не нарисованы меридианы, чтобы практически проверить угол отхода.

— Нет меридианов? Есть нужный тебе меридиан! Теперь вместо твоего из флажков мы рисуем его на льду! Что? Смело? — улыбнулся Мазурук. — Ты лишил Землю географических полюсов, за открытие которых человечество понесло столько жертв, и я не удив-

ляюсь! У нас есть запас краски льды малевать, чтобы следить за их дрейфом. Вот этой краской и рисуем тебе меридиан!

— Я думаю, вначале необходимо закончить взлетную полосу. А меридиан... Ну, если только как наглядное пособие... Пожалуй, можно... Можно!

— Не только как наглядное пособие, — Мазурук пристально взглянул на меня и тихо добавил: — Экипаж опять запутался в определении направления. Скажем, что нарисованный меридиан — линия пути в лагерь папанинцев. Это подействует успокоительно!

— Они не верят! А ты?

— Твоим астрономическим расчетам верю. Но, когда гляжу на карту с этой паутиной меридианов, мне кажется, что мы, как мухи, попались в тенета. Смотри, какое сходство этой сетки с паутиной!

— Видишь ли, вся эта система со схождением меридианов в точке географического полюса пока устраивала всех навигаторов и геодезистов, так как в полярных районах никто не плавал. Карты строились для широт, доступных морьякам.

— Ну и что же?

— А то, что до сих пор и не было создано карт, удобных для навигации в высоких широтах!

— Но то, что ты рассказал о ложных меридианах и выносе полюса с Земли в бесконечность, ведь можно использовать везде?

— Конечно! Это здорово упростит все навигационные расчеты по кораблевождению, воздушному и морскому. Но, знаешь, откровенно говоря, мне самому еще не все ясно.

— В чем дело?

— Не за что уцепиться! Нужен такой прибор, чтобы можно было на всем пути от нас до лагеря держать постоянный курс.

— Отдыхай. И думай.

Проснулся я от странной тишины. Приподнявшись в спальном мешке, я долго ничего не мог понять. Место Ильи Павловича было пусто. На спальном мешке лежала записка:

«Отдыхай спокойно. Главное — выбраться из этого ледяного плена. Ломай голову и думай. В свободное время приготовь обед. Дорожку доделаем одни — это проще, чем выйти к лагерю. Если что надо, дай дымовую ракету оранжевого цвета».

Читая, я чувствовал, как волна необычайного тепла наполняла сердце. Милые, дорогие товарищи, они взяли на себя весь физический нечеловеческий труд, чтобы освободить меня для решения задачи, которую я обязан выполнить по долгу.

Обязан? Да она уже выполнена! Мне уже все ясно, я уже представлял себе, как в космос уходят земные меридианы к полюсу, лежащему в бесконечности, как по этим невидимым долготам я поведу наш четырехмоторный гигант! Все-таки солнечный пеленгатор надо использовать. Финикийцы были не дураки.

Я взглянул на часы. Сколько же я проспал? Стрелки показывали одиннадцать, но, может быть, это двадцать три часа, ведь солнце стояло так же высоко, как и в полдень! Скорее определиться! Взял высоту светила и, рассчитав координаты, нанес их на карту. Расчеты показали, что уже ночь. Значит, я проспал шестнадцать часов! Вот почему я ощущал легкость и бодрость! Скорее готовить обед, ведь вот-вот вернутся с работы товарищи, усталые и голодные. В хлопотах по подготовке обеда я не заметил, как они пришли. Ели с аппетитом и весело. И не было той настороженности, которая царила до сегодняшнего дня. Я с благодарностью взглянул на Илью Павловича. Он хитро подмигнул мне и невинным голосом проговорил:

— Завтра после работы проведем краской черту на лагерь. Как ты думаешь, Валентин, дрейф не исказит ее направления?

— Исказить может, — в тон ему ответил я, — но не более, чем на плюс-минус два-три градуса.

Я видел, как остальные быстро переглянулись между собой, а второй пилот Козлов, шумно вздохнув, крикнул:

— Я же говорил, что большой ошибки быть не может! А два-три градуса — это же радиус видимости лагеря с высоты полета!

— Ну да, ты говорил! Ты, Матвей, говорил, что лагерь-то в противоположной стороне от той, куда указывал штурман!

— Солнышко подвело. Болтается на одной высоте, как тут не запутаться? А у штурмана инструменты и расчет! — виновато отпарировал второй пилот, с аппетитом уничтожая сочные сосиски, которые гирляндой тянулись из его дымящей паром миски.

— Завтра конец работы. Аэродром готов. Вылет назначен на десять ноль-ноль московского времени. Так, Валентин?

— Так. Это будет по местному два часа пятьдесят четыре минуты, по времени лагеря пять часов двадцать восемь минут. А сейчас пора связываться с лагерем. Прощу двоих покрутить динамо. Узнаем их координаты.

Связь долго не удавалась. В эфире было плохое прохождение радиоволн. Наконец часа через три нас услышал далекий остров Диксон, который своим мощным передатчиком вызвал лагерь и соединил с нами. К микрофону подошел Отто Юльевич Шмидт. Я доложил ему, что самолет готов к вылету на завтра, и если погода будет солнечной, то старт рассчитываем на десять ноль-ноль московского времени.

Внимательно выслушав нас, Отто Юльевич спросил:

— А как решили вести навигацию? Расскажите методику.

Я рассказал:

— Выход и отход от нашего меридиана с постоянным курсом по солнечному указателю азимута. Сетку меридианов между лагерем Папанина и местом нашей посадки исключаем. Считаем, что полюс не существует, мысленно перенесли его в бесконечность...

— Все понял, — ответил Шмидт. — Вы исключаете сближение меридианов. Теоретически задача решена блестяще. Но выдержите ли постоянство курса? Желаю удачи. И будьте осторожны!

Условившись, что перед вылетом лагерь свяжется с нами и сообщит погоду, мы попрощались.

Одобрение, полученное от Шмидта — большого ученого и отличного математика, который с полуслова понял предложение, — окрылило.

Мы долго не могли заснуть, обсуждая предстоящий полет. Была разработана методика полета от взлета до расчетного прибытия в точку лагеря. Мы решили, коли в расчетное время лагеря не обнаружим, то еще тридцать минут будем летать по разворачивающейся коробочке. Это позволит нам ликвидировать возможное отклонение от маршрута. Между членами экипажа были распределены секторы наблюдения за поверхностью льдов. И если все же лагерь не найдем, вновь сядем на дрейфующие льды, уточним свои координаты и, связавшись с папанинцами, будем стартовать к ним уже с более близкого расстояния.

Утро нас встретило мягкой и солнечной погодой. Пока готовили завтрак и свертывали палатки, механики прогрели моторы. Десятилитровые примусы, гудя синим пламенем, висели под каждым двигателем, накрытым стеганым капотом. Из-под них валил пар, столбом поднимаясь в небо.

Суматоха свертывания лагеря повлияла и на Веселого. Собака радостно крутилась около механиков, громко лая на гудящие примусы, и не обращала никакого внимания на камбуз, словно понимая, что предстоит вылет.

Пока Мазурук тщательно исследовал взлетную полосу, я связался с лагерем папанинцев. На рации дежурил Эрнст Теодорович Кренкель. Он порадовал нас хорошей погодой и рассказал, что лагерь готовится к встрече: стороны горизонта поделены на секторы и за каждым будут наблюдать в бинокли.

Это немного смутило меня: значит, они не уверены в правильности направления нашего полета, — но одновременно немного порадовало. Выходило, что паутина меридианов охватила и запутала не только нас, но и их.

— Эрнст, если ты хочешь увидеть нас первым, смотри строго на истинный запад.

— У нас тут кругом юг, и нет никакого запада, а вообще не прогляжу, — ответил Кренкель.

