

Михаил Сергеевич Бабушкин

**Записки летчика М. С.**

**Бабушкина**



Михаил Бабушкин

**Записки летчика М. С. Бабушкина**

«Public Domain»

## **Бабушкин М. С.**

Записки летчика М. С. Бабушкина / М. С. Бабушкин — «Public Domain»,

«Наступление человека на северные края ведется давно. Еще несколько сот лет назад люди начали штурмовать северные льды. И чем больше было человеческих жертв, тем ожесточенней и настойчивей были атаки на эти ранее казавшиеся неприступными ледовые твердыни. Медленно, шаг за шагом продвигалось вперед человечество, завоеывая Арктику. Изучение природы проходило бессистемно. Среди смелых покорителей Севера немало было любителей сильных ощущений и «цивилизованных» хищников. Вместе с ними и по следам экспедиций шли аферисты-эксплоататоры, от которых страдали и малые народы, населяющие северные края, и природа. Эти северные народы познали всю «прелесть» цивилизации и культуры, завезенной из капиталистической Европы и Америки, познакомились с ложью, обманом, пьянством и болезнями...»

## Содержание

Вместо предисловия. Авиация на Севере	6
1893–1925	8
«В мальчиках»	9
Солдат Гатчинской авиационной школы	11
Авиатор из «нижних чинов»	15
В Поволжье, на Урале и Дальнем Востоке	19
С красными партизанами	21
1926–1921	24
В Белое море за гренландским тюленем	25
Пассажир летчика Томашевского	27
«Сатана»	29
Знакомство с поморами	31
Спасение зверобоев	34
Первая посадка на лед	36
1928	40
Из предисловия к книжке «Над вечными льдами»	41
На помощь экипажу «Италии»	42
Во льдах Баренцова моря	44
«Малыгинский» дневник	46
К островам Карла	48
В плену тумана	51
Сто часов на пловучих льдинах	54
Снова на ледоколе	57
Пятнадцатый вылет	59
Наперекор стихии	62
1929–1932	64
Дневник зверобойной экспедиции	64
Четвертый год моей работы на промыслах	73
«Глаза корабля»	76
Зимовка неизбежна	80
Искатели аэродромов	82
Беседы в каютах	85
Гибель «Челюскина»	87
«Самолеты летят»	91
Победа осталась за нами	95
Север и юг	98
1935	99
В океане	108
Над семью островами	109
Поиски «Земли Джиллеса»	112
Остров Ушакова	114
Новая жизнь на советском Севере	116
1936–1937	119
Подготовка к штурму	120
Возможна ли посадка на полюсе?	122
Старт	124

Холмогоры – Нарьян-Мар	126
Маточкин Шар – остров Рудольфа	129
Остров Рудольфа – Северный полюс	134
Первые дни на Северном полюсе	137
Мои товарищи с флагманского корабля	139
Полюс завоеван	141
Послесловие	145

# Михаил Бабушкин

## Записки летчика М. С. Бабушкина

### Вместо предисловия. Авиация на Севере

1

Наступление человека на северные края ведется давно. Еще несколько сот лет назад люди начали штурмовать северные льды. И чем больше было человеческих жертв, тем ожесточенней и настойчивей были атаки на эти ранее казавшиеся неприступными ледовые твердыни. Медленно, шаг за шагом продвигалось вперед человечество, завоевывая Арктику.

Изучение природы проходило бессистемно. Среди смелых покорителей Севера немало было любителей сильных ощущений и «цивилизованных» хищников. Вместе с ними и по следам экспедиций шли аферисты-эксплоататоры, от которых страдали и малые народы, населяющие северные края, и природа. Эти северные народы познали всю «прелесть» цивилизации и культуры, завезенной из капиталистической Европы и Америки, познакомились с ложью, обманом, пьянством и болезнями.

Советский Союз покончил с этой «культурой». Север ожил. Малые народности, населяющие северные края, стали расти, крепнуть. Большевики понесли в суровый, холодный край социалистическое красное знамя, знамя свободы. Они стали открывать школы, дали народам грамоту, письменность. Большевики принесли на своих пароходах, ледоколах, самолетах новую, социалистическую культуру.

Север стал осваиваться, изучаться по-новому. Партия и советское правительство составили план освоения Севера.

На Север пришли новые люди, пришел огромный коллектив полярников, которым руководит партия большевиков. За работой полярников внимательно следит, ее направляет великий Сталин.

Неузнаваемо изменился за последние годы суровый далекий край. Раньше там в полярную темную ночь гуляли одни лишь бураны, свирепствовали морозы, и на бескрайних просторах льда и снега напоминали о жизни только белый медведь да морской зверь. Теперь в Арктике выросли социалистические поселки. Во тьме полярной ночи засветились электрические огни. Непроходимые льды расступились и дали дорогу советским ледоколам. Под напором большевистской воли осваивается Великий Северный морской путь, по которому идут теперь караваны судов. Рев пароходных гудков нередко заглушает монотонную, нудную песнь пурги и шторма.

Все это далось нелегко. По точному, жесткому плану работают полярники. Им помогает весь советский народ, для них мобилизована вся советская техника.

Север не сдастся без борьбы. Были у нас жертвы; возможно, и еще будут. Борьба предстоит жестокая. Мы готовы к этой борьбе и уверены, что выйдем победителями, как и всегда выходили.

В работе по изучению и освоению Севера решающую роль сыграла авиация. Самолеты помогали ледоколам находить пути среди ледовых нагромождений к далеким полярным островам, на которых основывались зимовки. На месте этих зимовок выросли культурно организованные полярные станции. Коллективы полярников ежедневно передают по радио метеосводки, ведут гидрологические наблюдения, изучают местные природные богатства.

---

<sup>1</sup> Эта статья была написана М. С. Бабушкиным в августе 1936 года.

Северный край покрылся сетью воздушных линий. На Севере возникла потребность летать в любую погоду, летать круглый год и круглые сутки.

Советская промышленность дала нам самолеты и моторы, которые с успехом покрывают северные пространства, неся на своих крыльях социалистическую культуру. И нет такого места в Советском Союзе, где не был бы желанным гостем наш советский самолет.

Я не буду перечислять блестящие победы нашей авиации. Их было много. Такие полеты могут быть только у нас. Только в нашей стране строящегося коммунизма возможны такие победы.

Старый страшный и негостеприимный Север отходит в вечность, его место заступает новый, советский, социалистический Север. И недалек тот момент, когда желание нашего великого вождя товарища Сталина видеть «советский Север одной из культурнейших окраин нашей необъятной родины – Советского Союза – воплотится в жизнь.

*Летчик М. Бабушкин  
12 августа 1936 года*

## 1893–1925

В январе 1937 года, незадолго до вылета из Москвы воздушной экспедиции на Северный полюс, Михаил Сергеевич Бабушкин вместе со своей женой Марией Семеновной приехал в редакцию «Правды». В беседе с журналистами, продолжавшейся около четырех часов, Михаил Сергеевич рассказал о своем детстве, ранней самостоятельной жизни, службе в царской армии, первых полетах...

Сохранилась обширная стенограмма этого рассказа.



## «В мальчиках»

Я считаю себя москвичом, так как родился всего лишь в восемнадцати километрах от Москвы, в деревне Бордино, в 1893 году. Потом наша семья жила в Перове и в Лосиноостровской. Учился я в селе Раево.

В детстве я любил возиться с инструментами отца (по профессии он был слесарем). Летом, конечно, с утра до ночи пропадал на речке или в лесу.

После окончания школы началась у меня, как и у многих тысяч подростков, жизнь «в мальчиках». Хозяева обычно нам ничего не платили; считалось, что «парень в ученье».

Я поступил «мальчиком-учеником» в магазин («бакалейку»), открывшийся в дачной местности Лосиноостровской. Целыми днями бегал по дачам, разносил продукты, подметал полы в лавке, помогал приказчикам отпускать товары покупателям, резать и отвешивать хлеб. Так прошел год.

Как-то, разнося покупки дачникам, я познакомился с инженером-железнодорожником. Он устроил меня – опять же «мальчиком» – в телефонно-телеграфные мастерские Северной железной дороги.

Здесь я почувствовал себя куда лучше. Помнится, какую радость я испытал, когда впервые и совершенно самостоятельно исправил поврежденный телефон. Он заговорил! Восемь месяцев я работал на положении ученика – бесплатно. Однажды старший техник сказал мне:

– Ну, Бабушкин, теперь ты будешь подручным мастера. Кладем тебе двенадцать целковых в месяц.

Перспективы не представлялись заманчивыми. Лучший мастер получал в те времена 35 рублей; и это после пятнадцати лет работы...

Я стал по вечерам посещать московские технические курсы, изучал двигатели внутреннего сгорания. С семи часов утра до шести вечера я работал в мастерской, а после гудка мчался в центр города на курсы и занимался еще два-три часа. Только к полночи, смертельно усталый, я добирался до койки.

Как ни трудно доставалось, а двигатель я изучил. В то время был у меня приятель кино-механик. По вечерам я довольно часто заходил к нему в кино и помогал «крутить» картины.

– Почему бы тебе, Миша, самому не поработать в нашем деле? – частенько говорил мне приятель.

Кинотеатры тогда входили в «моду». В Лосиноостровской местная купчиха тоже решила открыть кинематограф. Меня пригласили оборудовать этот театр: установить аппарат, экран, провести освещение в зале и фойе. Я ушел из телефонной мастерской, но работать кино-механиком мне так и не пришлось...

Сын лосиноостровской купчихи служил инженером в иностранной фирме, торговавшей, между прочим, двигателями внутреннего сгорания. Он достал для своей мамы двигатель «Бенц», и мы принялись за его установку. Я был знаком с «Бенцем» только в теории, и мне очень хотелось увидеть, как он будет работать. С удовольствием взялся за это дело. Двигатель пустили. Недели две я занимался от рассвета до ночи: делал электрическую проводку к кино-аппарату, запускал двигатель, испытывал его. Инженер, которому, очевидно, понравилась моя настойчивость, вдруг разоткровенничался:

– Знаешь, Бабушкин, моя мамаша наверняка проторит и вылетит в трубу с этим кинотеатром. Чего тебе здесь мариноваться? Переходи работать в нашу фирму: будешь разъезжать и устанавливать бенцовские двигатели.

Новое предложение увлекло меня: можно будет не сидеть на одном месте, а бродяжничать по всей России – «и людей посмотреть и себя показать». Главное, я радовался, что исполняется мое желание: буду сам ставить двигатели внутреннего сгорания, монтировать их.

Инженер отправил меня в Орловскую губернию – поставить двигатель в одном поместье. Сiju я там месяц, другой, пишу своему инженеру, прошу прислать материалы для монтажа, – ответа нет. Я затужил. Наконец вызывают меня в Москву. Оказывается, инженер спился и с фирмой давно никаких дел не имеет. Мои письма больше двух месяцев лежали в конторе нераспечатанными...

Хозяева отправили меня в Донскую область – отремонтировать двигатели. Когда я, закончив ремонт, вернулся в Москву, меня опять послали в орловское поместье. Работу выполнил успешно: двигатель поставил, действовал он исправно.

– Теперь поедешь в Киевскую губернию, – сказал мне в Москве новый инженер фирмы.

Несколько месяцев я путешествовал по Украине – ставил мелкие двигатели на сахарных заводах, молотилках и мельницах Киевщины, Полтавщины и Черниговщины.

Грозное лето 1914 года застало меня в Киеве.

## Солдат Гатчинской авиационной школы

Вскоре после объявления войны меня приняли на службу в передвижную артиллерийскую мастерскую, которая обслуживала воинские части фронта. Русская армия наступала с боями. Наш поезд-мастерская шел все дальше на юго-запад.

Мои сверстники были призваны в армию, и я должен был явиться к воинскому начальнику по месту жительства – в Москве.

Приехав домой, встретил напуганного отца.

– Где пропадал? Писем от тебя не получали. Может быть, ты дезертир? Меня еще посадят за то, что я тебя укрываю.

– Все в порядке, приехал призываться, – успокоил я. отца.

На другой день явился я к воинскому начальнику и передал письмо от начальника поезда-мастерской, который просил направить меня в его часть.

Ожидаю в приемной. На моих глазах распределяют призванных: кого – в пехоту, кого – в артиллерию, в кавалерию, а некоторых – в воздушные части...

Вспомнились мне полеты аэропланов над Ходынский полем. За четыре года до этого мы с одним пареньком, восхищенные невиданным зрелищем, пришли на летное поле и обратились к начальству:

– Не нужны ли вам слесаря – ремонтировать самолеты и летать?

Офицеры посмеялись и выгнали нас.

В приемной у воинского начальника я снова пережил восторженное чувство, которое овладело мной, когда я увидел полеты авиатора Васильева. С завистью смотрел я на чудесный летательный аппарат. Так и не улыбнулось нам с Сашей счастье – подняться над землей...

Думаю я об этом и вдруг слышу голос воинского начальника:

– Кто желает летать?

Ах, черт возьми, если бы я знал это раньше, ни за что не передал бы письмо из мастерской!

Среди призывников только трое изъявили желание итти в воздушную часть. Я рискнул попросить начальника:

– отошлите и меня летать.

– Не могу. Дал письмо – жди ответа.

Через две недели снова прихожу к воинскому начальнику.

– Пошлем тебя по специальности в часть, – говорит он. – А уж оттуда, когда примешь присягу, можно будет просить об отправке в поезд-мастерскую, где ты служил.

– Раз так, – отвечаю я, – то моя специальность – летать... Разрешите доложить, что я хочу летать.

– Какая же это специальность, если ты на самолете никогда не сидел? – смеется начальник.

Я осмелел:

– Очень мне хочется. Я давно мечтаю, а это все равно, что летать...

Меня сверх комплекта послали в Гатчинскую военную авиационную школу. Не думалось тогда, что уже через год я буду среди первой четверки «нижних чинов», произведенных в авиаторы.

На место назначения я приехал первым. Жить мы должны были в кирасирской казарме. Помещение огромное, и я в нем один.

Приходит обучающий и говорит:

– Чтобы тебе тут не скучать, а делом заниматься, – начинай сам учиться военному искусству. Покажу тебе, как плести маты. Первый сплети себе – будет на чем спать. Потом сплетишь для солдат, которые скоро приедут.

Летная школа в Гатчине только возникла. Сюда перевезли кое-что из Петрограда, с Волкова поля, где немного занимались авиацией.

Делать нечего – начал плести маты. Сплел для себя: и штук пятнадцать для будущих товарищей. Две ночи провел в одиночестве. На третий день приехала группа молодых солдат. Сделали разбивку, и я попал в четвертую команду. Ребята здесь все подобрались хорошие. Один из них – Сиренко – стал моим большим приятелем.

Подружился я также с солдатом пятой команды Ваней Павловым (впоследствии он стал замечательным пилотом; после революции командовал авиацией Московского военного округа; умер после болезни).

Сиренко и Павлов очень увлекались французской борьбой, а я был их постоянным «судьей».

Все мы начали изучать воинский строй и приемы. Долгое время прошло, пока начальство впервые заговорило о полетах. В казарме объявили:

– Кто хочет завтра летать – выходи.

– Хочу, – сказал я, выступая вперед.

Сиренко тоже присоединился. Отобрали двадцать пять ребят – самых высоких и крепких.

Утром мы под командой прибыли на аэродром. Смотрим – в ангарах стоят аэропланы. Это были «Фарман-IV» и «Фарман-V» – ненадежные, хрупкие аппараты из дерева, полотна и проволоки; мотор у них («Гном» – 60 сил) находился позади пилота.

– Нечего глазеть! – сердито закричал взводный. – Расходись по ангарам! Сейчас будем летать.

Я, взволнованный, побежал в ближайший ангар. Там уже были офицер и два солдата-моториста. Офицер скомандовал:

– Под хвост, на плечо!

Что такое хвост аэроплана, мы уже понимали. Взяли хвост машины на плечо и вытащили аппарат из ангара. Поставили на старт. Мотористы запустили мотор. Офицер залез в машину и взлетел.

Мы на земле ждем, когда нас пригласят.

Пилот сделал круг в воздухе и сел чуть ли-не в километре от старта. Нам скомандовали:

– Бегом к аэроплану!

Снег по пояс. Мы подоткнули шинели и бросились на другой край аэродрома. Приподняли машину и перетащили ее на старт. Офицер опять взлетел, снова сделал круг и опустился вдалеке. Нас погнали к аппарату...

Словом, к вечеру мы до того «налетались», что промокли насквозь и едва ноги волочили. А офицер так и летал: поднимется на пятнадцать-двадцать метров, сделает кружочек и садится, притом всегда далеко от старта.

Возвращаемся в казарму. Все обступают нас, расспрашивают:

– Как летали?

– Здорово!.. Хорошо!.. Такая прелесть, ребята... Мы с охотой завтра опять пошли бы, да, пожалуй, нас не пустят, скажут: «Вы уже летали, дайте и другим».

– Нет, нет, вы полетали – хватит. Теперь наш черед.

Мы не стали упорствовать:

– Ну ладно, завтра отправляйтесь вы...

Так мы «летали» почти месяц. Изучили авиацию, что называется, с самого «корня», но в воздух ни разу не поднялись.

В январе 1915 года, после присяги, всех нас, солдат, стали распределять по частям. Павлов, Сиренко и еще несколько ребят, в том числе и я, признанные наиболее способными, были зачислены в постоянную команду при школе. Из кирасирских казарм мы перебрались в помещение на аэродроме.

Через месяц пришел приказ: самых лучших послать на курсы авиационных мотористов. Лучших – это значило тех, которые окончили среднее техническое учебное заведение или имели по крайней мере общие технические знания.

Тут я загрустил: все мое образование – сельское училище, где, как говорилось, «и трех классов не наберется». Правда, я посещал в Москве вечерние технические курсы, но с математикой у меня было слабовато.

Пришел к старшему офицеру.

– Хочется мне попасть на курсы мотористов, разрешите подготовиться.

Он согласился.

Я надеялся, что товарищи мне помогут. ак оно и было.

Меня назначили на курсы мотористов. Тут нашему брату пришлось основательно «попотеть». И не одна только теория одолевала: раньше мы прошли строй как молодые солдаты. На курсах потребовались повышенные знания: начали нас гонять еще и на унтер-офицерское ученье.

Вставали мы в пять часов. В шесть уходили учиться строю – до восьми. В восемь заходили на полчаса в казарму, пили чай и затем шли в класс. До полудня мы занимались в классе, а после обеда немедленно отправлялись на летное поле. Там вытаскивали аэропланы и помогали механикам запускать, моторы. Летали опять жк одни лишь офицеры.

Запускать мотор было трудно: требовались ловкость и подвижность. В те времена моторы запускали вручную – сильным и резким рывком лопасти винта. Случалось, что парень замешкается и получает удар по рукам, а то и по голове. У меня все сходило благополучно.

До мая мы учились на этих курсах. Трудно мне было, очень трудно. Уроки готовить некогда. Хотел было по ночам заниматься, но не позволили: всем надо спать. Все-таки «вытянул». До сих пор с благодарностью вспоминаю, как товарищи поддерживали меня и помогли стать впоследствии летчиком.

Единственный предмет, по которому я едва не срезался на экзамене, был «закон божий». А вышло это так. Приходит ротный офицер и говорит:

– Сейчас буду проводить вам экзамен. Начнем с закона божьего.

Мы глаза вытаращили: ни один поп не приходил к нам, а теперь вдруг экзамен. Придется, видно, вспоминать, что проходил в сельской школе.

Офицер берет журнал и называет мою фамилию. Встаю. Руки по швам. «Что-то будет дальше?»

– Скажи нам «Верую», – говорит офицер.

Я думаю: «Вот хорошо, эту молитву знаю на-зубок». Начинаю. Но – от волнения, что ли – сказал я первые три слова и... замолк. Дальше никак не могу сдвинуться. Раз пять подряд я начинал говорить. Наконец офицеру это надоело.

– Когда же ты дальше нам скажешь? – рассердился он.

– Виноват, ваше благородие, забыл...

– Эх ты... Ну, давай следующий. Вихирев!

Но я своим бормотанием так забил голову ребятам, что и Вихирев и остальные не смогли ничего после первых слов произнести. Стоят, с перепугу глазами моргают: «Виноват, забыл».

Офицер говорит:

– Ваше счастье, что я тоже забыл, как дальше, а то всех выставил бы.

Больше он ничего не спрашивал и отметил, что «закон божий сдан».

Потом стали решать задачи. Тут опять ребята мне помогли. Экзамен сдал. А моторное дело я знал крепко: по этому предмету выдержал лучше всех. То, что я знал моторное дело, всегда помогало мне в будущем, в моей летной работе.

Весной вышел приказ какого-то великого князя – шефа авиации: так как на фронте большой урон в летных частях и потери среди офицерского состава (авиаторов из солдат не было), то испытать «нижних чинов» в искусстве полета. Попросту говоря: может «серая скотинка» овладеть этим делом или нет? Решить это должна была Гатчинская авиационная школа.

Для испытания выбрали пять человек, в числе которых был и я – мне помогло отличное знание мотора. В «пятерку» попали также Сиренко и Павлов.

Начальство сообразило, что учить солдат полетам вместе с «господами офицерами» неудобно: вдруг нижний чин окажется способнее офицера (а ругать «его благородие» в присутствии солдата никак нельзя)?! Я думаю, что именно из этих соображений в Петрограде на Корпусном аэродроме была организована первая летная школа специально для «нижних чинов». Туда и направили нашу гатчинскую «пятерку».

И вот оказалось, что наш брат – «простая солдатня» – постигает авиационное дело лучше, чем офицеры. Это и понятно: мы сами готовили самолеты, сами ухаживали за моторами, сами ремонтировали их и дорожили каждой минутой, выделенной для практических полетов.

## Авиатор из «нижних чинов»

В сентябре 1915 года я кончил школу и получил звание летчика. Моим «воздушным педагогом» (вывозил меня) был ныне покойный летчик Мельников, произведенный из солдат в фельдфебели.

Так как в школе недоставало пилотов-инструкторов, а солдат, присланных на обучение, было много, то всех окончивших школу оставили при ней инструкторами. А кончило всего четыре человека, в том числе Павлов, Сиренко и я. Нам дали для обучения группу солдат.

Итак, 28 сентября я сдал экзамен на звание летчика, на другой день получил назначение работать инструктором (в звании ефрейтора), а 30 сентября произошла авария: в воздухе сбили мой аэроплан.

Дело было так. На противоположном конце Корпусного аэродрома тренировался огромный (по тому времени) самолет «Илья Муромец». Когда я с учеником поднялся в воздух, этот гигант сделал над нами круг, зашел в хвост нашей машине, убрал газ, начал планировать и... обрубил нам хвост. Мы упали, и наш аэроплан разбился вдребезги. Хорошо, что высота была небольшая – пятнадцать-двадцать метров. Впрочем, от этой аварии у меня до сих пор остался след: трещина на малой берцовой кости правой ноги. Кроме того, при падении я получил общую контузию.

После двухмесячного лечения в больнице и непродолжительного отпуска я опять начал летать, учить молодых солдат.

Порядок обучения у нас в ту пору был несложный. Сначала нужно было освоить полеты на учебном аэроплане «Фарман-IV». Это были смешные и слабенькие машины. Мощность мотора не превышала шестидесяти сил, а скорость – восьмидесяти километров.

Учились управлять ногами, выдерживая прямую при рулежке по земле. Потом приподнимали хвост самолета, не отрывая от земли колес. Когда ученик уже постигал искусство «бегать по земле с приподнятым хвостом», ему разрешалось слегка оторваться от земли и делать маленькие взлеты, тоже по прямой. Самолет «прыгал» в длину метров на тридцать, поднимаясь в воздух не выше чем на два метра. Только после таких «прыжков» инструктор поднимал ученика в воздух. Пятнадцать-двадцать раз ученик летал с инструктором, а потом пересаживался на переднее пилотское сиденье. Начинались самостоятельные полеты.

Самолеты, на которых мы летали, были, мягко выражаясь, жидковаты. Часто при посадках ослабевали стяжки, и тогда стойки шасси вылетали из стаканчиков. Стоило одной стойке покинуть свое место, как разрушалась вся система крепления. Самолет рассыпался на части и превращался в бесформенную грудку полотна, фанеры и металлических трубок.

Трудно было встретить ученика, который не поломал бы самолет. Бывало и так, что ученик выводил из строя три-четыре машины. После таких «поломок» самолеты нельзя было даже ремонтировать.

Летали низко. Первые двадцать-тридцать полетов ученик совершал обычно на высоте до пятидесяти метров. Следующие пять-десять полетов он должен был делать с планированием на посадку. Пилот поднимался метров на сто – сто пятьдесят, заходил против ветра, выключал мотор и планировал. Искусство планирования на этих «спичечных коробках» (так мы тогда называли «Фарман-IV») было делом довольно сложным. Надо было обладать большим чутьем, чувствовать положение самолета в воздухе. Малейшее промедление вело к аварии.

Особенно строго надо было держать угол планирования самолета, чтобы не потерять скорость или, наоборот, не разогнать машину. Когда самолет разгоняли, посадочная скорость превышала полетную. Ученика это пугало, он терялся. Секунда промедления – и колеса жестко стукнулись о землю, шасси срезало, как ножом, они оставались где-то позади, и через несколько

секунд самолет шлепался всей коробкой на землю, продолжая разрушаться. Летчик в таких случаях отделялся легкими ушибами или испугом.

Хуже обстояло дело при потере скорости. Молодые пилоты часто пугались приближения к земле и невольно, как бы удерживая самолет, брали ручку управления на себя. Самолет быстро терял скорость и на несколько секунд повисал в воздухе. Тут уж спасения не было. После этого не удавалось набрать достаточную скорость и вернуть машине управляемость. Летчик не мог вывести ее из критического положения и ударялся в землю. Падала машина с небольшой высоты, врезаясь в землю то носом, то хвостом, разрушаясь еще в воздухе. Такие падения для летчиков заканчивались более серьезно: поломкой ног, повреждением головы и массой других неприятностей, а иногда и смертью.

Так летали и в 1915, и в 1916, и в 1917 годах.

После окончания полетов на учебном аэроплане мы переходили на «Фарман-ХVI», «Фарман-ХХ», «Фарман-ХХII», «Фарман-ХХVII», которые считались боевыми машинами, хотя и не очень отличались от учебных. Закончившие обучение получали звание летчика и отправлялись на фронт.

Помню, была у нас еще любопытная машина типа «Ньюпор», очень старой системы. Управлялась она и вовсе своеобразно. Тяги от ног шли к крыльям, а руль поворота был на ручке. Пилоты, летавшие на этом «Ньюпоре», никак не могли отвыкнуть от нормальной системы управления самолетом. Своеобразие машины стоило многим жизни. Погорячившись, пилот забывал, на каком самолете он летит, делал неверное движение или рывок ручкой и выводил «Ньюпор» из правильного полета. Машина немедленно теряла скорость, скользила и разбивалась.

Конечно, летать на подобных машинах в боевых условиях в то время было геройством. Позже нам прислали и другие аэропланы: «Моран-Ж», «Моран-Парасоль», «Моран-Сольнье» – все заграничное барахло. Когда мы получили наконец «Вуазен», то он показался нам красавцем и чудом техники: на четырех колесах, с тормозом, скорость восемьдесят – сто километров в час. Сидишь в большой кабине, управляешь с удобствами...

Уже появился новый авиационный прибор, стрелка которого показывала число оборотов мотора; до этого приходилось отсчитывать обороты по пульсации масла.

Для определения высоты полета у нас имелись кругленькие альтиметры; их надевали на руку, как часы.

Мировая империалистическая война быстро двигала вперед авиационную технику. Прибывали более сложные машины с повышенными скоростями – «Сопвич», «Кодрон».

В 1917 году, после февральской буржуазно-демократической революции, меня выбрали депутатом от нашей школы в Петроградский совет. Походил я там, но так ничего и не понял: офицеры и какие-то личности в меховых шубах всё кричат о свободе, а ее не видно, хотя царя и убрали.

Возвращаюсь на Корпусный аэродром и говорю ребятам:

– Ничего там не получается – все прежнее начальство заправляет.

В это время у нас в Петрограде изменились порядки в аэроклубе, где раньше заправляли одни офицеры. Они-то и сообразили: время такое, что выгодно допустить в клуб летчиков из солдат.

Приходим на собрание. Председательствует какой-то поручик. Начинает он разглагольствовать, что, мол, настала новая эпоха и солдатам надо согласоваться с офицерами, быть с ними заодно. Я был молод, говорить хорошо не умел, но выступил с речью, что называется, от самого сердца.

– Что они? Раньше нашего брата по морде лупили, а теперь хотят «согласовываться»? Вон отсюда – без всяких!..



Понятно, офицеры подняли шум, заорали, засвистели. Удалось им кое-кого из наших ребят обмануть красивыми словами о «согласии».

Эсеровский крикун Керенский тоже сделал ловкий ход: объявил о массовом производстве в офицеры; из «нижних чинов» стали пачками производить в прапорщики. В нашей школе представили пятерых летчиков-инструкторов; среди них был и я.

Мой приятель – свежеиспеченный прапорщик Павлов – уехал в Париж, во французскую авиационную школу, повышать свою летную квалификацию.

Приближались великие дни Октябрьской социалистической революции.

В конце августа контрреволюционный генерал Корнилов двинул конный корпус на Петроград, чтобы «спасти родину». Вокруг города рабочие и солдаты рыли окопы, готовясь к защите Питера. Наш аэродром оказался в прифронтовой полосе. Мы днем и ночью несли вооруженную охрану своей школы, чтобы озлобленные враги не уничтожили наших аэропланов. Авантюра Корнилова не удалась, корниловщина была разгромлена.

Мы не прекращали учебные полеты, понимая, что вооруженному трудовому народу понадобятся сотни летчиков. Учили молодых солдат не только летать, но и наблюдать за передвижением войск, корректировать артиллерийскую стрельбу.

В конце 1917 года школе приказали переехать на Украину. Некоторые товарищи говорили, что ехать надо не всем, часть школы следует оставить в Петрограде. Я получил неожиданное предложение от товарищей:

– Оставайся с нами здесь, мы тебя сделаем начальником школы.

– Какой из меня начальник школы? – ответил я. – С моим-то образованием...

Хотя я имел чин прапорщика инженерных войск, но товарищи по школе из «нижних чинов» считали меня своим и настаивали, чтобы я возглавил ту часть школы, которая должна превратиться в базу для подготовки пилотов в Петрограде.

– С ума вы посходили! – упорствовал я. – Летать могу – это верно, учить других – тоже, а в начальники не гоюсь никак...

Вместе со школой я отправился на юг. В пути прибыло распоряжение: остановиться в Харькове. Развернули школу, возобновили занятия. В это время начали наступать гайдамаки и немцы.

У нас в школе почти половина офицеров были кадровики – подпоручики, поручики, штабс-капитаны. Они стали сговариваться: «Идут немцы, гайдамаки, – давайте останемся здесь». Начальник школы – старый офицер, честный человек – созвал небольшую группу и сказал:

– Я стою за то, чтобы отсюда уехать. Мы привезли в Харьков ценное имущество, доверенное нам революционным правительством, и обязаны сохранить все в целости.

Ни немцам, ни каким бы то ни было гайдамакам оно не должно достаться. Мы с вами – не те и не другие... Давайте завтра же начинать эвакуацию.

Дальше ждать было нельзя. За два дня мы погрузили все имущество в эшелон. Большинство офицеров разбежались. Остались солдаты, инструкторы-прапорщики и несколько старых офицеров.

Перед уходом эшелона на вокзале произошла неожиданная встреча: я увидел Павлова.

– Откуда, Ваня?

– Из Парижа.

– Летаете?

Он утвердительно кивнул головой.

– Ты большевик? – спросил я.

– Большевик.

Он сказал мне несколько дружеских слов и распрощался:

– До скорой встречи, Миша.

Кто мог предположить, что до встречи пройдут долгие годы странствований и удивительных приключений?!

## В Поволжье, на Урале и Дальнем Востоке

Эшелон продвигался к Самаре. В Иващенкове мы остановились и начали искать поблизости место для аэродрома. Нашли его под Самарой, в дачной местности. Переехали туда и развернули работу. Начали учебные полеты. Это было летом 1918 года.

Вместе со мной на одной даче возле аэродрома жил комиссар продовольствия, очень славный человек. У него имелся хороший мотоциклет. Как-то ранним утром я проснулся от резких звуков – казалось, будто вблизи стреляли. Выскочил во двор. Там стоял озабоченный сосед и запускал свою мотоциклетку.

– В чем дело? – спросил я.

– Чехи восстали, это одна шайка с беляками. Надо скрываться...

Я быстро вернулся домой; со мной жила жена Мария Семеновна, маленький сын Миша и сестра жены.

– Вы сидите тихо, никуда не выходите, – говорю своим. – Ночью восстали чехи и захватили власть. Я пойду в школу.

На дворе вижу, что комиссар все еще возится со своей мотоциклеткой. Говорю ему:

– Беги! Стреляют... Бросай все к чертям и дуй прямо к Волге, иначе попадешься. А машину я приберу в сарай – в случае чего ты там ее найдешь.

Мы распрощались.

Прихожу в школу. Начальник заявляет:

– Никто никуда не должен ходить, оставайтесь на своих местах. Нам звонили по телефону: через пять минут сюда приедет отряд, мы считаемся арестованными.

Вскоре прибыли какие-то личности, взяли школьные списки для проверки. Спрашивают:

– Большевики есть?

– Нет.

– Если найдем, будете отвечать головой.

Наш начальник оказался молодцом и никого не выдал.

– В город не ездите, – предупредили нас. – Вы считаетесь арестованными. Через два дня ваше положение выяснится.

Мы разошлись по домам. Ночью я услышал осторожный стук в окно и вскочил. Смотрю – пришел комиссар.

– Не убежал? – тихо спрашиваю его.

– Невозможно пробиться: кругом все оцеплено.

– Лезь в окно, только – ни звука. Рядом со мной капитан живет. Кто его знает – вдруг выдаст?

Комиссар просидел у меня в «тайнике» четыре дня. Потом мы перевели его в пустую дачу.

– Когда немного успокоится, я улизну, – сказал он.

Через неделю на аэродроме появляется незнакомый человек. По фигуре и чертам лица как будто мой сосед – комиссар. Но почему этот без усов и бороды?

– Не признаешь? – говорит он тихо. – Я побрился...

– Что, не удалось бежать?

– Нет, но это неважно. Ты помоги мне, Бабушкин, устроить к вам на работу одного парня. По профессии он техник.

Захватив по пути техника, мы пошли к начальнику школы. Он посмотрел на моих спутников и предложил пойти для переговоров на летное поле. Там он обратился к комиссару и технику:

– Если вы политические работники, то предупреждаю, что за нами сейчас строгая слежка. И вы попадетесь, и нам не сдобровать... А дать работу я могу, дела много. Есть свободное место заведующего складом горючего... Взвесьте все и решайте. Завтра можно приходить на работу.

Они поблагодарили и распрощались, но больше не пришли. Техник определенно был большевиком; ему, очевидно, надо было связать коммунистов нашей школы с подпольным центром в Самаре. Потом я узнал, что моему соседу комиссару удалось пробраться в город.

Под натиском красных частей беляки с потерями отступали. Чешское командование предписало нам: погрузиться в эшелон и ехать на восток – в Курган. Но оттуда нас погнали еще дальше – в глубь Сибири. Начальнику нашей школы не хотелось ехать; он говорил: «Если мы туда попадем, то не скоро выберемся».

В Кургане мы саботировали, летали только «для виду», задавшись целью не давать белым ни одного летчика. Умышленно расходовали зря бензин, подбирали заведомо негодные самолеты, не ремонтировали их.

Вскоре школьное имущество снова было погружено в вагоны. Мы прибыли в Приморье, в город Спасск.

## С красными партизанами

Большевики, работавшие в школе, наладили тайную связь с партизанами и решили с ними соединиться. Договорились, что в определенный день вооруженные партизаны с музыкой и красными знаменами придут к нам и мы вместе захватим город.

В ту пору в спасском гарнизоне засели интервенты разных стран: японцы, американцы и китайцы. Американцы вскоре ушли, а с китайцами мы не предполагали воевать. Действительно, как только партизаны приблизились, китайские войска мгновенно исчезли. В Спасске остались только японские части.

Партизаны торжественно вступили в город и разместились в гарнизонных казармах, не смущаясь близким соседством интервентов. Наша школа считала себя партизанской, и у нас расположился штаб партизанских частей. Из состава школы мы выделили боевой отряд самолетов. Отряд вылетел в Хабаровск.

К этому периоду красные части вместе с партизанами разгромили войска атамана Семенова, ликвидировали колчаковщину. Остатки белых армий откатывались к Тихому океану...

5 апреля 1920 года, ранним утром, я получил приказ срочно явиться с оружием. Накинул кожаную тужурку и прибежал в школу. Построились. Комиссар объявил:

– Засевшие во Владивостоке интервенты вместе с притаившимися белогвардейцами предательски напали на части гарнизона. То же самое сегодня ночью произошло и в Никольск-Уссурийске. С минуты на минуту надо ожидать подобной вылазки и у нас в Спасске... Будьте готовы, товарищи. Получайте винтовки.

Мы быстро разобрали новенькие винтовки, послали подводу за патронами. И сразу же затрещали пулеметы: враги открыли огонь по нашим ангарам и казармам. Возчика, доставлявшего патроны, и его лошадь убили в пути. Мы остались с винтовками без патронов.

Пришлось отступать к цементному заводу, где стояли конные партизанские части. Надо было связаться с ними и получить патроны. Я вызвался быть связным. Добрался к партизанам, сговорился обо всем.

Иду обратно, посматриваю вокруг, как охотник, держу винтовку наготове и думаю: «Выгляни только беляк – прямо в башку ему влеплю...»

Я знал, что наши ребята обосновались на одной из сопкок, видел, как за командиром увязался его пес, черный пудель. Но, может быть, теперь все уже ушли оттуда?

Осторожно пробираюсь к сопке. Вокруг постреливают. Странно: никого не видно, а пули свистят... Подхожу к подножью сопки, вижу: люди шевелятся и черный пес бегаёт. Я обрадовался: наши здесь!

Вылез из-под прикрытия и смело стал взбираться на сопку. И вдруг оттуда прямо по мне, как по учебной мишени, открыли пулеметный и ружейный огонь... Там были враги. Я спрятался в кусты.

Белые, направлявшиеся к аэродрому, вообразили, что в кустах укрылся отряд красных, и стали бить разрывными пулями. Целая канонада открылась. Думаю: «Попал в переделку». И все из-за черной собаки – подвела меня, проклятая.

Побежал кустарником к деревне. Оставалось проскочить маленькую полянку. К этому времени стрельба кончилась, и я осторожно вылез из кустов. А враги, оказывается, все время наблюдали с сопки за моим передвижением. Только выбрался я на полянку – грянул выстрел, и я перевернулся: какой-то снайпер угодил мне в ногу.

Пополз... До своих далеко. Забрался обратно в кусты. Враги больше не стреляли. Кровь сильно текла из ноги. Кое-как я перевязал рану.

Здесь недавно выпал снег. Сыро, холодно, руки совсем заоченели. Видно, крови много потерял: только начну ползти – голова кружится. Выбрал среди кустов кочечку посуше,

укрылся там и лежу. Слышу – голоса, стоны. Беда: наши отступают. Закричал я, но бестолку, да и кто услышит в такой передрыге.

Лежал я так с восьми утра до шести вечера. Только ночью узнал, какая участь едва не постигла меня. Оказалось, что до моего пристанища враги не дошли лишь шагов пятьдесят. А всех раненых, которые им попадались, они перекололи штыками. Вот почему раздавались стоны... Из наших раненых уцелели только девять человек.

Меня спасли крестьяне. Лежал я на холме. Ближнюю деревню видел хорошо. Вечер стоял тихий, и я начал кричать, надеясь, что в деревне услышат. Когда враги снова расположились на сопке, я замолчал. Смотрю – крестьяне выезжают из деревни на телеге. «Значит, меня услышали», думаю я и радуюсь. Выехали они за околицу, постояли там недолго и повернули. Потом крестьяне опять появились, подъехали еще ближе, но опять вернулись в деревню.

Так было несколько раз.

«Боятся, должно быть», думал я, но все-таки продолжал осторожно подавать голос.

Сколько времени прошло – не знаю. Вдруг я услышал родную русскую речь. Смотрю: около меня двое крестьян, телега с лошадью.

– Вот он лежит, – говорят.

Спрашивают тихо:

– Как ты, итти сможешь?

– Нет, в ногу ранило.

– Ну, давай, садись... Да ты совсем ослаб...

Подняли они меня и перетащили на телегу.

Крестьяне с опасностью для своей жизни подбирали раненых партизан; вот почему телега появлялась несколько раз... Они рассказали о трагическом конце многих раненых красных бойцов.

Меня оставили в деревне ночевать, а утром крестьяне отвезли в больницу. Там врач удалил все тряпки, которыми была затянута моя раненая нога, и сделал перевязку.

Случайно эти крестьяне оказались моими знакомыми. До провокационного выступления белогвардейцев я, заядлый охотник, отправляясь стрелять фазанов, по пути часто заходил в эту деревню выпить молока.

– Мы тебя, Михаил Сергеевич, в другую деревню свезем, верст за тридцать, – сказали мои спасители. – Там спокойнее будет. Поедешь хорошо: запряжем пару коней.

Я послал записку Марии Семеновне, чтобы дома обо мне не беспокоились. К тому времени семья наша увеличилась: родилась дочь Галя.

После долгих странствований я очутился во владивостокском крепостном госпитале. Только выписался оттуда и вернулся в Спасск – подхватил тиф. Болел долго, тяжело. Но, видно, сердце здоровое: все перенес. В школе было попрежнему сильно большевистское влияние. Товарищи по школе скрыли мое участие в партизанском отряде. Меня снова зачислили летчиком-инструктором. Мы находились в распоряжении белых, но никакого участия в военных действиях не принимали, держались обособленно, выполняя директивы подпольной большевистской организации.

На Дальнем Востоке кипела гражданская война. На Владивосток двигались не только партизанские отряды, но и боевые части Красной армии. Под натиском красных полков интервенты бежали, а с ними и остатки Семеновцев, калмыковцев и прочих белых банд.

Нашу школу перевели во Владивосток. Расположилась она на сопке Саперной. В городе распространился слух, что у нас в школе много хорошего вооружения, есть пулеметы, бомбы.

А на самом деле у нас было всего-навсего четыре винтовки и пять охотничьих ружей.

Накануне освобождения Владивостока штаб белого командования приказал школе эвакуироваться со всем имуществом частью в Японию, частью в Китай. Это для того, чтобы в руки большевиков не попало. Подали нам два парохода и три баржи. Мы категорически заявляем:

– Никуда не поедem!

Приезжают пять белых казачьих офицеров. Мы стоим с винтовками у школы. Офицеры подумали, что мы крепко вооружены. Начальник школы говорит, что личный состав не желает эвакуироваться за границу.

– Вы обязаны погрузить имущество, – требуют офицеры.

– Нет, имущество мы не отправим: оно – школьное, летное, необходимо здесь, – твердо отвечает наш начальник.

– Это ваше последнее слово?

– Да.

– Вас расстреляют.

– Попробуйте только... Удастся ли?

Озлобились они и укатили. Вскоре видим: белые спешно грузятся на пароходы. Нас больше не тревожили – видно, побоялись.

Ушли последние вражеские канонерки. Тишина... И в этой тишине раздалось звучное цоканье копыт: в город вступала красная конница. По железной дороге двигался бронепоезд.

Что тут было! Тысячи людей с восторгом встречали освободителей родной земли.

Представители красного командования приехали к нам:

– Кто у вас здесь начальник? Имущество в сохранности?

– Все сберегли.

– Отлично, развертывайте работу. Теперь вам уж никто не помешает.

Вскоре нашу школу передали в распоряжение Главного управления воздушного флота. Снова мы погрузили имущество и на этот раз двинулись уже в родную Москву. Отправились из Владивостока в конце 1922 года, а в столицу прибыли только в марте 1923 года. Дорога была разрушена, многие мосты взорваны; кое-где приходилось ждать, пока замерзнет река, делать настил и осторожно передвигаться по нему. Наконец приехали.

В Москве нас спросили:

– Кто желает оставаться в школе в качестве инструктора?

Я сказал, что готов работать. Меня назначили в Борисоглебскую летную школу. Пока собирался ехать туда, пришел приказ о моей демобилизации. Оказывается, один из дальневосточных «друзей» заявил, что я стар, вылетался...

