

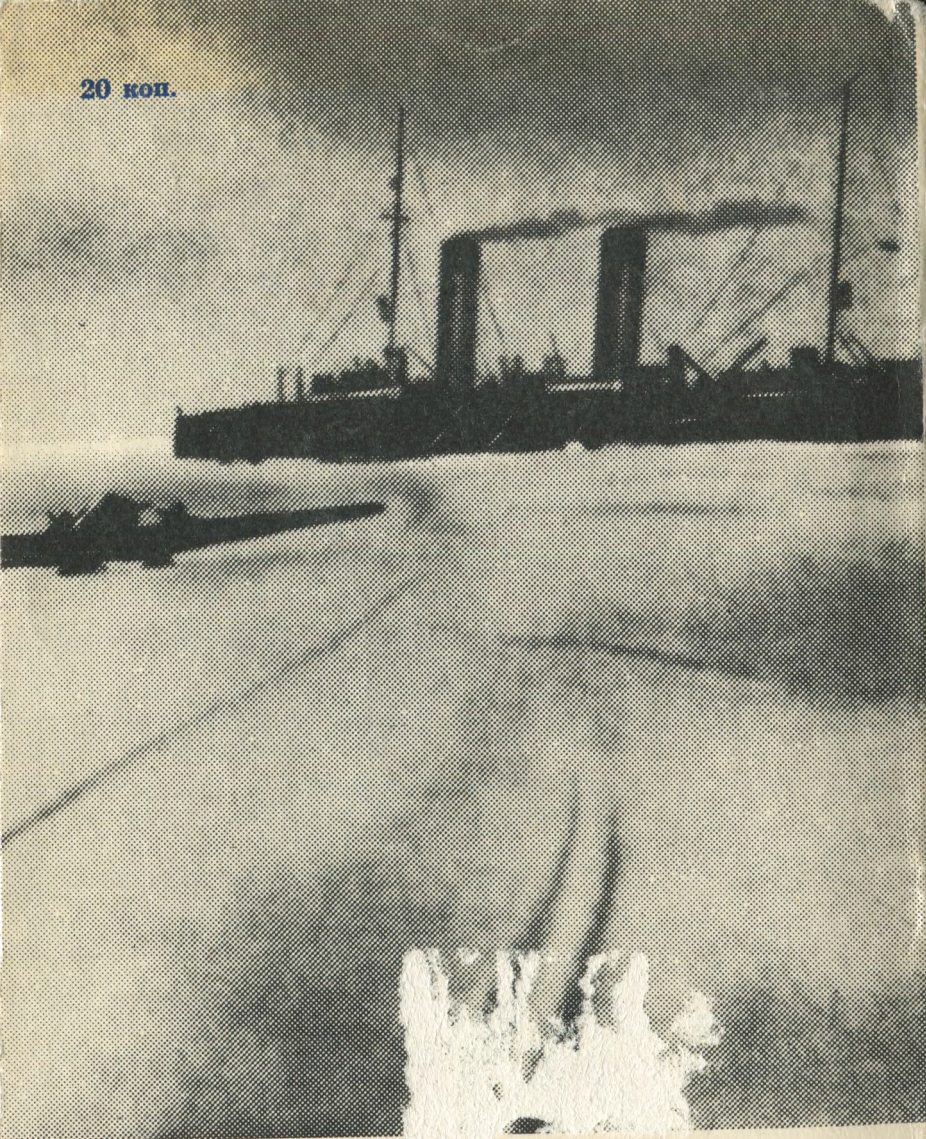


С. ВИНОГРАДОВ

# В ДЕРЗНОВЕННОМ ПОЛЕТЕ

ГЕРОИ СОВЕТСКОЙ РОДИНЫ

20 коп.



ПОЛИТИЗДАТ • 1975

**ГЕРОИ СОВЕТСКОЙ РОДИНЫ**

---

**С. ВИНОГРАДОВ**

**В ДЕРЗНОВЕННОМ ПОЛЕТЕ**

**(О Б. Г. Чухновском)**

**Виноградов С. Ф.**

**В49** В дерзновенном полете (О Б. Г. Чухновском). М., Политиздат, 1975.

120 с. с ил. (Герои Советской Родины).

Эта книга посвящена полярному летчику Борису Григорьевичу Чухновскому, сыгравшему значительную роль в исследовании советского Севера. В 1928 году его имя становится известным всему миру. Участвуя в знаменитом походе ледокола «Красин», спасшего за 81-й параллелью остатки экипажа итальянской экспедиции Нобиле, Чухновский сделал то, что не удалось ни одному зарубежному пилоту: нашел в ледовой пустыне гибнущую группу Мальмгрена. Об этих драматических событиях, о дальнейшем жизненном пути летчика рассказывается в книге С. Ф. Виноградова, историка и журналиста.