Предупредив, что ровно в десять ноль-ноль стартуем и после взлета, как возьмем курс, сразу буду его звать на средних волнах, я закончил связь.

Илье Павловичу Мазуруку доложил о хорошей погоде в лагере и о том, что нас ждут.

Мазурук взял меня под руку, отвел от самолета:

— Взлетаем в точно назначенный срок. Ты все продам, нет ли каких сомнений?

— Илья Павлович, я готов. А думали мы вместе с тобой и, кажется, ничего не упустили. В лагерь придем вовремя. А как взлетная полоса?

— Немного коротковата и узка, — ответил Мазурук, — но лучшего уже не сделать. Надо уходить не нынче, так завтра. Полосу может сломать. Слышишь, канонада приближается.

Потом плотно позавтракали уже в самолете. За едой

все молчали. Лагерь был свернут. Даже Веселый и тот давно забрался в корабль и, втиснувшись между тюками, выкатывая глаза, следил за нами, когда мы проползали мимо него.

Мы заняли свои места. Примерзшие лыжи самолета, заранее подкопанные, легко стронулись с места. Выделывая замысловатые повороты, наш огромный оранжевый воздушный корабль медленно пополз между торосами на взлетную полосу. Нужно было обладать огромным мастерством, чтобы вести самолет, который не имел тормозов, по узким коридорам торосного лабиринта, регулируя повороты только моторами. Совсем близко, чуть выше крыльев, торчали ледяные глыбы.

Самолет не должен был останавливаться, иначе лыжи плотно пристали бы к снегу и, чтобы сдвинуться с места, пришлось бы опять подкапывать тоннели под их огромной площадью.

Вот наконец и старт. Не останавливая машины, Илья Павлович дает полный газ всем четырем моторам.

Смотрю на секундомер и указатель скорости. Моя штурманская рубка выдается вперед. Она вся застеклена и далеко, где-то сзади, надрывно режут моторы, неистово молотя металлическими винтами по пронизанному солнечным светом воздуху.

Совсем рядом, у самых концов крыльев, мелькают ледяные глыбы, а спереди на нас с ужасающей скоростью мчится зеленая громада гряды торосов.

Гряда вот уже совсем рядом. Острые ледяные грани угрожающе быстро как бы наваливаются на нас.

Оборачиваюсь и вижу лицо Мазурука. Прищуренные спокойные глаза до предела внимательны. Даже светятся искоркой озорства. И в этот же миг машина взмывает вверх, оставляя торосы под собою.

Грохот моторов кажется тише.

Взлетели...

Показываю пилотам большой палец и облегченно вздыхаю.

Командир корабля блестяще справился со взлетом со столь сложного «аэродрома», да еще на перегруженной машине.

Теперь очередь за мной. Даю курс захода на пятно нашего лагеря. Он отчетливо видится на льду. С заданным углом пересекаем нарисованный меридиан. Быстро определяю снос от ветра, вношу поправки в курс, засекаю время отхода от нашей льдины. Записав все данные в бортовой журнал, ящерицей проскальзываю среди нагромождений тюков, ящиков и приборов в хвост, где стоят радиопередатчики.

Вызываю лагерь. Он тут же отвечает. Еще бы, ведь теперь у нас заработал мощный передатчик. Сообщения из лагеря не совсем утешительны. Над ним появилась облачность. Пока всего два-три балла на высоте двести метров. Весь лагерь влез на самолеты и уже следит за горизонтом. На ходу передаю разговор Мазуруку и ползу к себе в штурманскую рубку. Надо контролировать полет. Еще и еще раз определяю его элементы: рассчитываю путевую скорость, снос и время прибытия к папанинцам, отклонение солнечного указателя курса.

Опять протискиваюсь в хвост. Сообщаю в лагерь время прибытия, слышу слова одобрения Кренкеля и записываю новые данные о погоде.

Пробираясь по самолету, только сейчас замечаю, что за мной неотступно следует Веселый. Он тыкается мордой в мои подметки и особенно доверчиво заглядывает мне в глаза.

Время летит удивительно быстро. Мне жарко, хотя самолет не отапливается. Уже давно световой индикатор курса сполз с первичного показания, и мы идем каким-то невероятным курсом. Если бы мы делали расчеты по старой системе, то никакие счетные машины



не могли бы справиться с ними за минуты. Но сползание светового индикатора с курса только подтверждало правильность нашего нового метода самолетовождения. Его показания не превышали приблизительных расчетных.

Мы идем по курсу условного меридиана, квазимеридиана, полюс которого где-то в бесконечности. Илья Павлович и второй пилот Матвей Ильич следят за приборами и часто посматривают на меня. На их взгляды я утвердительно киваю головой:

— Так держать!

Нет времени подойти к ним, что-либо сказать. Да и что говорить — через двадцать минут все будет ясно. Правильно мы летим или окончательно запутались в лабиринте меридианов? Но об этом я не думаю. У меня одна мысль — выдержать прямую. Ветер меняется. Он сбивает нас с пути, ввожу новые поправки в курс.

Время бежит, бежит...

Кончаются расчетные минуты...

Мне нечего делать. Остается ждать, ждать.

Я до рези в глазах всматриваюсь в бесконечные хаотические нагромождения льдов. На горизонте появилась облачность, но это пока отдельные тучки, они не закроют солнца и не опасны для нас.

Мы идем на высоте двести метров. Машину слегка покачивает ветром. Он сносит нас влево, к полюсу. Я ловлю себя на том, что никак не могу освободиться от привычного понятия о полюсе, о меридианах, «идущих» на земной поверхности.

Переходя в расчетах к новому, я невольно подумываю и об обычном методе, используемом в средних широтах. Со мной происходило то, что обычно бывает при плохом знании иностранного языка — говоришь, к примеру, по-английски, а думаешь по-русски и как бы выполняешь двойную работу.

Облачность наползает все больше и больше. Она достигает уже пяти баллов. Через несколько минут расчетное время появления лагеря. Об этом экипаж знает. Но не могу усидеть на месте. Минуты не могу усидеть. Мне нече-го делать! Пробираюсь к Мазуруку и Козлову, Шекурову и Тимофееву, к Догмарову, кричу:

— Смотрите внимательнее!

От меня отмахиваются.

Если облачность не закроет небо, из лагеря нас должны заметить раньше, чем мы их. На фоне голубого неба черная точка самолета видна очень далеко.

Перехожу опять на связь. Сижу в хвосте и, кроме зашнурованного гофра фюзеляжа, ничего не вижу, но сейчас необходимо держать радиосвязь. На подходе легко проскочить лагерь, не заметив его. Бесчисленное количество разведий маскирует все находящееся на льду. Из опыта мы знаем, что можно пролетать даже над самолетом, не обнаружив его.

Зову микрофоном:

— РВ, РВ! Я РК! Как у вас с погодой? Мы на подходе. Следите со стороны солнца. Перехожу на прием!

— РК! РК! Вас слышу отлично. Погода без изменения. Посадку производите строго у выложенных знаков. Полоса расчищена, но имеются снежные надувы. Прием!

— РВ, РВ! Вас понял, пере...

Мне не удалось договорить. В наушниках радостный крик:

— Валентин! Вас видим, видим! Идете прямо на нас! Здорово! Молодцы, дьяволы! Вас видим! Видим!

— Вас принял, благодарю. Сейчас доложу командиру. Следите за нами.

Одним прыжком, сбивая тюки и ящики, я рванул из хвоста в кабину пилотов. Говорить мне не пришлось, уже по моему радостному возбуждению Мазурук и весь экипаж поняли, что нас видят в лагере.

Илья Павлович, передав управление Матвеем Ильичу, молча схватил меня за плечи и, с силой толкнув к Козлову, показал большой палец — знак высшей похвалы.

— Держите курс без изменения, пока не выйдет расчетное время, а я ухожу на связь, — сказал я командиру.