Сильно меня обидела эта несправедливость. Однако сделать ничего не мог.

Пошел на работу в Гражданский воздушный флот. Только и думал: скорее бы до штурвала самолета добраться.

Начал летать на «Юнкерсе-13». Испытания выдержал, сдал экзамен, получил звание гражданского пилота.

Своих, советских самолетов тогда еще не было. Мне дали германскую машину «Дорнье-Комета-2». Работал я по опытной аэрофотосъемке. Занятие новое, интересное. Летая, я иногда вспоминал нелестную характеристику... Нет, думаю, не устарел я и не вылетался.

Было мне тогда тридцать два года.

## 1926–1921

На зверобойных промыслах в горле Белого моря М. С. Бабушкин впервые познакомился с Севером. Он водил самолет над полярными льдами, садился на ледяные поля, приучал промышленников-зверобоев к новой, невиданной ими «железной птице».

Его пленили суровая природа и жизнь Беломорья.

Первый раз Михаил Сергеевич вылетел на зверобойный промысел в 1926 году. В начале 1927 года он вторично отправился в горло Белого моря. С той поры почти каждую зиму Бабушкин работал на разведке зверя. В его архиве обнаружено начало задуманной им большой книги о зверобойном промысле. Эти страницы рассказывают о первых полетах Михаила Сергеевича на Севере.



## В Белое море за гренландским тюленем

Я еще, как сейчас, помню себя мальчишкой. Читая книги, я очень увлекался Сибирью и Северным ледовитым океаном. Рос я больше в лесу. Отец мой в то время служил лесным сторожем у помещика Рихтера. По своей натуре он был страстным охотником, рыболовом. То и другое по наследству, видно, перешло и ко мне. Я еще с 12 лет начал ходить с ружьем за зайцами, а весной и все лето пропадал на речках – ловил рыбу.

Вот почему, читая книги о Севере, где описывались охота и рыбная ловля, я увлекался и мечтал видеть себя не иначе как на лыжах, с ружьем, с трудом пробирающегося в чаще густого леса, отыскивая занесенную снегом берлогу медведя или распутывая след лося.

Тайга сибирская, я был уверен, мне доступна, и я считал себя равным с теми охотниками-звероловами, которые промышляют в лесах Сибири. Но я не мог представить себя на далеком Севере, среди льдов Северного ледовитого океана. О работе над изучением, над покорением необузданной стихии Севера я мог только мечтать. Эти мечты так и остались бы только мечтами, если бы в России не произошла революция.

Революция изменила жизнь миллионов людей, возвеличила их, открыла невиданные горизонты. На наших глазах самые фантастические мечты воплощались в действительность.

Так и для меня, сына лесного сторожа, открылась возможность стать пилотом и летать на Севере. Жаль было только, что эта возможность представилась, когда мне было уже за 30 лет.

Работая пилотом в Гражданском воздушном флоте, я получал различные летные задания. Меня очень заинтересовала аэрофотосъемка лесных массивов. Я охотно занимался этим делом не только потому, что любил лес. Я понимал, что аэрофотосъемка помогает стране привести в порядок свое обширное лесное хозяйство, установить плановое использование колоссальных природных богатств, искоренить хищническое истребление лесов.

Осенью 1925 года я вернулся с очередной аэрофотосъемки и засел писать отчет. Как-то однажды к нам в управление «Добролета» приехал представитель Совторгфлота и попросил предоставить в аренду один из самолетов для работы в горле Белого моря.

– Нам надо организовать воздушную разведку гренландского тюленя для судов зверобойной экспедиции, – объяснил этот представитель.

Авиаразведка зверя была совершенно новым и очень увлекательным делом.

В «Добролете» я работал недавно и, конечно, не мог рассчитывать, что мне поручат такое ответственное задание. В нашем управлении были заслуженные летчики, в том числе участники знаменитого перелета Москва – Пекин. Так оно и вышло: выполнение нового ответственного задания поручили пилоту Томашевскому.

С грустью провожал я своего товарища. «Вот счастливец, – думал я, – только что вернулся из Китая, а теперь полетит далеко на север, в страну вечных льдов...»

Томашевский уехал, а через две недели меня срочно вызвали к начальнику управления.

– Выезжайте в Архангельск, товарищ Бабушкин, – сказал он. – Примите самолет у Томашевского и начинайте работу по воздушной разведке в Белом море. Томашевскому дано другое задание.

В феврале 1926 года я прибыл в Архангельск. В Совторгфлоте меня познакомили с начальником зверобойной конторы Н. А. Еремеевым. Он сообщил, что Томашевский уже возвращается из района зверобойной экспедиции в Архангельск; здесь он передаст машину мне, а я должен немедленно вылететь в село Койду, где основывается наша «авиабаза». С этой «авиабазы» предстоит вести разведку по всему Белому морю.

Мне показалось, что мой собеседник усмехнулся.

И впрямь название звучало слишком громко: на «авиабазе» был только один самолет.

Я вспомнил русскую поговорку: «Лиха беда – начало», проникся гордым сознанием, что являюсь пионером этого дела, и стал расспрашивать Еремеева о «зверобойке».

Тогда я впервые и узнал, что ежегодно зимой, примерно в феврале, в горле Белого моря собираются гигантские стада гренландского тюленя. Охотники с промысловых судов осторожно подбираются к дрейфующим лежбищам. Начинается охота – «зверобойка». Этим промыслом занимались еще прадеды нынешних беломорских жителей – поморов. Для многих поколений он был основным, если не единственным источником существования.

Еремеев рассказал, какую ценность представляет гренландский тюлень. Его жир применяется для изготовления вазелина и мыла; из шкуры выделывают обувь. Некоторые северные народы шьют из тюленьих шкур верхнее платье.

До революции в зверобойной экспедиции обычно участвовали лишь два-три паровых и двенадцать-пятнадцать маленьких моторных судов. Советская власть по-новому организовала промысел. В 1925 году в горло Белого моря вышли четыре ледокольных парохода. Было добыто рекордное количество гренландского тюленя – почти сто тысяч голов. В нынешнем – 1926 – году в помощь зверобоям решили впервые для разведки морского зверя использовать самолет.

Базой для самолета выбрали село Койду. Но для связи с судами каждый раз, возвращаясь с разведки, надо было садиться на острове Моржовец и оттуда сообщать по радио кораблям о результатах полета<sup>2</sup>.

Мне предстояла встреча с очень интересными людьми. Промышленники, живущие на беломорском побережье, зимою на тяжелых лодках или парусниках плавают месяцами в движущемся льду, ежечасно подвергаясь опасностям и рискуя погибнуть под напором стихии.

Тяжелый труд, сопряженный с опасностью для жизни, оторванность от культурных центров, безнаказанная эксплуатация бедноты – все это создавало в течение многих лет благоприятную почву для роста всевозможных религиозных сект и суеверий. Воспитанные на сказках, баснях и бесчисленных приметах, промышленники верили в «счастливые» и «несчастливые» дни, считались с предсказаниями полупомешанных старух, слывших «прозорливыми». Радовались, когда те сулили им удачу в промысле, и мрачнели, когда они грозили бедствиями.

Вот в такой обстановке жил народ на берегу горла Белого моря, слабый духовно, но сильный телесно. Суровая природа и тяжелый труд производили как бы «естественный отбор»: в борьбе за существование слабые вымирали и только сильные выживали. Вот почему помор поражал своей силой, выдержкой, здоровьем. Таков был народ, которому я нес на стальных крыльях самолета новую, социалистическую культуру.

– Предупреждаю, – сказал Еремеев, – что большинство капитанов абсолютно не верят в целесообразность воздушной разведки. Многие из них считают, что сверху невозможно разглядеть залежку тюленя, точно определить его местонахождение. Они говорят, что если даже пилот и найдет зверя, то шум мотора наверняка распугает стадо... Вам, Михаил Сергеевич, предстоит опровергнуть это ошибочное мнение. Покажите нашим зверобоям всю пользу применения самолета на промыслах. Мы постараемся всячески вам помогать.

---

<sup>2</sup> В 1926 году на самолете, обслуживающем зверобойную экспедицию, еще не было радио. Оно появилось позже, и тогда пилоты, находясь в полете, начали непосредственно передавать на суда, в каких «квадратах» Белого моря обнаружены залежки гренландского тюленя. – *Прим. ред.*

## Пассажир летчика Томашевского

Три дня я прожил в Архангельске. Погода стояла скверная. Снегопад перемежался с туманами. Скорее бы на промысел!

Помню, проснулся рано. Смотрю на небо – у нас, пилотов, это профессиональная привычка: как проснешься, первым делом поглядеть, какая погода. Небо яркоголубое. На востоке золотятся солнечные лучи. Штиль. Ветра нет. Я заключаю это по тому, что дым из труб поднимается кверху столбом.

Быстро одеваюсь, на скорую руку завтракаю и спешу в Совторгфлот. Через два часа над городом появляется самолет. Это – Томашевский. Я встречаю его на аэродроме. Мой товарищ вылезает из машины. У меня десятки вопросов.

Поехали в гостиницу. За чаем Томашевский рассказал любопытную историю:

– Летал я на остров Моржовец не один. Вместе со мной отправился представитель Совторгфлота. Он хотел познакомиться с промыслами. Перед полетом мы позавтракали. Я ознакомил своего пассажира с маршрутом. Он все уговаривал меня разрешить ему сидеть рядом со мной – на месте бортмеханика. «Не могу, – говорит, – лететь в кабине, все впечатление портится: как будто в закрытом товарном вагоне».

Я согласился, посадил пассажира рядом с собой, но сказал ему в назидание: «Сиди спокойно, на педали не становись и за штурвал не хватайся, а то гроб нам с тобой будет».

Он закивал головой. Сидит – не шелохнется. В руках крепко держит портфель. Предложил я ему убрать портфель в кабину, но он стал доказывать, что этот маленький предмет не мешает.

Я вырулил на старт и взлетел. Погода чудная – ясное небо, попутный ветерок. Набрал высоту 1 500 метров. Внизу сплошной лес, изредка только попадаются маленькие полянки. С левой стороны море с пловучими льдинами. Мой пассажир наслаждается прекрасными видами. Прошел час. Вдруг, чувствую, он наклоняется ко мне: «Холодно... Но у меня есть кое-что для обогрева».

Открывает свой заветный портфель, вынимает сверток, а в нем бутылка коньяку. Приложился он к горлышку и так не отрывался, пока больше половины не высосал. Минут через двадцать моего пассажира развезло – орет во всю глотку: «Пусти прочь, я сам буду править...» Вырывает из рук штурвал, хочет сесть на мое место. Вижу – дело плохо. «Давайте сюда шарф!» крикнул я бортмеханикам, сидевшим в кабине. Они быстро сообразили, в чем дело, и передали мне шарф. Я накинул шарф пассажиру на шею, а бортмеханики втащили его в кабину. Только тут он успокоился. Вскоре я сделал посадку.

На другой день мы вылетели на первую разведку. Теперь уже я, наученный опытом, усадил своего пассажира в кабину. Да и у него, видимо, пропала охота «обогреться» прежним способом. Разведка получилась удачная: зверя нашли. Но скажу тебе: летать над морем – штука безотрадная. Как подумаешь, что машина сухопутная и мотор может сдать, становится не по себе. Правда, море почти целиком покрыто льдом, но он весь измельченный, искрошенный. Вряд ли возможна вынужденная посадка на такой лед... Пожалуй, и костей не соберешь.

– Нет, летать над морем хорошо летом и на гидроплане! – закончил Томашевский свой рассказ.

Хотя я и не из трусливых, все же беседа с товарищем оставила у меня неприятный осадок. О «пассажире с коньяком» я не беспокоился – таких у меня не будет. А вот льды, сознаюсь, смущали меня. Но любовь к природе, стремление увидеть новые края и изучить своеобразный зверобойный промысел быстро побороли это смущение, и мне еще сильнее захотелось полететь туда, где ходят во льдах корабли и люди среди свирепых штормов, густых туманов и суровых

льдов ведут свой опасный промысел, добывая, подобно отцам и дедам, драгоценного морского зверя.

Вечером я пошел пройтись, посмотреть старый северный город, от которого еще веяло былью времен Петра Первого и Ломоносова. Шел по набережной и смотрел на Северную Двину. Она тихо спала под снежным покровом, скованная льдом. Около пристаней стоял лес из паровых мачт, кое-где из труб вился слабый дымок. Казалось, все уснуло...

Через два дня рано утром, чуть занялась заря, я покинул Архангельск и направился к горлу Белого моря, в село Койду. Летел я на самолете «Ю-13».

## «Сатана»

Стоял морозный февраль. Как всегда в это время года, сотни тысяч голов гренландского тюленя залегли на льдинах в горле Белого моря.

От архангельских старожилов я узнал, что жители села Койды занимаются исключительно охотой на гренландского тюленя и ловлей трески. Значительную часть своей жизни они проводят на льдах, в море, в том самом горле Белого моря, которое сурово, коварно и отличается на редкость изменчивыми течениями. Другого промысла здесь не было. Заниматься крестьянством нельзя: кругом унылая тундра.

Мой прилет в Койду можно было сравнить с разрывом бомбы в уснувшем лагере. В глухом беломорском селе меня не ждали. Никто и не думал, что когда-нибудь сюда прилетит самолет. У поморов имелось смутное представление о самолетах; оно сложилось из рассказов солдат, побывавших на фронте. Эти рассказы о диковинном летающем аппарате охотники слушали с хитрым молчанием, как подростки – детскую сказку...

В этих суровых краях люди еще ни разу не видели, как человек летает, не знали, что воздух так же побежден человеком, как и вода, что человек передвигается на самолетах по воздуху, как и промышленник на своей лодке по морю; разница только в том, что самолет быстрее покрывает расстояние, чем лодка.

И теперь вдруг – как снег на голову свалился – прилетела и опустилась за селом невиданная птица: самолет!

Делая пологий разворот перед посадкой, я заметил на земле несколько человек – очевидно, местных жителей. Но странное дело: когда самолет опустился, все люди, подобно скалочным гномам, внезапно как бы сквозь землю провалились.

Только спустя полчаса вдали за бугром показались человеческие головы. Затем мы увидели, как люди осторожно приближаются к самолету и с других сторон. Это напоминало перебежку бойцов на фронте перед атакой. Кольцо вокруг нас постепенно суживалось.

Впереди, как полагается, авангардом выступали ребяташки. «Ну, это наши будущие друзья-приятели!..»

Я прилетел в то время, когда все охотники-зверобой уже ушли в море, к острову Моржовец, добывать гренландского тюленя. Дома оставались только женщины, дети и древние старики.

Увидев мой самолет, старики с криками «Сатана, сатана!» разбежались по углам, призывая небесные силы избавить от соблазнов лукавого. Женщины скликали детишек по домам. Но где там! Любопытные пострелята храбро бросились к озеру, где опустилась ширококрылая птица.

Перепуганные матери, деды и бабки, набравшись смелости, побежали «выручать» детей. Однако возле озера смелость покинула койдинских жителей.

– Не бойтесь, подходите ближе! – крикнул им мой: бортмеханик.

Он быстро закрыл чехлами мотор и привязал самолет веревками к кольям, чтобы ветер не опрокинул машину. Я остался дежурить у самолета, а механик в сопровождении ребят отправился на село.

Потом он рассказывал, что из хат – то из одной, то и» другой – раздавался окрик:

– Васька! Володька!.. Иди скорей домой, чтоб тебя разорвало, пострел ты этакий!

Невдалеке от меня переговаривались шамкающие голоса:

– От сатана!.. И кожа на ём черная.

Это о моей тужурке.

– А очи, очи-то бесовские, склянные... Зверя сатана распугает. Помянете, братцы родные...

Я поднялся во весь рост. Старцы шарахнулись в стороны. «В этакой чащобе не скоро дорогу пробьешь», подумал я.

Потом я узнал, что «носителями культуры» в ту пору здесь еще были сектантские главари всех мастей, старцы и старицы. С их помощью скупщики обирали честных и доверчивых зверобоев-промышленников. Перед уходом в море на промысел здесь служили молебны. Большую часть добычи выманивали у зверобоев «на бога»; значительные районы промысла объявлялись священными, и добычу с них захватывали вожаки сект, блудливые и жадные деляги. Кулаки владели орудиями промысла и держали в своих руках подлинных тружеников моря.

Мне не раз приходилось изумляться, глядя, как здоровый детина, высокорослый помор, бесстрашный зверобой, человек огромной физической силы, покорно слушает вздорное бормотанье зловредной «пророчицы» или «бати». Дети уже уходили из-под их влияния, но взрослые еще оставались рабами предрассудков.

Все человеческие победы и неудачи, все причуды северной стихии приписывались здесь некоей «божественной силе». Следовательно, и наш прилет в Койду объяснялся «наказанием, ниспосланным за грехи тяжкие». Честный труд, вечные заботы о прокормлении семьи, постоянная борьба с природой на опасном промысле – все это объявлялось «искуплением за тяжкие грехи».

Немало нелепых прозвищ получил тогда наш самолет: его называли «сатаной», «дьяволом», «огненной птахой». Впору было обидеться за машину, да и... за ее экипаж.

Когда мы с механиком шли по селу, нас сопровождала – правда, на известном расстоянии – большая толпа. Ребятишки стали заговаривать с нами и с робостью спрашивать о самолете.

Я остановился и начал с увлечением рассказывать, как строят самолеты и почему они летают. Вдруг передо мной появилась «божья старушка» – ни дать, ни взять «баба-яга» из детской сказки. Старушенция стукнула о землю деревянной клюкой, потом ткнула ею в меня, будто хотела проколоть, как пикой, и начала исступленную проповедь:

– Слыхано было от дедов, что придет большущий корабль и пролетит над ним птица мерзкая, сатанинская... На шее у той птицы – страшный дьявол. Наведет он и на зверя мор, и на людей мор, и на землю, и на воду... А из брюха той птицы – струи огненные...

«Э-э, – думаю, – это про выхлопную трубу мотора. «Техническая» старушка, хорошо разбирается».

– Брось, бабка, ругаться. Слетай-ка лучше в небеса. – шутливо предложил бортмеханик. – Главный дьявол прокатит весело.

– Тьфу, окаянный, проклятущий, вот я вам... – отплевываясь, бормотала старуха.

Парнишки захохотали, но бабка так свирепо на них взглянула, что смех замер. Здесь привыкли ни в чем не прекословить старшим. Смеяться над этой бредовой старухой считалось кощунством.

## Знакомство с поморами

Впервые дни, где бы мы ни появлялись, за нами шла толпа молодежи. Останавливаешься. Беседуешь с ними. Если хочешь подробно узнать что-либо, надо всегда спрашивать «на миру», когда кругом много народу, – тогда скорее получишь ответы на все вопросы. Из разговоров мы узнавали, что разные «божие» старушки, пророчицы, продолжают распускать всевозможные слухи.

Чтобы проверить наше «бесовское» происхождение, старушки нам и в спину по три раза плевали и воздух крестили – видимо, изгоняли беса. А мы, как назло, не исчезали, продолжали невредимыми ходить по деревне. Базировались мы не только в Койде, но довольно часто и на острове Моржовец.

Потом, через несколько лет, когда изменилась сама жизнь в Беломорье, а летчики завоевали полное доверие населения, о всех этих происшествиях весело вспоминали и мы и наши друзья – старые промышленники. Но все это давалось с большим трудом, приходилось много думать о том, как найти общий язык с койдинским населением. Надо было во что бы то ни стало завоевать доверие людей, доказать, что мы прилетели для помощи в их тяжелом труде, что мы – друзья.

Присматриваясь к жизни промышленников и разговаривая с ними, я увидел, как этих людей закаляют опасности промысла.

Как-то раз подогнало зверя на льдинах к берегу острова Моржовец. Время было промысловое – март. На остров съехались промышленники из разных сел, человек триста. Все они работали по лодкам, каждая лодка самостоятельно. Некоторые собирались семьей, побогаче – отправляли лодку и нанимали покрытчиков (рабочих, которые таскали лодку, снимали шкуры со зверя и подтаскивали их к лодкам). Чтобы заинтересовать покрытчиков большей добычей, им платили с головы зверя.

Небо было в тучах, дул крепкий норд-ост. Когда приливным течением стало поджимать лед к берегу, пошел снег, который постепенно перешел в пургу. Вдруг с моря послышался рев молодого зверя – белька. Промышленники бросились на пловучий лед.

Ветер с каждой минутой крепчал, откуда-то нагнало туман. Туман, снег, ветер – все это смешалось в какой-то хаос. И в этом хаосе мелькали, словно привидения, люди. Они прыгали с льдины на льдину, тащили за собой лодки, подбирали зеленцов (белек и зеленец – детеныши тюленя; зеленец только что родился – дня два, а белек уже прожил несколько дней, и его шкурка приняла белый цвет).

Вот тут-то и сказывался опыт промышленника. Он должен был знать, куда идти, твердо помнить направление, где оставил землю, учитывать, как далеко ушел от берега, с какой скоростью и куда несет его льдину, не забывать, что после прилива начнется отлив. И горе тому, кто забывал о времени отлива: прозеваешь, во-время не выберешься на землю, тогда прощай все – и промысел и товарищи, которые тщетно будут поджидать ночами и жечь сигнальные костры. Море беспощадно, льды коварны. Они редко выпускают жертву из своих холодных объятий.

Впервые тогда я увидел колоссальные нагромождения льда у берега острова Моржовец. Я был поражен. Как могло случиться, что куски, обломки льда весом в десятки тонн, подымало на много метров вверх? Кое-где на берегу острова образовывался вал из льда высотой до десяти метров. И на самом вершине такого вала были огромные ледяные глыбы. Люди, живущие на севере, каждый день наблюдают льды, привыкают к ним и зачастую не замечают прекрасной картины, какую создает природа. А мне хорошо запомнились они.

Во время отлива вода уходит от берега, обнажаются пески. На них и высятся колоссальные нагромождения. Человек теряется среди них. Он кажется маленьким, пигмеем. Вы видите вокруг не просто горы льда, а как бы развалины величественного города; тут есть и пирамиды,

и колонны, гроты, перекидные висячие мосты ажурной работы. Солнце переливается на них разными цветами, В пещерах висят гигантские ледяные сосульки.

Немудрено, что человек, впервые попавший в такой ледяной город, бывает потрясен величием дел природы.

В другой раз, не то в конце марта, не то в начале апреля, снова испортилась погода. Мы отменили разведку. Вечером я пошел на берег посмотреть, как мимо острова сильным ветром несет лед. На берегу стояла группа промышленников. Некоторые смотрели вдаль на лед в бинокль. Я присоединился к ним. Спросил, что они высматривают. Они ответили, что таким ветром, наверно, к берегу прижмет залежку молодняка – ту, которую мы за два дня до этого видели в районе Кедовых кошек.

Меня это очень заинтересовало. Раньше я почти не видел вблизи живого зверя, в особенности белька. Сверху, во время полетов, можно хорошо разглядеть только взрослого тюленя, но и то лишь в общих очертаниях. Детенышей совсем невидно – они белые и сливаются со льдом.

Я решил провести эту ночь с промышленниками в землянке, поджидая прихода зверя. К ночи разыгрался шторм. Когда дозорные, дежурившие на берегу, сообщили наконец, что к берегу поджало зверя, мы бросились на лед. Староста артели догнал меня у самого берега. Он категорически запретил мне спускаться на лед с промышленниками, так как весной очень опасно ходить по льду, особенно в сильный ветер.

– Оторвет льдину от берега, и тогда ты пропал. Никто тебя не спасет, – уверял он меня.

Такие случаи были частенько даже с опытными зверобоями. Я сделал вид, что послушался, и повернул в сторону. Отошел шагов триста. Вижу, поблизости никого нет. Тогда я быстро повернул, спустился с обрыва и подошел к самому краю припая. И хотя в своей летной жизни я не раз бывал во всяких переделках и не могу причислить себя к робкому десятку, но на этот раз испугался. На меня лезла какая-то гора. Сверху к моим ногам катились с грохотом глыбы льда. Я бросился назад.

В темноте казалось, что произошло землетрясение, берег провалился, море вместе со льдом поднялось выше острова и начинает заливать его. Я пришел в себя, лишь когда подбежал к обрыву берега и увидел, что остров стоит на месте, все в порядке. Правда, сзади продолжал приближаться глухой рокот наступающего ледяного вала. Ветер дул с прежней силой. Темно. Ничего не видно. Только с моря доносились треск ломающегося льда и душераздирающие вопли бельков. Их матери – утельги – ушли в воду, почувствовав приближение людей.

Утром я увидел на берегу то, что так напугало меня в ночной тьме. Оказалось, что за ночь штормом нагнало колоссальный барьер льда высотой метров двадцать пять. Вот тут я и понял, как на такую высоту попадают громадные обломки льда.

Ночной промысел закончился не совсем благополучно. Двух промышленников оторвало на льдине и унесло в море. Это были два брата Клюевы из Койды, самые опытные и смелые промышленники. Мы сильно волновались за их жизнь. Весь следующий день продолжался сильный ветер с туманом и снегопадом. Вылет для поисков пропавших был невозможен. С берега подавали сигналы, стреляли из пушки, зажгли вращающийся маяк; ночью по берегу в нескольких местах горели сигнальные костры. Так в тревоге за две человеческие жизни прошли весь день и следующая ночь. А наутро прилив пригнал льдину, на которой были Клюевы, на другую сторону острова. Они вернулись сильно утомленные, но совершенно здоровые и невредимые.

Так началось мое знакомство со льдами на Севере.

Я понял, что надо быть опытным ходоком по льдам, знать их особенности и направление течений.

Оторванную от берега льдину море дважды поджимает к берегу и каждый раз с другой стороны. Первый раз приливом льдину подает на расстояние трех-четырёх километров. Второй раз – дальше, километров на десять и больше. И кажется, что море дразнит человека: то покажет ему берег, то снова унесет в ледяное пространство. Если человек не сумеет выбраться



за это время, течением угонит льдину в Северный ледовитый океан. Тогда уж окончательно пропадает человек – не было случая, чтобы оттуда вернулся унесенный на льдах. Море платит дань человеку, как побежденный победителю, но в то же время каждую минуту словно подстерегает, следит, – чуть человек зазевался, оно захватывает его в ледяные тиски.

Среди поморов много смельчаков, людей с крепкими нервами, ловких, сильных. Они удивительно красивы в своей ловкости и силе. Такие люди пользуются своеобразной игрой моря и всегда возвращаются на берег. Море любит таких людей – оно им благоволит. У них и промысел всегда лучше и больше. Я таких людей видел, видел, как они идут по льду, и даже сам ходил с ними. Да, в работе они очень красивы!

## Спасение зверобоев

Во время зверобойки в следующем году произошло несчастье. Наш самолет в это время находился в Койде.

На Белом море опять разгулялся жестокий шторм. Огромные свинцовые валы били о берег. Свирепый ветер гнал ледяные поля. Они с грохотом сталкивались и ломались.

Население Койды укрылось по домам, молясь о своих близких – «плавающих и путешествующих».

На третье утро в нескольких километрах от села выбросило на берег лодку. В ней находился полузамерзший, голодный и измученный человек. Это был один из койдинских охотников. Он бессвязно рассказал, что два его товарища зверобоя перебрались на льдину, где была залежка тюленя; внезапно разразился шторм и унес льдину с двумя людьми далеко в море. Ему одному удалось спастись, остальные, вероятно, погибли...

В Койде наступило уныние. Тяжело было глядеть на осиротевших ребят и подавленных несчастьем жен.

– Не горюйте, мы будем искать ваших мужей, – обнадеживали я и бортмеханик неутешных женщин, хотя сами мы мало рассчитывали на успех.

«Если даже охотники не утонули, то за прошедшие штормовые дни, наверно, они погибли от голода и стужи», думал я.

Вскоре, чуть утихла пурга, мы вылетели на поиски. Кружа над районом, где произошло несчастье, я всматривался в обломки ледяных полей, на которых могли оказаться пропавшие охотники. Напрасно. На другой, на третий и на четвертый день мы снова летали, но, как и прежде, безуспешно. С каждым разом все больше тускнела надежда.

Как больно было возвращаться в Койду, где нас нетерпеливо ожидало все население!

«Зачем только понадобилось нам внушать надежду несчастным семьям?» досадовал я.

На восьмой день после начала шторма мы опять отправились в полет.

Помню, выдался чудный день. Облака рассеялись, исчез туман, выглянуло солнце. Бирюзой отливало небо. Я с летчиком Михеевым вылетел и взял курс на Колючинскую губу. Уже сорок минут самолет кружил над Белым морем. И вдруг на одной из пловучих льдин бросились в глаза две крошечные черные точки. Они двигались к середине льдины. Звери или люди? На это с высоты восьмисот метров было очень трудно ответить. Но тюлень обычно держится по краям ледяного поля...

– Давай посмотрим, – сказал я Михееву.

Снизившись, самолет стал описывать над льдиной все более и более мелкие круги. Люди! Койдинские зверобои... Живы!..

Промышленники отчаянно махали шапками. Им казалось, что самолет удалится, не заметив их. Камнем полетел вниз вымпел с запиской:

«Не беспокойтесь. Будем следить за вами. Вот бросаем вам часть продуктов. Не набрасывайтесь сразу на еду, так как это опасно для жизни. Ешьте понемногу. Через два часа привезем вам одежду».

Мы сбросили им мешок с провизией. Он упал близко от людей. Я продолжал кружить над льдиной, пока зверобои не подняли мешок. Определив точно место, где они находились, мы следующим рейсом доставили охотникам теплую одежду и дрова. На всякий случай сбросили записку с указанием, в каком направлении им надо идти.

Скоро на льдине уже потрескивал костер. Промышленники, утолив голод и обогревшись, начали устраиваться «со всеми удобствами».

Как потом выяснилось, они решили терпеливо ждать. Раз их заметили, значит спасут.

Но опасность подкарауливала с другой стороны.

На четвертый день льдину раскололо пополам. Образовалось два острова, и на каждом из них по одному жителю: в момент «поломки» поморы находились в разных концах льдины. Мы сбросили третью записку:

«Спокойствие. К вам идет ледакол».

В тот же вечер к зверобоям пробился ледакольный пароход, который был направлен к ним по нашему указанию. А еще через несколько дней спасенные охотники вернулись в свою родную Койду. В жарко натопленной избе, окруженные близкими, поморы рассказывали о своих переживаниях. В тот самый день, когда мы их заметили, они готовились покончить жизнь самоубийством...

Нет нужды более подробно рассказывать об этой встрече.

За такие минуты счастья людей стоит жертвовать своей жизнью. Мы приобрели доверие и дружбу.

– Вот видите, и «сатана» пригодился, – шутил бортмеханик.

– А ты старое не поминай, – отвечали койдинцы.

## Первая посадка на лед

Трудно было завоевать доверие жителей Койды, но еще труднее оказалось заставить капитанов ледоколов уверовать в правильность наших указаний и в целесообразность авиаразведки зверя.

Капитаны на ледоколах были «старыми морскими волками», людьми с большим зверобойным стажем. Промышленники их любят и ценят. Если опытный капитан хорошо знает ледовую обстановку, то промышленник спокоен, уверенно ходит по льду и работает. Он знает, что капитан не потеряет его и он, промышленник, вернется к семье с хорошим заработком.

Уважение и внимание окружающих нередко делали людей самоуверенными и немного самонадеянными. Поэтому неудивительно, если капитан, плавающий несколько лет во льдах, знающий все привычки зверя, недоверчиво относился к самолету. «Как это так? Летчик, который впервые попал на север, будет указывать ему, капитану, куда плыть и где промыслять? Выдумки всякие, нос свой суют, куда не следует. Разгонят зверя, и останемся без промысла. Ишь шумит как...» Приблизительно так рассуждали иные капитаны, глядя на кружащийся над ледоколом самолет.

А вокруг капитана всегда сотни две промышленников. Люди всюду, где только можно приткнуться. Они тоже впервые смотрят на самолет.

Однажды мы нашли громадную залежку зверя в Мезенском заливе и сообщили об этом по радио на ледокол. Капитан усомнился: итти ему туда или нет? По его мнению, там зверя не должно быть, а если и есть, то немного. Места же там опасные, много «кошек», отмелей, и уж если рискнуть пойти, то только за большим количеством зверя. Проглядывало определенное недоверие ко всем нашим сообщениям, передаваемым по радио.

Вот я и решил во что бы то ни стало сесть у корабля и в личной беседе с капитаном доказать ему правильность наших сообщений; от этого зависел успех промысла.

Думал я об этом и раньше. Но как сесть на лед? Ледяных полей очень мало, а главное, я ни разу не садился на лед.

Вдруг провалишься с самолетом? Или сесть – сядешь, а льдина расколется? Тогда и не поднимешься... Да и лед сверху казался хрупким и ненадежным.

Попробовал я как-то заикнуться о своем намерении моим спутникам (а их было у меня трое: два штурмана и бортмеханик) – дескать, хорошо бы сесть у ледокола и поговорить лично с капитаном о звере. Неожиданно для меня штурманы согласились (после я узнал, что их больше всего интересовала не посадка и не разговоры с капитаном о звере, а свидание с приятелями штурманами, которые находились на ледоколе). Но бортмеханик так яро запротестовал, что я отказался от намерения его уговорить.

До этого полета я несколько раз ходил на берег и все присматривался, какой лед гонит мимо. Смотришь, подходит громадное поле, а как только коснется берега – пошло трещать «по всем швам». Получалось такое впечатление, что лед никудышный – где там садиться! Поговорил с береговыми промышленниками. Представление о крепости льда после их слов стало совсем иным.

– Что ты, товарищ, не только твой самолет удержится, а вот даже ледокол иногда ударит в льдину, вскочит на нее, а она как ни в чем ни бывало. Нет, товарищ, таких птиц, как твоя, хоть сотню ставь, так и будут плавать, пока самую льдину не размоет.

После этих разговоров я решил при первом случае посадить самолет на подходящую льдину около ледокола.

Такой случай представился очень скоро. Наутро мы отправились в разведку. Новых залежек не обнаружили и пошли посмотреть, что стало с открытой ранее залежкой.

День стоял особенно хороший, почти безветренный. Небо было чистое, солнышко грело по-весеннему. Мы подлетели к месту расположения зверя и были просто ошеломлены, – тюлени собрались греться в таком количестве, что с высоты семисот метров не видно было края залежки. Куда ни посмотришь – все зверь и зверь...

Мой механик, сильно возбужденный, то бросался к окну кабины, крича штурманам: «Смотрите, зверь! Зверь! Много зверя!», то снова переваливался через борт, рассматривая тюленей. На обратном пути я предложил посмотреть поближе ледокол, – продвигается он или нет. Корабль попрежнему стоял неподвижно. Около него было хорошее ледяное поле. Досадуя, что ледокол медлит, я решил во что бы то ни стало сесть на льдину и поговорить с капитаном. Предварительно я покружил над ледоколом, чтобы отвлечь внимание механика, который мог помешать мне при посадке. Кружа над ледоколом, я снизился, выбрал удобный момент, зашел против ветра, сразу убрал газ и пошел на посадку. Механик не успел, что называется, и рта раскрыть, как самолет уже плавно скользил на лыжах по поверхности ледяного поля. И тут же нас окружили промышленники. Один из них крикнул:

– Да ведь он железный, ребята!

После этого возгласа каждый старался потрогать руками и лично убедиться, правда ли, что самолет «железный».

Пришлось тут же устроить маленький митинг и объяснить, зачем мы летаем, как устроен самолет и какую пользу приносит нам воздушный флот.

После митинга пошли осматривать ледокол и знакомиться с командой. Капитан «Малыгина» Д. Т. Чертков встретил нас с напряженным любопытством.

После приветственных слов и похвального отзыва о посадке капитан пригласил нас к себе в каюту, а не в кают-компанию, где принимаются только официальные гости. Это уже хороший признак. Но начать с животрепещущего вопроса я не решился. Попробовал «пуститься в дипломатию». Сначала я уверил капитана, что прилетел из Москвы только помогать ему, а указывать, как промышленять, я и не собираюсь. Он же, со своей стороны, не должен стесняться при заданиях по разведке зверя ни расстоянием, ни временем. Пока же, на первое время, мы сообщили ему о нашей главной находке – громадной залежке зверя. Правда, зверь находится в очень опасном месте, но капитан с таким колоссальным опытом (а это, между прочим, было верно), мы не сомневаемся, дойдет туда и получит хорошую добычу.

Показал я капитану карту. У старого охотника-промышленника буквально разгорелись глаза. Он как бы весь переродился. Созвал своих штурманов и начал наводить у них справки о времени прилива и отлива, скорости и направлении ветра. Видно было, что он увлекся предстоящим походом.

Когда я вышел на палубу, меня остановил старший штурман:

– Что вы сделали с нашим капитаном? Он прямо неузнаваем. Давненько мы его таким не видали.

– Подождите, товарищи, еще и не то будет с ним, когда начнете зверя бить. Между прочим, сообщите потом, сколько найдете в этом месте зверя.

Через час после нашего отлета ледокол снялся с якоря и всю ночь пробивался к зверю. Несколько дней спустя мы получили радиограмму от капитана:

«Нахожусь в квадрате № 264, бил зверя в течение четырех дней, а пять дней подбирал и погрузил 10000 голов».

Эта телеграмма доставила нам огромную радость.

Постепенно наша воздушная разведка завоевывала доверие. Суда шли в указанные нами районы, и промышленники брали хорошую добычу. Капитанам поневоле пришлось сдаваться, когда охотники, находившиеся на борту корабля, настойчиво требовали вести судно в те места, где самолет обнаруживал залежки. Все же борьба с неверием в воздушную разведку тянулась долго...

До сих пор свежо чувство, которое я испытал при первой посадке на лед. Странная привычка у человека – ходить по земле и чувствовать твердую почву под ногами... Мы так к этому привыкли, что просто не обращаем внимания, а вот когда самолет сел на лед и он не провалился, я все же не был уверен в прочности моего аэродрома. Какое-то невольное напряжение владело всем существом, с опаской я делал каждый шаг.

Потом я неоднократно садился на пловучие льдины и постепенно овладел этим искусством. Вначале я все старался более или менее точно распознать характер льда сверху, определить, какой он толщины и годен ли для посадки. Сделав наблюдения сверху, я садился на ледяной остров и обязательно потом проверял свои наблюдения. После нескольких таких сравнений я мог безошибочно определять толщину и характер ледяного поля с самолета. Эта работа над изучением льда мне очень пригодилась. Я неоднократно попадал в густые туманы, вынужден был садиться и выжидать прояснения.

Ледяные поля, плавающие в Северном ледовитом океане, разнохарактерны по прочности и по происхождению. Толщина полей, у которых кромка загромождена торосами, достигает иногда до трех метров. На такие поля можно безопасно садиться.

Есть и другой вид ледяных полей. Края у них ровные, как ножом обрезанные. Этих полей нужно избегать – они молоды и тонки. Когда толстые ледяные поля сходятся краями друг с другом, между ними образуется чистый плес воды. Потом плес замерзает, покрывается снегом. Так образуется молодой лед. На первый взгляд он мало чем отличается от крепкого, старого поля; торосы успокаивают глаз, внушают доверие. Но манящая гладкая поверхность поля может стать для самолета роковой.

Надолго запомнились мне белые ночи Севера, дыхание беломорских льдов, последняя борьба зимы с наступившей весной.

В 1926 году М. С. Бабушкин работал в Марийской аэрофотоэкспедиции. Он летал над сплошным массивом леса, не имеющим ни одной посадочной площадки. Малейшая оплошность могла стоить жизни всем участникам экспедиции. В этом сплошном и сильно запущенном лесном массиве было очень трудно ориентироваться. Аэрофотосъемка позволила начать лесоустройство и правильную эксплуатацию огромных богатств Волжско-Камского края.

Если бы съемка производилась обычным путем, она потребовала бы трех-четырех лет. Бабушкин произвел эту работу в течение нескольких месяцев. Было заснято около миллиона десятин леса.

Работая на зверобойке в 1927 году, М. С. Бабушкин летал на самолете «Латышский стрелок» пассажирского типа, с мотором в сто восемьдесят пять сил. Экипаж самолета состоял из летчика, бортмеханика, научного сотрудника Института рыбного хозяйства и штурмана-наблюдателя Совторгфлота. За три месяца работы М. С. Бабушкин сделал двадцать три воздушные разведки. Зачастую он вылетал при морозе 25–30° и проходил за один рейс по шестисот километров. Всего самолет «Латышский стрелок» прошел тринадцать тысяч километров. Авиаразведкой было обнаружено пятнадцать колоссальных стад гренландского тюленя.

Зверобойная кампания закончилась с огромным успехом. Промышленники добыли сто семьдесят тысяч голов зверя.

Экспедиция 1928 года продолжалась с 14 февраля по 11 мая. Работа ее была признана рекордной по количеству налетанных часов, числу разведок и по небывалым размерам добычи зверя. М. С. Бабушкин произвел пятьдесят три разведки, налетав сто пятьдесят два часа. Работа протекала в неимоверно трудных условиях. Разведки производились, несмотря на частые туманы и штормы, сильную пургу и морозы. Когда Бабушкину не удавалось пробиться к базе, на остров Моржовец, он улетал на материк и там пережидал шторм. Однажды во время полета над открытым морем самолет «Юнкерс» чуть было не утонул. Мотор его давал частые перебои; И все же Бабушкин «дотянул» до земли.

В конце операции семнадцать норвежских зверобойных судов были затерты льдами между Каниным полуостровом и островом Колгуев и стали дрейфовать на север. По указанию пилотов, к судам подошел ледокол, который вывел их в открытое море.

## 1928



В конце мая 1928 года в газетах появилось тревожное телеграфное сообщение:

«До сих пор ни одна радиостанция не принимает сигналов от итальянской экспедиции Умберто Нобиле, вылетевшей на дирижабле «Италия» к Северному полюсу. Как известно, последняя радиограмма с борта дирижабля была получена 25 мая. Существует серьезное опасение, что дирижабль «Италия» потерпел катастрофу».

Прошло еще несколько дней. 4 июня весь мир был взбудоражен вестью о том, что в селе Вознесенье-Вохма Северо-Двинской губернии девятнадцатилетний радиоловитель Шмидт, сын сельского учителя, принял сигналы незнакомой ему радиостанции. Шмидту удалось разобрать отрывочные слова: «Италия... Нобиле... Франц-Иосиф... SOS... SOS... SOS...»

Советское правительство немедленно снарядило ряд экспедиций для поисков людей, терпящих бедствие в Арктике.

С западной стороны Шпицберген огибал ледокол «Красин» с летчиком Б. Г. Чухновским. К восточным берегам Шпицбергена шел «Малыгин» с летчиком М. С. Бабушкиным.

Рассказ М. С. Бабушкина об этой полярной экспедиции был издан в 1929 году отдельной книжкой.



## **Из предисловия к книжке «Над вечными льдами»**

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

Во время плавания на «Малыгине» журналист З. Г. Островский, корреспондент «Рабочей газеты», предложил мне вести подробные записи всего, что касается работы летной части экспедиции. В редкие минуты и часы, когда мы были свободны от полетов и работ по экспедиции, мы выбирали на ледоколе наиболее спокойный уголок и садились записывать все, что касалось работы летчиков.

Признаться, во время составления этих записей мы не предназначали их для печати. Велико было лишь желание зафиксировать, засечь в памяти каждую деталь этого исключительного похода, этой редкой полярной экспедиции.

Когда окончился поход, мы, вернувшись в Москву, увидели, какой огромный интерес он вызвал в самых разнообразных кругах. Мы сочли своим долгом, воспользовавшись записями на «Малыгине», выпустить эту книжку в свет. Об Арктике вообще очень мало знают наши читатели. Еще менее известно все, что касается воздушного сообщения в Арктике. Неисчислимые жертвы полярных экспедиций и среди них последние, в частности гибель известного полярного исследователя Амундсена, не остановят, конечно, дальнейших попыток победить суровую стихию Арктики. В этом отношении важную роль, мне думается, должны сыграть материалы, которые оставит после себя каждая новая полярная экспедиция. С этой точки зрения, полагаю, предлагаемая здесь книжка будет нелишним вкладом в историю полярных экспедиций вообще и в историю последних замечательных походов «Малыгина» и «Красина» – в частности.