**В**  $\frac{10604-236}{079(02)-75}$  223—75

**6Т5(09)**

## «Срочно спасайте Мальмгрена!»

---

Машину пора сажать.

Ясно, что «Красина» теперь уже не найти,— слишком сильный туман навалился на этот район. Несколько раз самолет, меняя курс, прошел над тем местом, где должен, по расчету, находиться ледокол,— ничего.

Борис догадывался, как волнуются сейчас на судне: полуголые кочегары шуруют у топок, чтобы дать дымок погуще, с мостика непрерывно запускают ракеты, жгут на льду костер... Но такой туман не прошибешь ни ракетами, ни дымом. Извечный враг полярника туман...

И нет связи вот уже больше двух часов. А горючего осталось всего минут на 90 полета. Но дело даже не в этом. Нужно во что бы то ни стало и как можно быстрее сообщить на корабль координаты группы Мальмгрена. Когда ее увидели на ледяном конусообразном островке, успели передать всего несколько слов, да и то нет уверенности, что их приняли там, на «Красине». Во всяком случае, квитанции на прием Алексеев не получил. А это сейчас важнее всего. Ведь о группе Мальмгрена ровно сорок дней нет никаких известий, ее давно считают погибшей. И продовольствие у отважного шведа и его товарищей, по всем расчетам, кончилось несколько дней назад.

Нужно садиться. Но куда сядешь в этом подлом тумане?

Долго искать «Красина» в здешних местах рискованно. Это ведь район Семи Островов с их многочисленными скалистыми вершинами. На небольшой высоте и зацепиться за какую-нибудь из них недолго.

Чухновский взял курс на мыс Платен. «Сядем на береговой припай,— решил он.— И лед поровней, и в случае подвижки — берег всегда рядом».

Насколько можно разглядеть, внизу что-то подходящее. Передал экипажу:

— Идем на посадку!

Каждый проверил ремни крепления, снял, как водится, летные очки.

Самолет пошел вниз.

Свет мягкий, рассеянный, теней нет. Такое освещение сглаживает все неровности, торосы почти неразличимы.

Вот лыжи касаются льда. Легкий толчок. Пока все нормально. Небольшая пробежка. Впереди возникает что-то вроде порога, прикрытого снегом. Машину резко встряхивает. Но инерция еще движет ее вперед. А перед самым носом появляются невысокие торосы. Их теперь не минуешь. На одном из них сильно подбрасывает вверх, и тут же самолет мягко опускается и замирает. А винты левого и правого мотора бьют о лед, и осколки пропеллеров брызгами разлетаются по сторонам.

Что-то случилось с шасси: фюзеляж самолета оказался на льду. Чухновский и Страубе уже на снегу осматривают машину. Выбираются из кабины Шелагин и Алексеев.

Сам самолет цел. Но нужно менять крайние винты, шасси и лыжи. Это только с приходом «Красина». Там есть запасные.

— Ледокол придет, и наш «медведь» еще полетает,— говорит Чухновский.

Последним из самолета выбирается громоздкий здоровяк Вильгельм Блувштейн. Он еще не разобрался в обстановке:

— Где же «Красин»? — вопрошает кинооператор.

— Там же, где и был, когда мы вылетали,— отвечает командир.— Если его сдрейфовало, то очень немногое.

— Но я его не вижу,— не унимается Вилли.

Экипаж заливается смехом. Видно, неугомонный Анатолий Алексеев опять разыграл своего простодушного соседа по кабине.

— Нет, Вильгельм,— говорит Чухновский,— «Красина» мы не увидим отсюда и в самый ясный день.

Блувштейн продолжает недоумевать.

— Отставить! — Чухновский становится серьезным.— Досмеемся потом. Алексеев, Андрей и Блувштейн, быстренько развертывайте радиостанцию. Сейчас это — главное. А мы, Джонни,— обращается он к Георгию Страубе, второму пилоту,— давайте посмотрим, куда это нас занесло и каков лед.

Все делается споро.

С помощью кинооператорской треноги растягивается антенна. Шелагин вытаскивает из самолета радиостанцию. Пробует бензиновый моторчик, питающий рацию. Вроде бы все в порядке. Алексеев, нацепив наушники, с некоторой робостью, столь необычной для него, берется за радиотелеграфный ключ.