Только надел наушники, как услышал:

— Видим хорошо, поверните влево на пять градусов...

Не успел я ответить и дать указания пилотам об изменении курса, как машина резко качнулась с крыла на крыло — сигнал немедленного вызова к командиру.

В пилотской Илья Павлович указал мне вперед. В большом разрыве между облаками впереди по курсу отчетливо виднелись три самолета. Ярко-оранжевые, освещенные солнечными лучами. Их нельзя было спутать с причудливыми формами торосов и разводий. И тут я почувствовал страшную усталость, и какое-то безразличие охватило все мое существо.

— Ну вот и все! — Я спустился на ступеньку в проходе между пилотами.

Мазурук что-то говорил и хлопал меня по спине, но я ничего не слышал и только смотрел на приближающиеся оранжевые самолеты на белом заснеженном льду.

...После взаимных радостных приветствий сразу приступили к разгрузке машины. Чего только не выкатывалось на лед из объемистого брюха самолета «СССР-Н-169»! Тут были и свиные туши, и резиновые мешки с горючим, и большие металлические коробки желтого цвета — концентраты продуктов для остающейся на льдине четверки, и сложные приборы, и, наконец, небольшой бочонок со старым, выдержанным коньяком, который Иван Дмитриевич бережно унес в свою большую палатку из шелка, простеганного гагачьим пухом,

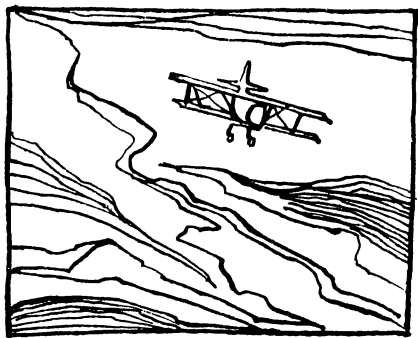
с брезентовым верхом. На стенах палатки-дома белыми буквами было написано «Дрейфующая станция СССР».

Веселый, в суматохе выскочивший из самолета и увидевший себя снова среди людей, не растерялся. Обнаружив на большом противне выставленные для замораживания десятка три ромштексов, он быстро расправился с ними и без всякого угрызения совести преданно глядел на Папанина, когда тот читал ему мораль о правилах поведения на льдине.

Задача была выполнена. Мы вырвались из ледяного лабиринта. Полет из лагеря Папанина уже не представлял никакой трудности. Мощный радиомаяк, специально построенный для нашей экспедиции, значительно облегчит обратный путь.

А через день все четыре самолета, попрощавшись со славными папанинцами, уходили обратно на Большую землю.

Навсегда в моей памяти осталась картина: одетые в теплые меха четыре человека и тесно прижавшаяся к ним собака. Четверо в ледяном безмолвии. Им еще предстояло выполнить невиданный миром подвиг.



## **ОТКРЫТЫЕ И ЗАКРЫТЫЕ ОСТРОВА**

Ночь солнечная, ясная, летняя. Впереди сияет янтарный заснеженный ледяной купол острова Рудольфа. А мы с Мазуруком вот уже битый час летим к нему от Белой Земли и все никак не можем преодолеть каких-то несчастные пятьдесят пять километров. Штормовой ветер нещадно треплет наш маленький учебный самолет, на котором мы совершаем исследовательские работы по уточнению карт архипелага Земли Франца-Иосифа. Горючего в баках достаточно, но нам надоело висеть над разъяренной бездной океана. Да и усталость сказывается. В воздухе мы уже шестой час.

А полет был интересным. В Итальянском проливе нами обнаружены еще два новых острова, не нанесенные на карты. Сложенные из базальта, скалистые, прикрытые ледяной шапкой, они ничем, собственно, не отличались от собратьев, но были просмотрены другими экспедициями. Карты, составленные в конце прошлого и начале нынешнего столетия, весьма неточны.

Наш экипаж «Н-169» оставлен на Рудольфе для подстраховки папанинской четверки. На всякий случай. Мера необходимая, и наша вахта продолжалась весь

период дрейфа «СП-1». На льдине, по сообщениям Крепкеля, все было в порядке, а безделье у полярников не в чести, и мы пользовались маленькими машинами зимовки, чтоб привести в порядок — учесть и уточнить количество островов Земли Франца-Иосифа.

Вспоминаются сердитые слова Моти Козлова, который в свободное время интересовался историей Арктики. Она и по сей день, собственно, не написана.

— Черт знает что! — гремел Мотя, стуча кулаком по карте. — Почему русская земля окрещена именами австрийской императорской фамилии? Валентин, а у тебя в трюмах памяти ничего не найдётся?

— Эта земля, если хочешь, была открыта человеком, который ее никогда не видел. И знаешь, Матвей, почему остров Рудольфа назван так, а не именем, например, революционера и ученого, секретаря Русского географического общества Петра Кропоткина?

— Ну... — тянет Козлов, — давай рассказывать.

— У русского царя не нашлось сорока тысяч рублей на экспедицию.

— Сволочь, — констатирует Козлов.

Я не спорю. Не помню, кто мне сказал, что единственный бал, да и не очень уж пышный, обходился его императорскому величеству куда дороже. Да лях с ним. Обидно за блестящую идею русского штурмана Шиллинга. Он первым заметил и описал неравномерности дрейфа льдов между Шпицбергом и Новой Землей. И на этом обосновал замечательное предположение, что к северо-востоку меж этими архипелагами должна существовать еще не открытая земля. В шестидесятые годы прошлого столетия Шиллинг подает записку в Русское географическое общество. Секретарь общества Кропоткин обратился к царю с просьбой выделить сорок тысяч рублей на проведение исследований и получил отказ.

А уж три года спустя австро-венгерская экспедиция Пайера и Вайпрехта на судне «Тегетгоф» натолкнулась на эту землю. Правда, экспедиция снаряжалась с другой целью. Она искала в северо-восточной части океана проход из Баренцева моря в Берингово. Корабль оказался затерт льдами, и после продолжительного тяжелого дрейфа его просто вынесло к неизвестной земле в месте, указанном Шиллингом. Вот эту предсказанную русским штурманом сушу Пайер и назвал в честь императора Австро-Венгрии Землей Франца-Иосифа.

Ограниченный запас продуктов, топлива, опасение, что дрейф окажется очень продолжительным и судно будет раздавлено, не позволили экспедиции Пайера и Вайпрехта заняться серьезной научной работой по описанию открытого архипелага. Весной 1874 года судно «Тегетгоф» было покинуто людьми. Они пешком, таща за собой вельботы, вышли к Новой Земле по дрейфующим льдам. Обессиленных, больных, находящихся на грани гибели путешественников спас архангельский кормщик Воронин, дед знаменитого арктического капитана Воронина.

Открытие ЗФИ вызвало тогда интерес не столько у ученых, сколько у промышленников. Появились новые охотничьи угодья. На Шпицбергене к тому времени морской зверь был почти полностью истреблен. И, по данным норвежского полярного исследователя Хорна, только до 1909 года к архипелагу было направлено примерно полторы сотни экспедиций различных стран.

Но архипелаг оставался недооткрытым до наших дней. Пожалуй, и в семидесятые годы нельзя сказать, что под ледяным панцирем не скрываются островки, пока считающиеся одним островом.

Ну а в то лето 1937 года открытые земли сыпались на нас словно из рога изобилия. Этому во многом способствовали «горячие», теплые годы, случившиеся в ту

пору в Арктике. Обстоятельство само по себе загадочное. Мы же воспользовались сильным таянием снега и льда, чтоб привести в порядок владения нашего народа. После первой мировой войны Арктика была поделена на секторы. Сухопутные владения стран, примыкающих к Арктике, продолжили по меридианам до полюса. И Земля Франца-Иосифа отошла таким образом к СССР.