## На помощь экипажу «Италии»

Еще 11 июня этого года я не знал, что мне придется в качестве летчика разыскивать экипаж «Италии». Я находился в это время в Москве, подготавливая ледокольный пароход «Седов» к очередной зверобойной кампании. В это время организовывалась специальная экспедиция на помощь итальянскому искателю приключений Нобиле и его команде. Сначала предполагалось, что «Седов», на котором должен был находиться мой самолет «Ю-13», будет производить розыски Нобиле попутно со своей зверобойной работой. Имелось в виду послать на «Седове» еще и пилота Чухновского, того самого, на чью долю потом выпало счастье спасти команду «Италии». Но выход «Седова» в море задержался. Самолет «Ю-13» было решено передать на ледокольный пароход «Малыгин». 12 июня утром я получил официальное уведомление от Московского комитета помощи Нобиле о назначении на «Малыгин».

Наши сборы были недолги: в 11 часов утра я получил уведомление, так обрадовавшее меня, а в 14 часов 30 минут унте ехал в Ленинград, чтобы оттуда направиться в Мурманск.

Хочется сказать несколько слов об Арктике – Арктике летом. Еще недавно, нынешней весной, наблюдал я на острове Моржовец, как долгая зимняя полярная ночь уступала место полярному дню. Летние ночи в Арктике вначале напоминали ленинградские белые ночи, потом все быстрее и быстрее солнце побеждало тьму, и уже к окончанию зверобойного промысла в горле Белого моря, в середине мая, можно было свободно работать ночью без огня.

На «Малыгине» в Баренцевом море мы жили в непрерывном солнечном дне. Солнце не заходило. Без привычки иной раз было трудно разобраться, что сейчас – утро или вечер. Выйдешь на капитанский мостик к компасу, посмотришь, в какой части света находится солнце, и только тогда определишь – день или ночь.

Первое время, когда солнце светит непрерывно, человек не в состоянии уснуть, его мучит бессонница. Наконец, на вторые или третьи сутки свалишься на койку и спишь, как убитый.

Однажды, после долгой изнурительной работы, один из участников нашей экспедиции решил отдохнуть. Было 11 часов ночи. Он спустился в свою каюту, зажег электрическую лампочку, чтобы создать иллюзию вечера, и с книжкой в руках лег на койку. Вскоре он заснул. Через некоторое время проснулся и подумал, что не годится спать в одежде. Часы показывали 12. Он решил, что проспал только один час, разделся, снова заснул и проспал до 10 часов. «Надо встать, – сказал он, – поспал достаточно – одиннадцать часов». Оказалось, однако, что он проспал двадцать три часа.

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

Вот вы жмуритесь от солнца на капитанском мостике. На громадном ярком снежном покрове полярных льдов ваш взгляд ловит далекое черное пятно: это выполз погреться на солнце тюлень. Кругом, куда ни взглянешь, беспредельный ледяной простор, на котором раскинуты тут и там, возвышаясь причудливыми очертаниями, ледяные горы всевозможных форм. Прекрасна и незабываема ледяная пустыня, где яркая белизна снега сливается с изумрудным цветом льда.

Тишина, белое безмолвие пустыни. Лишь изредка тишь нарушается гулким шорохом. Тяжело и грузно шагает белый медведь. Он шагает по-хозяйски, уверенно. Его не пугает даже неожиданное во льдах громадное сооружение – ледокол. Медведь, не стесняясь, не робея, медленными важными шагами подходит к самому борту. Останавливается, обнюхивает воздух. И вдруг отшатнулся: густая полоса дыма из трубы попала ему в нос. Этого он не ожидал. Поспешно, совсем несолидно, медведь пятится и бежит в панике; вот он мелькает в торосах ледяного поля, и его белая шкура сливается с покровом вечного льда.

Вот снова где-то далеко, очень далеко, на линии горизонта появилось черное пятно, маленькое, но отчетливое. Берешь бинокль, всматриваешься и ясно видишь: из проруби высунулся тюлень. Он осторожно осматривается: не притаился ли в этих белых льдах его вечный враг – медведь, который умеет неслышно подкрадываться к цели на своих широких мягких лапах? Долго и внимательно смотрит тюлень и, только убедившись, что он один, что никто ему не угрожает, подымается из проруби, ложится на лед и неуклюже нежится на солнце, хлопая себя по бокам лапами.

Лед медленно расходится. Появляются большие продольные и поперечные трещины. Обнажается вода. Стаи чаек носятся над трещиной, машут белыми крыльями, ниже и ниже кружат над водой. Вдруг вода зарыбила. Сверкнула над водой рыбка. Она едва глотнула воздух – и короток был этот глоток. Стремглав налетает на нее чайка. Птица снижается быстро и уверенно, точно планер.

Но что это? Только сейчас было солнце и вдруг исчезло. Страшный полярный туман навис плотным глухим покровом. Перед глазами сплошная, непроницаемая мрачная пелена. Тишина нарушена, все злее и упорнее свистит ветер.

Снег. Он падает вначале мокрой пылью, затем хлопьями, и вдруг, словно сверху случился обвал, понеслась снежная лавина. Кругом все кипит: мы в пурге.

Горе тому, кто застигнут пургой на льду. Снег залепляет глаза, плотной мокрой ватой закрывает уши, проникает во все складки одежды. Снег – как песчаный самум в пустыне. Вы хотите итти, бежать, но от него не спастись, он мчится за вами, настигает. Вы ничего не видите кругом. Да и что можно видеть в этой неистовой пляске снега?! Упорно скрипит под напором ветра лед. Лдины ломаются, встают стеной...

Малыгинская экспедиция подготовилась чрезвычайно быстро. Уже через семь дней после приказа о подготовке к плаванию «Малыгин» вышел из Архангельска. Спешка была необходима: мы хорошо знали о тяжелом положении команды потерпевшего крушение дирижабля «Италия». Дорог был каждый час.

Летчик и бортмеханики потратили много труда и времени, пока погрузили «Ю-13» на борт судна.

Машину в разобранном виде установили на корме «Малыгина», где для этого устроили специальную, очень прочную площадку.

Чтобы погрузить и выгрузить самолет, были приготовлены большие бревенчатые сходни. Огромными крючками сходни прикрепляли к борту ледокола и с помощью стрелы спускали на пристань. На сходни настлали доски. Таким образом получился помост с борта ледокола. По нему спускали фюзеляж – корпус самолета, а затем плоскости – крылья.

Впоследствии то же самое мы проделывали на льду. В разобранном виде самолет спускали на лед и там собирали. Затем, после полетов, его нужно было снова разбирать и втаскивать на борт. Вся эта процедура требовала исключительной осторожности и вначале отнимала много времени.

Из Архангельска «Малыгин» направился в Мурманск. Он грузился углем в порту Александровске, в сорока милях от Мурманска. Я прибыл туда на катере. Совершенно естественно, что главное внимание команды, добровольцев-охотников и журналистов было сосредоточено на самолете.

Сейчас же по выходе в море началась противная бортовая качка. Правда, сила ветра не превышала пяти баллов, и капитан Чертков утверждал, что нас совсем не качает. Но мы, пилоты, не привыкли к морской качке и чувствовали себя неважно. Члены летной группы по очереди дежурили у самолета, так как ветер мог сорвать его с места в любую минуту. Для большей безопасности самолет опутали сетью веревок и узлов и прочно прикрепили к ледоколу.

## Во льдах Баренцова моря

3

Наше трехдневное плавание по чистой воде кончилось 18 июня. Мы подошли к кромке. «Малыгин» сразу врезался в лед. Все выбежали на палубу.

Корабль, казалось, шутя разламывал попадавшие на пути глыбы. До этого три дня нам сопутствовала тишина. Ее нарушали только крики чаек. Нам, жителям больших городов, привыкшим к шуму и грохоту трамваев, реву автомобильных гудков, эта тишина казалась особенно гнетущей.

И вот после первого соприкосновения ледокола со льдами в грохоте их послышался знакомый городской шум. «Малыгин» набрасывался на лед и, встречаясь с мощными полями, отходил в сторону. Казалось, что ледокол, как живое существо, ведет бой со льдами, с решимостью и ожесточением бросается на ледяные поля, крошит и топчет их, подминая под себя.

Мы стояли зачарованные, молчаливые. Из этого оцепенения нас вывел резкий, настойчивый звонок буфетчика – он уже вторично призывал нас к столу. Было 6 часов вечера – пора ужина.

И на этот раз нас обмануло полярное солнце, этот медный шар, который болтается на небе, как фонарь на столбе, не скрываясь и не погасая ни на миг. Не будь вызова к обеду и ужину, мы, наверное, и вовсе бы перепутали время суток: полночь и полдень, утро и вечер.

Мы спустились в столовую, наспех поужинали, торопясь снова подняться и посмотреть, что же будет дальше. Лды становились все более сплоченными. «Малыгин» заметно сдавал в скорости. Все чаще капитан командовал: «Задний ход!»

В 10 часов вечера корабль остановился: дальше лежали мощные торосистые поля, плотно сжатые. Нашему ледокольному пароходу не под силу было пробиваться в них.

Летчикам приказали выгрузить самолет и готовиться к полету для разведки пути во льдах.

Нам предстояло работать на этом льду – выгрузить на него самолет, превратить льдину в аэродром, годный для взлетов и посадок.

Движущийся лед таил массу разных неожиданностей, был полон всяких не совсем приятных сюрпризов. Там, где он казался крепким, мы как раз и проваливались. Нам все чудилось, что поле вдруг расколется надвое и каждую половинку потащит в разные стороны. Что тогда?

Моряк – тот побежит к ледоколу, а вот мы, летчики, – наверное помчимся к самолету. Мы были спокойны за ледокол: он не потонет, выплывет, а самолет плавать не умеет.

Так у нас и получилось. Едва мы выгрузили самолет на лед и стали его собирать, нас накрыл туман, поднялся ветер. На нашу льдину двинулись другие льды. Мы все же успели поднять самолет на борт судна, но от нашего летного поля остались лишь маленькие обломки. Пришлось снова искать аэродром.

Все это еще было поправимо. Передвигаясь на ледоколе, мы всегда могли обследовать окружающие поля, подготовить новую льдину для взлета. Нас больше интересовало, выдержит ли этот лед нашу машину в случае вынужденной посадки.

Меньше всего мы рассчитывали на то, что нам при возвращении придется садиться на то же самое поле. За время полета льдину могло раздавить, унести куда-либо в сторону. Значит, нам предстояло искать и приспособляться к посадке на неизвестное место. Такая работа даже на земле сопряжена с большим трудом и риском. Здесь же все усложнялось неизвестностью самих льдов и их характера. Я понимал, что садиться у ледокола сравнительно нетрудно: тут

---

<sup>3</sup> Эта глава в книжке «Над вечными льдами» отсутствует и восстанавливается по черновой рукописи М. С. Бабушкина. – Ред.

тебя встретят, покажут направление ветра; если нужно, расчистят площадку; а вот садиться вдали от ледокола, где ничего не видно, где никто не покажет направление ветра, куда труднее.

Я вспоминаю теперь об этом со спокойной совестью потому, что мне удалось выполнить все полеты благополучно, без каких бы то ни было аварий и поломок самолета.

Только 21 июня в 11 часов «Малыгину» удалось пробиться к ледяному полю, хотя и не совсем гладкому. Поле выровняли и приспособили под аэродром. Весь персонал экспедиции дружно работал на выгрузке самолета.

Самая тяжелая работа снова выпала на долю наших механиков. Они работали по восемнадцать часов подряд, с небольшим перерывом на обед. Несмотря на сильное переутомление, они осмотрели каждый винтик, чтобы при выпуске самолета в воздух быть уверенными в его надежной работе.

Таким образом, мы подготовились к первой разведке льдов. Погода в районе стоянки ледокола была ясная, видимость хорошая.

## «Малыгинский» дневник

21 июня

Сегодня первый раз совершены три пробных полета. Полеты над льдами не новинка для меня. Но все же нынешние полеты носят совершенно особый характер. Думаю, что до сих пор ни один советский пилот не поднимался с такого аэродрома, с какого пришлось подниматься мне.

Аэродромом служили пловучие льдины. Я не мог пользоваться чьим-либо опытом: приходилось считаться с неизвестными условиями и поэтому действовать с особой осторожностью.

Мы находились на  $76^{\circ}39'$  северной широты и  $27^{\circ}12'$  восточной долготы. С правого борта у нас было ровное ледяное поле. Я сделал несколько пеших разведок на этом поле. Лед был покрыт толстым слоем снега. Сначала я порадовался, но вскоре пришлось разочароваться: снег был талый, я проваливался в него по колено и попадал в воду.

Подняться самолету с такого аэродрома довольно трудно. Еще труднее удачно спуститься. Не скрою, я приступил к полету без особой уверенности в том, что не случится какая-нибудь неприятность.

В первом полете участвовал наш метеоролог. Полет длился всего двадцать пять минут. Потом я взял на борг гидрографа, который должен был произвести разведку льдов.

Летая, я испытывал громадное удовольствие. Радуют и поражают абсолютная прозрачность воздуха и отчетливая видимость на громадное расстояние. Высятся гигантские айсберги, увенчанные огромными снежными шапками. Всюду холмы нагроможденных друг на друга крупных льдин. Своеобразный и очень живописный пейзаж, подобного которому не увидишь нигде.

Поднявшись над «Малыгиным» на высоту двухсот метров, мы ясно увидели пустынный и волнистый берег острова Надежды, того острова, к которому с таким трудом приближались суда. Его следовало бы назвать островом Безнадежности; как мы потом узнали, в старых английских лоциях он примерно так и назывался.

Постепенно мы набрали высоту до девятисот метров. Картина, открывшаяся перед нами, была великолепна, изумительна. Однако я прекрасно отдавал себе отчет в том, что эти льды были настолько же заманчивы для взгляда, как и опасны для посадки. Это не были плотно сжатые поля спрессованного льда, какие имелись там, где мы поднялись. Лед, который мы видели сейчас и над которым плавно кружил наш самолет, был весь в движении. Там и сям поблескивала вода в разводьях. Спуститься на этот пловучий лед, пожалуй, можно, но подняться немислимо.

Мое внимание было напряжено до крайности: нужно было учитывать безошибочно снос самолета ветром, правильно выдерживать компасный курс, чтобы не сбиться и не потерять место стоянки ледокола. А ледяные просторы манили к себе, жаль было отрывать глаза от горизонта, хотелось охватить все, отгадать, что скрывается за этими льдами.

Я вел машину на северо-восток. Мы пролетели около ста двадцати миль. Вдали обрисовались контуры островов Карла, откуда до мыса Фойн, где находилась часть экспедиции Нобиле, оставалось сто восемьдесят миль. От «Малыгина» до островов Карла было около двухсот миль. Я держал курс на эти острова.

Мы только что пробили полосу тумана, белая пелена которого замкнулась за нами. Впереди между самолетом и островами поднималась другая пелена, за которой ничего не было

видно. Конечно, в случае необходимости можно было бы прорвать и эту полосу, но полет наш считался разведочным и рисковать не следовало. Я стал поворачивать на юго-восток.

Через некоторое время свернули влево, чтобы гидрограф сумел обследовать разводья для прохода «Малыгина». Едва он успел закончить обследование, как нас снова нагнала полоса тумана. Вылезая из тумана, взял прежний курс. Через некоторое время вдали показалась небольшая точка. То был наш ледокол. Четверть часа спустя, покружив над площадкой, самолет сел на льдину у самого борта.

## 23 июня

Круша и проламывая лед, пользуясь многочисленными каналами и разводьями, «Малыгин» продвигался все дальше, но, увы, очень медленно. Мы делали не больше пяти миль в день, к тому же дрейфующими льдами нас относило обратно на юг. В общем, 23 июня мы находились на  $76^{\circ}46'$  северной широты и  $27^{\circ}30'$  восточной долготы. Острова Карла были от нас все на том же расстоянии – приблизительно двести миль.

Перед нами на несколько десятков миль расстилось сплошное ледяное поле.

Командование экспедиции после недолгого обсуждения решило, что настала пора действовать нам, летчикам. Надо лететь на острова Карла, взяв с собою большой запас бензина. Оставить там бензин, вернуться на «Малыгин» и затем снова лететь. Пользуясь базой на островах Карла, предпринять оттуда полет уже непосредственно к мысу Фойн для спасения экспедиции Нобиле. Я должен был взять с собою в добавочных баках восемьдесят два килограмма бензина. Вначале предполагали, что на самолете пойдут также аэронавигатор и радист. Но это перегрузило бы машину, самолет не смог бы оторваться. Решил воспользоваться помощью кинооператора, который как бывший летчик должен был справиться и с радио и с аэронаблюдениями.

При благоприятных условиях полет мог продлиться не более пяти-шести часов. Так мы и условились: если через шесть часов перестанем давать знать о себе по радио – значит, случилась неприятность.

## К островам Карла

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

Увы, наш кинооператор при всем усердии оказался слабым радистом. Через полчаса мы потеряли связь с «Малыгиным». Как потом выяснилось, «Малыгин» вызывал нас каждые полчаса, слышал шум мотора самолета, но мы принять ничего не могли и через некоторое время вовсе убрали антенну.

Вернуться к ледоколу, чтобы выяснить, почему не работает радиостанция, я не решился: с востока надвигалась полоса тумана. Если бы мы вернулись, то в этот день нам уж не удалось бы прорваться сквозь туман на острова.

Для полетов мы пользовались морскими картами. На них острова оказались не совсем точно нанесенными.

Если бы я летел по курсу, который наметил по карте перед, вылетом, то обязательно проскочил бы мимо островов справа. Но воздух был прозрачен, на горизонте появились контуры земли, и я взял курс прямо на острова Карла.

Направился к среднему из трех островов, покружил над ним и стал медленно снижаться, выбирая место для посадки. Горы на этом острове поднимаются до трехсот метров над уровнем моря, образуя горную цепь, которая тянется на двадцать миль с запада на восток. Согласно английской лоции, это «Западное плато» с горой Джонсона на востоке. Я летел с запада на восток параллельно горной цепи на высоте около четырехсот метров.

Осмотрев тщательно гору и наметив для спуска гладкую, покрытую снегом площадку, стал снижаться. Снег оказался плотным, с хорошей осадкой. Скользя лыжами по снегу, мы сравнительно легко сели на припай в заливе, защищенном горами.

И вот мы на льду.

Полукругом возвышается позади нас огромная каменная чернеющая масса. Впереди бесконечное ледяное поле. Несколько гусей вылетели откуда-то поблизости, покружили над нами и быстро исчезли.

На севере, в километре, торчала небольшая остроконечная скала. С вершины на нас смотрели три белых медведя. Но и они вскоре скрылись. Вот и все признаки жизни на этих одиноких, словно навеки заблудившихся во льдах островах.

Мы разостлали на снегу полотнища красной материи. Красный четырехугольник на льду должен был служить своеобразным маяком для самолета. У краев полотна поставили по два бидона с бензином.

База была готова, и можно было лететь обратно. Но нам хотелось получше подготовиться к следующему прилету. Чтобы не ошибаться и правильно определять направление ветра при посадке, решили поставить на самой высокой горе вымпел.

Два с лишним часа мы потратили на восхождение. Мы карабкались вверх, словно в какой-то каменоломне: кругом валились мелкие и крупные куски камня. За эти камни мы цеплялись, по ним скользили. Гора была настолько крутая, что во многих местах приходилось ползти на четвереньках. Стало так жарко, что мы по дороге постепенно сбросили с себя всю теплую одежду и наконец в одних рубашках выбрались на вершину. Тут мы поступили, как подобает всем путешественникам в неизведанных землях: старательно сложили из камней небольшую пирамиду и установили на ней советский флаг с надписью:

«ЗДЕСЬ БЫЛИ УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ ПОИСКОВ  
ДИРИЖАБЛЯ НОБИЛЕ. 24 ИЮНЯ 1928 ГОДА»



Конечно, мы не могли не упомянуть и те организации, которые послали нас на Север, в Арктику, а потому приписали под нашими именами:

«ОСОАВИАХИМ, ДОБРОЛЕТ, СОВКИНО»

Флаг был водружен, и, как полагается, мы с Грошевым салютовали флагу тремя залпами из двух винтовок. Кинооператор в это время производил съемку.

Потом стали спускаться с горы. Тут нашего оператора едва не постигло несчастье. У самой вершины он поскользнулся на гладком льду, запорошенном снегом, и чуть не сорвался с головокружительной крутизны.

По пути мы собирали для наших геологов интересные камни. Поднимали разбросанную нами одежду и на ходу одевались. К 7 часам утра мы были у самолета.

В обратный путь мы пустились в хорошем настроении. Первая часть задания выполнена: база создана, бензин оставлен.

Мы держали курс прямо на юг, к ледоколу.

В районе стоянки «Малыгина» навис густой туман. Исчез остров Надежды. А между тем этот остров нам был необходим. По острову мы могли установить направление полета и местонахождение ледокола.

Непроницаемо плотная стена тумана надвигалась на нас. Оставалось лишь снизиться и выждать, когда туман пройдет.

Переждать туман в воздухе было невозможно: нехватит бензина. Грошев прекрасно оценил положение дела.

Мы быстро обменялись несколькими знаками, и я решил спуститься на льдину, которая сверху казалась достаточно ровной и крепкой.

Четыре раза подходил я к ледяному полю, четыре раза пролетел над ним на высоте пятидесяти метров. Вряд ли остался хоть один метр посадочной площадки, который я бы не прощупал глазами. И, только когда запомнились все льдинки, все небольшие торосы и проталины на ледяном поле, я решился сесть. Эта осторожность была необходима, хотя на обыкновенных аэродромах летчик обычно спускается, покружив над местом посадки не более одного-двух раз. С большой высоты трудно заметить торос, запорошенный снегом. Если самолет наскочит на такой обломок льдины, катастрофа неминуема. А что стали бы мы делать на льдине у сломанного самолета без теплой одежды и без запасов пищи? Мы ведь готовились к полету всего на шесть часов. Чтобы взять как можно больше бензина, мы оделись полегче, а запас продуктов был достаточен лишь для закуски перед запоздалым обедом.

Самолет сел благополучно. Я обменялся взглядом со своими спутниками. Их лица были совершенно спокойны, глаза выражали полное доверие.

Мы находились, по нашему исчислению, в сорока километрах от ледокола, не имея возможности дать знать о себе.

Туман сгущался все более. Приходилось устраиваться на ночлег.

Что же у нас было с собой? Семь банок консервов, два килограмма сухарей, пять плиток шоколада, две банки сухого спирта, – и это на троих. У нас не было спальных мешков, ни одной малицы (ведь каждая весит не менее четырех килограммов).

Вскрыли консервы, отвели немного души и залегли спать. Но как же заснуть? Втроем в кабинке улечься невозможно. Грошев хотел было принести себя в жертву и устроиться на крыле самолета, но холод быстро пронял его и заставил вернуться в кабинку. Мы тесно прижались друг к другу и, сидя на корточках, дремали, притворяясь, что спим.

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

Но вот туман понемногу начал разрежаться, показались сначала пятна, а затем и полосы голубого неба. Еще немного, и видимость стала прекрасной. Мы поднимаемся. Сорокаминутный полет – и я подруливаю к борту «Малыгина».

Всего мы пропадали без вести тридцать шесть часов. На «Малыгине» нас встретили так радостно, что нельзя было не подумать: ради такой встречи можно и на льдине посидеть.

С самолета мы видели, как люди бежали со всех трапов на спардек, как поднимались на мачтах флаги, как взвивались в воздух приветственные ракеты. Через несколько минут мы не без удовольствия принялись за вкусный ужин, наскоро приготовленный нашим судовым поваром.

## В плену тумана

Еще на пути к «Малыгину» я заметил, что мотор слабо тянет. И неудивительно: он работал перед этим на зверобойной экспедиции. Старый мотор надо было сменить еще в Архангельске, но из-за спешных сборов этого сделать не удалось. Пришлось менять мотор здесь. Работа эта, совсем несложная на московском аэродроме, в наших условиях оказалась невероятно трудной.

Короче говоря, операция, которая обыкновенно занимает не более двух-трех часов, потребовала у нас целого дня, да еще столько же приблизительно времени понадобилось для установки нового мотора.

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

Наконец все готово, мотор поставлен. В 11 часов 25 минут вечера 27 июня я совершил пробный полет с новым мотором.

Мне не понравилось, что мотор делал в минуту на двадцать оборотов меньше, чем полагается. Нужно было проверить мотор как следует, и мы в этот же вечер сделала еще два пробных полета. Результаты оказались вполне благоприятными.

Теперь можно было лететь на розыски экипажа «Италии».

Весь день 28 июня мы готовились: нагрузили на самолет шесть бидонов бензина по двадцать литров, около двадцати килограммов продуктов – недельный запас на троих, взяли необходимые запасные части и инструменты для самолета и мотора.

В течение дня черная полоса тумана медленно надвигалась на нас с юга. К 10 часам вечера у нас все было готово. Я оделся. Оставалось лишь войти в кабинку. Высота тумана была до ста метров с частичными разрывами. Я полагал, что эти разрывы дадут нам возможность пробиться до островов Карла, а в районе острова Фойн, по предположению нашего синоптика, тумана не было. Но не прошло и четверти часа, как положение резко изменилось.

Черная полоса тумана надвинулась на нас с необычайной быстротой, подгоняемая зюйд-вестом. Мы физически ощущали приближение тумана, он окутывал нас, как плотное одеяло. Еще несколько минут – и с ледокола уже нельзя было различить самолета, стоящего от нас в пятидесяти шагах.

Густая пелена тумана держалась всю ночь и весь день 29 июня. Несколько раз выходил я на палубу, тщетно искал глазами горизонт, возвращался в каюту и ложился ничком на койку. Дважды запускали мотор и дважды пришлось его остановить.

Но лететь нужно было непременно. Наш синоптик предсказывал ухудшение погоды в ближайшие полтора суток. Кроме того, по предположениям синоптика, на нас надвигался циклон, и через два дня можно было ждать шторма. Как долго продлится шторм – неизвестно. Неизвестно также, будет ли ясная погода после шторма. Мы знали лишь одно: недалеко от нас, на острове Фойн, погибают люди.

Тусклое солнце было не в силах пробить толщу тумана. Град падал крупными горошинами на палубу и такелаж корабля. Вперемежку с градом сверху сыпались острые ледяные иглы. Все было окутано белой мглой. Лететь казалось абсурдом. Куда полетишь, когда ничего не видно в двадцати шагах?

Но лететь было необходимо. И к 9 часам вечера я решил полететь во что бы то ни стало. Ветер перешел на восток и усилился, туман поднялся на высоту ста метров. Временами появлялись просветы, и слева по борту ледокола на пятнадцать-двадцать минут открывались очертания острова Надежды.

Когда усиливается ветер на земле, это всегда успокаивает нас, летчиков: сильный ветер пронесет туман. Здесь было наоборот.

Сильный ветер с моря, с чистой воды, наносил все больше тумана.

Хорошо, если можно будет вылететь завтра, а вдруг такая погода простоит несколько дней и, чего доброго, еще более ухудшится?

Я замечал недоумевающие взгляды товарищей – участников экспедиции.

Через каждые пять-десять минут то один, то другой считал своим долгом подойти ко мне и сочувственно спросить:

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

Я очень хорошо понимал своих товарищей. Я знал, что все они – от начальника экспедиции и до кочегара ледокола – горят желанием выполнить задание.

Наш трудолюбивый метеоролог приготовил прогноз погоды на ближайшие два дня. Передавая его мне, он сказал:

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

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

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

Я понял, чего все хотят от меня: я должен использовать временное улучшение погоды. Если же упустить момент, участники экспедиции не простят мне этого.

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

Любопытно привести прогноз, сделанный нашим синоптиком:

«ЛЕТЧИКУ БАБУШКИНУ

Дано в 10 1/2 ч. утра

29 июня ожидается:

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

На маршруте острова Карла – остров Фойн сухо, туман маловероятен (возможен только местный поземный), слабый неустойчивый ветер.

*Примечание.* 30 июня следует ожидать постепенного ухудшения условий погоды и видимости во второй половине маршрута.

Через двое суток можно ожидать по всему маршруту ухудшения погоды».

На словах синоптик посоветовал вылететь 29 июня, чтобы вернуться в ближайшие сутки; в противном случае можно застрять на неопределенное время.

Итак мы в самолете. С нами продовольствия на семь дней: пять банок консервов, два килограмма рулета, два килограмма тушеного мяса, пятнадцать яиц, полтора килограмма топленого масла, восемьсот граммов сахара, три килограмма сухарей, семьсот граммов шоколада, чай, соль, горчица, чайник, сухой спирт. На мне оленья куртка, меховые рукавицы и теплый шлем. Радист Фоминых прекрасно защитил себя от холода оленьими чулками, поверх которых надел большие сапоги. Хуже всех одет Грошев: на нем одно лишь кожаное летное обмундирование.

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

Я боролся с туманом как мог. Изредка снижаясь до пятидесяти метров и затем снова набирая высоту, я летел в течение часа по курсу норд-ост и сделал сто – сто двадцать километров. Через час туман, сгустившись, прижал нас к самой воде. Дальше лететь было невозможно – мы могли врезаться в высокий скалистый берег одного из островов Карла.

Пришлось спуститься на ледяное поле. Это было в 22 часа 20 минут в ночь на 30 июня. Перед посадкой радист Фоминых пробовал связаться по радио с «Малыгиным», но там не слышали нас. Мы хотели сообщить, что лететь дальше не можем и садимся на лед приблизительно в таком-то районе.

## Сто часов на пловучих льдинах

Перед спуском мы убрали антенну. Радио на нашем самолете могло работать только в воздухе. Поэтому мы оказались совершенно отрезанными от корабля, и «Малыгин» не знал, где мы и что с нами. Правда, перед отлетом мы условились, что, как только я вылечу, ледокол будет пробиваться через льды к островам Карла, откуда я мог вылетать без промежуточной базы. Раз пять пришлось покружить над льдиной, пока решили снизиться. Мешал проклятый туман.

Посадка на льдину в ясную погоду, при хорошей видимости если не совсем безопасна, то все же не очень сложна. Совсем другое дело в тумане. Все воспринимается в искаженном виде. Торосы не дают никакой тени. Видишь сверху ровную белую поверхность и совершенно не замечаешь выступов, неровностей, углов, способных погубить самолет в одну минуту.

Покружив над льдиной, я нашел приблизительно то, что нужно для условно безопасного спуска.

Повезло. Спустились благополучно. Самолет скользнул по поверхности льдины и остановился. К нашему удивлению, мы тотчас же заметили, что льдина обитаема: к нам приближался огромный полярный медведь. Его любопытство было нам не совсем по вкусу: медведь мог легко, играя, сломать самолет. Мы встретили непрошеного гостя ракетой. Ошеломленный медведь попятился, потом пустился бежать, бултыхнулся в холодную воду и поплыл через разводье.

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

На этой льдине мы просидели сорок два часа в ожидании, когда пройдет туман. Мы знали, что нам надо возвратиться не позже чем через сутки, так как потом ожидается шторм.

К вечеру 30 июня на юге туман начал подниматься, но от островов Карла низкая и мрачная стена тумана надвигалась, как черный зловещий призрак. К этому времени ветер стал крепнуть и отошел к северо-востоку. Помня предсказания нашего синоптика, я решил вернуться к ледоколу, чтобы избежать шторма. Поднялся, но через полчаса убедился, что наша надежда найти ледокол будет тщетной. Приподнятой оказалась только небольшая полоса. Дальше мы снова попали в густой туман, прижавший нас книзу. Пробовали вызвать ледокол по радио, но безуспешно.

Тогда решили снова сесть. Пробыли в воздухе в общей сложности 1 час 40 минут.

Возможно, мы находились очень близко от ледокола, но из-за плохой видимости могли пролететь даже рядом и не заметить корабля.

Новый ледяной аэродром был несколько южнее, но ничем от прежнего не отличался. Снова чуть ли не тот же белый медведь навестил нас, и снова – те же тюлени.

Погода испортилась. В ночь на 2 июля начался предсказанный синоптиком циклон. Стал падать снег, а потом разыгралась пурга. Ветер свирепствовал. Каждую минуту мы ждали, что лед начнет двигаться и ломаться.

Продовольствия оставалось немного. Грошева мы еще на первой льдине избрали завхозом, и он великолепно справлялся с этой ролью. Он тщательно и точно изучил весь запас и ровно вдвое уменьшил норму выдачи. И было это вполне правильно, так как мы могли бы уничтожить все продукты чуть ли не в один день – просто от скуки.

Впрочем, о продовольствии мы не особенно беспокоились: всегда можно было убить белого медведя, благо их здесь сколько угодно. В дальнейшем мы так и поступили. Подпустили поближе одного из мохнатых гостей, которые то и дело подходил и к нам, мучимые любопытством, и я уложил его тремя выстрелами из винтовки. Мы отрезали несколько кусков мяса,

вырезали печонку и почки, а тушу оттащили от самолета подальше, чтобы она не привлекала других зверей. Вскоре чайки тучами налетели на тушу медведя.

Мы боялись, что шторм начнет ломать лед. Устроили бесперывное дежурство, чтобы вылететь при первых тревожных признаках.

В дежурство нашего «завхоза» лед начало ломать. Лдины напозлали одна на другую. Края нашей лдины стали крошиться.

Нужно было что-то предпринять. Запустив мотор, мы проругили на самолете к середине лдины, в торосы, где было безопаснее.

В самой середине торосов мы остановились и ждали, не выключая мотора, чтобы в случае беды продвигаться дальше. Время от времени мы заносили хвост самолета и ставили аппарат носом против ветра.

На наше счастье, хотя лед вокруг трещал, крошился и ломался, с нашей лдиной большой беды не случилось. Шторм начал мало-помалу стихать, ветер переменил направление. Худшее прошло. К трем часам дня 3 июля ветер почти совершенно стих, туман слегка разрежился. Открылись контуры острова Надежды. Высчитав, что «Малыгин» находится от нас на расстоянии двадцати-тридцати километров, мы решили лететь.

«Малыгина» на старом месте не нашли; быть может, поднявшись выше, мы и увидели бы его. Но выше ста метров был туман, а с высоты ста метров радиус видимости слишком мал.

Нас огорчило уже то, что «Малыгина» нет на месте. Но гораздо хуже было, что остров Надежды, который мы прежде хорошо видели, теперь исчез, проглоченный туманом.

Туман сгустился, прижимая нас книзу, окружая самолет непроницаемой стеной.

Я не мог дальше в безрезультатных поисках «Малыгина» тратить незначительные и драгоценные для нас запасы бензина. Мы еще недалеко ушли от нашего прежнего аэродрома и решили вернуться. Но не тут-то было. Найти место, с которого мы поднялись, оказалось нелегко – лдины похожи одна на другую, никаких особых примет у нашей не было, а следов от лыж сверху не разглядишь. Пришлось снижаться на первую попавшуюся лдину. Вот именно – на первую попавшуюся.

Я не впервые встретился со льдами. Долгое время я наблюдал их и научился узнавать характер и толщину льда.

Пригодные для посадки лдины обычно покрыты толстым слоем снега. Сверху снег чистый, без черных пятен. Много торосов. Не годные для посадки лдины не имеют торосов, их края ровные, снег лежит на них тонким слоем; от продушин или от того, что снег сдуло ветром, на поверхности таких лдин много черных пятен.

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

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

Мы немедленно оттащили хвост самолета от опасного места и выругили на более толстый лед.

Сейчас же после посадки нас навестили обычные гости – медведи. На этот раз их была целая семья: пять забавных белых животных. Нам и в голову не пришло заняться бесцельной в наших условиях охотой. Но подпускать их близко к самолету не следовало – они могли погнуть рули, повредить плоскости.

Мы пустили несколько ракет. Испытанный способ подействовал – звери ушли.

Через полтора часа один из них, как видно наиболее любопытный, набравшись чрезвычайной, совсем не свойственной белому медведю храбрости, подошел вплотную к самолету и стал жадно его обнюхивать. Я вышел из кабинки на плоскость и поднял дикий крик, энергично размахивая руками. Голос у меня зычный, руки длинные – испугался бы кто угодно. Но смелый

гость не испугался. Совершенно безмятежно он лег на лед в удобной позе, положил морду на лапы и стал смотреть на меня, как старый добрый друг, встретившийся после долгой разлуки. Даже как будто любовь светилась в его узких глазках.

Что ж ты тут с ним сделаешь? Стрелять не хотелось, ракеты на него не действовали. Потом малыгинцы рассказывали, что однажды им удалось прогнать медведя, размахивая портянками, но мы до этого не додумались.

Тогда я решил превратиться в кинооператора и заснять нашего приятеля. Треск киноаппарата смутил медведя. Он вскочил, повернулся, отбежал шагов на десять, прыгнул в сторону, потом остановился, посмотрел на меня и, словно передумав, медленными шагами направился к прежнему месту. Я никак не мог понять, что привлекало его. Видимо, простое любопытство.

Все же оставлять этого симпатичного зверя вблизи самолета не хотелось. Конечно, на льдине развлечений мало, особенно когда бензина нехватает и с продовольствием не густо. Медведь мог бы нас несколько позабавить. Но кто их знает, этих медведей?! Наш друг мог оказаться любопытным не в меру.

Грошев выпустил три ракеты одну за другой. Медведь медленно и с явной неохотой отступил лишь после третьей ракеты. Покружил вокруг нас, зашел с другой стороны самолета и шагах в ста от нас сделал привал. Лег на снег, уткнулся носом в лапы и лежал так битых полтора часа. Нам это надоело. Однако убивать его не хотелось. Решили пугнуть посильнее. Зарядили винтовку и выстрелили.

Расчет оказался верным. Пуля прожужжала над самым ухом медведя. Он вскочил и пустился наутек.

Небо очистилось, погода как будто установилась. Решив, что теперь-то уж мы наверняка найдем «Малыгин», стали готовиться к отлету. Наш «завхоз», предвкушая близкое возвращение на «Малыгин», расщедрился. Он преподнес каждому два сухаря, крутое яйцо и кусочек шоколада. Мы зажгли паяльную лампу, согрели чай (благо вода в норму не входила!) и подкрепились.

Лед под нами таял и весь был испещрен небольшими лужицами. Глубина некоторых достигала сорока сантиметров. Мы очень боялись поломать лыжи при разбеге. Подруливая через такую проталину, мы левой лыжей проломили лед. Лыжа ушла в воду, но, так как инерция самолета была достаточно сильна, а провалилась только задняя часть лыжи, мотором удалось вытянуть самолет на лед. Я тут же остановил мотор для осмотра и пригласил радиста Фоминых сесть в кабинку. Подходя к кабинке, Фоминых попал в лужу и провалился по пояс. Мы его быстро вытащили, выжали на нем одежду и переодели в запасное белье.

Положение было скверное. Мы находились на льду местного замерзания. Он недостаточно плотен, всего лишь около полуметра толщиной, и в состоянии таяния. Подниматься с такого поля рискованно. Мы решили так: я даю полный газ и рулю в торосы один. Если инерции будет достаточно, самолет проскочит. Товарищи подойдут пешком, а там, в торосах, мы расчистим площадку и поднимемся. План удался вполне. Правда, пришлось много поработать, для того чтобы сровнять торосы и расчистить площадку. Вместо ломов мы пользовались штыками и тыльной частью винтовки. Каждый торос приходилось разбивать на мелкие куски. Наконец в десятом часу утра мы поднялись.



## Снова на ледоколе

Небо было ясное, облака стояли на высоте примерно шестисот метров. Перед полетом выяснили, что можем затратить на поиски ледокола не более пятидесяти литров бензина – этого хватит приблизительно на полтора летных часа. Если не найдем за это время «Малыгин», оставшийся бензин используем для полета на острова Карла. Там мы оставили при первом полете шесть бидонов, наполненных драгоценным горючим: его хватит на два летных часа. Оттуда, с островов Карла, мы сможем лететь прямо на остров Фойн (если погода будет благоприятной), либо выберем безопасное местечко и останемся поджидать прихода ледокола. Ведь рано или поздно «Малыгин» подойдет к островам Карла.

И вот мы в воздухе уже около полутора часов. Назначенный запас бензина израсходован. Напряженно шарим по горизонту – ледокола не видно. Я уже собирался повернуть к островам Карла, как вдруг Грошев толкнул меня локтем. Вдали он приметил точку, черневшую подле южной части острова Надежды.

– Есть, есть, Михаил Сергеевич! Летим туда!

Я привык считаться с моим товарищем, с которым провел немало летных часов. Но, несмотря на всю его опытность и предусмотрительность, он все же не был аэронавигатором, и нельзя было ручаться, что наблюдения его безошибочны. Кроме того, разве можно было предположить, что «Малыгин» очутится у самой оконечности острова Надежды, куда указывал Грошев? Мы знали, что в прибрежных водах много подводных камней и айсбергов, что судну пробраться к острову почти невозможно и что именно поэтому английские лоции запрещают судам подходить к острову ближе чем на десять миль. С какой же стати пойдет туда «Малыгин»?

Неужели команде «Малыгина» захотелось погулять по этому острову, на который никогда не ступала нога человека? Этого не могло быть. Ведь читали же малыгинцы в английской лоции, что любое судно, попав в эти воды, в девяноста случаях из ста рискует либо быть раздавленным айсбергами, либо наскочить на подводные камни и пропороть днище. Обо всем этом малыгинцы осведомлены не менее нас. Конечно, нам в воздухе не угрожают ни айсберги, ни подводные камни. Мы можем легко и безопасно приблизиться к острову и проверить, ледокол это или что другое. Но для проверки требовалось около двадцати минут, то есть двадцать пять литров бензина. Жалко. Я снова взглянул на остров:

– Нет, не может быть, это не ледокол...

Но Грошев настойчиво убеждал меня рискнуть. Без особой охоты направил я самолет к южной оконечности острова. Вскоре мы увидели поднимающуюся снизу полоску легкого дымка. Дальше нельзя было сомневаться. Это был ледокол, стоявший под парами. Видеть его мы не могли, так как остров закрывал его свою тенью.

Я сейчас же поблагодарил Грошева и попросил передать приятную новость Фоминых. Приняв так неожиданно ледяную ванну, радист сидел весь мокрый и дрожал от холода. Фоминых от радости так громко закричал, что едва не заглушил шум мотора.

Очень приятно было видеть в бинокль радость наших товарищей на ледоколе. Взвивались флагманские флаги на мачте корабля. Мы низко кружили над ледоколом. На снегу в виде большой буквы «Т» разостлали полотнища красной материи; стоящие рядом люди махали нам, указывая место посадки. Но там, где могли стоять люди, не всегда может опуститься машина в две тонны весом. И я лишний раз прокружил над аэродромом. Опустился вполне благополучно, но подрулить вплотную к борту ледокола, как это делали раньше, на этот раз не удалось. Пришлось оставить самолет в ста пятидесяти шагах от ледокола. Вот будет возня, когда придется брать машину на ледокол!..

Нужно ли рассказывать, как нас встретили?! Тут было все: и возгласы, и рукопожатия, и поцелуи, и даже закуска с вином.

Малыгинцы рассчитывали, что мы направимся к островам Карла, и сами хотели пробиться туда, но дрейфующие льды отнесли судно в сторону. Для ледокола это было не совсем безопасно – он мог напороться на айсберги и подводные камни.

Но как бы там ни было, все хорошо, что хорошо кончается. Мы погрузили самолет и тронулись с нашей стоянки, так как все понимали, что оставаться вблизи такого опасного соседа, как остров Надежды, не годится.

Решили пробиваться через льды с восточной стороны к островам Карла, пользуясь образовавшимися после шторма разводьями.

Мы снялись в ночь на 5 июля и продвигались вплоть до 9 июля. Дул норд-вест. На пути встречались ледяные поля, плавание было довольно опасным.

Я окончательно убедился, что капитану ледокола приходится труднее, чем полярному летчику.

Особенно трудно лавировать в тумане – почти неизбежно собьешься с курса. Заходишь в разводье, а перед тобою новый лед. Его надо обойти – ищешь новых каналов. Берешь вправо, влево, но забирать слишком в сторону от курса не приходится.

Когда шли хорошо, мы делали около пяти миль в день. Если бы льды пропустили нас к островам Карла, оттуда долететь до острова Фойн было бы нетрудно.

## Пятнадцатый вылет

7 июля встретили тяжелые льды; форсируя их, «Малыгин» получил несколько поврежденных.

Теперь уж не было никакой возможности продвигаться. Ледокол сжег почти весь уголь, стал значительно легче и все чаще застревал даже на маленьких перемычках.

Нужно было предпринять что-нибудь решительное. Устроили совещание, подробно обсудили положение и наконец решили пробиться к находившемуся впереди нас ледяному полю, выгрузить на него самолет и при первой возможности попытаться произвести разведку в районе от островов Карла до Шпицбергена.