В своем восьмом полете мы добавили два острова. А всего зафиксировали на карте одиннадцать. В своих полетах называли их именами советских полярников Водопьянова, Мазурука, Ритслянда, Кренкеля, Федорова, Алексеева, Ширшова, Папанина, Козлова, Молокова и Аккуратова.

Матвей Козлов шутил по этому поводу, что теперь в числе ближайших «соседей» ему придется перечислять членов императорской фамилии.

Попутно с уточнением описи островов мы производили аэрофотосъемку льдов. Было заснято целых две катушки пленки с интереснейшими фотографиями. Из них составили альбом различных видов океанского льда.

Что и говорить, погода не всегда нас радовала. Чаще, вылетая в погожий день, когда видимость бывала беспредельной, мы возвращались через два-три часа вслепую или шли бреющим полетом в такой свистопляске разъяренной стихии, что надолго зарекались уходить в «свободный» поиск.

Нам нельзя было надолго исчезать с Рудольфа. Мы в любой момент могли понадобиться славным папанинцам. Наша дружба с ними настолько укрепилась, что мы знали не только их обеденное меню, но и настроение пса Веселого, не говоря уже о вещах важных и необходимых...

Мы так привыкли ко всяким неожиданностям погоды архипелага, что нас ничуть не удивил даже



сегодняшний штормовой ветер при ясном небосклоне. Чем ближе подходили мы к ледяным обрывам Рудольфа, тем сильнее бросало машину. Ветер, перевалив высокий купол острова, с силой водопада низвергался в море. Болтанка все усиливалась, и я уже не чувствовал под собой сиденья. Только крепко пристегнутые ремни удерживали меня в кабине. Зная, что под самым обрывом ветер станет еще крепче, Мазурук отвернул, рассчитывая прийти к припаю, служившему нам посадочной площадкой, под защитой ледника.

В проливе Неймайера было тише.

Толкнул Мазурука в спину, показал на чернеющие впереди базальтовые скалы, каменистую морену:

— Мыс Аук!

Мы впервые подходили к зимовке этим путем, и Илья Павлович, кивнув, снизился. Мазурук знал, что скрывается за этим названием. Мы ходили сюда на лыжах. Этот мыс — место гибели славного русского исследователя Георгия Седова. Здесь в морозный пуржистый день 1914 года разыгрался трагический финал одной из схваток за Северный полюс.

В сердце и чувство боли, и гордость. Боль за преждевременную гибель прекрасного человека и гордость за его смелую святую дерзость.

Несколько кайр и чаек сорвались со скал и клочками белой пены ринулись в море.

Мазурук снизил машину метров до пятидесяти. Я достал фотоаппарат, чтобы с воздуха запечатлеть этот суровый клочок обнаженной ото льда скалы.

Мы смотрим вниз. У самой воды осыпь мелких камней — морена подтаявшего ледника. Где-то здесь верные спутники Седова матросы Линник и Пустошный похоронили своего мужественного командира. Никаких признаков погребения — а с воздуха холмик был бы особенно заметен — нет. И ничего общего в абрисе скал и

той зарисовки, которую сделали после похорон матросы. Предельно верные, но малограмотные моряки могли и ошибиться в определении места, а может быть, конфигурация мыса за прошедшее время сильно изменилась.

Среди серых камней пестрят яркие желтые цветы полярного мака. Он растет повсюду, где только обнажается на острове земля, точнее, каменные осыпи, морены. Особенно много цветов на южных склонах острова, там, где расположены и птичьи базары. И кажется, что желтое яркое солнце разбрызгано по земле.

Сделав несколько кругов, мы берем курс к зимовке.

Вскоре мы получили приказ быть готовыми к обеспечению перелета через полюс Чкалова, Байдукова и Белякова. Семнадцатого июня большой четырехмоторный и многострадаальный «Н-169» был откопан нами из-под снега после жестокой пурги и подготовлен для взлета на случай, если экипажу беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Америка понадобится помощь.

Стояла отвратительная, промозглая, пасмурная погода. Аэродром на куполе часто затягивало облачностью. Временами налетал снегопад. Мы дежурили у машины с прогретыми моторами, готовые подняться в воздух без промедления. Снизу, с зимовки, нам по телефону сообщали об этапах перелета. «СССР N-25» шел к острову Рудольфа, ориентируясь на радиомаяк.

Восемнадцатого июня в ноль часов двадцать восемь минут с борта «N-25» передали, что самолет прошел транзит Рудольфа, оставив остров справа.

Илья Павлович Мазурук как международный спортивный комиссар ФАИ зафиксировал время.

Спустя шесть часов Папанин сообщил, что, хотя небо над ними сплошь затянуто облаками, на дрейфующей станции «Северный полюс» был ясно слышен шум

моторов машины Чкалова. Станция дрейфовала в то время на сто с лишним километров левее полюса. А вскоре «СССР N-25» прошел и над самым полюсом. На следующий день нашу вахту сняли.

На зимовке, среди товарищей, мы с великой радостью слушали сообщения о завершении полета, о теплом приеме отважной тройки американцами.

Потом мы стали готовиться к полетам над островами. Машина «Н-36», зимовавшая здесь два года, находилась все это время в ангаре. Поэтому все ее железные и стальные части намагнитились.

Самолет превратился в огромный магнит с очень сложным индуктивным полем. И компаса на нем, естественно, не работали. Что уж мы ни предпринимали с ними в течение всего нашего пребывания на Рудольфа, показания их оставались дикими. Пришлось установить компас на крыле, а для его проверки смонтировать солнечный указатель курса, по которому мы летели в лагерь папанинцев.

Вскоре нам сообщили, что ледокол «Садко», который вез на остров горючее и продовольствие, попал в тяжелую ледовую обстановку и встал. Погода как на грех была нелетной. Низкая облачность уже несколько дней затягивала горизонт. Однако с борта «Садко» слали телеграмму за телеграммой, убеждая: мол, у них погода неплохая.

— Не правится мне погодка... — Мазурук мотал головой и щурился на лохматые сплошные тучи, которые плыли на высоте метров пятидесяти.

Мне толстый слой низкой облачности тоже не внушал радужных иллюзий, что, мол, стоит отлететь от базы на тридцать-сорок километров, и погода изменится, словно по волшебству. Но выручать ледокол надо было, и мы вылетели. На двухстах метрах двинулись по границе верхней облачности в сторону острова Гукер. Там

находился «Садко», уткнувшийся носом в сплошной паковый лед.

Весь архипелаг, насколько хватал глаз, покрывала белая пелена. Кое-где из нее торчали вершины островов. Они-то и служили нам ориентирами. Ветер был встречным, мы еле плелись. Добрались до торчащего из туманного месива купола острова Джексона, отчетливо увидели вершины еще двух — слева Салисбери, справа Артура.

— Куда лететь? — обернулся ко мне Мазурук.

— Дай разобраться.

— Ну-ну...

Я сверился с картой. Если перед нами действительно острова Салисбери и Артура, то рядом должны быть еще два купола островов Эдуарда и Гармсуорт. По карте их высоты достаточны, чтоб возвышаться над облачным месивом.

Но ни острова Эдуарда, ни острова Гармсуорт не было.

— Что потерял? — спросил Мазурук.

— Острова...

— Будь они неладны. Пойдем вниз. Поищем. Может, завалялись куда?

— Нет, — ответил я. Мне было совсем не до шуток. Карты английского адмиралтейства, которыми мы пользовались, почитались самыми точными. И мы до сих пор верили им не напрасно. Каждый пятачок, отмеченный на них, действительно существовал. А тут пропали целых два острова высотой более двухсот метров. Было отчего голову потерять и усомниться в своих штурманских способностях.

Идти вниз, в туман, и там натолкнуться на каменные глыбы этих злополучных островов? Ни респектабельный Эдуард, ни Гармсуорт, ей-ей, не стоили того. Лучше как-нибудь в другой раз при хорошей погоде

полюбоваться их базальтовыми скалами. Сейчас нам ни к чему рисковать.

Вон впереди характерный двугорбый купол Земли Георга, там и пойдем вниз. Оставив купол справа, нырнули в туман. Выскочили метрах в тридцати от моря и увидели чистую воду.

— Где льды? Где «Садко»? — поинтересовался Илья.

Я сделал этаким неопределенный жест, который мог означать все что угодно, кроме точного ответа. Торопливо занялся пересчетом своих выкладок. Ага, кажется, я давал слишком малую поправку на снос ветром.

— Поверни, Илья, на запад.

— А потом куда? — спросил Мазурук сердито. Ответственность за поиски ледокола лежала на штурмане, и командир был вправе требовать, чтоб его не водили за нос. Бензина-то оставалось на полтора часа лету. А возвращаться в такую погоду на Рудольфа по компасам, без радионавигации — дело безрассудное.

— Давай поищем, Илья, еще минут пять-семь...

— А потом...

— Здесь, Илья, много низких хорошеньких островов. На них переждем погоду.

Мазурук крикнул и повел машину вдоль кромки льда. Тут я заметил серую полосу, вклинившуюся в массив ледяного поля, а в конце ее различил черный дым.

Толкнул Илью в плечо. Он долго присматривался, а потом подвернул машину в сторону дымка. Минут через пять сделали над кораблем круг — рядом с ледоколом посадочные знаки, фигурки людей — и зашли на посадку.

Лыжи коснулись льда, а мы с ужасом увидели, что по полю, словно по воде, начали разбегаться круги. Останавливаться было опасно, и мы, развернувшись, стали подруливать к кораблю. Лишь через долгие и то-

мительные полчаса нас подхватила стрела ледокола и подняла на борт. Так из спасителей мы сделали пленниками и долгих шесть суток пробирались обратно к зимовке на Рудольфа.

Оказалось, что радиogramмы нам посылали, не согласовав их с находившимся на борту старейшим опытным летчиком Чухновским, который доказывал невозможность полета в таких условиях.

Меня же все эти дни занимала одна мысль: куда же пропали острова, столь тщательно нанесенные на карту английского адмиралтейства. Ошибиться я не мог. Ведь весь дальнейший маршрут был правилен. Очень хотелось вылететь в проверочный полет и убедиться, что меня подвели отметки высот на карте. Но в тот год в Арктике стояло ошеломляюще жаркое лето. Нижняя площадка на береговом припое растаяла, и взлетать стало неоткуда. А Мазурук, с которым я поделился своими сомнениями в верности английских карт, не давал прохода. Стоило мне либо в книге отыскивать нужную страницу, либо вещь какую начать искать, Илья тут же поминал:

— Брось, завалились спички, как те острова. Не найдешь.

Обнаружу я пустяковую пропажу — он уж тут как тут:

— Конечно, штурман, карандаш ведь не пропавшие острова.

Однажды я сгоряча бухнул:

— Не было никогда этих островов! Не было.

— Карта — липа?

— Нет. Острова — да.

Илья заливался мефистофельским смехом. —

В смехе мне, правда, удалось взять реванш.

Мазурук сконструировал водопровод, приладил насос. Но, чтоб набрать воды, повару зимовки при «новой-

шей» технической оснащенности требовалось двенадцать часов вместо одного часа. И четыре человека для работы у насоса вместо одного дежурного.

Но в случае с водопроводом все было ясно, а вот с островами...

Зимовка на Рудольфа расположена у самого подножия купола, на базальтовой осыпи. В километре от нее лежит бухта Теплиц-бей. На берегах ее находятся остатки зимовок итальянского герцога Абруццкого и американцев Болдуина и Фиала.

Предполагая, что Седов мог быть похоронен не на берегу, а около разрушенной зимовки предшествующих полярных экспедиций, мы попробовали провести там раскопки, пытаюсь найти следы русской экспедиции в руинах лагеря.

Изобилие и разнообразие обнаруженных вещей с клеймом «Полярная экспедиция Циглера» ошеломляло. Видно было, что к завоеванию полюса готовились, не жалея средств. Неожиданно мы обнаружили среди обычных эскимосских лыж и канадских нарт три пары позолоченных лыж и нарт. Мы долго не могли понять, в чем дело, пока наш бортмеханик Диомид Шекуров, великий дока по части невероятных предположений, не воскликнул вдруг:

— Да это парадный выезд! На этих лыжах и с этими нартами американцы под звездно-полосатым флагом собирались въехать на полюс!

Но когда мы вскрыли один из ящиков и выудили ветрозащитный шелковый комбинезон с черепом и скрещенными костями на спине, Дима Шекуров спасовал.

— Дьявольщина какая-то... И это при таком великолепном снаряжении! Анархисты они, а?

— Да нет, Дима. Это, так сказать, моральный допинг. Ни шагу назад! Только к полюсу!

Я рассказал друзьям о своей встрече с художником

Пинегиным, соратником Седова. Он мне однажды поведал о свидании Седова и Фиала. Фиала был руководителем второй американской экспедиции 1903—1905 годов.

В 1902 году Седов, командовавший гидрографическим судном «Пахтусов», зашел в Архангельск, где встретил американский корабль. «Америка» циглеровской экспедиции готовилась к выходу на остров Рудольфа.

Седов с группой морских офицеров нанес визит Фиала. Польщенный вниманием русских, Фиала показал им корабль, снаряжение, а потом провел в кают-компанию. Разгоряченный вином, он стал хвастаться оборудованием экспедиции:

«Общий расход на экспедицию больше миллиона рублей золотом. Полюс будет наш! Мистер Циглер не останавливается перед расходами. Не было экспедиции, снаряженной так богато, столь мощно вооруженной технически. Мы имеем все! Лучшие машины и инструменты. Все по специальному заказу, из отборных материалов. Одежда из сибирских и канадских мехов, шерсть ньюджерсинская! Продукты — все лучшее, что производит мировая пищевая индустрия: австралийское мясо, шотландская лососина, английские сухари, датский бекон, сибирские рябчики, голландское масло, русский мед! У нас четыреста тридцать ездовых сибирских собак и два десятка пони. Все самое лучшее в мире собрано здесь! На экспедицию затрачены настоящие деньги! А деньги — это успех! Деньги — победа! Я так и сказал мистеру Циглеру: «Дайте мне достаточно денег — я завоюю полюс и привезу бессмертие вашему имени!»

Мой девиз — деньги и организованность. Штаб экспедиции — ее мозг, но чековая книжка мистера Циглера — ее сердце!



Для участников полюсной партии придумана особая система платы. Каждая пройденная географическая широта удваивает поденную оплату. Если на восемьдесят втором градусе каждый из моих спутников получает три доллара экстраплаты, то на восемьдесят пятом градусе он получит двадцать четыре доллара, а на девяностом — триста восемьдесят четыре доллара!

Чек я буду выдавать ежедневно. Да, джентльмены, деньги и организация — вот путь к победе!..

Буду рад получить от вас поздравления!» — закончил Фиала свою речь, провожая гостей.

Мне словно слышался самовлюбленный голос американца. А перед глазами хаос разброшенного «лучшего в мире» снаряжения. Ни сказочные деньги, ни хваленая организация не помогли. Чековая книжка и устрашающие черепа оказались бессильными перед грозными и коварными силами природы. Ведь когда нет у людей главного — воли к победе, — нет и единства в коллективе.

— Седову бы такое снаряжение! На оба полюса бы хватило! — как бы подытоживая наши раздумья, отчеканил Матвей Козлов. — Перессорились, передрались! Разве им было до полюса! Прошли всего сто километров и вернулись. Все побросали.

Наши поиски продолжались. Ежедневно, если не было полетов и не пуржило, мы расчищали погребенный подо льдом американский лагерь. Откопали механическую мастерскую, типографию, где печаталась еженедельная газета «Полярный орел», телефонную станцию, аптеку, аккумуляторную.