Целью разведки были поиски Амундсена, судьба которого интересовала и волновала нас, конечно, не меньше, чем участь экспедиции Нобиле. В дальнейшем самолет должен был направиться в район местонахождения группы Нобиле, затем свернуть к предполагаемому местонахождению группы Алессандрини и наконец возвратиться на ледокол. Если в районе ледокола будет туман, мы сможем опуститься на островах Карла у нашей базы и оттуда, выждав погоду и пополнив запасы бензина, вернуться на «Малыгин».

Выгрузили самолет и начали рулить на подходящее для старта место.

Все ледяное поле было покрыто лужами, проталинами, промоинами самых различных форм.

Вот в таких условиях мы рулили около полукилометра. Приходилось сильно напрягать внимание и соблюдать крайнюю осторожность.

Наконец мы поставили машину на линию взлета. После этого путешествия с одной лыжи была сорвана часть обшивки, другая пробита в двух местах, кроме того на обеих лыжах были порезы. Но в общем испытание они выдержали блестяще. Приятно отметить, что эти лыжи – нашего производства.

На борту самолета, кроме меня и Грошева, находился новый радист, прекрасно знающий свое дело.

Мы пошли по заранее намеченному маршруту. Я рассчитывал, если не случится ничего непредвиденного, увидеть острова Карла с левой стороны приблизительно через четверть часа. Но, пройдя около шестидесяти километров, мы нагнали медленно ползущую перед нами сплошную стену тумана. Я несколько изменил маршрут, надеясь найти просвет, и пролетел еще пятнадцать километров. Тщетно. Поднялся на высоту до девятисот метров. Всюду туман. Острова Карла совершенно не видно, не виден уже и ледокол. Если я потеряю ориентировку, придется сесть куда попало. А при подъеме я заметил, что гладких полей почти нет, всюду торосы, сесть на них – значит погубить самолет и экипаж.

Повернул обратно. Туман гнался за нами. Видимость окончательно пропала.

Только бы не сбиться с пути!

Сидя за рулем, я не спускал глаз с компаса и хронометра.

Вот прошло уже время, необходимое для того, чтобы вернуться к «Малыгину». Значит, мы около ледокола. Но где он? Его не видно...

В моем распоряжении было еще одно средство – рискованное и редко применяемое, но в данном случае наиболее правильное: нырнуть под туман к воде.

Это нас спасло. Как только я начал снижаться, в сплошной стене тумана открылся небольшой, совсем небольшой просвет. Он оказался достаточным, чтобы на короткий момент мы могли увидеть контуры ледокола, находившегося, по грубому расчету, километрах в восьми от нас. И тут же стена тумана вновь замкнулась.

Самолет нырнул с высоты девятисот метров на триста, а затем опустился с трехсот до ста метров. Прыжок оказался вполне удачным. Внизу тумана не было, и мы увидели хорошо знакомый и родной «Малыгин».

Возвращение наше на этот раз было совсем нерадостное. Сейчас же мы осмотрели лыжи, эту необходимую часть самолета при полетах над льдами. Увы, последний полет оказался для них роковым. Бока лыж были изрезаны со всех сторон, в правой лыже на днище зиял надлом. Нечего было и думать подняться с такими лыжами с ледового аэродрома.

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

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

У нас дело обстояло совсем неважно. Угля оставалось всего четыреста пятьдесят тонн, то есть на тринадцать-четырнадцать дней хода. К этому времени мы получили задание из Москвы искать Амундсена.

Северо-восток Шпицбергена, в районах которого мог находиться Амундсен, если только он был жив, уже весь осмотрели. Остался неисследованным лишь залив Стор-фиорд, на юго-восточной оконечности Шпицбергена. Стор-фиорд похож на бутылку с узким горлышком. Вход в него плотно закрыт вечным туманом. Внутри залива, как нам было известно, прекрасная ясная погода. Мы рассчитывали прорвать этот туман, войти в залив и пробраться к одному из пунктов, где была возможна якорная стоянка. А там мы попытались бы спустить самолет на поплавках.

В течение нескольких дней мы толкались у входа в Стор-фиорд, но безрезультатно. Английские лоции предупреждают, что Стор-фиорд если и проходим, то только в августе. Английские картографы правильно заштриховывают весь этот залив на своих картах. Помимо тумана, мы столкнулись в горле Стор-фиорда с массой льда, находившегося в движении.

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

О создавшемся положении сообщили в Москву и получили распоряжение возвратиться в Архангельск.

За все время плавания мой самолет пятнадцать раз поднимался в воздух с ледяных долей.

Мотор проработал, в общем, 24 часа 37 минут, из них в воздухе 18 часов 8 минут. Затрачено времени на поиски 7 часов 5 минут, на организацию базы – 7 часов 23 минуты, на разведку льдов – 2 часа 5 минут и на пробы мотора – 1 час 35 минут. Бензина израсходовано 1 465 литров.

Как выяснилось впоследствии, дирижабль «Италия» потерпел катастрофу севернее Шпицбергена 25 мая, в 10 часов 30 минут. Из-за внезапной потери газа дирижабль стал падать.

Во время удара гондолы о лед аппарат потерял в весе около двух тонн, быстро поднялся и, облегченный, улетел в восточном направлении. Левая часть гондолы осталась на дирижабле; в ней находилось шесть человек – группа Алессандрини. Судьба ее и самого воздушного корабля осталась неизвестной: из этих шести человек спастись никому не удалось.

После падения дирижабля и удара гондолы на льду, севернее Шпицбергена, осталось одиннадцать человек во главе с Нобиле. Один из них – машинист Помелла – был убит при катастрофе. Во время аварии из гондолы выпали на лед большое количество продовольствия и полевая радиостанция. Радист экспедиции делал попытки сообщить на материк о катастрофе, но безрезультатно.

Три участника экспедиции – Мальмгрен, Дзаппи и Мариано – через несколько дней покинули лагерь, намереваясь добраться пешком по пловучим льдам до мыса Нордкап (на севере Шпицбергена), где рассчитывали встретить какое-нибудь промысловое судно.

В ряде стран организовали экспедиции для спасения экипажа «Италии». В спасательных операциях участвовали восемнадцать морских судов, двадцать один самолет и около полутора тысяч человек.

Решающими оказались операции, которые были предприняты советским правительством. Совместно работали ледоколы и самолеты.

24 июня шведский летчик Лундборг опустился на льду у палатки Нобиле и взял лишь одного человека – Нобиле.

10 июля Б. Г. Чухновский, базировавшийся со своим самолетом на ледоколе «Красин», обнаружил на пловучем льду, почти у восьмидесят первой параллели, участников экспедиции «Италии» Дзаппи и Мариано.

Через два дня «Красин» подошел к месту, указанному Чухновским, спас Дзаппи и обмороженного Мариано. На вопрос о судьбе Мальмгрена Дзаппи ответил: «Это был настоящий человек. Он умер месяц назад. Дайте мне есть, я очень голоден».

В тот же день «Красин» снял со льда остальных участников итальянской экспедиции, находившихся в лагере Нобиле.

Во время розысков экспедиции Нобиле, кроме восьми человек с «Италии», погиб экипаж самолета «Латам» из шести человек, в числе которых был Руал Амундсен. 1 сентября у северных берегов Норвегии был найден один из поплавков «Латама». В пути со Шпицбергена на материк погибли итальянские летчики Пензо, Крозио и Делла Гатта.

Вся мировая печать восторженно писала об арктических полетах советских летчиков. Старт с дрейфующей льдины и возвращение на нее до этого никогда не практиковались. Незадолго перед тем, один из знатоков арктических льдов – норвежский профессор Харальд Свердруп категорически утверждал, что посадка самолета на лед невозможна. М. С. Бабушкин блестяще опроверг это утверждение, совершив на одной и той же машине пятнадцать таких посадок.

Лучшим ответом Свердрупу является одна из многочисленных статей М. С. Бабушкина, написанная им после возвращения с «Малыгина».

## Наперекор стихии

Я совершил пятнадцать полетов над льдами дикой, своевольной Арктики. Люди говорят, что летать там, где пролетал мой самолет, садиться на пловучие льдины и стартовать с дрейфующего льда – сплошное безумие.

Я разрешу себе не согласиться с таким мнением. В другое время я надеюсь еще сообщить свое мнение о том, можно ли летать в Арктике на самолете и как это надо делать. Теперь же я хочу сказать, что ничего приятнее полета в летнее время над льдами в ясную погоду нельзя себе представить. Полная прозрачность в воздухе. Великолепная видимость на дальнейшее расстояние – такое, какого никогда не охватит пилот над землей. Исключительный по красоте, правда своеобразный, пейзаж льдов и воды. Надо видеть этот пейзаж с воздуха, чтобы убедиться в том, что он отнюдь не однообразен. Льды движутся и принимают самые причудливые формы. Стоит взглянуть в картину льда однажды, чтобы потом навсегда быть зачарованным ею, – вы уже всю жизнь будете стремиться в эти места.

Я летел так долго и на такое расстояние, сколько могли работать мотор и все снаряжение самолета. Равнодушно жестокая природа Севера улыбнулась нашей экспедиции скупой улыбкой – всего лишь восемь ясных, солнечных дней. Остальное время был туман, белый и густой, как молоко. Несколько полетов я сделал в тумане. Я боролся с этим плохо и мало изученным врагом по всем правилам, без всяких правил, а иногда и вопреки всем правилам. Я уходил от него, врезался в самую гущу белой мглы, взлетал над туманными полями, нырял под туман. Временами мне казалось, что вот-вот – и страшный враг будет положен на обе лопатки.

Но он, этот страшный враг, имел верного союзника. Не успевал я справиться с туманом, увидеть место для посадки, как передо мной было новое, казавшееся непреодолимым препятствие... Те самые льды, картина которых так манит глаз, грозили мне гибелью.

Туман прижимал меня к «земле». А «земля» – льдины – отказывалась принимать и держать на себе непрошенного гостя.

Насколько радостен и приятен полет над льдами, настолько мучительны подъемы и посадки. Все напряжение ума и воли, весь свой опыт я вкладывал именно в эти посадки и подъемы. Льдины, коварные льдины, покрытые толстым слоем снега, не могли обмануть меня. Но, когда поверхность льда оказывалась покрытой примерзшей коркой, горе было лыжам самолета. Острая корка врезалась в бока лыж, мяла их, рвала обшивку, ломала шпангоуты. Местами лыжи проваливались в рыхлый снег, и это угрожало машине капотом.

После каждого полета, после каждой посадки и подъема мы находили в лыжах по нескольку боковых пробоин. Каждый раз латали лыжи медью и кольчуг-алюминием. Совершенно естественно, что они быстро изнашивались. По существу говоря, самолет должен иметь несколько запасных пар лыж. Это наилучшее решение вопроса.

Особую трудность в арктических полетах представляет посадка. Аэродромы здесь подготовлены самой природой, рука человеческая над ними не работала. Посадка на незнакомую льдину, – а они все незнакомы, ибо никогда не сядешь на одну и ту же льдину два раза, – требует каждый раз большой осторожности и сосредоточенного внимания. Приходится по нескольку раз кружить над предполагаемым местом посадки, тщательно изучая сверху плотность льдины. Особенно опасны торосы. Они сливаются со снегом, и очень трудно различить сверху, гладкая на льдине поверхность или торосистая.

Летчики, желающие работать в Арктике, должны изучать льды не только по материалам и руководствам, но и непосредственно во время полетов в определенной местности.

Полет над льдами – уравнение со многими неизвестными, постоянный и большой риск. Всегда возможны роковые ошибки. Чтобы уменьшить этот риск, арктический самолет нужно

обязательно снабжать радиостанцией. Эта станция должна быть приспособлена к работе не только в воздухе, но и при посадке на льдину.

Вспомним пример Чухновского. Сделав вынужденную посадку, повредив о торосы самолет, он все же связался со своей базой, потому что дал знать о себе по радио. Это и сыграло решающую роль в спасении группы Мальмгрена.

И, наконец, при полетах в Арктике пилот должен иметь на борту как можно больше бензина и как можно меньше других грузов, а значит, и экипаж самолета должен быть минимальным.

Итак, я беру на себя смелость утверждать: полеты в Арктике возможны, и ничто не может доставить летчику больше радости и удовлетворения.

Ибо что может быть радостнее – чувствовать, сознавать, что ты, человек, победил стихию там, где все ее до сих пор считали непобедимой?!

В архивах М. С. Бабушкина сохранились вырезки из советской и иностранной печати с отзывами о полетах, предпринятых для спасения итальянских летчиков. Любопытна статья «Полеты в Арктике» в «Вюртембергской газете» (Штутгарт, Германия) от 11 марта 1929 года. Майор Руфф в ней писал:

«Оба русских летчика – Бабушкин с «Малыгина» и Чухновский с «Красина», имевшие за собой многолетний летный опыт в полярных условиях, особенно Бабушкин (как сопровождавший зверобойные суда), – участвовали в спасении Нобиле на машинах, где колеса были заменены лыжами.

Полеты, совершенные Бабушкиным с «Малыгина» – от 29 июня до 4 июля – над Ледовитым океаном к востоку от Шпицбергена, являются самым блестящим достижением в истории полярных полетов. Пять дней и пять ночей блуждал он в тумане над ледяными полями, совершая многочисленные посадки, пока вновь не нашел «Малыгина». Но и после этого он не прекращал попыток достигнуть группы Нобиле, пока «Малыгин» не вынужден был повернуть обратно, так как он не был достаточно прочен для плавания в таких условиях.

Бабушкин совершил на ледяных полях пятнадцать взлетов и посадок, ни разу не потеряв присутствия духа и не допустив ни одной серьезной поломки машины. Только один раз пришлось сменить мотор.

Русские летчики, имевшие за собой многолетний опыт, достигли наибольших успехов. Наихудший враг – туман – не мог им помешать совершать в районе битого льда свои посадки».

По постановлению ЦИК Союза ССР, в ознаменование заслуг перед пролетариатом М. С. Бабушкин в числе других участников экспедиции на «Малыгине» был награжден орденом Красного Знамени.

**1929–1932**

## **Дневник зверобойной экспедиции**

**14 февраля 1929 года**

Приехал в Архангельск. Скоро начинается работа по разведке тюленя.

**18 февраля**

По всей трассе пасмурно. Все же решил лететь.

Сразу под Архангельском попал в туман, резко снизился, но через пять минут кое-как выскочил... Дальше видна новая полоса тумана. Приходится все время лететь на высоте ста метров, а иногда и в пятидесяти метрах от земли. Небо закрыто тучами, изредка идет снег.

Пролетел Зимнегорск – самое плохое место на пути. В этом году нам повезло: туман держится на высоте ста метров. На маяке семья смотрителя подняла красный флаг, нам машут шапками. В ответ я покачал крыльями.

До самого Воронова маяка туман прижимал самолет к воде. «Как найти остров Моржовец?» – эта мысль все время беспокоила меня. Вдруг полоса тумана оборвалась, показалось синее-синее небо и ярко освещенный солнцем остров. Странно ведет себя природа: сначала помучает, что называется, «в пот вгонит», а потом обласкает...

В полете стал пошаливать мотор. Дашь полный газ – перебои. Сбавишь до 1200 оборотов – мотор работает ровно, но машину болтает из стороны в сторону, теряется высота. В общем, самолет в полете непослушный, да и с мотором неблагополучно.

Встречали нас все промышленники. Говорят, что у них прошел слух, будто я нынче не прилечу. Теперь они довольны: за три года совместной работы мы очень подружились.

**19 февраля**

Грошев весь день возился с мотором, налаживал свечи и магнето. Придется менять радиатор – в нем обнаружена течь.

**20 февраля**

С большим трудом поставили запасный радиатор. Работали при сильном ветре на морозе. Грошеву все нипочем – он железный человек. Для Севера такие люди – клад.

**22 февраля**

Утром мороз – 20 градусов по Цельсию. Моржовец кругом обложен туманом, а над островом ясное небо, солнце. Вылетели на разведку морского зверя. Достигли Мезенского залива, но только на обратном пути обнаружили небольшую залежку, очень разбросанную.

В воздухе пробыли 3 часа 35 минут. Мотор работал хорошо.



## 23 февраля

Странное дело: в этом году я впервые обморозил лицо. Когда рулили к берегу, был боковой ветер до 6 баллов, и за пять минут прихватило обе щеки.

## 24 февраля

С вечера разыгрался шторм. Буря свирепствовала всю ночь. В полночь к острову поджало льдины со зверем. Услышав рев, промышленники бросились на лед.

Сама природа как бы защищала зверя. Ветер швырял каскады снега. Вокруг все крутилось в бешеной пляске. Охотники пробирались по пловучему льду, зорко следя за новичками, чтобы те не отстали и не потерялись в снежном вихре. В такую погоду погибнуть – пустое дело. На этот раз, вернувшись на берег, не досчитались одного охотника. Где он – неизвестно... Товарищи просят меня слетать на поиски. Выяснилось, что пропавший сильно болел, его не пускали на промысел, задерживали в избушке, но, когда ночью пригнало зверя, охотник не усидел и пошел...

Шторм продолжается. При первой возможности пойду на поиски.

## 25 февраля

С 7 часов утра погода стала улучшаться. Едва Грошев подготовил самолет, снова появился туман, пошел снег, усилился ветер. Полет пришлось отложить.

## 1 марта

Наконец-то погода прояснилась. В 8 часов утра поднялся и пошел к ледоколам. Кругом залежки зверя, промышленники уже подбирают его. Полетел в Мезенский залив – вот где много зверя! Сообщил на суда.

Долго искал потерявшегося человека, но следов не обнаружил. Товарищи думают, что он погиб.

## 2 марта

Шторм настолько силен, что сбивает с ног. Лететь нельзя.

## 3 марта

В 10 часов утра шторм затих, но уже через час вокруг опять нависла мгла. О полетах нечего и думать. Грошев пошел в моторную работать, просил не отрывать его от дела.

## 5 марта

Решили по очереди вставать до рассвета и следить за погодой. Штурман Соколов нынче поднялся в 3 часа ночи, растопил плиту, согрел воду; к половине пятого был готов завтрак, мы напились кофе и стали заправлять самолет. В 7 часов поднялись и произвели разведку.

Погода хорошая. Летал в Койду за мясом и грузом. Вернулись, пообедали и снова вылетели на разведку.

Сегодня летали много. Странно то, что мы около ледоколов зверя не видели, а вечером с кораблей прислали сводку: *«Весь день били зверя, завтра предполагаем продолжать промысел на старом месте».*

### **6 марта**

Летали на разведку. Погода неустойчивая. Попытались пробиться между снежными тучами. Это удалось, и весьма кстати: зверя нашли очень много. Сообщили на ледоколы. Настроение замечательное.

### **7 марта**

В Мезенском заливе держится небольшой туман. Летали на разведку, видели много зверя, но ледоколам будет трудно подойти к этим залежкам.

### **8 марта**

В 19 часов 38 минут вылетели на разведку, но из-за тумана ничего не могли разглядеть. Лишь изредка в разрывах облаков видели ледоколы.

### **11 марта**

Сегодня большая радость: ночью штормовой ветер вынес к Моржовцу льдину, на которой находился пропавший промышленник. Пятнадцать дней он пробыл на льду один. Все считали его погибшим. Я при каждом полете искал, всматривался в льды... Промышленник рассказывает, что 5 марта дважды видел самолет. Мы его не разглядели только потому, что он забрался на торосистый гребень: сверху очень трудно заметить человека, если тени от торосов скрывают его; на ровном ледяном поле мы его наверное увидели бы.

Отделался он благополучно – даже не обморозился, но простужен. Счастье, что ветер дул в сторону острова, а то пропал бы человек. До чего же крепкий народ наши северяне!

Весь день у нас толпятся промышленники: каждому интересно посмотреть на человека, который вышел буквально из могилы.

### **14 марта**

Низкая облачность. Пробовал прорваться, но безрезультатно: весь Мезенский залив закрыт туманом. Шли обратно бреющим полетом.

### **15 марта**

После полудня немного прояснилось. Вылетел в Мезенский залив, но все закрыло облаками, местами шел снег. Облетал западную часть залива, зверя не нашел и вернулся на Моржовец.

Когда нет зверя, настроение паршивое: как будто бросил дело на полпути...

### **16 марта**

Облетал большой район – прошел к Поною, Сосновцу, Кедам и вернулся на Моржовец. Вылезаю из самолета, смотрю – из мотора идет вода. Оказывается, у водяной помпы отломился патрубок, при посадке он отошел, и вся вода вытекла. Хорошо, что это случилось не в полете: пришлось бы садиться на льдину и плавать... Но все обошлось благополучно.

### **17 – 22 марта**

Погода нелетная: шторм, туман, снег.

### **23 марта**

Наконец-то выдался денек – ясный, солнечный! Зверь массой лезет на лед. Нашли одну большую и несколько малых залежек, сообщили по радио ледоколам.

### **24 марта**

Утром, хотя погода была неважная, слетал в Койду и доставил туда промышленника, который все время после спасения жил у нас. Он окончательно выздоровел.

Сегодня зверя уйма, но ледоколы плохо продвигаются к залежкам.

### **25 марта.**

Произошел перелом в погоде. С каждым днем она становится все лучше. Летал на разведку.

Ледоколы вчера неудачно подошли к зверю, и большая часть зверя слилась бесследно. Кое-какую добычу взяли «Седов», «Малыгин» и «Русанов». А «Сибиряков» и вовсе прошел мимо залежки – заметил ее слишком поздно.

У меня дело плохо: вчера вошел в азарт, во всю мочь орал, куда надо идти кораблям, и простудил горло. Началась сильнейшая ангина. Не знаю, как выцарапаюсь. Жаль упускать время – сейчас самый разгар разведок.

### **26 марта.**

Чувствую себя лучше. Полетел искать зверя. В Мезенском заливе, недалеко от ледоколов, удалось обнаружить колоссальную залежку. Суда спешно направились к ней.

Вечером получил сводку с «Малыгина»: корабль подошел к указанному району, но зверя пока что не видно.

### **27 марта**

«Малыгин» сообщил, что открытая нами залежка обнаружена. Промышленники возьмут изрядную добычу.

## **28 – 31 марта.**

Погода нелетная, разведок не делал.

### **1 апреля**

В 14 часов поднялся в воздух. Пробившись через два ряда облаков, нашел наши корабли. Они сильно зажаты льдами; поблизости большая залежка зверя, но взять его пока не удастся. Указал судам направление, следуя по которому они смогут выйти из тяжелых льдов.

### **2 апреля**

Удивительная погода! У нас над Моржовцем чистое небо, сияет солнце, а над судами низкая облачность, временами идет снег, видимость плохая.

В полдень вылетел искать проход для ледоколов. На пути заметил залежку. Затем направился к «Сибирякову». Возле него есть маленькая трещина; при отливе он сможет вырваться из сжатия и сразу же возьмется за промысел, благо зверя много.

Федор Иванович решил сменить мотор, который переработал свой срок. Тем временем я сумею как следует подлечить свое горло.

Нынешний год очень труден для промысла. Капитаны говорят, что не помнят такого тяжелого льда в этих районах. Он сильно жмет корабли. «Русанову» изрядно помяло бока.

### **3 апреля**

Погода тихая, теплая, но туман. Грошев занят установкой нового мотора.

### **7 апреля**

Весь день прошел за сборкой мотора; вчера при пробе он капризничал.

### **10 апреля**

Новый мотор определенно не годится. Что же смотрят наши работники, когда закупают оборудование за границей?!

Придется отремонтировать прежний мотор и закончить этот сезон на «старике».

### **13 апреля**

Ремонт и сборка закончены. Ждем, когда утихнет ветер.

Ходил на берег смотреть, нет ли в прижатом льду серки (молодого тюленя); он обычно в это время появляется у Моржовца.

### **15 апреля**

Слетал в Койду. Мотор можно считать годным для разведок над морем.

## 16 апреля

Корабли все еще зажаты. Рано утром поднялся на разведку.

Капитаны просили снабдить суда свежими продуктами. Моряки подготовили ледяное поле для посадки. Я прилетел туда и доставил двести пятьдесят четыре килограмма консервов и десять килограммов табаку.

Все вышли встречать наш самолет. Пока мы разгружались, налетел снежный шквал. Пришлось ждать улучшения погоды. К счастью, шквал был непродолжительным, и через два с половиной часа мы вернулись на Моржовец.

## 19 апреля

Возле «Сибирякова» есть большая льдина, удобная для посадки. Решили доставить туда продукты для промышленников.

В этом году особенно ясно видно, какую огромную пользу приносит самолет и на разведке зверя и по связи с ледоколами. Не будь самолета, промышленникам пришлось бы очень туго без продуктов.

Правда, садиться на пловучие льдины рискованно, но зато мы приобретаем хороший опыт.

## 20 апреля

Весь день занимался «транспортными операциями»: возил на суда консервы, сахар, табак.

С «Сибирякова» доставил в Койду заболевшего промышленника.

## 23 апреля

21 апреля после обеда летчик Иеске с механиком вылетел на разведку зверя. Я предупредил, чтобы они не забирались слишком далеко. Вскоре на горизонте появились облака, ветер усилился до 5 баллов. На остров налетел снежный шквал.

Я побежал на радиостанцию и стал слушать. Самолет передавал ледоколам:

«Мы попали в туман, пробиться нельзя, запросите Моржовец, какая там видимость».

Мы сейчас же сообщили судам:

«На Моржовце сильная пурга, ничего не видно, передайте самолету, что Бабушкин у телефона, слушает разговор. Пусть пробиваются или к Кие, или к Терскому берегу».

Когда перешли на прием, сразу же услышал, как с ледокола передавали на самолет мои слова.

Потом с самолета ответили:

«Все поняли, говорим для Бабушкина: мы находимся над землей Терского берега, идем к реке Поною».

Больше мы ничего не разобрали.

Только сегодня они вернулись на Моржовец. Выяснилось, что самолет сел удачно у Терского берега, но поблизости не было никакого жилья, и ребятам пришлось провести две ночи в машине. Обогревались они у костра. Жгли доски и бревна из ловушек для песцов. Леса там, конечно, никакого нет, вокруг – мертвая тундра, мох и камень, покрытые снегом. Чтобы самолет не задувало снегом, машину защитили досками и лыжами.

Хорошо, что все окончилось благополучно. Из этого полета мы извлекли такой урок: на случай вынужденной посадки у Терского берега необходимо иметь там бензин и запасную базу.

### **25 апреля**

«Седов» пробивается к залежкам зверя. Ветер переменялся и, наверное, разгонит лед в Мезенском заливе.

### **26 апреля**

К вечеру немного прояснилось. Слетал к «Седову» и сообщил, как лучше подойти к зверю.

### **27 апреля**

На Моржовце началась весна, тает снег. Сегодня устроили баню.

### **28 апреля**

Утром летал на разведку. Нашел еще две новые залежки, указал их «Седову». К вечеру погода испортилась. Начался период ненастья; придется сидеть и отдыхать.

### **29 апреля**

С «Седова» передали:  
«Подшли к зверю, выпустили стрелков, промысел идет успешно».

### **30 апреля**

С утра навис туман, потом пошел мокрый снег. Конечно, о полетах нечего и думать. Завтра праздник – 1 мая. В Москве, вероятно, уже тепло, а здесь зима. Поднимаем над зданиями красные флаги.

### **1 – 2 мая**

Туман, низкая облачность. Досадно. Для разведки на промысле нам дорог каждый день, даже праздничный.

Пробовал слетать на поиски зверя, но облака так прижали, что пришлось повернуть домой.

### **3 мая**

Погода нелетная, а воздушная разведка требуется дозарезу: надо отыскать во льдах проход для кораблей, найти зверя.

### **5 мая**

Во время разведки указал судам наиболее удобный проход к зверю. «Малыгин» сообщил, что подошел к залежке и готовится высадить стрелков. «Русанов» и «Сибиряков» тоже подобрались, но зверь там оказался очень чутким и слился.

### **6 мая**

Зверобойный сезон подходит к концу, промыслять стало трудно: тюлень очень пугливый.

### **7 мая**

Утром я с воздуха разглядел, что наш «Малыгин» стоит у большой залежки, и понадеялся, что малыгинским стрелкам удастся набить много зверя. Но увы! При новом полете оказалось, что от залежки ничего не осталось – зверь скрылся.

По всему видно – подходит конец работе. Многие береговые промышленники уже вернулись домой.

### **5 мая**

С «Ломоносова» передали:  
«Есть небольшая залежка, выпустили охотников».

### **9 мая**

Летал на разведку в Мезенский залив. Там стоят все четыре ледокола, промышленники подбирают набитого зверя. Указал им новые залежки и отправился на Моржовец.

Надо беречь мотор и зря не летать. В последние дни промысла ценна каждая воздушная разведка.

«Ломоносов» с одной залежки, казавшейся совсем маленькой, взял тысячу голов зверя!

### **10 мая**

Тепло, снег сильно тает, взлетать очень тяжело. К вечеру даже ходить стало трудно: проваливаешься в снег по колено, а внизу – вода.

Летать опасно: можно сломать лыжи или (что еще хуже) скапотировать.

Посмотрим, что будет завтра.

### **11 мая**

Хорошего мало! Снег таял всю ночь. Подъем невозможен.

### **12 мая**

Снег превратился в жижу. Местами образовались озерки. Сделали попытку облегчить машину и взлететь с минимальным количеством бензина. Оторвался удачно пошел над морем. Лед сильно разредело, зверя не видно.

### **15 мая**

Итак, кончается «зверобойка». Полеты прекращены.

За три месяца я сделал восемьдесят семь вылетов и пробыл в воздухе 142 часа 17 минут. Горючего израсходовал 8 640 литров, а смазочного – 213 килограммов. Вынужденных посадок не было.



## Четвертый год моей работы на промыслах

4

Уже четыре года самолет обслуживает зверобойные экспедиции в горле Белого моря. Прошло время, когда нам, летчикам воздушной разведки, приходилось завоевывать доверие охотников-промышленников на берегу и на кораблях, доказывать пользу применения самолета.

С каждым сезоном открывались все новые возможности использования самолета. Уже в 1926 году, когда здесь впервые была применена воздушная разведка, стало ясно, что этот метод войдет в практику. Мы искали гренландского тюленя, сообщали судам о залежках, сулящих богатую добычу. Но это не все. В следующем, 1927 году самолет использовался не только для разведки зверя: во льдах отыскивались пути для прохода судов, велось наблюдение с воздуха за льдами и течениями в горле Белого моря, началась аэрофотосъемка залежек.

Годом позже самолет обслуживал не только суда, но и береговых промышленников. Они тоже получали сведения о залежках гренландского тюленя.

Спасение ряда промышленников окончательно покорило сердца охотников-северян. Унесенные штормовым ветром в открытое море, люди нередко плавали на льдине без пищи несколько дней. На берегу их считали погибшими. Летчикам обычно удавалось найти полузамерзших людей. С самолета им сбрасывали продовольствие, теплую одежду, дрова и несколько килограммов керосина для разжигания костра. Это давало промышленникам возможность продержаться еще несколько дней. По указанию самолета, к ним пробивались суда, принимали их на борт, врачи оказывали медицинскую помощь. Так авиация спасала людей.

Мы приобрели среди местного населения много истинных друзей.

Аэрофотосъемка залежек гренландского тюленя – новое дело; впервые она применена в СССР. Фотосъемка с воздуха дала возможность нашим ученым выяснить количество гренландского тюленя в горле Белого моря в разные сезоны охоты и установить планомерное ведение зверобойного промысла.

Нынешний год по метеорологическим и ледовым условиям был исключительно тяжелым. Корабли с трудом продвигались во льдах. В начале апреля, когда суда должны были уйти в Мурманск, чтобы сдать добытого зверя и пополнить запасы продовольствия, пресной воды и угля, сильные ветры нагнали массу льда. Корабли в течение трех недель были зажаты льдами.

Запасы продовольствия и угля иссякали, а надежды на скорое освобождение из льдов не было. На судах находилось около пятисот моряков и охотников. Им оставалось питаться только мясом гренландского тюленя... Но это еще полбеда. Что будет, если выйдет весь уголь? Останутся машины, корабли окажутся во власти льдов и течений...

Вот тут-то и пришел на помощь самолет. Продукты нашлись на острове Моржовец и в селе Койда.

Нам, правда, приходилось немного рисковать, садясь на пловучие льды возле кораблей. Но зато как повеселели люди, увидев, что налажена живая связь с материком!

Когда мы снабдили всех продуктами на неделю, капитаны попросили:

– Нельзя ли привезти табачку – тогда дело будет совсем в шляпе!

Эту просьбу мы тоже исполнили.

Мы знаем, что нашу маленькую, но полезную работу люди ценят. Промышленники-поморы, храбро борющиеся с природой, благодарны нам. Эти люди, очень скупые на слова, говорят:

– Навсегда будете нашими друзьями...

---

<sup>4</sup> По черновику газетной статьи.

Вот почему каждой весной, расставаясь с ними, испытываешь некоторую грусть, а вернувшись в Москву, с удовольствием думаешь: в феврале снова полечу на промысел. И вспоминаются задушевные беседы с этими простыми, суровыми, но сердечными людьми.

Летом Михаил Сергеевич, как обычно, работал по заданиям Гражданского воздушного флота, занимался аэрофотосъемкой, летал линейным пилотом, возил пассажиров на самолете «К-4» по маршруту Москва – Харьков и Москва – Ташкент, на самолете «ПС-9» – по маршруту Москва – Казань.

Но в январе-феврале, когда на далеком юге наступала весна, он неизменно улетал на Север. Разведка гренландского тюленя в горле Белого моря стала его постоянной специальностью. Только в 1931 году Михаил Сергеевич пропустил сезон «зверобойки». На следующий год он вернулся к любимому делу. Весна 1933 года снова, уже в седьмой раз, застает его на Моржовце.

В эти годы М. С. Бабушкин внимательно следил за развитием полярной авиации. В его архиве мы нашли любопытную таблицу-хронологию успехов авиации на Севере.

### **1914.**

Самолет был в экспедиции «Таймыра» и «Вайгача». Кажется, не летал.  
Летал Нагурский над Новой Землей.

### **1924 и 1925.**

Полеты Чухновского в Карском море.

### **1926.**

Начал летать на Моржовце.

### **1927.**

Полет Кошелева на остров Врангеля.

### **1928.**

Спасение Нобиле.

### **1929.**

С этого года начались систематические полеты для разведки льдов в Карском море и проводка судов.

### **1930.**

В Карском море уже работало три самолета.

### 1931.

В бассейне Енисея – разведки с лесоизыскателями. Осмотрели восемь миллионов гектаров.

### 1932.

Полеты на Чукотку, остров Врангеля, Таймырский полуостров и на Северную Землю.

### 1932.

Создано Главное управление Севморпути.

### 1933.

Начали работать зимой. На зимовочных базах изучают состояние льда.

### 1933–1934

В 1932 году ледокольный пароход «Александр Сибиряков» прошел за одну навигацию Северный морской путь. Этим рейсом была окончательно доказана возможность эксплуатации кратчайшей морской трассы, пролегающей вдоль северных берегов Евразии и соединяющей советский Дальний Восток с портами на Крайнем севере Европейской части СССР.

По предложению товарища Сталина, при Совнаркомом СССР было создано Главное управление Северного морского пути. Начальнику Главсевморпути О. Ю. Шмидту было поручено в 1933 году повторить сквозной поход на товаро-пассажирском пароходе ледокольного типа «Челюскин».

После зверобойной кампании М. С. Бабушкин прибыл в Архангельск.

– Хотите идти в экспедицию на «Челюскине»? – спросил его О. Ю. Шмидт при первой же встрече. – На судне будет самолет.

– Конечно, хочу! – сразу же ответил Бабушкин.

Об этой замечательной экспедиции рассказывают многочисленные статьи, заметки, письма М. С. Бабушкина, сохранившиеся в архиве.

## «Глаза корабля»

5

Если мы назовем самолет «глазами корабля», это отнюдь не будет преувеличением. Самолет, вылетая с парохода, в течение двух-трех часов может разведать состояние льдов на пути корабля. Это дает возможность капитану с уверенностью решить вопрос, куда идти и где задержаться, чтобы выждать лучших условий для прохода судна. Кроме разведки, самолет может выполнять и ряд других функций: поддерживать связь с материком, с судами, затертыми во льдах, перевозить на материк больных и обследовать близлежащие острова, если к ним нельзя подойти на пароходе.

Эти соображения и привели к тому, что в 1933 году, при вторичном походе Северным морским путем во Владивосток через Берингов пролив, на пароход «Челюскин» был погружен самолет для разведывательных полетов.

Для «Челюскина» выбрали самолет-амфибию «Ш-2». Этот самолет впервые отправился в полярное плавание. В собранном виде он помещался на носу, его легко было спустить на воду и так же легко и удобно поднять с воды на палубу. Подготовка к полету требовала не больше часа.

В Мурманске, испытав «Ш-2» в воздухе, мы погрузили его на борт «Челюскина» и вышли в море.

22 августа в северной части Карского моря «Челюскин» остановился во льдах. Я получил распоряжение приготовить самолет к разведке.

Со мной в качестве наблюдателя должен был лететь капитан Воронин. Воронин – лучший капитан-промышленник, ежегодно берущий рекорды по добыче зверя. Выйдя в июле 1932 года из Архангельска, чтобы провести ледокол «Сибиряков» Северным морским путем, он возвратился обратно в Архангельск в мае 1933 года прославленным на весь мир капитаном-полярником.

Мы ежегодно встречались с ним на зверобойке, и все же в разговорах с Ворониным я всегда чувствовал в нем какое-то неверие в силу самолета, чувствовал нежелание признать ту решающую роль, какую сыграл самолет в увеличении добычи зверя и улучшении техники промысла.

Когда пилоты предлагали ему подняться в воздух, он всегда находил какой-нибудь предлог, чтобы отказать. И я понимал, что происходило это отнюдь не из боязни.

Этот человек с детства плавал на пароходах – если можно так выразиться, сросся с пароходом. Но полеты в Арктике он считал детской забавой. . .

И этого-то человека мне предстояло посадить на самолет и, грубо выражаясь, обработать.

О необходимости привлечь Воронина к полетам я думал и раньше, зная, что никто лучше самого капитана не увидит и не учтет расположение льда. Мне важно было изменить его отношение к авиации, показать ему всю ценность, всю силу самолета, заставить его признать, что самолет – это действительно «глаза корабля».

В 18 часов я сделал пробный полет. Мы держались в воздухе двадцать пять минут. Мотор работал хорошо.

Сажусь на воду, навстречу отплывает от парохода моторная лодка. Я издали вижу стоящего в ней во весь рост капитана Воронина. Лодка подходит. Я останавливаю мотор.

Механик перебирается на нос самолета для запуска мотора. Владимир Иванович садится на его место.

---

<sup>5</sup> Из сборника «Поход «Челюскина». Издание редакции «Правды», М. 1934 год.

Я незаметно наблюдаю за ним. Он очень сосредоточенно все осматривает, меня как будто не видит. Даже по лицу заметно недоверие к моей маленькой, хрупкой машине.

Заработал мотор. Даю сигнал убрать лодку, поворачиваю самолет на старт и включаю полный газ. В течение минуты перед нами завеса из мелких брызг, потом все спокойно – мы в воздухе.

Воронин не отрываясь смотрит на развернувшуюся внизу панораму.

Я делаю круг и беру заранее намеченное направление. Под нами причудливо расположенные колоссальные площади льда, среди них выются змейками черные полосы чистой воды.

Капитан пристально вглядывается в льды. Мы уже идем против ветра сорок минут. Капитан делает знак повернуть обратно. Я поворачиваю, и через тридцать пять минут мы садимся около парохода.

Войдя на палубу «Челюскина», капитан протягивает мне руку, и по тому, как он жмет ее, я понимаю, что победа за мной.

И я не ошибся. Через несколько минут он с горящими глазами рассказывал, как великолепно, что на «Челюскине» имеется самолет. И как страстный охотник-промышленник сейчас же добавил:

– Вот бы мне так пролететь над залежкой! Я бы знал тогда, как лучше к ней подступиться.

С этого дня все разведывательные полеты я совершал, имея на борту самолета наблюдателем капитана Воронина. Владимир Иванович стал одним из самых горячих поклонников авиации.

Как-то раз он сказал, что если бы был помоложе, то стал бы учиться летать. И сына своего он решил направить в школу авиации.

25 августа в районе острова Уединения я снова вылетел, имея на борту начальника экспедиции Отто Юльевича Шмидта и его помощника Ивана Александровича Копусова. Было решено обследовать с самолета остров Уединения, снять и зарисовать его контуры. Отто Юльевич удачно заснял остров «лейкой». Потом Я. Я. Гаккель, геодезист экспедиции, переложил снимок на карту, используя для уточнения местоположения острова астрономические пункты, имеющиеся на нем.

После этого полета мы двинулись к Северной Земле. Через двое суток разводья стали отклоняться на север. Решено было произвести разведку. Спустили самолет, и в 12 часов я с капитаном Ворониным поднялся в воздух.

Летели мы по направлению к Северной Земле.

Перед нами тянулись колоссальные поля многолетнего льда. Пройти было невозможно. Не будь самолета, пришлось бы потерять много дней в бесполезных поисках прохода. За это время переменившимся ветром нагнало бы льды, и путь для отступления был бы отрезан.

В районе островов Скотт-Гансена мы попали в какой-то ледяной мешок. Спустили самолет. Было это 30 августа. Температура начала понижаться. При подъеме брызги замерзли, очки покрылись льдом – пришлось снять их. Без очков взлет был очень труден. Соленая вода заливала глаза. И только через несколько секунд стало легче. Мы были в воздухе.

Сейчас же стала видна небольшая перемычка, которую «Челюскин» мог свободно пробить. Дальше море было свободно от льдов.

Возвратились обратно, сели и через три часа хода во льдах пошли чистой водой.

13 сентября льды снова начали уплотняться. В районе губы Нольде мы выбрали небольшой плес чистой воды, спустили самолет и снова вылетели на разведку.

Перед нами тянулись льды – и чем дальше, тем плотней и плотней. Наметили проход и решили, что суток через двое придется еще раз слетать на разведку.

15 сентября в районе мыса Якан вышли на плес, чистый от льда, шириной километра в полтора и длиной в два километра. Остановились. К нам с мыса Северного вылетел самолет «Н-4».

Отто Юльевич полетел на самолете «Н-4» на остров Врангеля и взял с собой будущего начальника острова. Через час снова появился самолет и, сделав круг над пароходом, сел. Товарищи поднялись на палубу. Мы спросили их, есть ли проход во льдах дальше к мысу Северному. Они сообщили, что в пределах видимости сплошной лед, но летели они около берега и невысоко.

Пришлось лететь мне. Со мной полетел капитан.

Спускаю машину. На воде мой самолет в сравнении с трехмоторным «Н-4» выглядит воробьем. Небо чисто. Все залито солнцем. На горизонте, там, где должен быть остров Врангеля, высятся снежные горы. Мы поворачиваем к ним, и через час полета перед нами остров Врангеля.

Время дорого, надо искать проход для «Челюскина». Быстро поворачиваем к мысу Северному. Лед очень плотен – к острову Врангеля с южной стороны подхода нет. Придется идти по кромке в Берингов пролив, а оттуда попытаться подойти к острову с восточной или северо-восточной стороны.

Вернулись к «Челюскину» и через тридцать минут тронулись дальше.

Начались заморозки. Появился молодой ледок. Продвигаться становится все трудней. Мы идем в районе мыса Ванкарем.

Лед сильно сплотило. «Челюскин» с трудом продвигается вперед; все трещины направлены к северу.

Утром 19 сентября капитан пробивался к небольшой, лежащей впереди полынье. По краям полыньи – молодой лед толщиной в два сантиметра. К середине он постепенно сходит на-нет, и самая середина полыньи шириной в семь-восемь метров свободна от льда.

Спустили моторную лодку и разломали молодой лед. Его сдуло ветром в сторону. Потом я летал в разведку. Это был последний полет с воды.

Поднявшись в воздух, мы увидели две полосы битого льда, идущие на север. Полосы имели очень небольшие щели. К тому же эти щели уже затянуло молодым льдом. Дальше лежал плотный, сильно сторошенный лед. А еще дальше, через десять-пятнадцать миль, виднелась чистая вода.

Капитан наметил одну из полос разреженного льда для прохода, и самолет повернул назад. Но продвинуться «Челюскину» не удалось. К 12 часам дня подул сильный северо-западный ветер, погнал льды на берег, началось сжатие. Пошел сильный снег. Мы снова остановились.

Нас стало дрейфовать к берегу и занесло к Колючинской губе. Теперь уж подниматься с воды нельзя было. Море вокруг сплошь покрылось льдом. Нужно было искать аэродром на льду и переходить на лыжи.

Но где найти такое поле?

Я работал во льдах уже несколько лет, но такого ледяного хаоса не видел ни разу. Все изломано, все исковеркано, по льдинам и ходить трудно, а о том, чтобы взлететь с них, нечего и думать. Расчистить площадку невозможно: ее немедленно разломало бы – лед двигался непрерывно. Пришлось сидеть и ждать. Летная группа срочно переквалифицировалась и встала в ряды кольчиков льда, помогая «Челюскину» выбраться на чистую воду.

Потом ветер переменялся, льды разорвало, и корабль снова стал пробиваться вперед.

И вот, когда «Челюскин» почти был у цели – в Беринговом проливе, сильным течением его отбросило далеко на север.

Выбраться самим из ледяного поля, в которое мы вмерзли, не было никакой надежды.

Попытался к нам пробиться ледорез «Литке». Для него прежде всего и потребовалась разведка.

В нашем распоряжении осталось два дня. Расчистили полосу льда шириной в шестьдесят метров и длиной в двести метров. Для моего самолета этого должно было хватить.

17 ноября приготовили самолет, и я попытался подняться один, облегчив машину до предела.

Даю полный газ. Вот-вот самолет оторвется. В это время сдали две свечи.

Самолет провалился и задел лыжей за ропак. Мгновение – и самолет, распластаный, уже лежал среди беспорядочно нагроможденных льдин.

Последняя надежда рухнула. Ледорез от нас ушел.

Мы осмотрели самолет. Он был испорчен, но не безнадежно. С помощью плотников, которые должны были ставить дом на острове Врангеля, удалось восстановить самолет, и в конце ноября мы снова имели исправную машину.

Воспользоваться ею пришлось только после гибели «Челюскина».

## Зимовка неизбежна

*Марии Семеновне Бабушкиной с борта «Челюскина». Близ берегов Аляски, у мыса Хоп  
16 ноября 1933 года*

Наконец представился случай послать тебе письмо. По радио многого не скажешь: приходится экономить энергию, и каждый из нас может отправить лишь одну радиограмму в месяц размером в пятнадцать слов.

Я уже сообщал тебе о том, что нам придется зимовать. Мы застряли и, кажется, крепко. Вырваться нет надежды. Будем ждать весны.

В двадцати пяти милях от нас сейчас находится ледорез «Литке». Он пришел к нам на помощь, но надежды на него слабые: ледорез сам сильно пострадал. Мы хотим, чтобы «Литке» подошел к нам хотя бы миль на пять – тогда можно будет перевести на него лишних людей для отправки во Владивосток. С ними я собираюсь отправить это письмо.

Завтра утром лечу на разведку. Возле «Челюскина» мы расчистили площадку, но она такая маленькая, что я не уверен, можно ли будет подняться.

Мне очень жаль огорчать тебя этим письмом. Но что делать! Наше плавание зависит теперь от стихии. Ты не грусти. Я тоже сильно скучаю по дому, но мне еще тяжелее будет, если я узнаю, что ты грустишь.

Недавно Шмидт предложил мне выехать с отправляющейся группой. Но разве я оставлю здесь товарищей в такую трудную минуту без самолета! Я категорически отказался вернуться на материк раньше, чем наше судно закончит поход.

Хотелось бы узнать, как там дома? Как птенцы себя чувствуют? Фотографии твою и ребят я повесил над столиком в каюте и, ложась спать, желаю всем вам спокойной ночи.

Как только станем на зимовку, я займусь изучением немецкого языка. Передай ребятам, что вызываю их на соревнование. Приеду домой, пусть говорят по-немецки, иначе подарков не получат.

Сейчас 12 часов ночи. Утром надо лететь. Письмо допишу завтра. Поцелуй ребят...

*Марии Семеновне Бабушкиной с борта «Челюскина». Чукотское море, на траверзе мыса  
Сердце-Камень*

*22 декабря 1933 года*

Дорогая моя! Собирался я продолжать письмо к тебе на другой день, а взялся спустя месяц...

Сегодня последний короткий день. Помнишь, мы много с тобой говорили о полярной ночи – какая она... В нашем районе настоящей полярной ночи не бывает. Правда, мы и солнца не видим, но дневной свет у нас есть, его достаточно даже для полетов.

День сейчас длится от 10 до 13 с половиной часов. В это время можно читать.

Последний мой полет на ледовую разведку не удался: площадка оказалась слишком малой, на взлете сдали свечи, и я повредил машину.

Теперь она отремонтирована общими силами и снова готова к полетам.

Завтра мы отправляем с парохода лишних людей. Нам не удалось проскочить в Тихий океан (хотя он был очень близок!), и теперь зимовка неизбежна. Во время дрейфа мы соберем богатый научный материал.

Если у тебя возникнут какие-либо трудности, телеграфируй мне: телеграммы к нам доходят, хотя и с большим опозданием.

Сейчас провели получасовое собрание с товарищами, которые идут пешком по льду на материк. Некоторые из них от мысли о возвращении домой повеселели, а то ходили «киселями» и хныкали.



Я очень скучаю, дорогая моя! Надеюсь, что летом мы с тобой увидимся и отдохнем.  
Как идут занятия у ребят? Я думаю, что они не будут меня огорчать.  
Расцелуй их за меня. Скажи, чтобы прислали мне телеграмму, как учатся.  
Передай привет всем знакомым...

*Михаил*

## Искатели аэродромов

6

Начались сильные морозы, пурга и метели. Конец декабря. Льды все еще цепко держат нас в своих железных объятиях. Если прежде была еще какая-нибудь надежда вырваться из льдов, то теперь об этом и разговора быть не может. Раньше весны и думать нечего о каком-либо продвижении.

Значит, зимовка.

Начальнику экспедиции становится ясным, что пора освободиться от лишних людей на корабле. А лишних для зимовки много. Необходимо высадить на берег женщин и детей, больных и слабых, оставить лишь самых необходимых работников для обслуживания корабля и весь научный состав экспедиции. Всего на берег намечено отправить сорок человек<sup>7</sup>. Единственная возможность доставить их на материк – это самолеты, но самолетам нужен аэродром.

Вот в этом и заключался весь вопрос: где найти площадку, чтобы оборудовать аэродром? Дело в том, что лед Чукотского моря не похож на льды других морей Северного ледовитого океана. Достаточно любой перемены ветра, и от гладких ледяных полей остаются груды нагроможденных льдин. Иногда такие нагромождения располагаются по линии сжатия и тянутся мощной грядой до пятнадцати метров высотой на протяжении нескольких километров. Ветер рвет и ломает эту цепь.

Новая передвижка льдин – и снова непроходимый ледовый хаос.

В районе, где зажал «Челюскина», было особенно хаотическое состояние льдов. Все же Отто Юльевич позвал меня к себе в каюту и, ознакомив с планом переброски людей на берег, предложил найти подходящее место для постройки аэродрома.

На другой день, осмотрев в бинокль с капитанского мостика местность, я отправился на лыжах искать площадку.

На лыжах... Чтобы представить себе удовольствие путешествовать по льдам на лыжах, нужно знать, что такое торосы.

Торосы – это обломки льда, нагроможденные друг на друга. Но обломок обломку рознь. Есть торосы, которые поражают своей массивностью. Вы невольно останавливаетесь в восхищении, любуясь лежащей перед вами хрустальной горой многолетнего льда весом в сотни тонн. Какой же силы должно быть сжатие, если вот такой «кусочек» вышвыривается на поверхность льдины?!

Еще большее впечатление производит само сжатие, когда льды приходят в движение и на ваших глазах из громящихся друг на друга обломков образуется колоссальный ледяной вал. Он медленно, но неотвратимо движется на вас. Оглядываешься по сторонам, затаив дыхание, подстерегаешь грозящую опасность и чувствуешь себя ничтожной пылинкой. Что противопоставить этому грозному движению валов?

Такое чувство особенно остро, когда сжатие застает человека вдалеке от коллектива. Мне это хорошо знакомо. Я не раз попадал в такое положение – один в нескольких десятках метров от парохода.

Совершенно иное ощущаешь, когда ты в большом коллективе. В коллективе всегда находишь силу единения, поддержку у своих товарищей, хотя они так же беспомощны, как и ты. Живые голоса, шутки, смех бодрят и отвлекают от мысли об опасности.

---

<sup>6</sup> Из сборника «Поход «Челюскина». Издание редакции «Правды», М. 1934 год.

<sup>7</sup> «Челюскин» вышел в поход, имея на борту сто двенадцать человек. В Карском море родилась Карина Васильева. 3 октября, во время стоянки «Челюскина» у острова Колючина, восемь человек из состава экспедиции, взяв четыре нарты, отправились на берег; 10 октября они уже были в Уэллене. На корабле осталось сто пять человек; среди них – десять женщин и двое детей.

Итак, я иду на лыжах, ищу аэродром. Несмотря на торосы, ходить зимой по льду легче всего на лыжах. Зимой здесь выпадает глубокий снег: он очень затрудняет ходьбу по торосистому льду. Иногда проваливаешься по пояс в снег между глыбами льда и, выбираясь из ям, быстро утомляешься. На лыжах хотя и трудно перебираться через большие нагромождения, зато не проваливаешься и идешь хорошо.

Я направился на юг от «Челюскина». Там несколько дней назад были большие разводья, потом они замерзли и, возможно, уцелели. Это была бы удача. Мои предположения оправдались. В двух километрах от парохода я наткнулся на небольшое поле. Если слегка расчистить его, то можно получить полосу шириной в сто пятьдесят и длиной в пятьсот пятьдесят метров. При аккуратной посадке здесь можно принять самолет, если безветрено или ветры дуют вдоль полосы.

Ничего другого, более подходящего не оказалось. Что же делать? Я измерил толщину льда. Она оказалась не совсем еще достаточной. Для приема самолета надо не меньше тридцати пяти сантиметров, а тут был лишь двадцатисантиметровый лед.

Я вернулся на корабль, рассказал о результатах своих поисков. Решили подождать, пока сильнее промерзнет поле, – тогда и приступим к расчистке.

Увы, расчищать не пришлось: через два дня подул южный ветер, и площадку разломало. Мы особенно не печалились. Во-первых, сама площадка была очень уж ограничена, а во-вторых, южным ветром растащило лед, и появились очень большие озера чистой воды. Стояли сильные морозы; я надеялся, что эти плесы покроются гладким льдом и тогда у нас будет отличный аэродром. Так оно и случилось.

Ветер был очень незначительный, а потом и совсем стих. Через три дня я отправился на разводья. Они были в трех километрах от корабля. Подхожу ближе и сам себе не верю: передо мной раскинулось ровное-ровное поле километра в два длиной и метров семьсот шириной. Я взял пробу. Толщина льда была уже пятнадцать сантиметров. Спешу скорей на пароход сообщить радостную новость: у нас есть теперь готовый аэродром, на который, как только подмерзнет, можно принять целую эскадрилью.

Каждый день я наблюдал, как происходит намерзание льда. Тут и начались мои терзания.

Толщина льда дошла уже до тридцати сантиметров. Однажды утром прихожу... О, ужас! Поле разорвано. В восточной его стороне появилась трещина. Встревоженный, я обежал все поле, промерил и успокоился. Ничего, все же остался аэродром 800x300 метров.

Начинаю следить дальше. Вот уж толщина льда сорок-пятьдесят сантиметров. Давно можно принимать самолеты. Но тут другая беда: погода испортилась, на материке пурга, туманы. День очень короткий, летного времени в сутки всего четыре часа.

Погода с каждым днем ухудшается. Подули норд-осты. Лед пришел в движение. Метет так сильно, что в десяти шагах заблудишься.

Что делается с аэродромом? Вот что больше всего беспокоит.

Через неделю начинает стихать, уже не так сильно метет; можно отправляться поглядеть площадку. Утром на скорую руку завтракаю и спешу в путь. С трудом отыскиваю проложенную мной дорожку. Забираюсь на первый ледовый вал, всматриваюсь в ту сторону, где должен быть аэродром. Его нет! Место неузнаваемо. Моей площадки как не бывало.

Надо снова искать. Возвращаюсь на судно с печальными вестями. На совещании 10 февраля решаем, что необходимо иметь не одно, а несколько подходящих полей. Если одно ломает, можно будет воспользоваться другими.

На поиски площадок направили хороших лыжников. Разбили весь окружающий нас участок льда на секторы и в каждый сектор послали по два человека с таким расчетом, что пять миль они пройдут по прямой, потом три мили в сторону и затем возвратятся на пароход.

Пришлось срочно приступить к подготовке кадров «изыскателей аэродромов». Я проинструктировал товарищей, рассказал, что от них требуется, и 11 февраля все мы двинулись.

Со мной пошли в южном направлении капитан Воронин и бортмеханик.

Мы обошли большой район и наметили несколько площадок. Первая – в двух километрах на юго-восток. Мы подсчитали, что потребуется сто двадцать человеко-дней для ее расчистки. Вторая требовала восьмидесяти человеко-дней. Третья более всего нас обрадовала – она в пяти километрах на юг, длиной в восемьсот метров и шириной в четыреста, вся из гладкого, крепкого льда. Для приведения площадки в порядок требовалось лишь пятьдесят-шестьдесят человеко-дней.

К вечеру собрались все участники разведки. Оказалось, что только найденные нами площадки более или менее удачны. Больше вокруг нет ничего, все поломано и смято.

## Беседы в каютах

8

Я был назначен начальником летного отряда. На материк я должен был перелететь с первым самолетом и там приняться за работу.

Надо было срочно подготовить «заместителя по изысканию аэродромов». Было ясно, что моим товарищам много придется поработать над этим делом: аэродромы в Чукотском море недолговечны. О том, что в ближайшие дни неминуема катастрофа, никто, конечно, и не подозревал.

О серьезности положения можно было лишь догадаться по грозному виду окружающих льдов. Однако все мы тогда еще надеялись, что «Челюскин» выдержит ледовое сжатие. И все же, по распоряжению начальника экспедиции, спешно, но без всякой паники готовились аварийные запасы.

Как всегда бывает в экспедициях, собираясь в каютах, мы подолгу беседовали о дальнейшей участи корабля, вспоминали славных полярных исследователей – наших предшественников. Называли имена Нансена, Амундсена, говорили о попытках Пири достичь Северного полюса...

В эти дни в лагере челюскинцев возникла мысль о полете на Северный полюс. Мы говорили о том, что машины для этого у нас найдутся. Базой для полета к полюсу сделать Землю Франца-Иосифа, один из ее северных островов. Построить здесь хорошую гостиницу, слетать на полюс, совершить посадку, водрузить там красный флаг, а потом регулярно возить туристов.

– Фантазия из отдаленного будущего, – заметил кто-то.

– А может быть, и не из очень отдаленного, – задумчиво произнес штурман «Челюскина» Миша Марков.

– А чем плоха идея? – шутливо вмешался я. – Свезем наших туристов на полюс, пусть посидят там недельку, посмотрят окрестности, погуляют, а потом прилетят назад в гостиницу на Земле Франца-Иосифа. Только гостиница там должна быть первоклассная...

– Мысль у Михаила Сергеевича неплохая, но цель неверна, – поправил меня Шмидт. – Советская авиация, я уверен, может достигнуть Северного полюса, однако вовсе не из коммерческих или спортивных соображений, а для науки. Даже после Пири человечество мало знает о полюсе. Вернее, ровно ничего! А сколько научных проблем можно решить, завоевав эту точку Арктики...

Вскоре наш разговор перешел на более близкие вопросы: о положении «Челюскина» и о вывозе людей на материк.

Наступали дни больших потрясений и испытаний...

Полярное море, 14 февраля (передано по радио). 13 февраля в 15 часов 30 минут, в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэллен, «Челюскин» затонул, раздавленный сжатием льдов.

Уже последняя ночь была тревожной из-за частых сжатий и сильного торошения льда. 13 февраля в 13 часов 30 минут внезапно сильным напором разорвало левый борт на большом протяжении – от носового трюма до машинного отделения. Одновременно лопнули трубы паропровода, что лишило возможности пустить водоотливные средства, бесполезные, впрочем, ввиду величины течи.

Через два часа все было кончено. За эти два часа организовано, без единого проявления паники, выгружены на лед давно подготовленный аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, самолет и радио. Выгрузка продолжалась до того момента, когда нос судна

---

<sup>8</sup> По черновику газетной статьи.

уже погрузился под воду. Руководители экипажа и экспедиции сошли с парохода последними, за несколько секунд до полного погружения.

Пытаясь сойти с судна, погиб завхоз Могилевич. Он был придавлен бревном и увлечен в воду. Остальные невредимы, здоровы. Живем в палатках, строим деревянные бараки. У каждого – спальный мешок, меховая одежда.

Просим родных не беспокоиться, не посылать запросов – мы экономим аккумуляторы и не можем давать частных телеграмм.

Связались с радиостанциями Уэллена и мыса Северного, откуда будет организована помощь самолетами и собаками. Настроение у всех бодрое.

Заверяем Правительство, что несчастье не остановит нас в работе по окончательному освоению Арктики, проложению Северного морского пути.

Начальник экспедиции *Шмидт*.

## Гибель «Челюскина»

9

10 февраля с утра подул свирепый северо-восточный ветер. Он поднимал тучи мелкого снега. К полудню ветер достиг штормовой силы. Пурга. В нескольких шагах ничего не видно...

Вдруг я услышал легкие удары по корпусу парохода. У нас уже были сжатия, и мы привыкли к таким ударам. Это двигался лед. Я вышел из каюты.

С капитанского мостика было видно, что в полутора-двух метрах возникла ледяная гряда, достигающая пятнадцати-восемнадцати метров вышины. Эта чудовищная громадина двигалась на пароход.

Шмидт распорядился начать выгрузку на лед продуктов, теплой одежды, палаток и остального снаряжения. Все это было заранее приготовлено на палубе парохода. Коллектив был разбит на группы, на бригады: каждый из нас знал, что ему надо делать.

Началось сжатие. Сперва – редкие, одиночные удары, как будто винтовочные выстрелы. Но затем послышалась такая канонада, что казалось, будто огонь ведут десятки станковых пулеметов... Под давлением льда трескали стенки судна. Вылетали заклепки – настолько сильное было сжатие. Это продолжалось не больше пятнадцати-двадцати минут.

Страшный удар потряс пароход: под водой пробило борт. Одна льдина влезла в первый и второй трюмы, другая – в машинное отделение. Она уперлась углом в котел, сдвинула его с места и порвала паропровод. Остановились пародинамо и другие агрегаты. Срочно запустили аварийную динамо, чтобы дать свет в трюм для разгрузки.

Под новым напором льда лопнула надводная часть кормы; образовалась брешь шириной в полтора и длиной в пять-шесть метров. Из кают команды посыпались разные предметы, чемоданы, обувь...

Стало ясно, что «Челюскину» спасения нет, корабль погибает. Все силы были брошены на выгрузку.

Минут за десять до катастрофы спасли самолет.

«Челюскин» погружался в воду носом, корма поднималась все выше, обнажая винт. Самолет находился на носу, и наш «Ш-2» сняли буквально на руках.

Раздалась команда:

– Все за борт, на лед!

В кормовой части стояли Воронин и Шмидт, наблюдая, все ли спрыгнули за борт. Позади их остановился Борис Могилевич – наш завхоз. С трубкой во рту он спокойно выжидал. Ни капитан, ни Шмидт не заметили его и в самый последний момент спрыгнули на лед.

Внезапно расстояние между кормой и льдом стало увеличиваться.

– Прыгай скорей, Борис! Будет поздно! – крикнули со льда Могилевичу, но он замедлил, подумал и, вместо того чтобы прыгнуть вперед, отскочил назад...

Видимо, его подвели сапоги, скользнувшие по обледенелой и накрененной палубе. В этот момент сорвались с мест бочки, бревна, ящики. Они покатались по судну, сбили с ног Могилевича и увлекли его за собой... Больше мы не видели нашего славного и смелого товарища Бориса.

«Челюскин» скрылся под водой. Сделали переключку: все ли налицо? Не оказалось одного Бориса Могилевича.

---

<sup>9</sup> Из стенограммы речи М. С. Бабушкина на вечере встречи коллектива МОСПС с участниками похода на «Челюскине». Встреча состоялась в Голубом зале Дома союзов 2 июля 1934 года.

Только одну жертву мы отдали грозному Чукотскому морю. На льду осталось сто четыре человека. Мы постарались уберечь весь наш коллектив от опасности. Мы знали, что Родина не оставит нас.

Люди быстро ставили палатки, разбирали теплую одежду, спальные мешки, готовились к первой ночевке на льду.

Трудно было ставить палатки в темноте, в пурге. Некоторые товарищи промокли, вытаскивая из воды разное снаряжение и материалы.

Кое-как переночевали, а утром стали строить лагерь на пловучих льдах. Оборудовали палатки. В палатку для наблюдения за движением льдов (она была поставлена еще до гибели парохода) поместили женщин и детей. Мы хорошо ее утеплили, чтобы там можно было переодеть и купать ребятишек – Аллу и Карину, родившуюся за несколько месяцев до гибели корабля.

Три дня вылавливали доски и бревна из полыньи, в которой исчез «Челюскин». У нас на пароходе имелись материалы для постройки двух домов на острове Врангеля.

Когда пароход затонул, большая часть этих материалов всплыла. Мы выловили их и построили барак, в котором поместили всех женщин с детьми, а также больных и слабых. В бараке устроили две печки из бензиновых бочек. В общем, это был настоящий дом, с той лишь разницей, что стоял он не на земле, а на пловучей льдине.

Зажили мы обычной жизнью, продолжали научные занятия и работы. Организовали кружок по изучению диалектического материализма; это были самые лучшие часы, когда мы отдыхали и учились.

Огромной радостью была для нас радиограмма из Москвы, принятая Кренкелем:

«Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию вам помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику вы впишете новые славные страницы.

*Сталин*

*Молотов*

*Ворошилов*

*Куйбышев*

*Орджоникидзе*

*Каганович».*

Мы ответили товарищу Сталину, что всю нашу жизнь и труд отдадим на борьбу за дело Ленина – Сталина.

Все мы знали об огромном размахе мероприятий по оказанию помощи челюскинцам. В Москве была создана Правительственная комиссия во главе с В. В. Куйбышевым. На Чукотке работала Чрезвычайная тройка. К нам направлялись на выручку самолеты, пароходы, дирижабли, ледокол «Красин». Челюскинцы были спокойны за себя и свою жизнь.

Дружно расчищали мы новую посадочную площадку (за время пребывания в Чукотском море было устроено пятнадцать аэродромов!), как бы не желая и думать о том, что разъяренная стихия еще не один раз заставит нас проделать эту работу.

Наконец на двадцатый день после гибели корабля над лагерем появился первый самолет. Это была советская двухмоторная машина «Г-1» Анатолия Ляпидевского. Он прилетел к нам из Уэллена, взял на борт самолета десять женщин и двух детей и благополучно доставил их на Чукотку.

Наши женщины все время держались с большим достоинством, ни разу не проявив страха или паники. Они трудились наравне с мужчинами и обижались, когда их освобождали от тяжелой физической работы, например от постройки аэродромов. Когда женщинам сказали, что они будут вывезены на материк с первым самолетом, раздались такие возгласы:



– Почему мы, женщины, должны покинуть лагерь первыми, когда здесь есть слабые мужчины?! Их и следует отправить в первую очередь.

Пришлось перейти на «дипломатический» язык:

– Поймите, что за нами следит весь мир. Что скажут за рубежом? Ведь там плохо разбираются в нашей жизни, не понимают, что у нас в СССР женщина стоит наравне с мужчиной. За границей еще, чего доброго, скажут: «Какие звери большевики – отправили сперва мужчин, а потом уж женщин»...

Этот довод произвел впечатление. Женщины согласились лететь первыми.

Когда женщины и дети покинули лагерь, нас уже не терзали опасения за их здоровье. А ведь дети легко могли заболеть в необычных условиях лагерной жизни.

Из всех челюскинцев серьезно захворал только Шмидт. Правда, потом, когда люди прибыли на материк, несколько человек заболели гриппом. Врачи объясняли это тем, что мы долгое время жили среди льдов, на свежем воздухе, где нет инфекции; наш организм, так сказать, «разучился» бороться с микробами.

Барак, в котором жили женщины и дети, был рассчитан на сорок человек, и после отлета Ляпидевского осталось много свободных мест. Расселились мы довольно удобно.

В ночь на 6 марта опять поднялся сильный ветер, началась передвижка полей, и льдина, на которой расположился лагерь, треснула как раз под барак. Это произошло ночью, но у нас всегда дежурили вахтенные.

Мгновенно началась эвакуация. В бараке имелась запасная дверь; через нее все быстро покинули помещение, захватив вещи, спальные мешки, одежду.

Плотники, забравшись на крышу, наскоро перепилили балки. Льды разошлись, и наш барак разделился на две части, которые отошли в разные стороны. Мы обосновались в одной из половинок. Вторую разобрали на дрова. Стало теснее, но зато теплее и даже как-то уютнее. Правда, вначале мы жили по-первобытному, потом все устроилось.

В палатках у нас тоже было довольно хорошо. Мы устроили деревянный каркас, внутри обили его фанерой, так, чтобы между палаткой и стенками оставалась воздушная прослойка. Поэтому в палатках не стало инея. Раньше иней нередко покрывал все внутри, таял, и капли попадали за воротник.

В окна вместо стекол вставили аптекарские бутылки: они не промерзали. Для всех палаток бутылей нехватило, и тогда мы пустили в дело фотографические пластинки, соскоблив с них пленку.

Печи-камелки отапливались дровами или углем. Наши «полярные робинзоны» ухитрились использовать и жидкое топливо, спасенное с «Челюскина»: сделали форсунки у печек, и они круглые сутки давали тепло. Приходилось без конца чистить трубу, потому что при нефтяном отоплении выделялось много сажи и копоти.

Усы и бороды были у всех небритые. Копоть забавно изменяла лица людей. Встанешь утром и друг друга не узнаешь. Тогда и порешили мы перейти опять на дрова.

Температура в палатках достигала двадцати пяти градусов тепла. Все раздевались, спали в белье, залезая в спальные мешки. Когда печка остывала, становилось холодно, как на улице, но в мешках мы этого не замечали.

У самого входа в большую палатку, там, где была раньше кухня, настлали пол. Дальше небольшое возвышение – сплошные нары, на которых мы спали. Туда разрешалось входить, предварительно сняв обувь. Чистоту поддерживал весь коллектив.

Для умывания мы выдолбили в кухне ямку во льду и закрывали ее куском доски. Ежедневно все чистили зубы и мылись, благо воды было сколько угодно; мы добывали ее, растапывая старый, потерявший соленость лед. Вода хранилась в больших бочках.

Так жили в ледовом лагере девяносто два полярника, граждане Советского Союза. Мы знали, что наш могучий народ заботится о нас. Товарищ Сталин лично руководит спасением челюскинцев. Значит, все будет хорошо!

## «Самолеты летят»

10

В лагере было получено радио:

«Из Хабаровска на помощь челюскинцам вылетели три самолета. Ведут их Галышев, Доронин и Водопьянов».

Естественно, что сейчас же ко мне как к летчику, представителю воздушного флота, обратились с просьбой рассказать, что за пилоты летят к нам. Я познакомил весь лагерь с краткой биографией каждого пилота и решительно заявил: если они прилетят к нам, то два дня работы – и ни одного человека не будет на льду.

Через несколько дней новое радио:

«С мыса Олюторского вылетели пять самолетов «Р-5» под командованием пилота Каманина».

Вслед за этим получаем еще радио:

«С Аляски, из Нома, вылетают при первой благоприятной погоде два пилота – Слепнев и Леваневский – на самолетах, закупленных советским правительством в Америке специально для помощи челюскинцам».

Три телеграммы, одна за другой, о том, что самолеты в воздухе, что они летят к нам, произвели ошеломляющее впечатление. Меня атаковали. Каждый хотел узнать больше того, что было рассказано на общем собрании; каждому хотелось непременно выяснить, кто из летчиков первым прилетит в лагерь. Открыли своеобразный тотализатор: кто ставил за группу Водопьянова, кто за Каманина, а кто за «американцев» (так мы называли Леваневского и Слепнева).

Каждый день радио: «Самолеты летят».

Борясь с пургой, туманами, морозом, преодолевая все преграды, расставленные стихией на пути, самолеты продвигаются вперед, берут препятствие за препятствием.

Жизнь в лагере идет своим чередом. Мы неустанно боремся с природой. Самолеты летят! Их надо принять, для них нужен аэродром. Сделать аэродром на материке – одно, а вот здесь, на дрейфующем льду!.. Стихия беспощадна. В поисках подходящей льдины мы исходили десятки километров вокруг лагеря. Весь лед разломан. Образовались горы. Казалось, что потребуется не один месяц, чтобы расчистить, сровнять, сделать площадку пригодной для посадки самолета.

Подходящее поле наконец найдено. С громадным трудом мы превращаем его в аэродром. В работе участвуют все, кроме больных. В три смены – с раннего утра до позднего вечера – разбивали мы нагроможденные льды. В три-четыре дня удавалось с огромным напряжением расчистить площадку, а наутро менялся ветер, и вся наша работа шла насмарку: расчищенное поле снова разломано, образовались разводья. Новое сжатие льдов, и они снова лезут друг на друга, образуя горы в несколько метров высоты. Опять поиски, опять сложнейшая работа.

С опасением всматриваюсь в лица. Неужели не выдержат, сдадут? Но мое беспокойство было напрасным. Всюду улыбающиеся люди. С песнями и шутками, высоко подняв головы, приступали челюскинцы к работе. И смех, смех вокруг...

Все ближе и ближе самолеты, но в лагере тревожно. Радио сообщает, что из пяти самолетов группы Каманина три прилетели в Анадырь, а два из-за тумана не могли пробиться и остались в Наварине. Следующая радиограмма еще тревожнее: Каманин вылетел с тремя самолетами в Ванкарем и... пропал. О нем нет сведений три дня. Новая радиограмма: с Аляски, из Нома, вылетел Леваневский, но во время его полета в Ванкареме резко ухудшилась погода, началась пурга. Колючинская губа покрылась туманом. Летчик Леваневский, попадая в туман,

---

<sup>10</sup> Из сборника «Поход «Челюскина». Издание редакции «Правды». М. 1934 год.

пробивается кверху, чтобы уйти от гор. Но недаром туман в полярных условиях называют бичом авиации: самолет быстро покрывается льдом, тяжелеет, его тянет вниз. Только спокойствие и опыт Леваневского спасают жизнь ему, его бортмеханику и Ушакову, который находился на самолете в качестве уполномоченного Правительственной комиссии по спасению челюскинцев.

В туман, в сильную пургу, когда, как говорят, небо сливается с землей, Леваневскому все же удалось посадить машину среди ледяных нагромождений на краю берега Колочинской губы, но... машина вышла из строя, Леваневский получил легкое ранение лица. Отремонтировать самолет на льдине нельзя.

Штаб Чрезвычайной тройки в Ванкареме волнуется. Приготовленный на льду лагуны аэродром часто портит пурга, образуя снежные заструги. Высокие бугры снега мешают посадке самолетов – можно поломать шасси, лыжи. После каждой пурги аэродром приходится чистить, привлекая для этого местное население – чукчей. А самолетов все нет и нет. Чукчи уже с неохотой идут на расчистку аэродрома. Они не верят, что самолеты прилетят.

По настроению, которое создалось в Ванкареме, и по общему ходу дела чувствуется, что там, на центральной базе, куда должны слетаться самолеты и откуда они будут совершать полеты в наш лагерь, нехватает человека, знакомого с летным делом. Начальник лагеря Отто Юльевич Шмидт предложил мне вылететь в Ванкарем и помочь штабу в его работе. Находившийся на «Челюскине» самолет «Ш-2» мы спасли. При выгрузке амфибия получила, правда, небольшие повреждения, но бортмеханик и его помощники после долгой возни отремонтировали машину. Осталось только отеплить карбюратор. Но это не удавалось, мотор при низкой температуре останавливался, не работал.

Передо мной стояла задача: либо попытаться спасти машину, хотя в случае остановки мотора при посадке в ледяные нагромождения она может разбиться, либо оставить ее просто здесь, на льду, бросить на произвол судьбы. У меня было твердое решение: лететь! Но как сказать всю правду Шмидту? Если он узнает, что есть хоть один-два процента риска не долететь, он не разрешит вылететь ни под каким видом. А у меня было немного шансов за то, что я долечу.

Для полета была необходима температура воздуха не ниже минус 10–12° по Цельсию. Ждать такую температуру в первых числах апреля, когда вот уже два месяца стоят холода, от минус 25 до минус 39 градусов, было бесполезно. Но невозможное случается и в Арктике! Наступило резкое потепление. 31 марта температура поднялась до минус 8° по Цельсию. Не теряя ни минуты, я пошел на аэродром, чтобы еще раз испытать машину и приготовить ее к отлету. Сообщение о погоде должен был дать Ванкарем. Мы условились: если погода в Ванкареме будет плохая, то на сигнальной вышке в лагере уберут флаги.

Нам удалось быстро запустить мотор, но мои попытки оторваться с полной нагрузкой остались безуспешными. Подруливаю к палатке, начинаю облегчать машину. Сбросили часть груза, вылили часть бензина. Делаю новую попытку взлететь. Ура! На этот раз я отрываюсь от льдины, летаю минут пятнадцать. Мотор работает хорошо. Сажусь, подруливаю к палатке и вижу – сигнальные флаги сняты: Ванкарем не принимает...

Подходит Шмидт, поздравляет с успешным ремонтом и испытанием машины. Нас окружают товарищи. Среди них плотники. Они ремонтировали крылья и до последней минуты не верили, что самолет будет летать. Даже теперь, когда я только что летал, у них осталось еще какое-то сомнение. Тогда я предложил Отто Юльевичу подняться со мной и посмотреть сверху на лагерь. Мое предложение произвело колоссальный эффект. Все насторожились, в особенности строители – они прямо-таки впились глазами в Отто Юльевича: что он ответит?

Отто Юльевич благодарит меня за предложение и... соглашается. Мы снова запускаем мотор, идем на старт. За нами с тревогой следят двадцать пар глаз. Через пять минут мы в воздухе.

Я облетел кругом лагеря два раза. Все вышли из палаток приветствовать нас, машут нам шапками, кто-то в восторге выломал доску от ящика и махал ею. После двадцатиминутного полета я сел на аэродром. И тут почувствовал, что то неверие, какое проглядывало у всех, исчезло.

Да, я победил. Но удержится ли погода? Не ударят ли снова морозы? Эта мысль не давала мне покоя. На следующий день появился туман, температура упала до минус 10–12°. Через день, 2 апреля утром, туман стал рассеиваться. К 12 часам совсем прояснилось. Иду на аэродром. Снова договорился, что при благоприятных обстоятельствах в Ванкареме на вышке поднимут флаги. К моему приходу на аэродром мотор уже был готов, его запустили без меня. Смотрю на вышку – флага нет. Но еще не время, надо подождать тридцать минут. Смотрю в сторону земли. Впечатление хорошее. Ждать боюсь: а вдруг там, в Ванкареме, люди напуганы? Вдруг им покажется, что погода плохая?.. Температура воздуха стала падать, вот уже минус 14°. Подул северо-западный ветер, он принесет мороз. Решаюсь лететь, не дожидаясь сигнала. Сажусь, говорю механику:

– Полетаем пока, попробуем...

Вылетели. Сделал прощальный круг над лагерем, взял курс. Смотрю: флага нет...

Все равно... Иду в Ванкарем!

Через сорок минут нагнал ту низкую облачность, которая была у нашего лагеря утром. Температура начинает падать, мотор изредка потряхивает. Я снижаюсь на двести метров. Теперь теплее. Через час полета вижу впереди с правой стороны берег, гору. Левая часть закрыта туманом, идет мелкий снег. Взял направление на гору. Через 1 час 15 минут вижу впереди дым костра и посадочный знак. Я – в Ванкареме.

Нас встречал весь чукотский поселок. Чукчи были несказанно рады. Труды не пропали: самолет сел на их аэродром. Через пятнадцать минут получаю радиogramму: весь лагерь в восторге. Нас поздравляют с удачным полетом.

С полетом мне действительно повезло: на следующий день температура упала до минус 28°, подул сильный ветер, поднялась пурга, и до самого конца всех спасательных работ температура колебалась в пределах минус 26–32°. Я пробовал подниматься в Ванкареме, но мотор останавливался.

В первые дни своего пребывания в Ванкареме я не знал, куда себя деть; не спал ночью, в особенности если поднимался сильный ветер. Вот когда я почувствовал всю спайку нашего коллектива, понял, как он мне дорог! Я знал, что такое сильный ветер в лагере, я знал, что происходит там, и мои опасения не были напрасны.

За день до прилета в Ванкарем двух самолетов – Каманина и Молокова – мы получили радиogramму:

«Аэродром в лагере Шмидта поломало, от полета в лагерь воздержитесь до особого сообщения».

Я знал, какую героическую работу по восстановлению аэродрома ведут челюскинцы. Потом выяснилось, что они работали день и ночь.

На следующий день вечером нам сообщили: «Площадка готова». Мы встали в 2 часа ночи, подготовили машины. Утром из Уэллена прилетел Слепнев, а за ним Каманин и Молоков. Теперь у нас три машины.

Каманин с штурманом Шельгановым и Молоков, не останавливая машин, вырулили на старт, чтобы лететь в лагерь. Вслед за ними, разгрузив машину и погрузив собак и нарты, вылетел Слепнев с Ушаковым.

На этот раз все обошлось благополучно. Через час мы получили радио:

«Машина Слепнева в лагере, Каманин и Молоков вернулись обратно в Ванкарем».

А еще через час они оба снова поднялись и удачно прилетели в лагерь. К вечеру на землю высадились партия из пяти челюскинцев.

А где же Слепнев? Вскоре выяснилось, что при посадке был сильный боковой ветер, самолет Слепнева влетел в торосы, и машина слегка повреждена. Сегодня она будет отремонтирована. Сюда прилетит только завтра. Значит, ночевка в лагере.

Погода стоит неустойчивая, нет уверенности, что завтра можно будет лететь. Ночью может подняться ветер и поломать аэродром. И не вылетишь! Хорошо, если только аэродром ломает, а вдруг лед раздавит машину?! Вот что больше всего меня тревожило.

Опять ночь без сна, полная тревоги...

Наутро лег туман, к вечеру разыгралась пурга. На второй день в лагере произошло сильное сжатие льдов. Челюскинцы не спали: не до сна было. Часть людей бросилась на аэродром спасать самолет Слепнева.

## Победа осталась за нами

11

Хорошо запомнились мне дни эвакуации лагеря. Первым рейсом Молоков и Каманин вывезли на материк только пять человек. В лагере не нашлось желающих лечь в «сигары», подвешенные под плоскостями самолета. В эти «сигары», сделанные из толстой фанеры, обычно укладывается грузовой парашют. Молоков решил перевозить в них людей; тогда каждым рейсом он мог бы брать на два человека больше. Люди, получившие такое приглашение, видимо подумали: «Нам здесь, на льдине, тепло, мы к такой жизни привыкли, а эти подкрыльные сооружения не больно надежны, лучше подожду». Словом, никто туда не полез.

Правда, уже на следующий день, когда поднялся туман, льды раздавили барак и он ушел под воду, отношение к «сигарам» изменилось. В лагере стали поговаривать: «А ведь в них, право, неплохо, – пожалуй, даже лучше, чем в кабине самолета».

Снова прилетели Молоков с Каманиным, и около «сигар» образовалась очередь. «Пионеры сигарных перелетов» утверждали потом, что лететь в них великолепно: уютно, тепло, совершенно не дует...

Между Ванкаремом и лагерем начались регулярные полеты. Дело пошло быстро.

11 апреля вернулся Слепнев. В лагере с ним произошло смешное происшествие. Еще при вылете из Ванкарема Ушаков как человек бывалый правильно рассчитал, что расстояние в четыре километра от лагеря до аэродрома совсем не малое и таскать на себе багаж по торосам не легко. Вот он и погрузил в самолет Слепнева восемь собак и нарты. Когда машина Слепнева стала в торосах, люди, наблюдавшие в бинокль из лагеря за посадкой, были крайне удивлены. Самолет сел чуть набок, вылезают из него люди и... ползут на четвереньках. Всего вышло десять человек – двое ходят, а остальные ползут. Так и порешили все в лагере, что произошла крупная авария. Вскоре смешное недоразумение выяснилось.

В день возвращения Слепнева – 11 апреля – Василий Сергеевич Молоков и Николай Петрович Каманин даже не обедали: весь день занимались перевозкой людей.

Прибыл Доронин. Он летел на машине с очень слабым шасси, и при посадке в лагере подломилась стойка левой лыжи.

Механики «Челюскина», успешно сделав ремонт, шутили:

– Самолет – это пустяки! Дайте побольше леса, мы вам и хронометр сделаем!..

Доронин вернулся на материк с двумя челюскинцами, но мы его больше в лагерь не пускали, так как самолет со слабым шасси опасно было сажать на наш аэродром.

Тогда Доронин занялся перевозкой челюскинцев из Ванкарема в Уэллен.

Маленький ванкаремский поселок к этому времени уже был перегружен. Людей доставляли в Уэллен и дальше в бухту Провидения – на юго-восток Чукотки. Туда Беринговым морем, пробиваясь во льдах, шли пароходы «Смоленск» и «Сталинград».

Утром 12 апреля в Ванкарем прилетел Водопьянов, пронесшийся тысячи километров над тундрой и горами. Жизнерадостный и горячий, он выскочил из машины и закричал:

– Я не буду останавливать мотор – лечу сейчас прямо в лагерь!

– Сразу его не найдешь, – спокойно заметил я ему.

– А я тебе докажу, что найду!

Я подумал: если он говорит так уверенно, то, пожалуй, найдет лагерь. Мы быстро разгрузили машину.

---

<sup>11</sup> Из стенограммы речи М. С. Бабушкина на вечере встречи коллектива МОСПС с участниками похода на «Челюскине» 2 июля 1934 года.

Водопьянов поднялся и полетел по прямой в лагерь. Там он великолепно сел, забрал трех человек и вместе с Каманиным и Молоковым вернулся в Ванкарем.

13 апреля исполнялось два месяца со дня гибели «Челюскина». Девяносто восемь человек из лагеря были уже доставлены на материк. На льдине в Чукотском море осталось только шесть человек. Это немало беспокоило нас.

Барометр падал, появилась характерная облачность, обычно предвещающая шторм. Что, если ночью поднимется буря и в лагере разломает аэродром? Ведь шесть человек не в состоянии будут устроить посадочную площадку, самолеты не смогут опуститься в лагере... Неужели придется подконец рассчитывать только на собачьи упряжки?

Нужно было сделать три полета в лагерь, чтобы вывезти шесть человек, весь груз и доставленных туда Слепневым собак. Бензина оставалось буквально «в обрез».

Водопьянов с раннего утра стал уверять меня, что найдет лагерь. Он полетел, часа через два вернулся обратно и мрачно сказал:

– Плохая видимость...

Бензина теперь осталось только на один полет трех машин в оба конца. Решили отправить в лагерь целое звено.

Ровно в 7 часов утра зарокотали моторы самолетов Молокова, Каманина и Водопьянова. Звено вылетело в последний рейс.

Спустя час получаем радиogramму от Кренкеля:

«Появились самолеты».

Через десять минут – новая:

«Все три машины снизились благополучно. Закрываю радио, ухожу на аэродром. На этом связь заканчиваю...»

Потянулись томительные минуты. На аэродроме в Ванкареме мы нетерпеливо ожидали появления самолетов. Минуты длились бесконечно...

И вот показалась первая машина. Водопьянов! Затем Молоков и Каманин. Самолеты подходят к Ванкарему. Садятся.

Как всегда, чукчи гостеприимно встречали челюскинцев. Началась разгрузка самолетов. А где же собаки? Чукчи очень дорожат ими: ездовые собаки на Чукотке – первые помощники и друзья людей. И то, что собак не было, очень смутило чукчей. Они стали между собою тревожно переговариваться. Тогда Каманин неторопливо подошел к своему самолету, открыл обе «сигары», и оттуда с визгом выскочили все восемь собак. Чукчи очень обрадовались и живо благодарили за то, что летчики сдержали свое слово.