Наши подо льдом и ящик с трубочным табаком. Маленькие металлические коробки, герметически запаянные, прекрасно сохранили все его качества. С удовольствием затягиваясь этим табаком тридцатипятилетней выдержки, окутанные голубыми клубами крепкого, аро-

матного дыма, мы рассуждали о превратности судеб человеческих.

В личных вещах, разбросанных по комнатам, мы обнаружили фраки и цилиндры. По одной фотографии мы поняли, что в праздники все зимовщики обязаны были являться к торжественным обедам во фраках.

Особенно нас поразил индуктор, найденный в комнате Фиала. От него тянулись провода к складу с боеприпасами. На конце был приделан запал и детонатор. На какой случай была рассчитана эта мера предосторожности, для нас осталось тайной.

В главном доме обнаружили фигурку носорога, подвешенную в трубе печки, а рядом медный запаянный цилиндр, в который была вложена записка. Содержание этого документа и его дата привели нас в недоумение. По литературе известно, что последними из состава экспедиции покинули остров Рудольфа Фиала и Гарт. Это было 20 апреля 1905 года. В этой же записке, подписанной Тессем, Веди и Риллетом, сказано: «Мы, оппозиция, покидаем лагерь Абруццкого в субботу 2 июля 1905 года, имея 18 собак, 2 пони и 1 индейскую лодку...» Запись полустерта, так как внутри проникла сырость.

Очевидно, произошли какие-то трения, и экспедиция разделилась на группы. Думаю, что внутренние раздоры были основной причиной, помешавшей выполнению намеченной задачи.

Уделяя много внимания раскопкам, мы пытались обнаружить в этом лагере следы пребывания позднейших исследователей, но ничего найти не удалось.

К числу интересных находок относится и обнаруженная среди вещей, принадлежавших участникам экспедиции, дамская туфелька. Была ли женщина в экспедиции Циглера? Или это талисман, взятый с собой кем-либо из участников?

Много нераскрытых тайн таят в себе руины американской экспедиции на Северный полюс. Немалый интерес представляют и найденные нами дневники.

В июле на Рудольфа наступила необычайно теплая погода. На солнце доходило до плюс двадцати пяти градусов. Все обнажения морен и осыпей покрылись ковром цветов, ярких и нежных, словно нарисованных. В основном это были красные камнеломки и золотистые маки. Мы ходили в одних свитерах, без головных уборов.

Двенадцатого июля Москва сообщила, чтобы мы были готовы и дежурили на куполе, так как вылетели через полюс в Америку Громов, Юмашев и Данилин. В двадцать два часа над островом Рудольфа выше сплошной облачности послышался шум мотора. Славный экипаж Громова прошел, держа курс на полюс.

Потом мы добрых полмесяца летали на обследование открытых островов. Изо дня в день я просил начальство в Москве отправиться в район островов Эдуарда и Гармсуорт. Мне отказывали. Но капля долбит камень, и настал день, когда нам разрешили выбраться на далекую от Рудольфа южную часть архипелага.

Погода была под стать настроению Мазурука — прекрасная и игривая. Он пел веселые песни и нет-нет да и оглядывался на меня. Очень ему не хотелось, чтоб острова, «завалившиеся куда-то», вдруг действительно пропали. Конечно, все эти подначки шли на хорошем юморе и не портили наших с Ильей отношений. В конце концов истина важна была для обоих.

Вот и остров Нортбрук, названный так в честь английского исследователя конца прошлого века. Это к нему вышел изнуренный пешим походом по льду Нансен и подивился виду англичанина с трубкой в зубах, расхаживавшего по берегу, словно по Трафальгарской площади.

Джексоном, кстати, были открыты и нанесены на карту злополучные острова Эдуарда и Гармсуорт.

Остров Джексона в стороне, слева прекрасно виден остров Артура...

— Илья! Где ж острова, которые ты с меня требовал? Нету их!

Да, не было островов. Легкая океанская зыбь гуляла там, где на картах значилась земля.

— Может, еще немножко поищем? — спросил Мазурук.

— Обязательно! К географическим «заккрытиям» всегда относились осторожнее, чем к открытиям. А мы «заккрыли» острова.

Проверив район повнимательнее, мы окончательно убедились, что острова, «открытые» экспедицией Джексона, — миф, и «заккрыли» их, сообщив об этом в Арктический институт.

Существовали ли эти острова когда-либо в действительности, или это был обманчивый мираж, как «Земля Петермана», виденная Пайером? Думаю, что последнее вернее, ибо, судя по геологическому строению окружающих земель, такие острова исчезнуть не могли. Так или иначе, но на картах последующих изданий эти острова уже не фигурировали и не вводили в заблуждение моряков и штурманов.



## ТОЛЬКО НА „ВЫ“

Апрель... Апрель 1973 года.

Где-то далеко-далеко, за океаном, цветет черемуха. А в Арктике летят по голубому ветру рассвета не белые лепестки, а снежинки. Они падают на крыши погребенного в сугробах аэродромного поселка.

Сорок лет без малого встречаю я весну в Арктике. Здесь это самое горячее время.

В кают-компании тесно. Идет очередной «бой» на выдавшем виды бильярде... Сменные экипажи тяжелых экспедиционных самолетов в ожидании машин гасят время. Обожженные пургами и морозами медно-красные лица людей, одетых в кожу, меха и капрон. В дальнем углу бесконечно занятый телефон. Оттуда беспрерывно слышится:

— Метео... Метео... Погоду Борнео...

— Метео, метео, высоту снежного покрова на Северном... Что? Кругом интенсивная подвижка льда? Пишите басни — сейчас не вылет.

— Метео... Метео! Скорость и направление ветра на «СП-22»?

Взрыв хохота глушит все звуки. Кто-то, сверкая

блестящими кожаными штанами, лезет под бильярд. Проигравший.

— Осторожно! — кричат ему. — Не сломай стол! Это тебе не посадка на дрейфующие льды! Тут думать, соображать надо!

Соль юмора в том, что расчет на посадку требует от пилота предельного напряжения и концентрации воли. Грузеная машина весит теперь более шестидесяти тонн, а не десять-двадцать, как прежде... А лед не стальной. Он даже хрупкий.

При всхрипе динамика наступает тишина.

— Экипаж ноль четыре сто девяносто пять, к врачу и на вылет...

Кто-то невидимый в клубах пара из открытой двери кричит:

— Экипаж ноль четыре сто семьдесят семь, спать! Второй ярус, комната шестнадцать.

Снова стук пластмассовых шаров... Запросы по телефону:

— Метео... Метео!

Идет работа высокоширотной воздушной экспедиции «Север-73».

Почти неслышные здесь, взлетали и уходили, прибывали и садились тяжелые турбовинтовые машины, чрево которых поглощали тракторы, вездеходы, разборные дома. На маленьком острове гигантам техники тесновато. Меж поселком и взлетной полосой поток бензозаправщиков и автомашин. Они загружают самолеты всем необходимым для дрейфующих научных станций.

Надо спешить. Надо до серии обязательных, как завтрак, весенних циклонов успеть забросить оборудование, снаряжение. Чтоб не простаивала техника, экипажи спарены: один в долгом полете, другой отдыхает. Вернее, спит непробудным сном.

Светит солнце, и в его блеске с шутками и смехом занимает места в вездеходе отдохнувший экипаж.

Через двенадцать часов эти ребята вернутся с серыми лицами, медленно передвигая ноги, в унтах, ставших пудовыми. Они молча рассядутся в вездеходе, и он покатит их к поселку.

Тот, кто не видел людей, вернувшихся из дальнего, многочасового полета, тот никогда не поймет неистребимой любви человека к своей профессии, к своему призванию. Рассказать об этом, по-моему, немислимо, показать — невероятно, передать... Но как? Если только сравнить, увидав человека до и после. Но это надо видеть.