Челюскинцы – сто четыре человека – находились на твердой земле. Все научные материалы, все имущество также были спасены. Мы ничего не бросили во льдах Чукотского моря. Гордый советский стяг развевался над остатками лагеря.

«Все спасены! Все спасены! Все спасены!» – неслось в эфир с советской Чукотки. Эта весть мгновенно распространилась по всему земному шару.

В тот же день из Ванкарема ушла радиogramма на имя товарищей Сталина, Молотова, Калинина, Куйбышева. Коллектив челюскинцев рапортовал руководителям партии и правительства:

«13 апреля полностью закончена эвакуация челюскинцев с дрейфующего льда. Горячо благодарим Политбюро ЦК ВКП(б) во главе с товарищем Сталиным и Правительство за особое внимание и энергичную помощь. Подобный размах и быстрота спасения возможны только при правительстве, диктатуры пролетариата, под руководством коммунистической партии, во что глубоко верил весь коллектив челюскинцев и, несмотря на большие трудности в течение всей экспедиции, особенно за время пребывания на льдине, проявил высокую организованность и спаянность, что закалило и подготовило нас на дальнейшую борьбу за освоение Арктики.



Отмечаем прекрасную работу Правительственной комиссии, Чрезвычайной тройки по спасению, хорошее качество советских самолетов, особенно летного состава, работавшего в труднейших условиях. Коллектив челюскинцев отдает себя целиком на борьбу за дальнейшее освоение Арктики».

Счастливыми возвращались челюскинцы и советские летчики домой. Родина встречала их с распростертыми объятиями.

Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов и Доронин первыми в стране получили высокое звание Героя Советского Союза.

Подвиг советских летчиков, спасших челюскинцев, навеки сохранится в истории и будет служить блестящим примером организованности советских людей.

Стойкость и храбрость были отличительными чертами коллектива челюскинцев. Эту стойкость, спокойствие и уверенность дали нам наша партия, наше правительство, наш советский народ.

Вот с какими мыслями и чувствами мы возвращались из Арктики домой, с Чукотки в Москву, где нас ждала незабываемая встреча с Иосифом Виссарионовичем Сталиным.

«За исключительное мужество, организованность и дисциплинированность, проявленные отрядом полярников во льдах Ледовитого океана в момент и после гибели парохода «Челюскин», обеспечившие сохранение жизни людей, сохранность научных материалов и имущества экспедиции, создавшие необходимые условия для оказания им помощи и спасения», ЦИК Союза ССР наградил сто четырех участников похода «Челюскина» и среди них М. С. Бабушкина орденом Красной Звезды.

Летом 1934 года челюскинцы отдыхали и лечились в южных санаториях. М. С. Бабушкин отдыхал в Ялте. Впервые за многие годы он провел лето не за штурвалом самолета.

В стенгазете санатория была помещена заметка М. С. Бабушкина «Север и юг». Печатная копия этой заметки сохранилась в его личном архиве.

## Север и юг

Сегодня очень теплый день. Солнце сильно припекает. Я смотрю на море и вспоминаю, как в сентябре прошлого года на пароходе «Челюскин», находившемся тогда в Чукотском море, мне принесли радиограмму от жены из Ялты.

«Ялта» – прочел я тогда на сером листочке депеши и тотчас мысленно перебросился с далекого Севера на южный берег Крыма. Вот я лежу на пляже. Солнце своими горячими лучами обжигает тело. Чтобы укрыться от них, я бросаюсь в воду и плыву, плыву... Потом на берегу легкая дремота овладевает мною...

Стук! Что это? Стук повторяется... Да, это стучат в дверь моей каюты. Входит капитан Воронин и предлагает сделать воздушную разведку. Одеваюсь и выхожу на палубу «Челюскина». Мороз – пять градусов. Небо ясное. Лед на солнце горит, переливаясь разноцветными огнями.

Спускаюсь с корабля. Небольшая полынья у парохода покрыта тонким слоем льда. Середина ее еще не успела замерзнуть.

Мы подтягиваем туда нашу амфибию. Запускаю мотор. Через десять минут стартую.

Из-под носа самолета вырываются тучи мелких брызг. Козырек на гондоле покрывается тонким слоем льда. В лицо впиваются сотни обжигающих иголок, и кожа горит, как опаленная...

Снова мелькают в мыслях Ялта, горячее солнце и волны, ласкающие тело.

Но эта мысль недолго властвует. Ее быстро вытесняют заботы о разведке. Вокруг грандиозная и волнующая панорама ледяных просторов. О юге нет даже и мысли. Север победил!

Кажется, что летишь над развалинами большого древнего города. Вот уцелевшие от разрушения несколько массивных колонн чудесной арки. Какой гениальный архитектор создал это великолепие? Проплывают причудливые стены, гроты, валы, пещеры, горы, пирамиды... Все спит вечным холодным сном.

Ледяная пустыня изрезана зигзагообразными линиями трещин. Изредка попадаются небольшие полыньи. В них иногда виднеются испуганные мордочки нерп. Только они и напоминают о том, что здесь, среди ледяного хаоса, среди вечного сна, есть жизнь.

...Когда я сегодня смотрел на море, а солнце, горячее южное солнце, обжигало меня, я мысленно перенесся туда, где оно светит и греет не так щедро и знойно, а тихо и нежно ласкает, постепенно отогревая промерзшую за долгую полярную ночь северную природу. И так хочется снова под его скупые, а потому и драгоценные лучи...

После короткого отдыха, в начале 1935 года, М. С. Бабушкин отправился в горло Белого моря начальником зверобойной кампании.

## 1935

### Восьмой раз на «зверобойке» (дневник)

**12 февраля 1935 года.**

Все сроки для отлета в Архангельск вышли. Погода мерзкая, а дальше ждать нельзя: еду поездом.

**14 февраля**

Прибыл в Архангельск. Самолету «ПС-4» дано задание лететь на поиски двух служителей с одного из маяков. Их унесло на льдине в море. Я за них не беспокоюсь – уверен, что они сами выйдут на берег, тем более что у них есть лодка и буханка хлеба.

Над морем ориентироваться легче, чем по трассе Северного управления: здесь трасса проложена по одному направлению, а пилоты летают кто где хочет. Вот и попробуй найти летчика, сделавшего вынужденную посадку.

Пока что готовлюсь лететь на Моржовец, но погоды нет как нет...

**15 февраля**

«ПС-4» вылетел на розыски унесенных на льдине. Полет прошел неудачно: погода плохая, низкая облачность, снегопад, видимости нет, а летели мимо Зимнегорска, где местность возвышается метров на сто над уровнем моря.

Тройка, назначенная краевыми органами, дала распоряжение ледоколу «Ленин» завтра утром выйти в море на поиски. По-моему, следует выждать еще день – возможно, погода улучшится, и тогда самолет быстро найдет людей и снабдит их продовольствием и одеждой.

**16 февраля**

Ну так и есть! Сегодня утром в 7 часов позвонил мне секретарь крайисполкома и сообщил, что люди сами вышли на берег у Инцевского маяка. Оба живы и здоровы. Я так и думал. Это место в горле Белого моря неопасное.

Сейчас корреспонденты буквально все провода пооборвали – звонят в Инцы, чтобы лично побеседовать с людьми, только что сошедшими со льдины.

Служителям маяка это несколько отравляет радость возвращения.

Перелет на Моржовец задерживается из-за погоды. Вчера вечером прилетел Геннадий Власов на «Сталь-2». Ждем мало-мальски сносную метеосводку.

**17 февраля**

Дело скверное: «Седов» уже в море, из Мурманска вышли «Сибиряков», «Русанов», «Садко» и три бота, а мы все сидим и ждем у моря погоды.

## 18 февраля

Самолеты «Сталь-2» и «ПС-4» в 10 часов вылетели на Моржовец, а в 16 часов вернулись снова в Архангельск за остальным грузом и людьми. Завтра, наверное, распростимся с Архангельском.

## 19 февраля

Утром, основываясь на метеорологических сводках, решили стартовать, но с Моржовца передали: «Туман, видимости нет, воздержитесь от полета». Зная, как изменчива погода в этом районе, я еще раз сверился с синоптической картой и решил лететь.

Поднимаюсь на «Сталь-2». Следом летит «ПС-4». Прошли Мудьюг, Золотицу. Уходим на пятнадцать миль от берега, держим курс на Моржовец.

Лед под нами хороший, а зверя нет. Местами на льду много следов; значит, зверь здесь был, вылезал на лед, искал подходящее место, но, видимо, ему не понравился лед, и он отправился дальше. Жаль, что на юге низкая облачность – там, очевидно, большие залежки.

Прилетели на Моржовец. Туман прошел, видимость хорошая. Сейчас же приступили к подготовке самолета для утренней разведки.

## 20 февраля

Хорошо, что прилетели вчера: нынче сильный шторм. Самолеты занесло снегом. Снег набился в кабины и даже в моторы. Придется долго возиться с очисткой машин.

## 22 февраля

После двухдневной бури сегодня с утра занялись расчисткой аэродрома. Помогали нам промышленники. Власов и Козлов вылетели на разведку. Результаты неважные: на севере, в горле и в восточной части Мезенского залива, зверя нет; очевидно, он залег дальше к югу.

С судов сообщают, что видели много зверя на воде. Это, наверное, подбирается вторая залежка, так называемая «власьевская». Первая – «сретенская» – уже давно ошенилась; она ложится с 14 февраля, вторая – с 24-го, а последняя, «тихоновская», – с 27 февраля.

Сейчас к месту залежек утельги подгребают «лысун» – самец. Вот его, наверное, и видят с судов. Пока что взять зверя трудно – он еще не залег основательно. К тому же скверная погода сгоняет зверя со льда: тюлень не любит, когда идет снег или сильный ветер гонит снежную пыль; при такой погоде зверь уходит в воду.

Да, нынешний годок будет, по всей видимости, очень тяжелым для промысла! Пока что дела идут не блестяще, а время бежит.

## 23 февраля

Снова пурга, шторм, суда стоят и ждут. Как начальник зверобойной экспедиции я дал распоряжение кораблям продвигаться дальше на юг, где есть залежки. С «Седова» и «Сибирякова» уже сообщают, что зверь замечен.

## 24 февраля

С утра идет снег. Пригласил капитанов всех судов для переговоров по радиотелефону. Выяснилось, что лед очень плотный, корабли продвигаются с трудом, друг за другом.

«Ломоносова» льдом протасило мимо Сосновца, а теперь тянет вдоль Терского берега. Как бы его не выжало на кошки...

Ветер нагоняет снежные бугры и сильно портит аэродром. Вчера на взлете Матвей Ильич Козлов едва не потерпел аварию.

## 25 февраля

У нас на Моржовце наступило потепление: температура ноль градусов, идет мокрый снег. По сводке, в Жижгине, Зимнегорске, Инцах идет морозящий дождь.

Сегодня вскрыли ящик с лекарствами для походной аптеки – о, ужас! – ничего не разобрать. Наши снабженцы не позаботились надежно закупорить склянки, и некоторые лекарства вытекли. Иод проел пробки и тоже вытек. Теперь все залито, и этикетки невозможно прочесть. Не пойму, для чего врачи положили нам две большие бутылки иода.

## 26 февраля

«ПС-4» и «Сталь-2» летали на разведку. Первый пошел в южную часть горла с залетом в Золотицу. Второй держал курс на Чешскую губу. В пути погода испортилась. Машины пробивали снегопад и низкую облачность. «Сталь-2» сел в Меграх и там заночует, а местонахождение «ПС-4» пока неизвестно. Я предупреждал ребят: в случае плохой погоды садиться в Кие. Думаю, что «ПС-4» там.

В общем, дело дрянь. Так вырывать погоду для разведок – толку мало.

## 27 февраля

Мокрый снег валил всю ночь. Утром навис густой туман. Только после полудня прояснилось. Можно было разглядеть силуэт маяка, до которого от нас по прямой четыре километра.

В 16 часов вернулся «Сталь-2». Ребятки очень рады, что добрались до базы.

О втором самолете все еще нет сведений. Начали розыски. Судовые радиостанции шарят в эфире, выясняют, где находится самолет.

## 28 февраля

«Сталь-2» в полете. Приняли от него радиограмму: *«Направляемся в Золотицу. После разведки в южной части горла вернемся на Моржовец».*

Наконец отозвался «ПС-4». Он в Кие, ждет улучшения погоды, чтобы лететь в Чешскую губу.

К 16 часам туман стал накрывать наш остров, все вокруг окутала мгла. «Сталь-2» уже вылетел к нам. Вскоре мы услышали, что самолет кружит над островом; слышно было, как работает мотор. Сесть невозможно, и «Сталь-2» ушел на юг. Теперь не знаем, где он...

Я запросил все пункты до Койды, но нигде нашего самолета не видели. Придется ждать до утра. Если все благополучно, он прилетит завтра.

Февральская добыча зверя невелика. Посмотрим, что принесет нам март.

### 1 марта

Самолеты – на месте. Все благополучно, кроме... погоды.

### 2 марта

Вчера вечером между «Сибиряковым» и «Седовым» произошел «конфликт» из-за зверя. «Седов» промахнулся мимо залежки, немного поторопился и встал не на свое место, а сибиряковцы пожадничали и заспорили. Дипломаты у нас на кораблях неважные, и вот уже больше полусуток морячки никак не могут между собой столкнуться.

Переговорил с капитаном по радиотелефону, но так и не разобрался, кто прав, кто виноват. Придется слетать к ним и навести на месте порядок.

### 3 марта

Суда подбирают последнего зверька и скоро будут просить, чтобы мы указали им новые залежки. Надо лететь, а погоды нет.

### 5 марта

Летать нельзя: низкие облака. Если на малой высоте пролететь над залежкой, только распугаешь зверя.

### 7 марта

Погода чудная. Такой еще не было ни разу в нынешнем сезоне. Самолеты отправились на разведку. Они обследуют южную и западную части моря. Теперь дело пойдет!

Зверь есть, но надо взять его, пока не развело льды. «Сибиряков» уже подошел к залежке. С «Русанова» сообщили, что успешно бьют зверя. Ну, эта залежка не уйдет – возле нее уже семь судов да еще три подходят. Одно плохо: как бы велика ни была залежка, больше чем на двое суток ее для этой флотилии нехватит. За эти два дня нам и надо найти новые лежища. Только бы вырвать погоду!

### 8 марта

Снова «конфликт»! «Сибиряков» подошел к залежке, которую мы указали всем судам. Я в радиограмме просил учесть важность своевременного подхода к зверю, пока его не разбросало у Вороновского раздела, и обязательно привлечь «Русанова», трюмы которого еще пусты.

В полдень «Сибиряков» по радио предупреждает «Седова», что якобы седовские промышленники находятся под выстрелами сибиряковцев. Срочно вызываю «Сибирякова», спрашиваю, в чем дело. «Сибиряков» отвечает: «Ничего особенного не случилось... «Седов» снова мне дело портит: мы выпустили своих стрелков, «Седов» тоже, и теперь седовцы оказались прямо перед огнем наших промышленников». Нет, что-то не так!..

Между прочим, «Седов» стоял зажатый тяжелым льдом, и, когда подходил «Сибиряков», люди подбирали со льда ранее убитого зверя. Самолета нет, и если судить по карте, то прав

«Седов». Я сказал «Сибирякову», что ответственность за возможное несчастье возлагается на его капитана, и предложил немедленно договориться с «Седовым».

Придется установить у нас на зверобойной экспедиции более жесткую дисциплину, не то из-за «трений» между капитанами весь тюлень попадет в руки норвежских зверобоев, промысляющих по соседству.

Вечером с кораблей донесли, что все уладилось и на борт уже погрузили около семи тысяч голов тюленя. Приличный «кусочек»!

## 9 марта

С «Ломоносовым» скандал: он наскочил близ берега на банку и теперь выжидает подъема воды, чтобы слезть с мели. Крен восемь градусов.

В полдень с «Ломоносова» сообщили:

«Все благополучно. Идем по назначению».

Погода скверная, разыгрался шторм. Когда же к нам прибудет самолет из Архангельска? Как он нужен сейчас! «Малыгин» успешно ведет промысел.

## 11 марта

*«Москва. Редакции газеты «Правда».*

За последние дни погода в горле Белого моря ухудшилась. Штормовые ветры и сильные снеговые шквалы затрудняют работу колхозников-зверобоев. Несмотря на опасность, зверобои все же идут на лед бить тюленя и героически борются с природой. Колхозники рассматривают выполнение плана добычи как дело своей чести.

Вчера в четвертом часу дня случилась беда: возле реки Поной сильный ветер оторвал от льда лодку с двумя зверобоями и унес в море.

Всем зверобойным судам отдано распоряжение оказать им помощь. Ведется круглосуточное наблюдение за районом, где терпят бедствие зверобои. Учитываются течение и дрейф льда, чтобы определить, куда унесло лодку.

Шквалистые ветры и снегопад мешают спасательным работам. Самолеты зверобойной экспедиции готовы к вылету, ожидают хотя бы небольшого улучшения погоды.

Вчера вечером к острову Моржовец ветром поджало лед с тюленем. Бригады береговых охотников-колхозников отправились на лед бить зверя. Во время этой операции одна лодка, в которой находилось семь человек, была окружена льдами и унесена в море. Зверобои всю ночь боролись со стихией. Сегодня утром все семь человек, совершенно выбившиеся из сил, бросили добытого зверя и вышли на берег в восемнадцати километрах от базы.

Нет сомнения, что два зверобоя, унесенные в море, будут спасены. *Бабушкин».*

## 12 марта

В десять часов меня вызвали к радиотелефону для срочных переговоров с «Седовым». Я понял, что произошло нечто важное, ибо капитан Швецов не любит много говорить и сам еще ни разу не вызывал меня.

В радиорубке я услышал радостный голос капитана:

– Спешу вам сообщить, Михаил Сергеевич, что двух унесенных с Поной людей я подобрал. Сейчас они у меня на палубе, здоровы, только их слегка покачивает. Это от голода, они четыре дня ничего не ели.

Я горячо поздравил капитана.

В 13 часов самолет пошел на разведку, но с норда надвинулась грозная туча. Пришлось через пятьдесят минут вернуться на остров. Все же успели показать «Сибирякову» маленькую залежку. Взять ее не удалось, но вечером залежку прижало к острову и ею воспользовались береговые зверобои.

### **14 марта**

Дела у нас стали очень плохие: зверя разбросало, да и мелкий он. Крупный зверь – лысун – сейчас осторожен: его не возьмешь! Одиночек, правда, везде собирают, но это для кораблей не промысел...

Что-то даст нам следующая пятидневка?

### **15 марта**

Погода скверная, снова приходится выжидать. Не знаю, прямо, что и делать!

«Ломоносов» стоит: у него лопнул поршень в машине.

Вечером суда кое-как промышляли. Результат, правда, небольшой. По выполнению плана на первом месте «Ленсовет» и «Мурманец», а из больших судов – «Садко» и «Сибиряков».

### **16 марта**

Погода держит нас на привязи: с утра до вечера без перерыва валит снег. Только ночью небо «отдыхает», очищается от облаков, и луна так ярко светит, будто сейчас северная белая ночь...

В такую лунную ночь хорошо полетать над льдами. С высоты, вероятно, открывается потрясающая по красоте картина...

«Садко» запросился в порт. Я дал согласие. Завтра вечером уходит с полными трюмами маленький «Мурманец». Счастливого им пути!

Ну и снега нанесло! Промышленники говорят, что по льду совсем тяжело стало ходить: глубокий снег, а под ним вода.

### **17 марта**

Сегодня с «Сибирякова» высадили на берег больного механика. До Койды его доставили на оленях. Мы отправили больного в Архангельск, где ему сделают операцию.

### **20 марта**

Минувшая пятидневка очень мало улучшила наши промысловые дела: добыча зверя попрежнему невелика.

### **22 марта**

Запросились в порт «Малыгин» и «Русанов». Я дал согласие.



### **24 марта**

Сделал доклад зверобоям о походе «Челюскина». Ездил за двенадцать километров. Погода скверная, идет снег.

### **26 марта**

Опять беда: начальник радиостанции сообщил, что вчера вечером фельдшер Фарутин отправился на промысел в море и не вернулся; предполагают, что его унесло на льдине.

«Сталь-2» отправился на поиски. После тщательной разведки в районе Моржовца самолет вернулся, но без результата.

### **27 марта**

С утра – туман, снегопад, лететь нельзя. Отправили отряд лыжников – искать фельдшера на берегу.

В 10 часов позвонили с рации: лыжники нашли Фарутина в промысловой избушке, где он сладко спал; фельдшер рассказывает всякие небылицы о своих сомнительных приключениях в море; говорят, что сочиняет такую «одиссею», что просто заслушаешься...

### **28 марта**

Погоды нет, лететь нельзя. Может быть, это даже к лучшему: зверь «облежится», легче будет его брать.

### **6 апреля**

Большое событие в моей жизни: сегодня на открытом партийном собрании прибывший из Москвы представитель Политического управления Главсевморпути вручил мне партийный билет. Решением Центрального комитета ВКП(б) я принят в партию большевиков.

Выступая на собрании, я очень волновался. Сказал, что мне оказаны самое высокое доверие и честь. Отдам все свои силы на проведение в жизнь ленинского учения. В рядах большевистской партии буду всю жизнь бороться за дело Ленина – Сталина, за коммунизм.

### **13 апреля**

Ровно год назад блестяще завершилась операция по спасению летчиками челюскинцев. Сегодня страна отмечает эту дату. У нас тоже было собрание. Я получил ворох приветствий.

Козлов заболел в Кузомени, температура 39 градусов. Завтра нужно лететь в Кузомень, взять оттуда нашего Матвея Ильича.

Разведка не удалась, зверя не нашли – помешала облачность.

### **15 апреля**

С утра шторм. Суда отстаиваются.

## 16 апреля

Козлов все болеет, температура скачет от 37 до 39 градусов. Может быть, завтра удастся слетать за ним: барометр медленно поднимается.

## 17 апреля

Ожидания не оправдались: низкая облачность, снегопад. В районе Кузомени погода абсолютно нелетная.

## 18 апреля

Местами идет снег, но облачность достаточно высокая. Решил лететь.

Сделал разведку в Мезенском заливе: зверя нет. Повернул на Кузомень. В пути обнаружили большую залежку, передали о ее местонахождении на «Сибиряков».

Сел в Кузомени. Козлов сильно похудел. Сейчас же запустил мотор «ПС-4», посадил Матвея Ильича в самолет и доставил его на Моржовец.

«Сибиряков» подходит к зверю.

## 19 апреля

Вся вчерашняя воздушная разведка пошла прахом: ночью начался дождь, зверь слился.

## 20 – 30 апреля

Самые горячие дни, напряжение исключительное. Весь состав авиабазы испытывает «родовые муки»: май уже на носу, а выполнение плана еще на хвосте...

Погоду, что называется, «вырываем»: чуть улучшение – немедленно на разведку. Даем судам сводки, в каких квадратах залег тюлень. Корабли подходят к залежкам, каждому хочется взять побольше, и в пылу соревнования товарищи иногда ссорятся. Тогда мне приходится выступать в роли «миротворца».

В последние дни добыча резко поднялась. Впереди всех «Русанов», немного отстают от него «Малыгин» и «Садко», затем идут «Сибиряков» и «Седов». Бедняга «Седов» потерял лопасть, с трудом передвигается, но промысла не бросает. Активно действуют зверобойные боты. Пожалуй, хуже всех дела у «Ломоносова».

Наступает канун великого первомайского праздника. Все напряженно ожидают вечера, когда капитаны передадут сводки о выполнении плана добычи.

Рубка радиостанции осаждается людьми, жаждущими узнать итоги нашей работы. Наконец сводки приняты. Садимся за стол, принимаемся за расшифровку... Когда подсчитали последние цифры, раздалось дружное «ура» в честь русановцев: благодаря им план перевыполнен.

Теперь можно встретить праздник с честью. А как радостно праздновать, когда чувствуешь полное удовлетворение: план перевыполнен, да еще досрочно!

В мае 1935 года Михаил Сергеевич Бабушкин вернулся в Москву. Дома ему пришлось пробыть недолго. В июне отправился в первую высокоширотную экспедицию ледокольный пароход «Садко». На борту его в далекое плавание ушел М. С. Бабушкин.

Авиагруппа экспедиции, возглавляемая М. С. Бабушкиным, располагала двумя самолетами – амфибией типа «Ш-2» («шаврушкой», как называли ее летчики и моряки) и небольшой летающей лодкой. Вторым пилотом экспедиции был Геннадий Власов.

После исследовательских работ в Гренландском море «Садко» зашел в Айс-фиорд. Здесь в глубине фиорда, недалеко от советского рудника Баренцбурга, на низменный берег были прибуксированы оба самолета экспедиции. Их осмотрели и подготовили к полетам. Бабушкин поднялся на «шаврушке». Почти два часа летал он над горами и ледниками Шпицбергена.

Закончив бункеровку, «Садко» направился дальше на север, в обход Шпицбергенского архипелага. Вблизи Семи Островов корабль встретил тяжелые сплоченные льды. Летчикам было приказано готовиться к разведке...

В архиве М. С. Бабушкина сохранились записи о полетах во время экспедиции «Садко».

## В океане

Негостеприимно встретило нас Белое море. От южного шторма разгулялись холодные серые волны. Палуба опустела. На капитанском мостике круглосуточно, не покидая его, ходят штурманы. Они зорко вглядываются в туманную даль, изредка заходят в рубку, где по карте отмечают путь корабля и проверяют правильность курса. Путь в горле Белого моря небезопасен. Море таит здесь много подводных камней и отмелей. Недаром моряки называют горло Белого моря «кладбищем кораблей». Приходилось и мне видеть, как погибают здесь иностранные зверобойные суда. Льды давят эти боты, как скорлупки. Люди, если им удастся спастись, выходят на берег, и море сразу же стирает все следы кораблекрушения.

«Садко» недавно тоже лежал на дне этого моря. В его трюмах жили морские животные, палубу покрывали заросли морской капусты. Герои-эпроновцы подняли «Садко».

И вот идет теперь наш корабль, разрезая волны Белого моря, идет на север, в высокие широты Северного ледовитого океана.

Нордкап... Остров Медвежий... Зюйдкап – южный мыс Шпицбергена... Таков наш маршрут. От Зюйдкапа мы сворачиваем на запад, ко льдам Гренландии.

На всем пути нас сопровождает густой туман. Море штормует. Иногда, беснуясь, оно катит через палубу ледокола высокие зеленые волны. Но научные станции не срываются. Корабль идет все вперед и вперед. И вот на горизонте показались льды. Ледокол еще не остановился, а люди спешат; опережая один другого, они занимают места около приборов. Через пять-шесть минут электролебедки начинают сматывать с барабанов тросы. В глубину моря спускаются батометры, вертушки для измерения скорости течений, планктонные сети, тралы. Я, как всегда, дежурю на главной лебедке, с которой опускают на дно моря огромный трал биолога. Корабль волочит этот трал по дну, и он захватывает донных животных, морские звезды, моллюски. Иногда в трал попадают пучеглазые глубинные рыбы удивительной яркокрасной или фиолетовой окраски. Этот «цех» корабля привлекает больше всего внимания.

Вот уже трос вытягивает обратно драгу. Животный мир, населяющий морское дно, вместе с илом, песком и камнями появляется перед нашими глазами. Каких только диковинных животных мы не увидели в эти дни! Как богата жизнь в наших северных морях!

Станция выполнена. Но это далеко еще не последняя, их будет много за наше плавание. Мы заканчиваем плавание по чистой воде, перед нами лед, сплошной лед. За несколько дней, пока мы пробиваемся в нем, люди немного отдыхают. Во время плавания по чистой воде в продолжение двух недель мы останавливались для станций через каждые тридцать миль. Путь от станции к станции занимал всего два-три часа. За это время научные работники едва успевали привести в порядок свои записи, разобрать улов, залить банки формалином и спиртом, наклеить этикетки. А потом опять станции, станции, станции... Каждый день восемнадцать-двадцать часов непрерывной тяжелой работы на ветру, в шторм.

Теперь тридцать миль во льдах занимают у нас много часов. Иногда судно совсем останавливается, чтобы выждать, пока разойдутся льды.

Заходим в Айс-фиорд – ледяную бухту Шпицбергена. После непродолжительной стоянки у Баренцбурга выходим дальше, к северу. Самолеты испытаны для предстоящих ледовых разведок. Приходит и наша очередь включаться в работу экспедиции.

## Над семью островами

У Семи Островов – к северу от Шпицбергена – путь преградили льды. Дальше идти нельзя. Корабль сильно загружен, угля взяли доотказа. Отправляясь из Баренцбурга в путь далекий и тяжелый, мы знали, что придется биться со льдами и угля понадобится порядочно; взять же его по пути негде. С «угольщиком» условились встретиться только в Русской Гавани, на Новой Земле. Но до этой встречи еще далеко.

Из-за большой нагрузки ледовый пояс судна сидит глубоко в воде. В лед приходится входить с большой осторожностью, чтобы не продавило обшивку корабля.

Мы, признаться, не ожидали, что так рано встретимся со льдами, и надеялись обойти Шпицберген с севера без особых затруднений. А вот сейчас встретили такой плотный и тяжелый лед, что приходится думать: как его преодолеть?

Выбрали полынью, чистую от льда, и спускаем на нее самолет для воздушной разведки...

Мы плывем уже около месяца. У нас на «Садко» два пилота: Геннадий Власов и я. Каждому хочется лететь. Плавать хорошо, но, по-моему, это не для нас, пилотов. В море простору хоть отбавляй, а кажется тесно, и до того тесно, что грудь давит, в горле чувствуешь какой-то ком, голова болит. Смотреть на море становится противно... Волны лезут на корабль одна за другой, ударяются о борт, заливают палубу. Море кругом кипит, пенится. Картина, слов нет, красивая, как у Айвазовского. Но, честно сознаюсь, смотреть на нее не хочется, тянет в каюту. Койка кажется такой уютной и удобной. Уже нет тяжести и тесноты в груди, нет отвратительного кома в горле и головной боли, которые сопутствуют морской качке. Монотонные удары волн теперь убаюкивают. Забываешься...

Во время шторма даже звонок, приглашающий к столу в кают-компанию, не столь желанный, как в те дни, когда стоит тихая погода или корабль идет во льдах.

Тоскливо жили мы, два пилота, два человека воздуха, пока судно шло по чистой воде. Неудивительно, что у обоих росло страстное желание поскорее вырваться в воздух. Но лететь нужно только одному. Кому же из двух придется остаться на палубе и с завистью смотреть, как его товарищ наслаждается воздушными просторами?

Решили тянуть жребий. Приготовили записки. Я вытащил «полет». Власов остается на корабле.

Не скрою: хотя я и очень хорошо отношусь к Геннадию Власову, но эгоистическое чувство в ту минуту взяло верх – я был несказанно рад, что полет достался мне.

Со мной летит в качестве наблюдателя капитан «Садко» Н. М. Николаев. Берем карту, намечаем маршрут. Все готово. Даю газ.

Какая прелесть! Нет, кажется, на человеческом языке слов, чтобы выразить те чувства, которые испытываешь, вырвавшись на свободу после месячного добровольного заключения в каюте. Все намеченные ранее расчеты и маршруты летят в преисподнюю: ледовая обстановка, раскрывшаяся перед нами, заставляет нас в пути изменить план полета. Мы поворачиваем на восток, берем направление к мысу Платен.

Под нами плотные торосистые льды в восемь-девять баллов. Справа вдоль берега виднеется полоса разреженного льда, но скоро она кончается и снова идет торосистый семи-восьмибалльный лед, который заполняет все пространство между островами и мысом Платен. Дальше лед разреженный. Итак, «Садко» надо пройти пятнадцать-двадцать миль в тяжелых льдах, а дальше будет лучше.

Пролетаю возле мыса Платен. В стороне видны острова Карла. К северу – острова Фойн и Рекс.

Вспоминается лето 1928 года... Трагическая гибель дирижабля «Италия». Работа спасательных экспедиций. Славные советские корабли «Красин» и «Малыгин»... Наше первое

выступление на международной арене, проба сил в искусстве полетов над полярными льдами. Наши победы над суровой арктической природой поразили и смутили многих иностранных исследователей и летчиков.

Многое хочется вспомнить о нобилевской экспедиции.

Стоит напомнить хотя бы о ее «научном багаже». Прежде всего она запаслась двумя громадными ящиками. В одном из них лежали фашистские флаги, в другом – папские кресты. На каждую землю, безразлично – вновь открытую или давно принадлежавшую Стране Советов, летел фашистский флаг, и немного спустя грузно валилось с небес увесистое папское благословение.

Был в экспедиции и «живой багаж» – командированный папой специальный епископ, назначением которого было призывать в пути божие благословение на нобилевскую затею. Этот представитель решил все же остаться в Кингсбее, предоставив своим спутникам лететь к полюсу без его молитв и гимнов. Епископ резонно сказал:

– Сыны мои! За время полета из Рима сюда я убедился, что молитвы, посылаемые с дирижабля, до бога не доходят. Наверное, мощным дуновением моторов их относит в сторону или отбрасывает обратно к земле. Отсюда, с суши, молитвы дойдут скорее. Летите, сыны, куда хотите, и да поддержат вас молитва моя и ходатайства мои перед небом о благополучии экспедиции.

Одной молитвы фашистского епископа оказалось, однако, мало: дирижабль разбился об угрюмые полярные льды. Вот тогда фашистские «герои» и проявили истинное свое лицо.

По этому поводу правильно написал В. В. Маяковский:

Аэростат погиб.  
Спаситель  
– самолет.  
Отдавши честь  
рукой  
в пуховых варежках,  
предав  
товарищей,  
вонзивших ногти в лед,  
бежал  
фашистский генералишко.  
Со скользкой толщи  
льдистой  
лез  
воплъ о помощи:  
«Эс – о – Эс».

В фашистских странах лицемерно заявляли, что человечество вообще не в силах разыскать и спасти итальянцев, и, стало быть, помогать нечего.

Даже родина хвастливого генерала, пославшая на помощь несколько летчиков и кораблей, ничего существенного не сделала для спасения участников экспедиции.

Как раз в этих высоких широтах мы, советские летчики, неоднократно доказывали мощь и силу советской авиации, способности советских людей к завоеванию недоступных прежде полярных и приполярных областей.

В Арктику вступили новые люди, советские люди, большевики, воодушевленные своей родиной, воспитанные коммунистической партией, руководимые великим Сталиным.

Вот почему мы победили тогда и побеждаем Арктику из года в год.

Проносясь над льдами, я чувствовал себя уверенно и спокойно. Так же спокойно, как если бы летал над Центральным аэродромом в Москве.

Наметив путь для «Садко», мы вернулись на корабль.

Было 5 часов утра. Судно медленно пробивалось во льдах. В полдень лед сильно уплотнился, началось сжатие, корабль остановился. В 6 часов вечера возле «Садко» появились разводья. Опять спустили самолет. Теперь на разведку вылетел Власов.

Через полтора часа он вернулся с хорошей вестью: к северо-западу от островов Карла чистая вода до самого горизонта.

«Садко» снова двинулся, и на вторые сутки мы подошли к мысу Платен. Впереди лежал еще один трудный этап. Теперь снова была моя очередь лететь в разведку. С высоты в шестьсот метров я легко обнаружил проход за островом Северный Рекс, от которого далеко до горизонта тянулась полоска чистой воды.

К утру следующего дня «Садко» вышел на чистую воду, а вечером корабль уже находился на северо-востоке Шпицбергена.

В нескольких милях от мыса Нордкап пароход остановился для взятия гидрологической станции.

Мы спустили с палубы оба самолета и вылетели для исследования побережья и прилегающих к нему островов. Еще во время предыдущих полетов мы заметили, что карты северных берегов Шпицбергена весьма неточны.

Аэрофотосъемка выяснила много любопытных ошибок. Мыс, обозначенный на карте, оказался островом, отделенным от земли узким проливом, который совершенно незаметен с моря. У восточных берегов Шпицбергена мы обнаружили отмели, отдельные скалы и камни. Они не были обозначены и не имели названия. Мы условно назвали их островками Октябрят.

Домой нас прогнала низкая облачность, поднимавшаяся с юга. Вскоре гидрологи закончили свои наблюдения. «Садко» пошел дальше.

## Поиски «Земли Джиллеса»

Нам не везет: пока шли около Шпицбергена, все время держалась хорошая погода, а теперь уже несколько дней стоит сплошной туман.

Через каждые тридцать миль корабль останавливается, наши гидрологи берут станции, аэрологи штурмуют небо радиозондами. А погода все нелетная. Пока что изучаю пригодность ледового покрова для посадок и взлета. 14 августа наконец наступил перелом: туман рассеялся, осталась лишь небольшая облачность. Решено использовать временное улучшение погоды и во время очередной остановки произвести воздушную разведку. Где-то в этом районе видели таинственную «Землю Джиллеса». Попытаемся проверить, существует ли она.

В 1707 году английский капитан Джиллес на севере от Шпицбергена достиг какой-то гористой земли. Точных документов об этом открытии не осталось. Больше пятидесяти лет англичане условно отмечали на картах «Землю Джиллеса». В конце прошлого столетия англичанин Джексон пытался разглядеть «остров Джиллеса» с одной из высот Земли Франца-Иосифа, но ничего не обнаружил. Однако спустя несколько лет С. О. Макаров, плываая на ледоколе «Ермак», отметил в своем дневнике, что участники экспедиции заметили вдалеке призрачные контуры какой-то земли. Возможно, это была рефракция... В этом районе побывали потом шхуна англичанина Уорслей, советские суда «Персей» и «Книпович», ледокол «Красин», здесь пролетал дирижабль «Италия»...

М. С. Бабушкину предстояло окончательно и точно установить: существует «Земля Джиллеса» или то, что видели прежде мореплаватели и исследователи, было арктическим миражем?

Я поднялся в каюту к начальнику экспедиции Г. А. Ушакову.

– Георгий Алексеевич, кто полетит в качестве штурмана-наблюдателя? – спросил я.

Ушаков неожиданно ответил:

– С вами полечу я.

Признаться, мне хотелось возразить и попытаться отговорить его от этого полета. Все же, как ни говори, а полет был довольно серьезным и небезопасным. Лететь нужно было далеко на север, над тяжелыми льдами, куда не пробиться даже мощному ледоколу, не то что «Садко». В случае вынужденной посадки вся надежда была только на самих себя. Правда, у нас на судне имелся еще один самолет, но его можно было спускать только на воду. Он мог помочь лишь тем, что изредка прилетал бы к нам и сбрасывал продукты.

Однако, посмотрев на Ушакова, я решил, что все мои возражения будут бесполезными.

Впоследствии я понял, что Ушаков был прав. В такую ответственную, сопряженную с опасностями разведку безусловно лететь надо было ему самому. Если даже случилась бы вынужденная посадка, то, конечно, он лучше других вышел бы из тяжелого положения. Ему пригодился бы многолетний опыт зимовок и хождения по льдам.

На мой вопрос, почему он решил сам лететь, Георгий Алексеевич ответил:

– Видишь ли, оно, пожалуй, спокойнее, если сам летишь, а когда другие в разведке, то, пока они не возвратятся обратно, просто места себе не находишь, всякая чертовщина в голову лезет.

Я знал, что, когда улетает самолет, весь экипаж неспокоен за летчиков, и, чтобы не увеличивать эти волнения, впоследствии всегда настаивал на том, чтобы время, назначенное на полет, было строго соблюдено и самолет в срок возвращался обратно.

Мы поднялись в воздух. Берем высоту пятьсот-шестьсот метров. Выше не пускает облачность. Идем курсом на норд-вест. Под нами льды постепенно уплотняются, встречаются крупные торосистые и гладкие поля.



Вот мы летим уже над сплошным массивным льдом. Попадают колоссальные гладкие поля, восторженные по краям от ударов. Эти поля с очень маленькими трещинами.

Пройти по таким трещинам нашему судну не под силу. Да не только «Садко», но и более мощные корабли не в состоянии были бы расколоть такие поля.

Облачность постепенно снижается. С востока надвигается туман.

Обследовав возможный для полета и довольно большой район, подлетаем вплотную к туману. Нас прижало к льдам на пятьдесят-сто метров. Воздух насыщен влагой, появился иней. Это первые признаки обледенения.

Полет становится бесполезным: ничего не видно. «Земли Джиллеса» не обнаружено. Не только земли, но и признаков ее существования никаких нет.

Итак, возвращаемся обратно. Вскоре машина снова вышла в район хорошей погоды. Когда мы подходили к «Садко», Ушаков попросил дать ему попробовать вести самолет. Зная управление автомобилем, Ушаков решил и на самолете «править», как на авто. Результат получился смехотворный: самолет бросало то в одну, то в другую сторону, но только не туда, куда его направлял «пилот». Ушаков не выдержал и закричал:

– Почему не поворачивает?

Я объяснил, что он забыл о ногах и работает только руками...

На палубе корабля нас обступили со всех сторон. Люди, хотя бы по выражению лиц, старались отгадать, нашли мы «Землю» или нет. Пришлось огорчить наших товарищей.

Кто-то стал интересоваться, зачем мы вблизи ледокола бросались на самолете из стороны в сторону. Я попытался скрыть действительную причину такого поведения машины и придумал басню о колоссальном стаде белых медведей, которое якобы мы заметили с воздуха и решили разогнать.

Рассказ был встречен недоверчиво. К тому же мне резонно заметили, что медведи никогда стадами не ходят. Пришлось извиниться за шутку и разоблачить Ушакова.

В судовом журнале авиазвена я сделал точные записи об этом полете на поиски «Земли Джиллеса»:

«Координаты «Садко» – широта  $81^{\circ}12'$ , 5 и долгота  $26^{\circ}10'$  остовая. Шли по курсу норд-норд-тен-вест. К туману подошли после 1 часа 10 минут полета. На широте  $82^{\circ}$  и долготы  $24^{\circ}40'$  при тумане от норда до зюйда через ост признаков земли не обнаружили. Айсбергов в обследованном районе нет. Самолет пробыл в воздухе 2 часа 31 минуту».

## Остров Ушакова

Это было в северной части Карского моря, между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей. Мы вышли на очень небольшие глубины. На пути то и дело попадались громадные айсберги. Принимая эти айсберги за землю, люди поднимали ложную тревогу:

– Земля! Земля появилась!..

Все выбегали на палубу, но через несколько минут расходились по каютам...

Это повторялось многократно. И когда 2 сентября на горизонте действительно открылся берег какого-то острова, многие остались в каютах, высмеивая «любителей непроверенных сенсаций».

Совсем ясно обрисовались контуры земли, покрытой вековой шапкой ледника. На картах она не была обозначена.

«Садко» медленно приближается к неизвестной земле. Осторожно промеряем глубину. Теперь уже нет сомнения: это остров! Но каков он, его размеры, поверхность? Пока еще ничего нельзя определить: густой туман покрывает значительную часть земли. Наконец туман постепенно отступает: перед нами возвышается полукруглая, как каравай, земля, вся покрытая льдом.

С корабля спускают бот. Люди лихорадочно готовятся к высадке на берег для проведения научных работ. У всех одно желание: скорее попасть на остров. Кажется, стоит только крикнуть: «Кто хочет на берег?» – и все бросятся туда, судно опустеет... Но этого делать нельзя.

Отправляется только маленькая партия людей, а оставшиеся наблюдают за дрейфом льда. Это очень важно: если появится опасность сжатия, надо немедленно подать сигнал о возвращении и уходить подальше от берега. Во время шторма он может оказаться весьма негостеприимным для корабля.

Бот уходит на остров. На нем несколько научных работников и корреспонденты центральных газет. К концу дня Власов и капитан Николаев вылетают на воздушную разведку с заданием обследовать неизвестный остров и через два часа сделать посадку у «Садко».

Время... Как медленно ползет время! Самолета не видно и не слышно. Проходит час. Вдруг слева, над самым ледником острова, из-под нависшего тумана выскакивает самолет, а через пятнадцать минут мы уже наперебой расспрашиваем Власова и Николаева о неизвестной земле.

Оказалось, что весь остров обследовать с воздуха им не пришлось: опять помешал проклятый туман, закрывший часть земли. Все же удалось зарисовать ее контуры. Установили, что остров покрыт сплошным ледником; в окрестном районе никаких признаков других островов не обнаружили.

Вскоре возвратился и бот. Товарищи сделали некоторые наблюдения, определили координаты острова и поставили на нем знак. Они видели на острове много медвежьих следов.