Однако, сколь ни необходимы ежедневные полеты, погода над океаном диктовала свои непререкаемые условия, и как ни совершенна техника, она становилась покорной пленницей суровых капризов Арктики. Против неистовых пург бессильно все: опыт, мужество, самая новейшая техника. И горе тому экипажу, который, надеявшись на свое мастерство, мощные турбины и счетно-решающие устройства, попытался бы пойти наперекор законам высоких широт. Неспроста летчики всего мира говорят: «Наставление по полетам написано кровью». Кровью написан и кодекс правил полетов в Арктике. Коварна и безжалостна эта снежная красавица. Бесподобная в своей заманчивой прелести, она вероломна и жестоко расправляется с теми, кто поверит в ее кажущуюся доброту, в ее обманчивую покорность.

Где Руал Амундсен — покоритель обоих полюсов, настоящий рыцарь ледяного царства? Где Сигизмунд Леваневский?

Мне не надо рыться в документах того времени. Я помню о тех днях так же хорошо, словно все происходило час назад.

Когда мы только узнали о подготовке Леваневского

к полету, то удивились. Был август на дворе. Какие полеты могут быть глядя на ночь! На полярную ночь длиной в полгода! Наши с Мазуруком радиogramмы остались втуне.

И вот двенадцатого августа сообщили из Москвы — Леваневский вылетел. Над островом Рудольфа пурга. Дежури́м в самолете на куполе. Связываемся с полюсом. Кренкель радуется быстрому дрейфу, приглашает в гости.

Следующий день. Пурга продолжается. Леваневский летит очень медленно. Встречный ветер гасит скорость. Прошел мимо нас. Шума моторов мы не слышали. Волноваться было рано. Мотора чкаловской машины мы тоже не слышали. Потом пришло сообщение, что полюс Леваневским пройден в тринадцать часов сорок минут. Идут на высоте шесть тысяч метров. Сильный встречный ветер. В четырнадцать часов тридцать пять минут получена радиogramма: «...идем на трех моторах, правый крайний ...*(далее неразборчиво)*... Очень тяжело в сплошной облачности».

Мы очень встревожились.

Больше радиogramм с борта «СССР Н-209» не поступило.

Четырнадцатое августа. Нам запретили вылет на поиски. По-моему, состорожничают.

Двенадцатое сентября. На Рудольфа наконец-то добрались поисковые самолеты «Н-170», «Н-171», «Н-172».

Седьмого октября после нескольких бесплодных попыток «Н-170» удалось слетать на полюс.

Поиски в том районе оказались безрезультатны. Искать Леваневского продолжали и полярной ночью на машинах, оборудованных специальной аппаратурой, но не нашли.

Ни опыт, ни мужество, ни техника — ничто не помогло и многим другим исследователям. Они погибли.



Коварно уступая одну за другой свои цитадели, Арктика словно выжидала их малейшие ошибки и расправлялась.

Всегда не покоренная до конца, как любая стихия, Арктика такая же, какой была во время Нансена и Седова. Мы бесконечно любим ее такой, какая она есть, ибо она требовала от нас мужества, упорства, выдержки, спокойствия и осторожности, разумной и смелой. Опыт наших многолетних исследовательских полетов в высоких широтах подтверждает слова Нансена, что умение ждать — высшая добродетель полярника, а умение рассчитывать свои силы и рваться вперед и добиваться только победы — основа права на риск.

Правда, капризы Арктики заставляли нас не раз нарушать те так называемые санитарные нормы полетов, выработанные в нормальных условиях работы на континентах. Но Арктика, как и всякая стихия, не норма. Скорее это фронт. И вряд ли можно сражаться по расписанию. Упустишь погоду — потеряешь день, значит, потеряешь год. Так бывало, когда пытались штурмовать высокие широты по нормам «мирного» времени.

Сорок лет назад пришел я в авиацию. За плечами едва не двадцать тысяч часов полета. Минуты счастья побед, дни горечи поражений. Все было: и гордость за свершения, и беззащитная боль утрат.

Горжусь тем, что моя биография во многом сопрягается с историей моей Родины. Мальчишка из глухой Владимирской губернии, я начал трудиться на обувной фабрике и мечтал о полетах. Но сначала пришлось сражаться с басмачами, когда я по путевке комсомола отправился в Казахстан. Там с изыскательской партией готовил площадку медеплавильного гиганта на Балхаше. Учился строить воздушные трассы. Их ведь тоже строят, как и дороги, привязывая к местности. И нако-

нец стал авиационным навигатором. А в войну воевал, как все. Участник всех высокоширотных экспедиций.

Но даже когда темнело в глазах и положение представлялось действительно безвыходным, в сердце жило одно желание драться во что бы то ни стало, во что бы то ни стало победить.

И удавалось.

Мы стирали «белые пятна», открывали и «закрывали» острова, поднимали флаги своей державы на полюсах, проникали в самые сокровенные уголки Ледовитого океана. Однако никогда не забывали, что Арктика — стихия, с ней надо вести себя только на «вы».

Конечно, спустя сорок лет летать и работать в Арктике стало легче, но не безопасней. Любая современная техника не позволяет идти напролом, как мечтал строитель первого ледокола адмирал Макаров. Идти напролом непосильно пока и атомоходам. И есть ли смысл идти напролом, когда, пользуясь законами самой Арктики, как и любыми физическими законами, можно осваивать ее просторы в согласии с ее капризами, используя их в своих целях.

Многое изменилось на северных берегах страны. Выросли города и заводы-гиганты, рудники, шахты, поселки. Протянулись дороги. Сотни тысяч людей живут в Заполярье. Узнать дальние края своей Родины хотят и туристы.

Об одной такой встрече мне и хочется поведать. Может быть, этот рассказ наиболее наглядно покажет степень непокоренности Арктики, которая не умеет прощать ни единого промаха, ни единственной ошибки, панибратства и легкомыслия.

После одного из полетов, длившегося куда более положенных двенадцати часов, в поисках свободной койки, на которую следовало опустить голову, в коридоре, заставленном раскладушками, меня остановил ста-

рый полярный летчик Сырокваша, работающий ныне руководителем полетов.

— Валентин Иванч, к нам прибыла группа спортсменов-туристов. Ученые из Куйбышева, собираются пеше на полюс.

— На полюс? — Я пристально и недоверчиво всматривался в серые, полные лукавства глаза Сырокваши.

Кто-кто, а он был непревзойденным мастером розыгрыша. Это Сырокваша несколько лет назад, имея на борту груз сена для одной из островных зимовок, пустил слух: мол, сено предназначено для подкормки мамонта, обнаруженного в горах острова Геральда. Слух был пущен тонко, под строжайшим секретом, и на «крючок» попался один из крупнейших биологов. Впрочем, и я бы не удивился находке, увидев ее воочию: тайна животного мира Арктики и по сей день «велика есть».

Я взял Сыроквашу за плечо и спросил:

— Коля, а почему они не взяли в упряжку твоего мамонта?

— Не веришь? Да вот они, знакомьтесь.

— Мамонты?

— Спортсмены. Давно тебя ищут.

К нам подошли два крепких парня. Спортивные костюмы плотно облегали их ладные фигуры.

— Значит, на полюс? — пожимая им руки, сказал я. — Смело. Одобрю. Но сначала расскажите о подготовке, снаряжении, методике похода.

— Все расскажем, покажем.

Парни мне сразу очень понравились. Я очень внимательно выслушал их. Тренировались они действительно не жалея сил, ходили вокруг Северной Земли. Я задал им с сотню вопросов. Отвечали они толково. Чувствовалось, что они готовились обстоятельно и серьезно.

Вместе с тем мне было ясно — о льдах, о дрейфую-

щих льдах Арктики они знали мало для людей, решившихся на такое смелое предприятие.