Научные работники экспедиции считают, что айсберги, которые встречались на нашем пути, не местного происхождения: они, очевидно, оторвались от более мощного ледника. Возможно, где-нибудь поблизости имеется еще остров или ряд островов. Туман затрудняет поиски.

Вечером участники экспедиции отправили в Москву телеграмму с просьбой присвоить новому острову имя Ушакова.

Через день над островом летал я со штурманом Марковым. В южной оконечности острова мы обнаружили озеро на леднике.

Возвращаясь в Архангельск, участники высокоширотной экспедиции на «Садко» передали по радио рапорт товарищам Сталину, Молотову, Ворошилову и Калинин.

За восемьдесят пять дней пребывания в море экспедиция прошла свыше двенадцати тысяч километров, из них шесть тысяч за пределами восьмидесятой параллели. До этого ни одному судну не удавалось пройти такое расстояние свободным плаванием в высоких широтах Арктики. Научные работы были проведены на огромной территории: от кромки гренландских льдов до северной оконечности Северной Земли – мыса Молотова.

«Садко» достиг широты  $82^{\circ}41' 6''$ , установив рекорд активного плавания в высоких широтах<sup>12</sup>. Разведанная карта Арктики работами этой экспедиции была расширена почти до восемьдесят третьей параллели.

Во время похода «Садко» участники экспедиции тепло отметили двадцатилетие авиационной деятельности М. С. Бабушкина.

Вернувшись на Большую землю, Михаил Сергеевич выступил с рядом докладов на рабочих собраниях. Яркими словами он охарактеризовал успехи советских полярников, победы в освоении Северного морского пути.

---

<sup>12</sup> Спустя три года старейший русский ледокол «Ермак» перекрыл этот рекорд. Направляясь к дрейфующему каравану ледокольных пароходов «Седов», «Садко» и «Малыгин», 28 августа 1938 года «Ермак» достиг  $83^{\circ}4'$ , 5 северной широты. Отсюда до полюса оставалось менее 420 миль.

## Новая жизнь на советском Севере

13

Товарищи! Передаю вам, лучшим комбайнерам и комбайнеркам Челябинской области, горячий пролетарский привет от полярников. (*Аплодисменты.*)

Наша полярная организация – Главсевморпути – создана по решению партии и правительства. Этой организации дано задание освоить далекие окраины, необъятные северные края нашего Советского Союза, освоить Северный морской путь.

Для чего нам это нужно? Для чего нам нужно проникать в эту даль, иногда даже теряя ценные пароходы, а то и жизни наших людей? Я постараюсь кратко рассказать об этом.

Во-первых, нам нужно иметь на Севере свой, советский морской путь для транспортных целей. В дополнение к железнодорожным и воздушным дорогам нам нужен свой широкий и короткий морской путь на Дальний Восток. Этот путь уже открыт. Недалеко то время, когда ударники нашей страны смогут приобрести билеты и проехать от Архангельска до Владивостока и от Владивостока до Архангельска морем.

Во-вторых, Северный морской путь нам нужен для быстрейшего развития народного хозяйства далекого Севера, для полного использования природных богатств. Необъятные края Севера населены малыми народностями. Раньше они эксплуатировались всеми, кому было не лень. На Север съезжались спекулянты разных стран – Америки, Англии, Норвегии, Швеции; немало было и русских купцов-обирал. Они за бесценок забирали пушнину, кости моржей, клыки и, кроме спирта и болезней, ничего туда не завозили. Естественно, что теперь малые народности ожили, приостановилось их вымирание, новая жизнь вошла в их яранги и чумы.

Теперь без нашего разрешения никто и носа не покажет на Крайнем севере. Спекуляции там нет. Наши советские фактории покупают продукцию промыслов – пушнину, рыбу, кости – и дают северянам снаряжение, продовольствие, одежду. Мы строим там школы, посылаем своих учителей. Учится грамоте не только молодежь, но даже старики. Это стало возможным только при советской власти. (*Аплодисменты.*)

Чукчи, ненцы имеют уже своих учителей. Дети обучаются на родных языках и учатся русскому языку.

Там, среди чумов, товарищи, немало теперь пионеров и комсомольцев, так же как и здесь. (*Аплодисменты.*)

Но всего этого еще недостаточно. Нужно быстрее развивать на Севере промышленность, нужно помочь людям покончить с кочевым образом жизни, приучить их к труду на фабриках и заводах. В этом деле тоже велика роль Северного морского пути. Когда северный флот будет хорошо работать, все богатства, которые имеются в этом крае, будут эксплуатироваться по-советски, по-большевистски – планоно.

А богатства на далеком Севере колоссальные. Уже сейчас там начинают строить фабрики, рудники, заводы. Нам нужен Северный морской путь для того, чтобы увеличить завоз оборудования на морских кораблях для промышленности Севера, чтобы люди Севера могли лучше связаться с центром нашей родины, с Москвой, со всеми другими городами Советского Союза.

Освоение Северного морского пути – дело трудное и длительное. Говорить нечего – большая это работа. Но, несмотря на все, большевики твердо шагают по Северному морскому пути, твердо шагают по северным льдам. Каждый новый шаг – это закрепление новых позиций, завоевание еще одного метра морского пути – завоевание там, среди полярных льдов, среди вечных снегов. Отступления нет и не может быть. (*Аплодисменты.*)

---

<sup>13</sup> Речь на областном совещании комбайнеров и комбайнерок Челябинской области 12 декабря 1935 года.

Еще недавно заграничная буржуазная печать писала, что освоение Великого Северного морского пути – безумство, что большевики только шум поднимают на весь мир, чтобы обратить на себя внимание, что мы провалимся, опозоримся. А большевики идут твердой поступью вперед, и растущие с каждым годом успехи говорят сами за себя. (*Аплодисменты.*)

В 1932 году блестяще удалась попытка пройти Северный морской путь за одну навигацию. Ледокольный пароход «Сибиряков» выполнил задание. (*Аплодисменты.*) Правда, корабль вернулся израненный, избитый, вышел из льдов под парусами, но все-таки задание выполнил. Этим было доказано, что можно по Северному морскому пути плавать без зимовок, а если учесть и исправить все недостатки, которые выявились во время похода, то можно пройти и неизраненными.

В 1933 году была послана новая экспедиция, на товаро-пассажирском пароходе. Нам надо, чтобы по Великому Северному морскому пути плавали коммерческие корабли, которые перевозят грузы, перебрасывают людей. Пароход «Челюскин», как вы сами знаете, прошел весь Северный морской путь и остановился лишь в Беринговом проливе. Осталось лишь несколько миль льдов – дальше уже была чистая вода, открытое море. Но этот узкий перешеек в Беринговом проливе оказался не под силу нашему пароходу: мы ведь не могли бить сплоченные льды, вынуждены были ждать, когда сам лед раздастся или нас силой течения вынесет в Берингово море. Ждать не пришлось. Тайфун, который разыгрался в Японском море, отбросил льды, а вместе с ними и «Челюскин» обратно на север, к мысу Хоп, к американским берегам. Потом нас потащило Геральдово течение, которое идет с юга на север. В перспективе было либо попасть в северный полярный дрейф, либо быть раздавленными. Мы прилагали все силы, чтобы выбраться из ледового плена. Пошел в ход весь запас аммонала, имевшийся у нас. Мы взрывали лед, чтобы растряссти колоссальную льдину, которая нас держала. Безуспешно! Лед был крепкий, мороз сильный. Мороз упорно и настойчиво делал свое дело – он сковывал разбитые льдины. Бились, бились мы, и все безрезультатно.

13 февраля льды раздавили «Челюскин», и мы перешли на лед. Были построены палатки. Началась лагерная жизнь. Мы жили хорошо, дружно. Челюскинцы сплотились вокруг коммунистической ячейки. Партийная организация показала, как большевики должны вести себя в тяжелый момент, как большевики должны руководить работой, бороться с трудностями. Наш лагерь в Чукотском море был великолепной школой для беспартийных: они учились у большевиков, как бороться за жизнь и как проводить в жизнь директивы партии.

У нас были женщины и дети. Первое время мы опасались за наших женщин, но они работали так же, как мужчины, и обижались, когда их ставили в привилегированное положение. Наши боевые подруги доказали, что советские женщины имеют колоссальные запасы энергии. Они умеют поставить себя не только наравне с мужчинами, но даже и выше. (*Аплодисменты.*)

Товарищи, я не стану подробно рассказывать о всей жизни лагеря – это потребует очень много времени. Но я скажу, что мы ожидали помощи без паники, без уныния. Родина сразу протянула нам руку помощи. Радиограмма о том, что к нам идут на помощь, – эта радиограмма, подписанная нашим великим и любимым вождем товарищем Сталиным, вызвала у нас невыразимую радость. Мы знали: помощь не замедлит притти, раз за это дело взялся сам Сталин! (*Бурные аплодисменты, возгласы «ура». Все встают.*)

Мы, граждане великого Советского Союза, оказались победителями.

Прошел еще год. В 1935 году была организована первая высокоширотная экспедиция на ледокольном пароходе «Садко». Эта экспедиция обследовала самые северные, считавшиеся недоступными районы интересующих нас морей, привезла колоссальный научный материал.

Товарищи! Когда мы плавали среди льдов, мы все время, по радио следили за жизнью родины. По радио мы узнали о стахановском движении. Сначала трудно было понять, как это мог Стаханов дать сразу такое огромное количество угля, как могли дать невиданные рекорды Бусыгин, Кривонос и другие стахановцы. Потом и у нас в Арктике развернулось ударничество,

мы работали хорошо, работали не покладая рук, чтобы накопить побольше научных материалов об Арктике. Вот почему наши научные работники вместе с экипажем собрали такое колоссальное количество материалов, что их придется обрабатывать в течение ряда лет.

Север сейчас растет не по дням, а по часам, и все это хорошо знают. (*Аплодисменты.*) Возвращаясь с экспедицией обратно, мы высаживались в одном поселке на берегу Карского моря<sup>14</sup>. И что мы там увидели? Мы увидели берег, на полтора километра залитый электрическим светом. Мы увидели там большой город. (*Аплодисменты.*) И это, товарищи, не годами делалось. Нет! Еще не так давно, в 1933 году, там было всего шесть зимовщиков, а теперь две тысячи; они добывают плавиковый шпат, разрабатывают богатства недр. С будущего года там будет строиться порт, куда будут причаливать наши советские пароходы.

Вот, товарищи, в кратких словах, в очень маленьком масштабе, то, что делается на Севере. О старом Севере, о легендарном Севере, который описывали Джек Лондон и многие другие писатели и поэты, нет теперь и речи, – тот Север умер. Теперь есть советский Север, где дома и селения залиты электричеством.

Немало изменений произошло в Арктике, куда пришли большевики, пришли строить социализм на далеком Севере. (*Аплодисменты.*)

Заверяю вас, что мы, полярники, не остановимся на тех достижениях, которые имеются у нас сегодня. Мы будем идти дальше, вперед, до тех пор, пока Север не станет культурным краем нашего необъятного Советского Союза. (*Аплодисменты.*) И вас, товарищи, мы призываем к тому же самому, каждого на своем трудовом фронте. Не только самим надо быть героями труда, но и вести за собой массы. Когда все мы сплоченным коллективом дружно возьмемся за дело, тогда быстрее будет перестроена вся наша страна, и мы отлично справимся с теми задачами, которые поставлены партией по строительству социализма в нашей стране.

И нет сомнений, что на этом пути под руководством коммунистической партии и нашего великого, любимого вождя товарища Сталина мы добьемся новых блестящих успехов. (*Продолжительные аплодисменты, переходящие в бурную овацию. Возгласы «ура». Все встают.*)

---

<sup>14</sup> На обратном пути в Архангельск экспедиция на «Садко» посетила Амдерму. – *Ред.*

## 1936–1937

К 1936 году Михаил Сергеевич Бабушкин налетал около пяти тысяч часов. Серьезная болезнь вынудила его прервать летную работу.

В одной из бесед с московскими журналистами Михаил Сергеевич рассказал о том, как болезнь едва не лишила его возможности участвовать во всемирно-известной воздушной экспедиции на Северный полюс.

## Подготовка к штурму

Об экспедиции на «вершину мира» – Северный полюс – советские полярники думали давно. В 1936 году такая идея представлялась совершенно реальной. Был составлен план экспедиции. Этот план одобрил товарищ Сталин. Полярная авиация начала деятельную подготовку. В это время я заболел. Врачи заявили мне:

- Болезнь печени у вас серьезная, требуется длительное лечение.
- Да, но мне надо готовиться к экспедиции, – сказал я.
- К какой экспедиции?
- Воздушной, на север...
- Об этом не может быть и речи, пока не пройдут окончательно болезненные явления.

Или же надо сделать операцию.

- А как скоро могут пройти болезненные явления?
- Надежды мало, что скоро, – ответили врачи. – Болезнь у вас упорная. Года два-три...
- Что же, выходит, я эти три года не смогу летать из-за своей печени?
- Конечно!
- В таком случае делайте как можно быстрее операцию, чтобы через два месяца я уже мог летать.

После длительного лечения хирурги удалили мне желчный пузырь.

В больнице после операции меня навестил Шмидт. Я сказал ему:

– Мне сделали капитальный ремонт специально для того, чтобы я мог участвовать в экспедиции на полюс.

– Лечитесь, выздоравливайте, в экспедицию вы идете, – сообщил Шмидт.

После месячного отдыха в Железноводске я вернулся в Москву.

Началась подготовка. Как начальник оперативного отдела Управления полярной авиации Главсевморпути я был обязан готовить материальную часть: самолеты, горючее, масло, снаряжение, обмундирование, продовольствие и т. д. Значительное время приходилось уделять летной тренировке.

В ту пору больше всего нас занимал вопрос: можно ли посадить тяжелые самолеты на Северном полюсе?

Все мы много летали в Арктике, неоднократно садились на льды, но пилотировали только легкие, обычно одномоторные самолеты. А сейчас речь шла о тяжелых машинах.

Морской лед очень вязкий. Даже для посадки одномоторного самолета (весом до трех тонн) требуется, чтобы толщина льда была не менее тридцати сантиметров. В прежней практике нам редко приходилось сажать одновременно на лед более двух легких самолетов. Теперь требовалось посадить четыре машины общим весом больше восьмидесяти тонн. Таких экспериментов никто еще не производил.

Каков лед на Северном полюсе, никто не знал. По этому льду ходил только американский исследователь Роберт Пири. Но он пробыл на полюсе всего тридцать часов, и в оставленных им материалах сведения о льде очень скудны. Амундсен и Нобиле, достигавшие полюса, видели льды издали – один с самолета, другой с дирижабля.

Выбор посадочной площадки нас беспокоил меньше. С этим делом мы могли справиться, почти у всех нас имелись достаточная практика и опыт. Но есть ли из чего выбирать? Может быть, там весь лед настолько всторошен, что сесть вообще негде? Или кругом большие пространства чистой воды? Тогда придется лететь обратно, либо в сторону. А там уже не Северный полюс...



Тщательно взвесив все научные данные о ледовом режиме Центральной Арктики, мы все же пришли к выводу: на Северном полюсе ледяные площадки должны быть – значит, посадить там самолеты можно.

В январе 1937 года началась усиленная тренировка. Сперва тренировались в слепых полетах на учебном самолете «У-2», затем перешли на более мощную машину «Р-5» и наконец стали летать на тяжелом четырехмоторном самолете «Г-2». Сколько часов я налетал в тренировочных полетах, не помню. Полетов было всего около двадцати, из них пять самостоятельных.

Незадолго до отлета экспедиции из Москвы на квартире Михаила Сергеевича Бабушкина собрались его летные друзья и журналисты. Беседовали о прошлых делах. С добродушным юмором Бабушкин рассказывал о том, как он в числе наиболее способных «нижних чинов» был направлен в летную школу, в Гатчину... Он вспоминал о днях гражданской войны, называя имена своих многочисленных учеников, покрывших себя славой в воздушных боях с врагами родины.

Журналисты попытались приоткрыть завесу над будущим. Но, когда речь зашла о предстоящем полете, Михаил Сергеевич смолк.

– Что вы от меня хотите? – наконец сказал он. – Будущее впереди. Что я вам могу сказать? Я не пророк. Вот приходите в гости после нашего возвращения... Будем есть окрошку и беседовать. Я вам сумею рассказать много нового...

– Почему окрошку? Что, это ваше любимое блюдо, Михаил Сергеевич?

– Зачем же? Все хорошие блюда пользуются у меня равноправием, – усмехнулся он.

– Но почему же именно окрошка?

– Очень просто. Мы захватим с собой с Северного полюса немного льду. Приходите же, будем есть окрошку.

## Возможна ли посадка на полюсе?

15

*Корреспонденты.* – Как вы предполагаете, Михаил Сергеевич: имеются ли в районе Северного полюса ледяные поля, пригодные для посадки тяжелых самолетов?

*Бабушкин.* – Уверен, что есть. Там должны быть хорошие посадочные площадки, так как в районе Северного полюса нет земли, следовательно нет и препятствий, создающих нагромождения льда.

*Корреспонденты.* – Когда «Садко» в 1935 году достиг почти восемьдесят третьей параллели, там имелись большие ледяные поля?

*Бабушкин.* – Да, были. Но на этих полях в летнее время образуются значительные проталины, сильно затрудняющие посадку. Я твердо уверен, что посадка нашей воздушной экспедиции пройдет благополучно. Мы найдем место, где можно сесть.

*Корреспонденты.* – Какие данные имеются в мировой литературе о характере льда в районе Северного полюса?

*Бабушкин.* – К сожалению, об этом известно очень мало. Мы располагаем лишь одним существенным фактом: наличием льда на полюсе.

*Корреспонденты.* – Выдержит ли этот лед тяжелую нагрузку четырех самолетов?

*Бабушкин.* – Толщину льда меньше метра можно определить в полете. Ну, а такой лед, который имеет толщину более метра, выдержит достаточно большую нагрузку и безопасен для посадки.

Летные качества наших машин очень хорошие. Самолет легко отрывается, пробег при посадке незначительный. Для нас необязательно идеально ровная площадка. Конечно, главное – благополучно спуститься, а взлетать мы будем разгруженными, и отрыв пройдет значительно легче: ведь в машинах будут только экипаж и горючее. Все остальное мы оставим на дрейфующей станции «Северный полюс» для Папанина, Ширшова, Кренкеля и Федорова.

Конечно, я не предполагаю, что на Северном полюсе сплошной лед, но поля там должны быть колоссальные.

*Корреспонденты.* – Скажите, Михаил Сергеевич, как вы определяете с воздуха толщину льда?

*Бабушкин.* – Если под вами молодое ледяное поле, недавно замерзшее, то оно имеет весьма гладкую поверхность, покрытую белыми узорами снега и кристаллов соли, вымораживающейся из льда. Такой лед опасен!

Более толстый лед – ровный, покрытый тонким слоем снега. Кажется, что сквозь белую пелену проглядывает лед. На таком поле могут садиться только легкие самолеты.

Но вот показываются поля, сильно занесенные снегом; на них много волнообразных заструг. Снег покрыт коркой – настом. Ропак, окружающие такое поле, обветрены, сглажены. Это значит – их обстругивал ветер, их углы оттаивали на солнце. Здесь возможна посадка любых самолетов.

Есть в океане многолетние поля. Они покрыты толстым неровным слоем снега. Он проморожен; торосы вымерзли, они бледного цвета и сильно заглажены. С торосов свисают сосульки. Такой лед крепок и выдержит любую нагрузку.

Осмотрев лед на полюсе, мы испытаем его еще с помощью «бомб» весом по десяти килограммов. «Бомба» способна пробить лед толщиной в пятьдесят-шестьдесят сантиметров. К

---

<sup>15</sup> Из стенограммы беседы М. С. Бабушкина с представителями советской печати перед вылетом воздушной экспедиции из Москвы.

«бомбе» прикреплен на тросе вымпел. Если лед не будет пробит, яркий вымпел останется лежать на поверхности поля.

Но этого мало. На севере часты туманные, серые дни, когда небо и ледяные поля сливаются. Тогда трудно определить высоту. Мы будем сбрасывать на лед пакеты с яркой краской и голландской сажей – они окрасят лед и позволят нам точно ориентироваться при посадке.

*Корреспонденты.* – Не знаете ли вы, Михаил Сергеевич, средний возрастной состав участников экспедиции?

*Бабушкин.* – На этот вопрос я не могу вам ответить. Но в летной части экспедиции я по возрасту самый старший.

Во время полета на Северный полюс второй пилот флагманского самолета М. С. Бабушкин вел дневник. Первая запись, описывающая старт из Москвы, сделана в Холмогорах 25 марта 1937 года.

## Старт

Лучшее время для полетов в Центральный полярный бассейн – ранняя весна: март-апрель-май. Зимой Центральная Арктика окутана полярной ночью. Лето там изобилует густыми туманами. Летние туманы очень устойчивы: они занимают огромную площадь, часто сливаются с облачностью, достигающей до высоты более пяти тысяч метров, и угрожают самолету обледенением.

Вот мы и стремились попасть на остров Рудольфа – базу нашей экспедиции – к весне...

Самолеты были испытаны, приборы и радио проверены. Но погода в Москве и на пути к Архангельску стояла скверная. Каждый вечер мы проводили над синоптическими картами, изучали движение циклонов. Утешительного было мало.

Наконец старт намечен на 22 марта. Придется лететь небольшими этапами – как позволит погода. Но и оставаться в Москве дальше невозможно: снег тает, аэродром портится, можно застрять...

Метеорологи дают довольно «резиновый» прогноз:

«Погода будет сносная. Однако возможно, что долететь удастся только до Вологды».

Всю ночь идет лихорадочная подготовка. Проверяем, все ли взято. Пилотов беспокоит перегрузка машин: отрываться будем с трудом, аэродром сильно испорчен потеплением.

В 5 часов утра 22 марта все в сборе на Центральном аэродроме имени Фрунзе. Лица утомленные: в эту ночь никто не спал. Нервы напряжены до предела, у всех одна мысль: «Удастся ли вылететь?»

Идет мелкий снег с дождем. Метеорологи торопят нас: «Вылетайте, товарищи». И в то же время видно, что они тревожатся: а вдруг обледенение?

С машинами маленькая задержка: на одном из моторов при запуске пробило током проводник, на другом остыла вода, надо ее подогреть.

Летчики бегают от синоптиков к машинам и обратно, на пути останавливаются и, подняв голову, долго всматриваются в небо, как бы пытаясь разглядеть, что ждет их под этими густыми, медленно ползущими облаками, изредка сеющими мелкий снег или дождь...

Приносят новую сводку погоды: на пути плохая видимость, снегопад, местами дождь. Но это еще полбеды: надвигается циклон, который надолго может задержать старт. За это время снежное поле аэродрома окончательно раскиснет. Тогда мы застрянем. Все это отлично понимают.

11 часов дня. Все машины готовы. Последний раз рассматриваем синоптическую карту. Изучаем каждый изгиб заштрихованного на листе циклона. Доклад главного синоптика слушаем с напряженным вниманием. Запоминаются его последние слова:

– На пути Москва – Архангельск возможно обледенение самолетов в воздухе. Встретится низкая облачность, местами видимость до пятисот метров...

Томительная тишина.

– Ну как, товарищи летчики, полетим? – спрашивает Шмидт.

– Надо лететь, – отвечают командиры кораблей.

– Прошу по самолетам! Все расходятся к машинам.

В 12 часов 25 минут наш самолет «СССР Н-170» поднялся в воздух. Следом взлетели остальные три самолета: «Н-171» (командир В. С. Молоков), «Н-172» (командир А. Д. Алексеев) и «Н-169» (командир И. П. Мазурук). Тремя часами раньше из Москвы стартовал оранжево-синий двухмоторный самолет-разведчик под управлением П. Г. Головина.

Метеорологи не ошиблись, их предсказание о погоде на пути до Архангельска было точным: мы встретили и снег и низкую облачность. Единственно, чего нам удалось благополучно избежать, – это обледенения.

За Вологдой машину стало сильно прижимать к земле.

Я крикнул Водопьянову:

– Смотри, альтиметр<sup>16</sup> показывает, что мы летим на двадцать метров ниже уровня моря!

В это время самолет шел примерно в пятидесяти метрах над лесом. Оказывается, мы проходили район, который находится приблизительно на сто метров ниже уровня Москвы.

В 5 часов вечера мы опустились возле Холмогор – родины великого русского ученого М. В. Ломоносова. Головин уже ждал нас.

Здесь, у Архангельска, по существу мы прощаемся с Большой землей. Дальше пойдут арктические этапы перелета.

Холмогорцы, вышедшие встречать экспедицию, были поражены обилием самолетов: четыре огромных воздушных корабля и двухмоторный самолет-разведчик! Опустившийся рядом с нами самолет «У-2» (для связи с Архангельском) казался младенцем в семье гигантов.

Первый этап перелета завершен. Мы прошли тысячу шесть километров без посадки.

Отдохнем, еще раз проверим материальную часть и, выждав хорошую погоду, двинемся дальше, к Нарьян-Мару.

---

<sup>16</sup> Прибор, показывающий высоту полета. На старте стрелку альтиметра обычно устанавливают на нуль.

## Холмогоры – Нарьян-Мар

Столицу мы покидали на колесах, а в Холмогорах сменили колеса самолета на лыжи. Непогода нас преследует. До прибытия экспедиции в Архангельске стояли слабые морозы. Теперь идут дожди, мокрый снег.

Перебираться на автомобиле через Северную Двину стало трудно: во многих местах выступает вода. Снег раскисает. Снова возникает сомнение: удастся ли оторваться на лыжах?

Экипажи самолетов внимательно просматривают грузы: нет ли чего-нибудь лишнего? В отсеках наших воздушных кораблей хранятся самые разнообразные предметы – от бисквитов до бомб, которые предназначены для испытания прочности льда в районе полюса.

Механики проверяют моторы, устраняют дефекты механизмов, обнаружившиеся в полете от Москвы.

Как ни плоха погода, как ни тяжела работа, а бодрое настроение не покидает людей. Вечерами в столовой за ужином, в бильярдной, в курительной комнате все время слышен веселый смех. Это полярники рассказывают новичкам эпизоды из своей арктической жизни. Однако новичков в составе экспедиции не так уж много.

Наконец все проверено. Самолеты заправлены горючим. Назначается день отлета из Холмогор: 29 марта. Предусмотрительные синоптики заранее разочаровывают:

– О хорошей погоде не может быть и речи.

К 7 часам утра съезжаемся к машинам. Идет мокрый снег, видимость ничтожная. Ждем до последнего срока – до 2 часов дня. Улучшения нет; наоборот, ветер усиливается, надвигается шторм. Приходится тщательно крепить самолеты и выделить дежурных. Полет откладывается до следующего дня.

Утром 30 марта снова собираемся у машин. Погода чудесная: легкий морозец, небо покрыто редкими облаками, сквозь которые пробиваются солнечные лучи. Торопимся улететь, пока эти лучи не растопили снежный покров.

Очередная сводка о погоде: «Метель, снегопад, местами низкая облачность, ветер порывистый, но попутный».

К полудню все готово. Выруливаем на старт и в 12 часов 50 минут ложимся на курс.

Идем на высоте четырехсот – четырехсот пятидесяти метров.

Попутный ветер увеличивает скорость полета. Внизу – сплошные леса. Часто встречаются заснеженные озера.

В пилотской кабине тепло. Ветер совершенно неощутим, хотя временами мы открываем стекла «фонаря». Он сделан превосходно. Именно так нужно оборудовать все арктические самолеты.

Моторы работают четко, спокойно. Изредка связываемся по радио с теми пунктами, через которые проходит наш путь. Запрашиваем о состоянии погоды. Все чаще получаем приятные сведения: погода везде заметно улучшается.

В 13 часов 55 минут пересекаем реку Мезень.

Невольно вспоминаю минувшие годы. . . Одиннадцать лет назад я впервые прилетел сюда, чтобы работать на зверобойных промыслах в горле Белого моря. Все эти поселки – Верхняя и Нижняя Золотица, Ручьи, Мегры, Койда и многие другие – стали близкими, родными. Сколько пережито здесь за эти годы! А теперь я направляюсь дальше, в глубь Севера – туда, куда много раз обращал свой взор во время полетов над льдами Белого моря. . .

На горизонте появилась синеватая полоса. Это отражение воды. Идем над Чешской губой. До самого горизонта чистая вода. Значит, в последнее время здесь господствовали южные ветры. Они вынесли лед в море, на север.

Через десять минут идем над тундрой. Высота триста пятьдесят метров. Временами самолет врывается в низкую разорванную облачность. В такие минуты все сливается: и снежная белая тундра, и облака, и серое небо. Ориентируемся только по приборам.

Стали попадаться озера, речки. Скоро будет Печора, а там и Нарьян-Мар – конечный пункт нынешнего этапа.

Тундра вдоль речек оделась мелкой порослью. Изредка попадаются низкорослые северные елки. Преобладают кустарник и низенькая северная береза.

Как-то неожиданно, сразу ворвались в дельту Печоры. Перед нами открывается множество небольших заливов, рукавов, островков. Они простираются широкой полосой на север. Видны постройки Нарьян-Мара. Где же аэродром?

Возле города, в маленьком проливе, стоят два самолета. Один из них – оранжево-синий – Павла Головина. Но почему нет посадочного знака?

Летим над городом. В стороне, на главном русле реки, видна небольшая группа людей. Дымовые костры. Ага, вот и знак посадки!

Нас решили встретить на самом широком месте реки.

Ну и аэродром! Простор, красота! Тут можно сразу и взлетать и садиться – места хватит.

Идем на посадку. Ветер свежий. Уже коснулись снега. Самолет скользит на лыжах. Водопьянов разворачивается. Ветер шаловливо поддувает под правое крыло, как бы приветствуя нас. Но «приветствие» оказалось довольно коварным: самолет кренится на левое крыло. Все это происходит молниеносно. Водопьянов успевает убрать газ, и самолет выравнивается. Подруливаем к стартовой линии.

Вслед за нами садятся остальные машины. Воздушная эскадра выстраивается в стройный ряд. Представители местных организаций радушно приветствуют участников экспедиции.

Экипажи готовят самолеты к ночевке, укрепляют машины веревками, чтобы ветер не опрокинул их. Нам подают лошадей, и мы едем в город.

Руководители советских и партийных организаций Нарьян-Мара несколько переусердствовали в гостеприимстве: печи в отведенных нам помещениях так жарко натоплены, что дышать нечем; всю ночь спали при открытых форточках, накрывшись простынями.

На другой день уже с утра мы готовились к следующему этапу полета. Но подвела погода. Пришлось просидеть в Нарьян-Маре с 30 марта до 12 апреля.

На острове Рудольфа и в бухте Тихой свирепствуют жесточайшие штормы. Сила ветра временами достигает двенадцати баллов. Такие же свирепые ветры и на Новой Земле, на мысе Желания, в Маточкином Шаре, в Русской Гавани – словом, во всех пунктах, где нам пришлось бы садиться в случае невозможности долететь до Земли Франца-Иосифа. На мысе Желания ветром разрушило здание, порвало антенны.

Наши тяжелые самолеты еще ни разу не испытывались в подобных арктических условиях. Естественно, мы стараемся избежать сильных ветров, тем более что наши машины перегружены, а это снижает запас прочности.

Обстоятельства заставляют нас быть максимально осторожными. Попасть в штормовой ветер где-нибудь на стоянке нам тоже не хочется: при большой несущей поверхности крыльев возможны поломки, несмотря на все крепления.

За время пребывания в Нарьян-Маре мы тщательно проверили всю материальную часть. Люди хорошо отдохнули перед новым весьма тяжелым этапом перелета: Нарьян-Мар – Земля Франца-Иосифа. Нам очень хотелось пройти это расстояние без посадки.

На 12 апреля метеорологи обещают удовлетворительную погоду, хотя местами ожидается низкая облачность с осадками. Принимаем решение: лететь поверх облачности, ориентируясь по приборам.

С 3 часов ночи начали подготовку самолетов. Через два часа все уже готово. Ждем сообщения о погоде от Головина, вылетевшего первым.

В 7 часов отдано распоряжение о вылете.

Стартуем. Но самолет не отрывается. Температура воздуха – ноль градусов. Снег только что выпал, он очень липкий, много воды. Пять раз выруливаем на старт, но все бесполезно...

Совещаемся: как быть? Командиры кораблей считают, что нужно обязательно стартовать, так как приближается фронт теплой погоды и завтра положение будет еще хуже. Общее решение: слить по две тонны горючего и лететь до полярной станции Маточкин Шар (в центре Новой Земли), пополнить там запасы горючего и продолжать полет на остров Рудольфа.

Спустя час, слив горючее, пробуем взлететь.

Первый раз получается неудачно. Заходим снова – подальше.

Пробежав одну минуту восемь секунд, наш самолет наконец отрывается... Вслед за нами взлетает Молоков, а потом Мазурук.

Остается только машина Алексеева. Почему она так долго стоит на старте? Вот самолет Алексеева двигается. Он бежит по снегу очень медленно, прошел весь аэродром, но не оторвался и возвращается на старт. Наблюдать за ним дальше нет возможности – расходуются ограниченные ресурсы горючего, его может нехватить до Маточкина Шара.

По радио отдано распоряжение: Алексееву, как только оторвется, итти самостоятельно на Маточкин Шар, остальным самолетам следовать за нами.

Пробиваем облачность на высоте тысячи шестисот метров. Чистое небо. Внизу знакомая белая пелена. Идем курсом на Новую Землю. Над Печорским морем в облаках появляются разрывы, и мы видим мелкобитый лед.

Вот и берег Новой Земли! Над восточной частью ее – ясное небо, а западная покрыта сплошной облачностью. На Карском море льда нет.

Подойдя к Новой Земле, держимся восточной стороны. В 3 часа дня перед нами открывается Маточкин Шар. Мы видим гладкую поверхность замерзшего пролива. Аэродром – чудесный: здесь можно взлететь с любой нагрузкой. Выложен посадочный знак. Опускаемся благополучно на лед, снега совершенно нет.



## Маточкин Шар – остров Рудольфа

13 апреля

Сегодня на Маточкином Шаре отмечаем третью годовщину спасения челюскинцев. За обедом вспомнили о походе корабля, гибели его в Чукотском море, говорили о воспитании новых кадров полярников. Выступали Шмидт, Водопьянов, Молоков и я.

Полярная станция Маточкин Шар – комсомольская. Ее молодой персонал с огромным вниманием слушал наши рассказы о незабываемых днях спасения челюскинцев, о подвигах летчиков, которые стали лучшими друзьями работников Арктики.

На Земле Франца-Иосифа сегодня плохая погода. Полет наметили на завтра, в 7 часов утра. Закрыли моторы чехлами.

В 4 часа дня с гор подул ветер, началась поземка. С вершин погнало колоссальные облака снега. Ветер быстро усиливался. Через час начался настоящий буран.

Марк Иванович Шевелев пришел узнать, закреплены ли машины.

– Пойдем вместе, проверим еще раз, – предложил я.

Быстро одевшись, мы вышли из дома.

Много раз я видел пургу, но то, что сейчас нам открылось, превосходило все. Кругом кипело, как в котле. Отойдя на десять шагов от дома, мы потеряли его из виду. Ветер дул с такой силой, что трудно было устоять на ногах. У меня мелькнула мысль: вот тот северный буран, попав в который неопытный человек погибает. Немало было случаев, что люди замерзали в нескольких метрах от дома, не в состоянии найти дорогу к нему.

Я повернулся к Шевелеву. Ветер сдувал его под гору. Шевелев сопротивлялся, повертылся лицом к ветру, и оно быстро покрывалось тонкой ледяной коркой.

Я схватил Шевелева за руку:

– Пойдем домой, возьмем трос...

И объяснил: трос мы привяжем к дому и, постепенно разматывая его, дойдем к аэродрому, а потом, держась за проволоку, вернемся обратно; иначе дороги не найдем...

Выяснилось, что трос лежит на берегу. Вместе с начальником полярной станции мы тронулись в путь, держась за один ремень, чтобы не потерять друг друга.

Шли очень долго, и мне уже стало казаться, что мы заблудились. Вдруг наткнулись на какой-то предмет. Это была железная бензиновая бочка. Я вспомнил, что бочка лежала возле самолета. Значит, мы у цели.

И действительно, через десять шагов мы уперлись прямо в фюзеляж нашей машины. Справа от нас, буквально рядом, находилось крыло самолета, но мы не видели его.

Осмотрев крепления машины, мы перешли к другим самолетам и, убедившись, что все в порядке, стали искать трос. Но не так легко было найти его! В сильную метель даже знакомые места становятся неузнаваемыми. Пробродив почти час бестолку, мы вернулись домой, взяли на радиостанции моток провода и протянули его к первому самолету.

Держась за этот провод, люди могли уверенно ходить из дома к машинам и обратно.

Пришлось установить непрерывное дежурство у самолетов. Дежурным приказано в случае опасности бить тревогу.

## 16 апреля

Шторм достиг двенадцати баллов и длился двое суток. Самолеты, которые были поставлены носом против ветра, выдержали напор. Одну машину слегка повредило: сломало коромысло руля поворота. Механики начали срочно ремонтировать руль. Ветер продолжает издеваться над нами; правда, он уже стал несколько слабее, не больше девяти баллов.

В общем, то, чего мы избегали, нам все же пришлось испытать. Хорошо, что благополучно прошло.

## 18 апреля

С полудня ветер стал стихать. Мы начали прогревать моторы, а в 19 часов 34 минуты пошли в воздух.

Низкая облачность. Набрали высоту две тысячи двести метров. В разрывах облаков виднеются вершины гор. Пересекли Новую Землю.

Над Баренцевым морем тоже сплошная облачность.

Психология человека своеобразна: если глаза не видят опасности, то он и не думает о ней. Так было и у нас. Мы летели на сухопутных машинах над морем, но не видели его – оно было покрыто облаками; что под нами – чистая вода или лед, – неизвестно. Почему-то меня не покидала уверенность, что внизу обязательно должен быть лед. Не видя открытого моря, мы чувствовали себя спокойнее...

А вот теперь облака начали редеть. Все с любопытством прильнули к окошкам. Каждый старался рассмотреть: чисто море или покрыто льдом, а если есть лед, то сможет ли на него сесть самолет? В редких разрывах видно, что внизу лед, но мы не успевали определить, какой он.

Поднявшись несколько выше, мы увидели солнце; оно быстро приближалось к горизонту. Изумительное зрелище – арктическая вечерняя заря! Солнце как-то быстро скрылось за горизонтом, но сумерки, какие бывают у нас в Москве после захода солнца, не наступили. Это был какой-то особенный, странный свет, вызывавший напряженное состояние. Небо чистое, солнца нет, но нет и темноты: можно свободно читать. Так продолжалось около часа. Потом, почти в том же секторе горизонта, где скрылось солнце, появился небольшой огонек: как будто вспыхнул разведенный одиноким рыбаком костер. Этот «огонек» ежеминутно разрастался. Восход солнца был величественным. Картина, окружавшая нас, резко изменилась. Освещенные лучами облака приняли другой вид. На горизонте, в той стороне, где должны были появиться острова Земли Франца-Иосифа, открылись горы, а то, что мы принимали за острова, оказалось обыкновенными облаками...

Устремляясь навстречу солнцу, любуясь игрой его лучей, как-то неожиданно подлетели к Земле Франца-Иосифа.

Мы тотчас забыли о прекрасном небесном светиле. Все наше внимание сосредоточилось на этих островах, величавых в своем вечном суровом спокойствии. С этим архипелагом связаны многочисленные исследования и путешествия, полные кипучей борьбы человека с природой, борьбы за тайны, которые так ревностно хранит далекий Север.

Прошли остров Галля, Австрийский канал. Наконец появляется долгожданный остров Рудольфа – наша база для полета к Северному полюсу. На острове различаем круг, обозначающий границы аэродрома. Вспыхивают дымовые костры. Двигутся маленькие точки. Нам выкладывают посадочные знаки.

Делаем два круга, знакомимся с расположением аэродрома. На берегу острова, у подножья горы, виден небольшой поселок. Это – база нашей воздушной экспедиции.

## 20 – 30 апреля

Полным ходом идет подготовка к последнему этапу перелета. Механики просматривают моторы, радисты еще раз проверяют аппаратуру. Самолеты заправляют горючим.

Для точного ведения самолетов к полюсу на острове Рудольфа установили, кроме радиомаяка, еще и радиопеленгатор. Флаг-штурман Иван Тимофеевич Спириин приступил к проверке работы радиомаяка и пеленгатора. Для этого он отъехал на собачьей упряжке на пятнадцать километров от базы и развернул аварийную радиостанцию.

Обследовав северную зону маяка, Спириин стал готовиться к проверке южной зоны. Из бухты Тихой специально прибыл самолет «У-2».

Иван Тимофеевич наметил маршрут полета и место посадки – приблизительно в восьмидесяти-ста километрах к югу от нашей базы.

28 апреля Спириин вылетел. Срок его пребывания на «юге» был определен в пять часов. Условились: если за эти пять часов он не вернется и связь не будет установлена, за Спириным отправится другой самолет.

Погода была благоприятная, все располагало к нормальному, спокойному полету. Полетели трое: Спириин, радист Сима Иванов и Евгений Константинович Федоров.

Они взяли курс на юг и минут через двадцать скрылись из глаз. Но не на пять часов, а на... сорок.

Вот что рассказал нам потом Иван Тимофеевич о своем полете<sup>17</sup>:

«Летели мы хорошо. Погода была великолепная. Прилетели к намеченному пункту. Оказалось, садиться там нельзя: лед взломан, полыньи. Пришлось вернуться немного назад. Выбрали место примерно в семидесяти километрах от острова Рудольфа. Солнце уже было закрыто высокими тонкими слоистыми облаками, свет рассеивался, и эта площадка сверху казалась вполне пригодной для посадки. Но, когда садились, у меня даже сердце «екнуло»: куда же, думаю, мы попали?! Кругом такие заснеженные торосы, что чуть их крылом не задешь...

Сима Иванов, человек опытный, челюскинец, вылезает из машины и говорит:

– Ну, Иван Тимофеевич, влипли! Как теперь отрываться только будем?!

Я, конечно, со спокойным видом отвечаю:

– Ничего, Сима, взлетим: тут такая площадка, хоть эскадрилью сажай.

А сам думаю: «Прав Сима, влипли!»

Сначала решили наладить связь, сообщить по радио, где мы сидим, объяснить, что место посадки пришлось изменить. Затем проверим работу радиомаяка и начнем выбирать.

С радиосвязью – полная беда: мы вас слышим, а Рудольф нас не слышит. Бились, бились – ничего не получается. Станция работает, все исправно, а волны не проходят...

От кручения мотора вручную мозоли натерли, а толку так и не добились.

Проделав все необходимые работы по определению зоны луча радиомаяка, мы решили возвращаться обратно, да и погода что-то стала хмуриться. Начали запускать мотор. Не тут-то было! Мотор к этому времени застыл, не запускается. Одному человеку с амортизатором не справиться. Как выйти из положения? Надумали: подтащим самолет к ледяному ропаку и закрепим амортизатор за ледяную глыбу – так добьемся сильной натяжки амортизатора и быстроты проворачивания винта.

С каким трудом пришлось тащить самолет, рассказывать не стану. Ведь нас было только трое... Наконец подтащили самолет к огромному ропаку, закрепили амортизатор, натянули и чуть ли не «ура» закричали: мотор работает!

---

<sup>17</sup> Запись рассказа публикуется по тексту дневника М. С. Бабушкина.

Но, видно, правильна русская поговорка: «Беда не ходит одна, а еще за собой другую тащит»... Пока мы возились с самолетом и мотором, погода испортилась: появился туман, задул ветер, началась пурга – зги не видать! Пришлось прогреть мотор и ждать, когда утихнет ветер.

Улетая с базы, никто из нас не ожидал попасть в такую переделку. Когда мы работали и двигались, было тепло, а как стали ждать улучшения погоды, начали мерзнуть. Особенно досталось моим ногам: на мне были валенки, а они отсырели...

Спать, конечно, не пришлось: бегали вокруг самолета и так согревались.

Временами погода прояснялась, но лишь на несколько минут; потом все снова быстро заволакивало.

Мы вас слышали все время. Знали, что вы готовитесь вылететь к нам. Очень беспокоились, как бы Головин не вздумал садиться у нас: площадка скверная, и его машина могла пострадать.

Пошли осмотреть свой «аэродром»: нельзя ли как-нибудь его расширить?

Вдруг Федоров увидел вдали черную точку.

– Это нерпа, Иван Тимофеевич, – сказал он. – Давайте подстрелим ее.

Федоров как самый опытный из нас полярник-охотник начал к ней подползать. Долго он крался, осторожно, чтобы не спугнуть. Вот Федоров уже на расстоянии выстрела от нерпы. Мы с Симой напряженно следим: удастся ему убить зверя или тот уйдет? Волнуемся: что же он не стреляет?

Неожиданно Федоров оставил охотничьи повадки, встал и пошел прямо к нерпе. Нагнулся, что-то поднял... Видим: какой-то маленький предмет. Что это может быть? Просто сгораем от любопытства...

Через пять минут Федоров возвращается и говорит:

– Убил нерпу, да только она несъедобная...

Показывает свою находку. Да это же дымовая ракета, которую мы бросили перед посадкой!

Погода немного улучшилась, но вскоре опять надвинулся туман, сильно потеплело, пошел мокрый снег. На самолете стали появляться сосульки, а через некоторое время вся машина покрылась коркой льда. Несколько часов пришлось отдирать ее. Кропотливая работа! Наконец и с этим справились.

Пробуем взлететь, но не можем подняться. Насилу оторвались. Только проскочили через первый ропак, и самолет, потеряв скорость, снова сел. Как уцелела машина, удивительно...

Пришлось на руках вытаскивать ее из ропак. Для облегчения самолета сняли аккумуляторы (они весят сорок-пятьдесят килограммов) и бросили их там.

Взлетели и на высоте пятидесяти метров, над торосами, стали пробиваться к Рудольфу.

Ну вот и все. Этим, можно сказать, закончилось мое первое арктическое испытание. Теперь я близко познакомился с торосами и стал понимать, каково сидеть среди них в ожидании летной погоды...»

Так закончил Иван Тимофеевич рассказ о своем маленьком полете с большими переживаниями.

Мне кажется, больше всего он беспокоился из-за нас. Знал, что мы волнуемся, и, очевидно, думал: сердимся на него. А мы, надо сознаться, не его ругали, а себя: зачем отпустили людей? Но оказать помощь мы не могли: погода не позволяла.

Правда, кое-какие меры мы приняли: послали на розыски двух человек с собачьими упряжками, теплой одеждой, спальными мешками и продовольствием... Теперь новая забота: неизвестно, где эти люди. Как улучшится погода, надо лететь на поиски.

Только Спириг лег отдыхать, прибежал Мазурук за винтовкой: появился медведь.

Я подошел к Спиригу:

– Эх, Иван Тимофеевич, ты заснул, а к нам гость пожаловал – медведь.

Посмотреть белого медведя в подлинной арктической обстановке было давнишним желанием Спирина. Он не раз говорил мне об этом.

Иван Тимофеевич вскочил с кровати:

– Где медведь? Кто видел?

Сквозь сон он услышал мои слова, и сильное желание увидеть полярного медведя преодолело усталость. Спирин уже начал одеваться. С трудом удалось уговорить его остаться. Он снова повалился на кровать и мгновенно уснул.

Вскоре вернулись люди, посланные на поиски Спирина, Федорова и Иванова.

## Остров Рудольфа – Северный полюс

Остров Рудольфа – самая далекая северная земля в нашем секторе Арктики. Это удобный отправной пункт для исследования Центрального полярного бассейна.

Позади у нас осталось 3 347 километров трудного пути над материком, островами и морями, покрытыми льдом. Флаг-штурман Иван Тимофеевич Спирин классически провел нашу воздушную эскадру до острова Рудольфа, не допустив абсолютно ни одной, даже самой маленькой ошибки.

Старые пилоты шутили по этому поводу:

– Зачем надо было изучать земные ориентиры?! Посади штурмана да только поглядывай на приборы, правильно ли идет машина по указанному им курсу...

До Северного полюса оставалось пройти еще около девятисот километров в неизвестных, а поэтому особенно трудных условиях. Но мы все были уверены и в своих силах и в искусстве Ивана Тимофеевича.

На острове Рудольфа – в «преддверии» полюса – началась самая длительная за все время полета «отсидка» в ожидании летной погоды.

Этот остров был открыт еще во второй половине прошлого столетия. Но систематические научные работы здесь развернулись только с 1932 года. На острове был выстроен первый дом для полярников, сооружена радиостанция в бухте Теплиц, оборудована метеорологическая станция.

Природа острова Рудольфа весьма своеобразна. Температура летом около ноля градусов. Большая часть острова покрыта ледником. Много причудливых скал, издали напоминающих древние заброшенные замки. Летом обнажаются камни, скудно поросшие мхом. На южных склонах, в расщелинах, цветет полярный мак – бледно-желтые цветы с прозрачными лепестками.

На острове много птиц, песцов мало. В прибрежных водах есть тюлени, но их недостаточно, чтобы развить промысел. Иногда к берегам подходят большие стада редкого обитателя полярных морей – нарвала, или, как его еще называют, единорога. Остров Рудольфа посещают и белые медведи, которые нередко продолжают отсюда свой путь дальше на север.

Для аэродрома мы использовали шарообразную вершину глетчера, покрытую полуметровым слоем липкого снега. Этот естественный аэродром прозвали «куполом». В северную сторону от вершины купола идет равномерный полуторакилометровый уклон, заканчивающийся обрывом в море. С этой, самой природой созданной горки очень удобно взлетать тяжело нагруженным самолетам.

Мы ожидали на острове погоду, чтобы лететь наверняка, не подвергаясь опасному риску обледенения.

5 мая около полудня Павел Головин на двухмоторном разведочном самолете «Н-166» вылетел на полюс. В пути Головин регулярно сообщал о местонахождении машины. Через пять часов после старта он передал:

«Широта 90... Под нами полюс... Легли на обратный курс. Головин».

Вечером молодой полярный пилот рассказывал нам о своем полете, о ледовой и метеорологической обстановке в районе полюсу.

Наконец наше томительное ожидание кончилось. На 21 мая синоптик экспедиции Б. Л. Дзержевский дал благоприятный прогноз погоды. Командование назначило старт. Решено было, что первой на полюс вылетит флагманская машина, а остальные три останутся на острове Рудольфа впредь до особого распоряжения.

В 4 часа 52 минуты «Н-170» оторвался от «купола» и, легко пробив облака, взял курс на Северный полюс.

Еще в Москве мы долго обсуждали план этого полета. Тогда Шмидт предупредил, что вопрос о последнем этапе полета на Северный полюс будет решен на острове Рудольфа. И вот сейчас выяснилось, что лететь на полюс сразу четырьмя самолетами рискованно. Можно повредить всему делу. Мы летели в неизвестность. Как долго придется искать площадку для посадки, какая нас встретит погода – никто более или менее точно сказать не может. Могло случиться и так, что, прилетев на Северный полюс и покружив над ним, ушли бы обратно, потеряв двадцать восемь тонн горючего. Поэтому и было решено лететь одному самолету.

Начали выбирать машину. Все самолеты хороши, пилоты тоже неплохие; каждый пилот хочет быть первым на Северном полюсе. Шмидт собрал совещание, выслушал всех нас по очереди и сказал:

– Как вы, друзья, ни спорьте, а нужно решать справедливо. Кто первый подал мысль и ратовал о полете на Северный полюс? – Водопьянов. Должен ли он свою мечту воплотить в жизнь? Конечно, ему и карты в руки. Пусть он летит первым.

Вторым пилотом назначили меня, штурманом – Спирина, старшим бортмехаником – Бассейна, механиками – Морозова и Петенина, радистом – Симу Иванова. С нами летел персонал будущей дрейфующей станции – Папанин, Ширшов, Кренкель и Федоров, начальник экспедиции Шмидт и кинооператор Марк Трояновский. Всего на борту было тринадцать человек.

Мы шли на высоте 2 600 метров. Облака постепенно редели, и в просветах между ними виднелись сплошные ледяные поля. Уже около восьмидесятой шестой параллели мы видели только кое-где небольшие трещины. Льды казались довольно ровными и гладкими. Это радовало нас, давало уверенность в том, что на Северном полюсе мы найдем подходящий ледовый аэродром. Вскоре облака стали сгущаться. Перешли на полет вслепую.

На восьмидесят восьмом градусе наш самолет выскочил из облачной пелены. Под нами простирались ледяные поля, изрезанные трещинами и разводьями. Но это был совсем уже другой лед – более мощный, с крупными нагромождениями.

Проходим восьмидесят девятую параллель. До Северного полюса остается немногим больше ста километров. На горизонте видим колоссальную облачную завесу. Она опускается почти до самого льда. С волнением приближаемся к ней: неужели полюс закрыт облаками?

Мы летим дальше, старательно отыскиваем просветы в облаках, чтобы определить возможность посадки. Проходят минуты...

Вдруг из штурманской кабины к нам, согнувшись, пробирается Спирин. Лицо радостное, глаза блестят. Подошел и таким ласковым полупшепотом говорит мне (а мотор шумит, заглушает):

– Под нами полюс, полюс под нами...

Я, конечно, сразу же посмотрел в окно.

«Нет, – думаю, – никакого полюса. Облачность сплошная». Покачал головой.

– А что же тебе, столб, что ли, поставить?! – рассердился Спирин.

Водопьянов услышал нас и закричал:

– Полюс! Давайте скорее садиться!

И радостно и не хочется верить, что «вершина мира» действительно здесь, внизу. Необычно только одно: вокруг вместо четырех частей света – севера, юга, востока и запада – от нас теперь в любом направлении только юг...

Солнце расплюснутым красным шаром сияло над льдами. Завеса упала. Веками интриговавший человечество таинственный полюс был открыт.

Шмидт вступил в наш разговор.

– Подождем садиться. Я знаю, что вы хорошо, безупречно определяетесь, – сказал он, обращаясь к Спирину. – Пилоты вы хорошие, штурманы отличные, но я тоже кое-что понимаю в математике и знаю, что можно ошибиться в расчетах – тогда на весь мир скандал получится. Лучше перелететь через полюс, чем не долететь.

Через десять минут дается команда о посадке. Водопьянов разворачивается на сто восемьдесят градусов, и машина погружается в облачность... Все напряженно ждут, когда начнет проясняться. Водопьянов, сидя за штурвалом, сосредоточенно следит за приборами...

Вот появляются черные пятна... Разводья, трещины... Вода? Становится все светлее. Высота шестьсот метров. Облака кончились. Под нами безбрежное пространство льда, испещренного морщинами, изрезанного трещинами и разводьями. Лед массивный, хотя весь в мельчайших складках. Так вот каков он, Северный полюс!

«Хорош?» – взглядом спрашивает Водопьянов, указывая на лед.

– Отличный! – отвечаю я и в подтверждение поднимаю большой палец.

«Н-170» делает плавный круг. Мы ищем подходящую площадку. Выбираем одно из гладких полей. Спирин бросает дымовую шашку, и над льдами расстилается черная полоса дыма.

Водопьянов «прицелился» и повел машину на посадку. Люди прильнули к окнам, сосредоточенно смотрят. В глазах у всех огоньки радости: лед крепкий, выдержит. Все ближе и ближе к нам ледяная поверхность полюса. Мелкие морщинки на льду превращаются в огромные торосы. Еще минута – и слышен скрип лыж.

Машина останавливается. Протискиваюсь между снаряжением, уложенным в отсеках самолета. Широкая советская натура просит выхода, а кабина узкая... Люди выскакивают на лед и с ликованием бросаются друг другу в объятия, восторженно кричат «ура». Путь завершен.

В моих запасах завалилась бутылка коньяка. Аккуратно разделили вино на тринадцать человек, и все мы дружно подняли тост:

– За родину, за нашего вождя Иосифа Виссарионовича Сталина!

Экипаж «Н-170» первым выполнил задание нашей партии и правительства, задание товарища Сталина. Сели мы на льды Северного полюса благополучно. Началась обыденная человеческая жизнь, такая же обыденная, как в любой другой точке необъятной родины. Требовалось людям и отдохнуть, и поесть, и поспать. После всех переживаний (а их было много!) одни быстро разворачивали радиостанцию, чтобы скорее связаться с материком, другие ставили палатки, тащили пневматические матрасы, спальные мешки, расстилали их в палатках, создавали уют, чтобы лучше было отдыхать. Зажгли примус, стали готовить борщ.

Льдина, на которую сел наш самолет, находилась в двадцати километрах за полюсом, несколько западнее меридиана острова Рудольфа. Впрочем, здесь, на Северном полюсе, сходятся все меридианы земного шара...

Великие слова о том, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевики, еще раз блестяще подтвердились: неприступный Северный полюс покорился воле советских людей, воодушевленных партией Ленина – Сталина.

Начиналась жизнь первого советского поселка на Северном полюсе.

26 мая на Северном полюсе опустился второй самолет воздушной экспедиции – под командованием Героя Советского Союза В. С. Молокова.

По просьбе прилетевшего с В. С. Молоковым специального корреспондента «Правды» Л. К. Бронтмана, 27 мая Михаил Сергеевич написал небольшую статью о первых днях жизни на «вершине мира». Эта статья не была передана на материк вследствие большой перегрузки радиостанции «Северный полюс». Рукопись публикуется впервые.



## Первые дни на Северном полюсе

Из тринадцати человек, находившихся на борту самолета, только мне доводилось многократно делать посадку в различных ледовых условиях. С нами были лучшие советские полярники. Но они знали лед главным образом с борта судна. Правда, они ходили по льдам, даже жили на них, но выбирать с воздуха пловучий аэродром им еще не приходилось.

Когда самолет находился в десяти-пятнадцати метрах от поверхности Ледовитого океана, со всех сторон появились угрожающие громадные глыбы наторошенных льдов. С высоты они казались невинными складками, своего рода «морщинами» на древнем лице Северного полюса, а сейчас стало понятно: при столкновении с этими ледяными массивами самолет превратится в щепки.

Мне кажется, что не только я, но и мои спутники – отважные люди – испытывали в эти минуты смешанное ощущение радости и страха. Страх потому, что возможно столкновение с ледяными глыбами, а радость – от сознания, что мы достигли цели, что лед здесь достаточно прочный, крепкий и в состоянии выдержать любую нагрузку...

Через несколько минут мы уже ходили по ледяному полю. Ходили на Северном полюсе!

С именем Сталина мы вступили на «вершину мира». С его именем начали закладку дрейфующей станции для четырех товарищей, которым предстоит провести здесь остаток длинного полярного дня и суровую полярную ночь. Казалось бы, всего только один день и одна ночь, но как они длятся!

Папанин, Ширшов, Кренкель и Федоров энергично и горячо принялись за организацию своей научной станции. Большая часть оборудования для нее и продовольственные запасы находятся на остальных трех самолетах – Молокова, Алексеева и Мазурука.

Скоро мы оставим здесь, на пловучей льдине, четырех товарищей. Но они не будут одни: с ними вся страна. Она согреет их своей любовью в холодную полярную ночь. С ними будет великий Сталин, который своей заботой о человеке воодушевляет на борьбу с любыми трудностями.

Вскоре после посадки на льдине появились первые палатки. Установили радиомачты, натянули антенны. В палатке-кухне совсем по-домашнему гудела керосиновая плита, готовился обед.

Эрнст Теодорович Кренкель торопился установить радиосвязь, чтобы известить весь мир о завоевании большевиками Северного полюса.

Радиостанция самолета перед самой посадкой испортилась, и мы не смогли сообщить о себе. Это сильно тревожило: мы знали, что не только на острове Рудольфа, но и во всей стране о нас очень беспокоятся. Там было известно только, что мы прошли над полюсом, пробили облачность и выбираем место для посадки... Потом связь оборвалась. Надо скорее ее восстановить!

Несколько часов пришлось затратить на зарядку аккумуляторов. Первая наша радиogramма была передана на остров Рудольфа лишь в 10 часов 30 минут вечера. Теперь все в порядке, связь налажена.

Жизнь идет своим чередом. Мы начинаем постепенно «обживать» льдину. Протаптываем тропинки от самолета к палаткам, строим домики из снежных кирпичей.

23 мая начали рубить лунку, чтобы определить толщину и прочность льда. Петр Петрович Ширшов измерил глубину лунки до воды: толщина льда – три метра десять сантиметров. Надежное поле!

Все время светит солнце. Оно упорно не покидает горизонт. В центре Арктики солнце сейчас несет круглосуточную вахту. Так будет в течение нескольких месяцев.

Мы отправляемся спать лишь в те часы, когда испытываем потребность в отдыхе. Но в наглухо задернутых палатках спать не хочется: все наши помыслы на острове Рудольфа – какая там погода, когда вылетят остальные три корабля?

Спим мы на полюсе нормально – не в меховых одеждах, как, вероятно, думают многие в Москве, а по-настоящему раздеваясь, с той лишь разницей, что залезаем не под одеяло, а в меховые мешки.

На второй день нашего пребывания на полюсе мы увидели живое существо. Это была маленькая северная птичка – пуночка, немногим больше и чуть светлее воробья. Мы очень обрадовались неожиданной пернатой гостье и стали раздумывать, откуда она могла появиться. Пришли к выводу, что пуночка, которых очень много на острове Рудольфа, во время нашего пребывания там свила себе гнездо на самолете «Н-170» и вместе с нами перелетела на Северный полюс. Впрочем, это был не научный вывод, а лишь предположение «летной части».

25 мая получаем радиограмму с острова Рудольфа:

*«Погода улучшается, Молоков готовится к старту».* Вскоре вторая радиограмма: *«Молоков, Алексеев и Мазурук вылетели на Северный полюс».*

Мы с нетерпением ждем своих товарищей. Мысленно вместе с ними преодолеваем расстояние, отделяющее остров Рудольфа от нашей дрейфующей станции.

Подходит время, когда корабли должны появиться на горизонте.

Я забираюсь на крыло машины и, вооружившись биноклем, всматриваюсь в горизонт. Замечаю крошечную черную точку.

– Вот самолет!

Машина приближается к лагерю, делает два круга. Это самолет Молокова. Спустя несколько минут Василий Сергеевич плавно сажает свою машину на ледяное поле и подруливает к нашему самолету. По всем правилам, как на нормальном аэродроме!

Из молоковской машины выскакивают люди. Мы обнимаемся и горячо поздравляем друг друга. Нашего полку прибыло!

Вот тогда мне вспомнилось, что у авиаторов в прошлом, до революции, так же как и у моряков, было много всевозможных суеверий и предрассудков. Если на аэродром попа привезти, обязательно будет несчастье; в понедельник вылетать нельзя; тринадцати человекам нельзя садиться за стол – приведут нищего и посадят обедать, лишь бы было четырнадцать; тринадцатый полет пилот старался как-нибудь поскорее закончить, чтобы сразу на четырнадцатый перейти. Много пропадало хороших летных дней из-за того, что никто не хотел летать в понедельники...

Только революция покончила с этим мракобесием и суеверием. Вот нам на число «13» прямо везло: тринадцать посадок сделали – все благополучно, без поломок; тринадцать человек прилетели на Северный полюс, и ни один не потерялся...

Мы на Северный полюс полетели друзьями, а возвращаемся отсюда братьями. Суровый, недоступный Северный полюс сроднил нас всех, показал, чем каждый живет, чем он дышит и как в трудные минуты может проявить себя.

Северный полюс открыт давно. Он еще Пири открыт.

Мы его не открыли, а завоевали. Северный полюс ждал своего хозяина. И вот этот хозяин наконец явился. Этот хозяин – наша родина, Советский Союз.

## Мои товарищи с флагманского корабля

18

Нас было тринадцать на флагманском воздушном корабле «Н-170». Сейчас мне хочется прежде всего говорить о Водопьянове и Спирине.

Михаил Васильевич Водопьянов – фигура цельная, полная первобытной непосредственности, вся устремленная вперед, в живое действие. Это простая, открытая душа, легко воспламеняющаяся и тяготеющая к жизни большого накала. Его беспокойная голова полна всегда смелых мечтаний, которые возникают в нем с большой легкостью, но закрепляются упорно и надолго.

Часто, когда вопрос на совещании был уже почти решен, раздавался его голос:

– А у меня еще одна идея есть... У меня еще одна мыслишка появилась...

Это человек, обладающий огромной силой желаний, порожденных в нем мечтой. С каким фантастическим по своей страсти упорством, с какой мужественной трезвостью реалиста-практика рвался он на полюс! И вот – завоевал!

Талантливый самородок, горячий, пышущий жаром, словно вынутый из раскаленных недр земли, Водопьянов – изумительный товарищ, который никогда, ни за что в жизни не оставит друга в беде. Он всегда о всех беспокоится, вечно тревожится о других.

В Арктике он бывал немного. Знаменитое спасение челюскинцев – вот его блистательный дебют за Полярным кругом. Потом он летал на Чукотку. И он еще не выработал в себе «ледяной» выдержки, которая есть у многих старых работников Арктики.

Когда Мазурук сел на льдину в стороне от нас, Водопьянов очень болезненно это переживал. Скажу прямо: из всех нас Водопьянов особенно волновался в часы, когда отсутствовала связь с задержавшимся Мазуруком. Он уже поговаривал о том, что надо лететь, искать Мазурука, спасать. Он места себе не находил. И если бы не Отто Юльевич, который спокойно доказывал, что Арктика требует терпения и не допускает никакой поспешности, Водопьянов, вероятно, уже сорвался бы и полетел, забыв о себе и думая лишь о затерявшемся, по его мнению, во льдах товарище.

Кое-как нам удалось уговорить Водопьянова, что пока нет никаких оснований тревожиться: Мазурук – отличный командир, связь должна наладиться, вероятно волны не проходят. И действительно, связь с Мазуруком вскоре была установлена.

Я лично знаю Водопьянова давно, знал его, когда он еще работал в мастерских «Добролета»; потом был механиком на линии, сдал экзамен на летчика. Он всегда производил на меня впечатление хорошего, талантливого человека, очень способного летчика. Но мне особенно радостно было заметить в нем перемену, которая произошла после того, как Водопьянов был принят в партию. У него появилось замечательное чувство ответственности перед народом, перед страной. Он почувствовал, что партия от него требует быть не только героем, но и образцом настоящего человека. Это очень серьезно на него повлияло. С этого момента он стал особенно быстро расти.

Со Спириным я познакомился у Водопьянова, когда мы готовились к отлету из Москвы. Он показался мне человеком замкнутым, с чересчур спокойным характером – прямая противоположность Водопьянову. Но общее впечатление осталось хорошее. Чувствовалось, что человек этот – солидный, устойчивый, зря не болтает и знает вес своего слова.

Такое впечатление выгодно для штурмана. Летчик должен верить в своего штурмана. Если нет у тебя доверия – значит, пойдут нелады: не «спеться» ни на земле, ни в воздухе. В таких случаях лучше уж сразу разойтись.

---

<sup>18</sup> Из статьи для «Известий».

Спирин, придя на самолет, внес какой-то свой особенный, ровный и спокойный тон в работу и во взаимоотношения членов экипажа.

Но полностью мы оценили Спирина, когда шли на Рудольф. Мы были просто восхищены уверенным мастерством этого человека. Мне почти не приходилось видеть, чтобы штурман в труднейшей обстановке над облаками с такой абсолютной точностью определял местонахождение самолета и безошибочно делал прокладку курса.

Лично мне он внушил сразу такое доверие, что я, человек, летающий двадцать с лишним лет, привыкший летать по карте, сверяясь с земными ориентирами, чтобы видеть все самому, здесь бросил карту. Я решил, что на этот раз могу довериться штурману.

Но Спирин не только блестяще знает аэронавигационное дело: он также великолепный пилот. Штурман-летчик.

Чтобы точно отыскать Северный полюс, необходимо иметь точнейшие инструменты, безотказно работающие. Такими инструментами мы обладали, а при наличии столь замечательного штурмана, как Спирин, мы не сомневались, что мимо полюса не промахнем. Мы были уверены, что Спирин приведет нас на полюс. Так и было.

## Полюс завоеван

19

Человечество стремилось завоевать Северный полюс на протяжении столетий. Много человеческих жертв понесено при попытках добраться до Северного полюса, разгадать его тайны. Но Северный полюс продолжал оставаться загадкой, продолжал быть неприступной крепостью.

Он ждал своих настоящих хозяев – и вот наконец дождался.

Таковыми хозяевами явились большевики – маленькая группа людей, посланных великой партией Ленина – Сталина.

Эти люди прилетели на Северный полюс на советских самолетах, и неприступная гордыня самой северной точки земного шара благосклонно приняла наши четыре гигантских четырехмоторных самолета.

Первые слова, которые были произнесены нами при вступлении на льдину, были слова в честь нашей дорогой Родины, в честь нашей Партии, в честь нашего великого вождя товарища Сталина.

Затем мы стали строить себе жилье, готовить пищу, и вот уже в палатках зашумели примусы; здесь пьют чай, там обедают. Мало-помалу палатка постепенно приобретает уют, а горячий чай располагает к беседе; люди делятся впечатлениями о только что совершенном полете, первыми впечатлениями о советском полюсе, о его гостеприимстве.

Утомление берет свое. Забравшись в спальные мешки, мы засыпаем, овеянные чистым воздухом Северного полюса. Так началась наша первая «условная» ночь – условная потому, что на полюсе в это время солнце круглые сутки стояло на небе, о наступлении ночи мы узнавали только по часам.

Нас убаюкивал шелест легких палаток, в которых мы себя чувствовали совсем как дома.

Но вот мы уже выспались. Лагерь ожил. Появляются тропинки от самолета к самолету, от палатки к палатке. Там пробивают прорубь, приступают к измерениям толщины льдины. В другом месте ставят ветряк для зарядки аккумуляторов. Высится радиомачта – самое высокое «сооружение» на Северном полюсе. Торжественно развеваются наши советские красные знамена с гербом социалистического государства и портретом того, кто ведет нас от победы к победе – нашего великого вождя товарища Сталина.

Папанинцы приступают к изучению жизни Северного ледовитого океана. Трудно даже представить себе, что это значит: изучать жизнь Северного ледовитого океана, необъятного по своим размерам, неизведанного по своей глубине. Естественно радостное волнение, с которым мы начинали эту новую страницу в истории мировой науки.

В появившуюся на льдине трещину, которая постепенно превратилась в большое разводье, Ширшов опускает на тросе, батометры на глубину восьмисот метров. Это делается для того, чтобы взять из океана пробы на разных глубинах, пробы, которые должны познакомить нас с плотностью, соленостью и температурой воды. Все мы, участники воздушной экспедиции, с понятным любопытством обступаем края льдины, где происходит эта работа, и следим за действиями Петра Петровича.

И вот из глубины океана из-под трехметрового льда появляются первые живые существа, которых мы встречаем на Северном полюсе. Этими существами оказываются маленькие светлокоричневые рачки и еще меньшие моллюски. Они быстро то опускаются, то снова поднимаются в воде. Нас охватывает какое-то особо приятное чувство: и здесь не все мертво, как казалось, и здесь продолжается жизнь.

---

<sup>19</sup> Из стенограммы выступления М. С. Бабушкина на радиопередаче для советских школьников 29 июня 1937 года.

Ширшов обещает нам в самом недалеком будущем наладить планктонные сетки, которыми он будет вылавливать живые существа с разных глубин океана и тем самым даст возможность научно объяснить существование жизни в недрах Северного ледовитого океана.

Чтобы закончить описание «животного мира» на Северном полюсе, необходимо упомянуть еще и о собаке, которую экспедиция привезла с собой для зимовщиков. Собаку доставил самолет Мазурука, и она будет находиться на дрейфующей льдине до окончания экспедиции.

Но вот мы уже возвращаемся с Северного полюса, оставив там четверку стойких и бесстрашных советских полярников, которым предстоит выполнить почетнейшее задание партии и правительства и нашего великого вождя товарища Сталина. Тепло распростившись с товарищами, мы возвращаемся на родину, которая на Северном полюсе представлялась нам жарким, горячим югом.

Первые люди, которые нас встречали на обратном пути, были жители местечка Амдерма на берегу Карского моря. Они горячо приветствовали нас. Пионеры Амдермы собрались у себя в клубе и попросили гостей-летчиков притти поговорить с ними и рассказать им о Северном полюсе. Эти ребята, так же как и все, страстно хотели знать о тех, кто полюс завоевал, кто посылал на полюс этих большевиков. Их детская любознательность была полна энтузиазма, их глазенки горели; они с жадностью слушали рассказ, ловили каждое слово об этом ранее недостижимом и суровом месте земного шара.

Мы смотрим на юные лица собравшихся пионеров. Тут не только русские ребята: мы замечаем националов – ненцев, у которых черные, загоревшие от северного солнца лица. На шее у них повязаны яркие пионерские галстуки.

Надо сказать несколько слов о ненцах. По данным 1926 года, их насчитывалось около пяти с половиной тысяч человек. Они разделяются на ряд племен и занимаются оленеводством, охотой и рыболовством. До революции ненцы (или самоеды – так их тогда называли) быстро вымирали, как и все маленькие народности, которые угнетались царизмом. Теперь этот народ приобщился к социалистической культуре и к социалистическому строительству нашей любимой родины.

Из беседы с ребятами мы скоро узнали, что эти маленькие ненцы успели вместе с русскими детьми полюбить нашу советскую школу и познать грамоту. Эти маленькие ребята-ненцы никогда в жизни не видели поезда, не имеют представления о наших прекрасных полях, на которых сейчас колосятся рожь, пшеница и ячмень. Но зато они великолепно разбираются в советских самолетах, в моторах, в тракторах; они превосходно знают, что такое моторная лодка; их привлекают механизмы всевозможных моторов; они успели полюбить технику, которую дала им революция, партия Ленина – Сталина; они горят желанием познать все, что посылает туда, на Север, Страна Советов.

Так на далеком Севере развивается советская социалистическая культура, так благодаря мудрой ленинско-сталинской национальной политике растут кадры, которые будут внедрять на Севере нашу советскую технику и укреплять советскую социалистическую культуру.

Побеседовав с ребятами о нашем полете и о пребывании на льдине, мы расстаемся большими друзьями. Ребята обещают брать пример с нас, большевиков, которые выполняют задания партии, правительства и своего великого вождя. Они обещают выполнять свои обязанности – учиться, и учиться на «отлично» и на «хорошо».

Наши новые маленькие друзья тепло провожали нас дальше, на юг. Они просили передать всем пионерам тех городов, где мы будем останавливаться, их пламенный привет.

И вот наши самолеты приближаются к югу. Не подумайте, что мы действительно залетели куда-нибудь на побережье Черного моря. Вторым культурным уголком, где нас встретили наши братья по родине, был город Архангельск. Нам казалось, что мы попали в южный край, похожий на Кавказ или Крым, – настолько велика была разница между Северным полюсом, откуда мы летели, и Архангельском.

Сразу из холодного царства льда и снега мы попали в тепло. В Архангельске в то время было двадцать пять градусов выше нуля – температура, о которой наши друзья в Амдерме могли только мечтать. Солнце Архангельска горячо обжигало нас, теплая Северная Двина ласково принимала в свои воды наши раскаленные тела, жаждающие прохлады, и мы действительно чувствовали себя словно на каком-то южном курорте...

В Архангельске нас также встречали октябрята, пионеры и комсомольцы. Они выстроились большими шеренгами, в руках у них были огромные букеты пахучих полевых цветов. Здесь нас встречала ожившая от зимнего сна природа, встречало лето.

Мы передали ребятам Архангельска привет с далекого Севера от пионеров Амдермы.

Перед тем как закончить свой рассказ о том большом деле, которое под руководством партии, правительства и лично товарища Сталина сделано нашей экспедицией на Северном полюсе, я хочу сказать несколько слов о сравнительно недавнем прошлом. Это было перед мировой войной, когда знаменитый американский путешественник Роберт Пири после огромных трудов и лишений первым достиг Северного полюса.

Пири вернулся затем на материк и сообщил президенту Соединенных штатов Америки о своем открытии. Тот не задумываясь ответил храброму путешественнику: «Благодарю вас за этот щедрый дар, но я не знаю, что с ним делать».

Теперь все граждане нашего Советского Союза великолепно знают, для чего нами завоеван Северный полюс. Ибо только в нашей стране свободны люди, свободна наука, свободна культура,двигающая нашу счастливую родину к еще более радостной и светлой жизни.

25 июня, в тот день, когда народ Соединенных штатов Америки приветствовал пионеров трансполярного перелета – Чкалова, Байдукова и Белякова, четыре корабля воздушной экспедиции на Северный полюс вернулись в Москву. Один из самолетов, под управлением И. П. Мазурука, остался на острове Рудольфа для оказания в случае необходимости немедленной помощи героической четверке – Папанину, Ширшову, Кренкелю и Федорову.

В столице, на Центральном аэродроме имени Фрунзе, участников экспедиции встретили товарищи Сталин, Молотов, Каганович, Ворошилов, Калинин, Андреев, Микоян, Жданов, Хрущев, Димитров. Сталин, Молотов и Ворошилов тепло поздравили и обняли всех участников небывалой воздушной экспедиции.

После митинга товарищ Сталин, руководители партии и правительства вместе с полярниками и летчиками направились к Кремлю. Гостеприимная Москва восторженно встречала завоевателей Северного полюса.

В эти дни, выступая на одном из митингов, М. С. Бабушкин сказал:

– Нам удалось выполнить задание, поставленное страной, поставленное Сталиным, потому, что нами двигала любовь к своей социалистической родине; потому, что выполнение сталинского задания было для нас великим счастьем, делом нашей чести – чести советских людей.

Мы выполнили свою задачу потому, что тщательно и упорно к ней готовились; потому, что могучий Советский Союз вручил нам свои прекрасные машины и так снарядил нашу экспедицию, как об этом не могут даже мечтать ученые, исследователи, летчики капиталистических стран. Мы выполнили свою задачу потому, что ощущали заботу о себе всей страны и лично товарища Сталина.

Когда в Москве мы увидели, что нас встречают руководители партии и правительства во главе с товарищем Сталиным, мы приняли это как высшую награду за свою работу.

«За образцовое выполнение задания Правительства и героизм» ЦИК Союза ССР постановил наградить участников экспедиции, достигшей Северного полюса и основавшей полярную станцию на дрейфующем льду у полюса. Восемь участников экспедиции и среди них М. С. Бабушкин получили звание Героя Советского Союза со вручением ордена Ленина.





## Послесловие

Воздушная экспедиция на Северный полюс и организация на льду дрейфующей станции открыли эпоху больших советских трансполярных перелетов. Великий летчик нашего времени Валерий Чкалов вместе с Георгием Байдуковым и Александром Беляковым впервые в истории авиации совершили беспосадочный перелет из Москвы через полюс в Северную Америку. Героическая тройка трансполярных пилотов – Михаил Громов, Андрей Юмашев и Сергей Данилин – установила мировой рекорд дальности полета по маршруту Москва – Северный полюс – Сан-Джасинто (Южная Калифорния). Вместе со всей страной М. С. Бабушкин горячо приветствовал победителей арктических просторов.

12 августа 1937 года из Москвы в Фербенкс (Аляска) вылетел четырехмоторный самолет «Н-209» под командованием Героя Советского Союза С. А. Леваневского. На борту самолета находилось шесть человек. Перелет протекал в труднейших атмосферных условиях. Из-за сплошной облачности экипажу пришлось, вести машину на высоте до шести тысяч метров. 13 августа после полудня самолет «Н-209» прошел над Северным полюсом. В 14 часов 32 минуты с борта машины была принята радиограмма, в которой сообщалось, что отказал правый крайний мотор и самолет снизился до четырех тысяч шестисот метров. После этого связь с «Н-209» прервалась.

Советское правительство в широких масштабах организовало поиски самолета, потерпевшего аварию.

25 августа из Москвы на Землю Франца-Иосифа вылетели три тяжелых самолета Героев Советского Союза Водопьянова, Молокова и Алексеева. На острове Рудольфа к ним присоединился самолет Героя Советского Союза Мазурука. Экспедицию возглавил Герой Советского Союза Шевелев.

Поиски «Н-209» не давали результатов. Близилась полярная ночь. Самолеты экспедиции, не оборудованные для ночных полетов, должны были вернуться в Москву.

В октябре из столицы вылетели на Север еще четыре тяжелых самолета. Их вели Герои Советского Союза М. С. Бабушкин, летчики-орденоносцы Б. Г. Чухновский, Я. Д. Мошковский и Ф. Б. Фарих.

Накануне отлета в статье «Наши планы» М. С. Бабушкин писал:

«Готовясь к экспедиции, мы учли, что нам придется летать в особенно трудных условиях. В Арктике наступает полярная ночь, которая в первый период богата штормами и туманами. Еще не успел охладиться воздух, волны теплого течения с юга еще попадают в район льдов и, охлаждаясь, образуют густые туманы. Они опасны в осенних условиях, грозят самолету обледенением.

Вот почему особое внимание мы обратили на оборудование самолета. Самое важное – обеспечить полеты в арктическую ночь. Мы приспособили свои корабли для этого. Освещение оборудовано великолепно. Фары под крыльями, прожекторы, установленные в хвостовой части самолета, и большой запас всевозможных осветительных ракет дадут возможность успешно бороться с тьмой полярной ночи. Мы рассчитываем благополучно производить посадки на льдах. На острове Рудольфа мы возьмем в экспедицию товарища Шевелева и под его руководством будем вести поиски. План этих работ, по-моему, должен быть таков. Выждав благоприятную погоду, нужно вылететь на двух самолетах в район Северного полюса. Приблизительно в той точке, где, по нашим предположениям, сейчас находится экипаж Леваневского, необходимо найти подходящую площадку, сесть там и подготовить аэродром для приема остальных кораблей. Первые два самолета должны сыграть роль дрейфующей базы с метеорологической станцией и рацией. По вызову этой дрейфующей базы вылетят остальные тяжелые корабли. Они привезут запасы горючего и продовольствия. Пополнив баки своих самолетов,

мы сумеем (постепенно расширяя зону обследования) радиусами облетывать район посадки «Н-209», тщательно обыскивая каждый ропок.

Полярной ночью костер или зажженную ракету видно далеко вокруг. Возможно, что Леваневский подаст такой световой сигнал. Особенно широко мы будем проводить поиски в лунные ночи. Благодаря прозрачному, чистому воздуху и сильному светоотражению от льда и снега в Арктике в лунные ночи светло, как днем.

О себе сказать мне нечего. Я север знаю, север люблю, работаю на севере давно. Я охотно иду в новый почетный северный рейс».

О ходе экспедиции Михаил Сергеевич Бабушкин регулярно писал своей жене Марии Семеновне, находившейся в то время в Ессентуках:

*«Москва, 2 октября 1937 года*

Сегодня я собрал все свои вещи, белье и одежду. На 4 октября намечен вылет. Из газет ты узнаешь, как идут поиски самолета Леваневского. Мне кажется, что мы его найдем...

Только что говорил с тобой по телефону, но так мало... Надеюсь, когда вернемся с поисков, наговоримся вдоволь, куда-нибудь поедем, отдохнем...»

*«Архангельск, 7 октября 1937 года*

Добрались мы сюда хорошо. Как дальше полетим – неизвестно, но пока есть надежда на погоду. Провожали из Москвы все ребята...

Узнали неприятную новость – шторм поднял уровень Карского моря у Амдермы и там залило аэродром. Теперь мы изменили маршрут – пойдём на Нарьян-Мар.

Экипаж у меня подобрался хороший. Завтра собираемся лететь дальше. О своем продвижении я буду тебе рапортовать...»

*«12 октября 1937 года*

*«Здравствуйте, ребята!*

Я прилетел в Нарьян-Мар. Ждем погоды, чтобы вылететь дальше. Сейчас небо очищается от облаков... Летим пока хорошо, условия нам благоприятствуют. Здесь светит солнышко все равно как весной. Завтра, может быть, тронемся дальше...

Слушайте мамочку и не обижайте ее...»

Дальше, на пути к Земле Франца-Иосифа, воздушные корабли встретили особенно неблагоприятные метеорологические условия. Только в середине ноября они подошли к острову Рудольфа. В эту полярную ночь в Центральной Арктике господствовала скверная погода. Поиски «Н-209» сильно затруднились.

В декабре Михаил Сергеевич Бабушкин писал Марии Семеновне:

*«Пользуюсь полетом Марка Ивановича (Шевелева) в Москву и хочу рассказать тебе о наших делах...*

Теперь только бы погода наладилась, тогда мы бы полетали! Может быть, нам удастся найти самолет «Н-209»...

Не забывай, радируй мне почаще. Как у наших ребятки идут дела с учебкой? Попроси их внимательнее относиться к учебе и порадовать меня хорошими отметками. Я очень надеюсь.

Поцелуй их за меня покрепче! Ожидай в апреле домой...»

12 декабря 1937 года народ Автономной Советской Социалистической Республики Коми избрал Михаила Сергеевича Бабушкина своим депутатом в Верховный Совет СССР. В радио-

грамме к избирателям Михаил Сергеевич горячо благодарил за оказанное ему высокое доверие, обещая все свои силы отдать на благо народа, служению делу партии Ленина – Сталина, борьбе за коммунизм.

Безуспешность поисков самолета «Н-209» очень удручала Михаила Сергеевича. 15 февраля 1938 года он писал жене с острова Рудольфа:

«Я написал тебе первое письмо, но послать его не удалось до сего времени. Самолет вылететь не мог – не было погоды. Вообще с погодой дело обстояло зимой скверно: только и знали что успевали откапывать из-под снега машины.

После долгой ночи наступили наконец сумерки. Сейчас уже можно с 10 часов утра до 3 часов дня читать на улице книгу, а это уже много для людей, соскучившихся по дневному свету. Правда, скрывать нечего: по дому сильно соскучился. Мысль, что мы не выполнили порученной нам задачи, хотя и не по нашей вине, все же как-то ложится тяжелым грузом на совесть. Просто совестно показаться на глаза. Кажется, каждый встречный если и не скажет тебе прямо, то в душе подумает: «Ну вот, а мы надеялись, что найдете, а вы даже и летать не смогли как следует».

Вся надежда сейчас на март месяц: возможно, будут хорошие дни и нам удастся слетать.

Многое хочется тебе передать, а мысли как-то не «клеятся». Одно скажу: скучаю по тебе сильно, но работу ставлю выше всего. Не обижайся, родная. Когда выполню задание, то и встреча будет приятнее и радостнее, и на сердце легче.

Расцелуй ребят».

Весной 1938 года Я. Д. Мошковский на четырехмоторном самолете «Н-212» совершил полет почти до восьмидесятой параллели, а 4 апреля достиг полюса, прошел по нулевому меридиану до широты 88 градусов 40 минут и оттуда вернулся на остров Рудольфа. В этих полетах, несмотря на отличную видимость, самолет «Н-209» обнаружен не был.

В мае «Н-212», пилотируемый Я. Д. Мошковским, вылетел с острова Рудольфа в Москву. На борту самолета находился Михаил Сергеевич Бабушкин.

18 мая 1938 года самолет оторвался от аэродрома вблизи Архангельска. На самолете было шестнадцать человек. Непосредственно после взлета отказал один из моторов, показалось пламя. Мошковский направил машину на посадку. После удара о землю самолет снова взмыл в воздух и упал в реку, где через несколько минут затонул. При катастрофе погибли четыре человека, в том числе и Михаил Сергеевич Бабушкин.

Михаил Сергеевич погиб в возрасте сорока пяти лет. Больше половины своей жизни, почти четверть века, он отдал работе в авиации.

Родина не забыла героя. Лосиноостровская, где протекали юношеские годы Михаила Сергеевича, носит ныне новое имя: город Бабушкин. В столице Коми АССР – городе Сыктывкаре – воздвигнут памятник Михаилу Сергеевичу Бабушкину. Именем славного пилота названы пароходы, лесозаводы, острова.

Старший сын героя – Михаил Бабушкин после смерти отца обратился к командованию Военно-Воздушных сил Красной армии с просьбой зачислить его в авиационную школу. Сейчас он летчик-истребитель, лейтенант, член партии. В 1940 году он впервые участвовал в воздушном параде 7 ноября, пролетал над Красной площадью на истребителе.

Младший сын – Олег занимается на четвертом курсе рабфака и, кроме того, учится летному делу. Олег Бабушкин тоже хочет стать летчиком-истребителем.

Лейтенант Михаил Бабушкин говорит:

– Отец учил меня: «Свое дело надо знать крепко, в совершенстве». Я стараюсь следовать традициям моего отца.

Мария Семеновна Бабушкина избрана депутатом Московского совета и много сил отдает общественной деятельности.

*Апрель 1941 года*

*Л. ХВАТ*