Отлично, что пятеро тренированных спортсменов загорелись большой и благородной идеей — пешком, как в былые времена, достичь полюса. Весь груз: снаряжение, топливо, продукты питания, палатки, спальные мешки, радиостанция — все необходимое было погружено на двое нарт, которые им предстояло тянуть самим.

Мы принялись считать. Оказалось, что они при расчете двести килограммов на нарты не обеспечат себя питанием и горючим в оба конца.

От их базы до полюса было тысяча сто километров. При самых благоприятных условиях по дрейфующему льду, загроможденному грядями торосов, пересеченных разводьями, они не смогут пройти более десяти километров за сутки. Выходило — сто десять дней до полюса, сто десять обратно. Парни правильно делали, что не соглашались, чтобы пищу, топливо или другое снаряжение им могли бы доставить самолетом. Идти так идти! По-настоящему, без послаблений и уступок. И получалось — если минимальный суточный расход продуктов и топлива составит пять килограммов на пятерых, то лишь в один конец они должны взять с собой пятьсот пятьдесят килограммов груза. На их нартах можно было везти всего четыреста.

Этот простой расчет ошеломил их!

Но от идеи они не отказались. Они попросили подбросить их на пятьсот километров к полюсу и оставить там.

Упрямство — благое дело. Я предложил компромиссное решение. Мы для начала высадим их всего в пятидесяти километрах от базы на дрейфующие льды. Оттуда, под контролем пролетающих самолетов и вертолетов, они вернутся. Таким образом, они хотя бы немного проверят себя и узнают, что представляют собой

дрейфующие льды Ледовитого океана, а не припай, по которому они ходили вокруг Северной Земли; как надо ходить по дрейфующим льдам; как тащить за собой тяжело нагруженные нарты.

Парни согласились с этими доводами. К тому же у них уже не хватало времени. Начинался апрель. А поход по дрейфующему льду возможен только при отрицательных температурах. Конец июля и август — разгар арктического лета. Снег тает. Океанские льды покрываются глубокими, до двух метров, и обширными, точнее, непрерывными озерами пресной воды и снежной «кашей». Пеший поход по такой «дороге» невозможен.

Кроме того, самолеты и вертолеты, работающие в высоких широтах, уходят в мае на юг, и путешественники останутся одни, если не подстраховать их специально.

Я им высказал все достаточно убедительно. Парни согласились.

— Кстати, я смотрел ваши нарты. Они жесткой конструкции и не выдержат долгого пути по льдам. Эскимосы не зря связывают нарты сыromятными ремнями. У них нарты как бы на шарнирах.

Нарты все-таки с общего согласия оставили прежние. Для доказательства вековой правоты северных народов.

Мои полеты шли сами собой, а в промежутках мы собирались и детально обсуждали все условия предстоящего похода. Все было разработано до мелочи, кажется, все было учтено.

Тренировки шли ежедневно. Это было суровое испытание — двадцать километров по припайным, неподвижным льдам с грузом пятьдесят килограммов в каждом рюкзаке. В походе ставились палатки, готовилась еда.

Было любо смотреть на их энтузиазм и верилось, что пятидесятикилометровый поход по дрейфующим льдам парни осият. Скептиков даже среди летного состава становилось все меньше и меньше. Все охотно помогали парням и консультировали их.

И вот шестого апреля пятерку высадили на лед на широте восемьдесят семь градусов.

Седьмого апреля мы видели их. Они прошли семь километров. Их оранжевая палатка стояла на краю широкого разводья. Сделали круг над ними. Из палатки никто не вышел. Видимо, спали и были очень утомлены.

И так ежедневно летчики следили за своими подопечными. Они волновались за них и, веря в ребят, желали всяческого добра.

К цели они пришли на девятые сутки. Они были изнурены, обожжены солнцем, но жизнерадостные и здоровые. Их встретили как самых дорогих гостей.

Работа сложилась так, что я не увиделся с ними после их возвращения. Но товарищи мне передали — они согласились, что не готовы еще к длительному походу. Девятидневный путь по дрейфующим льдам убедил их в непригодности снаряжения.

— К походу на полюс надо готовиться серьезно, — сказали они. — И теперь знаем, как это надо делать.

Их признание — большая победа для них самих.

Верю, что в последующие годы такие ребята до полюса дойдут.

• Нужны ли такие походы — пешком к полюсу в наш век электроники? Многие говорят — нет, не надо, это смешно и абсолютно бесполезно!

Я не согласен с таким мнением. Поход к полюсу именно в наш век спутников и электроники нужен. Человек должен развиваться гармонично. Электроника не

заменит ему мышц, здоровья. Только человек, духовно и физически развитый, способен работать творчески. Мы должны воспитывать здоровое, умное и смелое поколение. Чересчур смелые, даже рискованные вылазки нашей молодежи — это эталон, к которому будут стремиться многие, хотя бы даже в мечтах.

Арктика ждет отважных и выдержанных людей. Только они смогут покорить коварный и жестокий характер Арктики.

**Аккуратов В. И.**

**А39**      **Право на риск. (Записки штурмана.) М., «Молодая гвардия», 1974.**

144 с. (Честь. Отвага. Мужество.) 100 000 экз.

Автор этой документальной повести, заслуженный штурман СССР, был главным штурманом полярной авиации. Он и по сей день прокладывает трассы воздушным кораблям. С Арктикой связана вся его жизнь. Он рассказывает о работе полярной авиации в тридцатые годы, о высадке на полюсе знаменитой «СП-1» под руководством Папанина, о полетах в высоких широтах.

**А**    **70302—228**  
**078(02)—74**    **176—74**

**91(98)**



**Анкуратов Валентин Иванович**

**ПРАВО НА РИСК**

**Редактор С. Михайлова**

**Художник А. Колли**

**Художественный редактор Б. Федотов**

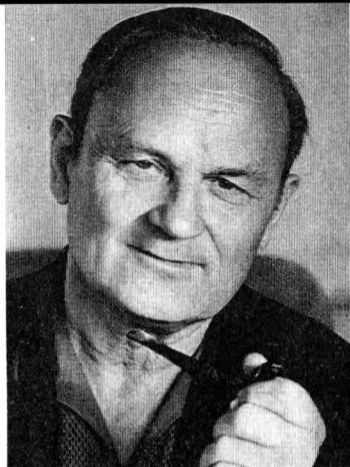
**Технический редактор Т. Кулагина**

**Корректоры К. Пипикова, Г. Трибунская**

Сдано в набор 9/IV 1974 г. Подписано к печати 15/VIII 1974 г.  
A02861. Формат 70×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Бумага № 3. Печ. л. 4,5 (усл. 6,3).  
Уч.-изд. л. 6,1. Тираж 100 000 экз. Цена 19 коп. Заказ 684.  
Т. П. 1974 г., № 176.

Типография издательства ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия».  
Адрес издательства и типографии: 103030, Москва, К-30, Су-  
щевская, 21.

19 коп.



**Валентин Иванович Акkuratов** — заслуженный штурман СССР, один из старейших исследователей Арктики. Еще в 1936 году совместно с Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым Акkuratов совершил первый в мире высокоширотный полет. Вместе с другими авиаторами участвовал в высадке на дрейфующие льдины — «СП-1». С Героем Советского Союза летчиком И. И. Черевичным штурмовал в Арктике «Полюс относительной недоступности».

В годы Великой Отечественной войны вел поиски вражеских подводных лодок в морях Арктики, сопровождал караваны судов, служил во фронтовой дальней бомбардировочной авиации.

После войны Валентин Иванович Акkuratов — главный штурман полярной авиации, участник всех высокоширотных экспедиций.

Много лет сотрудничает в журнале «Вокруг света», является членом его редколлегии. В различные годы в нашей стране и за рубежом вышли в свет его книги «В высоких широтах», «Покоренная Арктика», «Истина ложных меридианов», «Самолеты штурмуют льды» и другие.