Как многое сейчас зависит от этого самого обыкновенного ключа! Протянется в эфире ниточка к ледоколу — и вновь обретет силы могучий корабль, узнав, что впереди него последний и к тому же неширокий барьер трехметрового льда, а за ним разре-

женные ледяные поля, потом чистая вода. Группа Мальмгрена уже через несколько часов сможет получить помощь. А не будет этой ниточки связи — и самого Чухновского с его ребятами не скоро удастся разыскать.

Чухновский и Страубе уже вернулись из своей недолгой разведки и молча стоят рядом.

— «Красин» РКК! «Красин» РКК! — отбивает Алексеев позывные ледокола.

1 час 10 минут. Уже наступило 11 июля. Прошло почти семь часов после вылета «красного медведя».

Счастливая улыбка озаряет лицо Алексеева:

— Есть связь!

Чухновский начинает диктовать свою знаменитую радиограмму:

Начальнику экспедиции

Карта номер 303 Мальмгрен обнаружен широте 80 градусов 42 минуты долготе 25 градусов 45 минут тчк Небольшом высоком остроконечном торосе между весьма разреженным льдом двое стояли с флагами третий лежал навзничь тчк Сделали над ними пять кругов тчк Совершенно чистая вода ограничена 80 градусами 40 минутами зпт 30 меридианом берегом Северо-Восточной Земли и линией острова Рипса на ENE по указанной широте тчк Поэтому группу Вильери обнаружить не могли тчк Виден был только Вреде тчк Выбора посадки не было тчк Сели торосистое поле миле от берега на который ходим тчк Сели на SSW миле от Капа-Вреде или Капа-Платена тчк Туман мешает точно определиться тчк Конце пробега снесло шасси тчк Сломано два винта тчк Самолет годен под морское шасси тчк Все здоровы тчк Запасы



продовольствия две недели тчк Считаю необходимым Красину срочно идти спасать Мальмгрена

Чухновский

Пройдут считанные минуты — и радиограмма окажется в ночной Москве, на рабочем столе Иосифа Станиславовича Уншлихта, председателя Советского комитета по спасению экспедиции Нобиле. Экипаж ледокола начнет готовиться к своему решающему ледовому штурму.

Пройдут часы, и радиоволны, телеграфные провода, телефонные звонки разнесут ошеломляющую новость по всему свету. На первых страницах газет рядом с фотографией Мальмгрена замелькает на всех языках фамилия Чухновского и последняя строчка его радиограммы: «Считаю необходимым «Красину» срочно идти спасать Мальмгрена».

Имя Чухновского, известное прежде лишь авиаторам военно-воздушных сил нашей страны да не очень тогда широкому кругу полярников, станет известным всему миру, и современники по праву назовут его лучшим и благороднейшим пилотом планеты...

## **Красный военлет**

---

Летчиком Борис Чухновский стал в октябрьские дни 1917 года, имея девятнадцать с половиной лет от роду.

Именно в октябрьские дни...

В Петрограде шли бои. Ведомые ленинской партией, рабочие, солдаты, красногвардейцы брали власть. А учащиеся Гутуевской школы военно-морской авиации, находившиеся в то время в Ораниен-

бауме, за штурвалами самолетов сдавали свои выпускные экзамены.

Возможно, покажется странным, даже неправдоподобным, но каких-либо бурных событий в школе в те дни не происходило. Наверное, потому, что в подавляющем своем большинстве учлеты, инструкторы, не говоря уже об аэродромном персонале, колебаний не испытывали и сразу стали на сторону народной власти.

Дорога Бориса в авиацию была естественной для него и почти прямой, как естественно и то, что он стал одним из первых военных летчиков Советской страны.

Дорога в авиацию... Точнее сказать — в морскую авиацию. Именно в ней соединились две стихии, которые всегда влекли его, — море и воздушный океан.

Началось с моря.

Отец Бориса, ученый-лесовод, естествовед, закончив Петербургский лесной институт, работал некоторое время на закреплении песков в Алешках, в низовье Днепра, потом служил по лесному департаменту Министерства земледелия в Петербурге. Здесь и родился 9 апреля 1898 года Борис, второй сын в семье. Первый, Всеволод, был годом старше.

Вскоре семья переехала в Гатчину. Здесь четырех лет Борис остался без матери.

Отец все внимание перенес на сыновей. Будучи человеком широко образованным, он сам занимался с ними, готовил их к поступлению в реальное училище.

Шла русско-японская война со всеми ее драматическими событиями, обороной Порт-Артура, Цусимским боем. Иллюстрированные журналы заполнились бесконечными изображениями военных кораблей и морских сражений. Несколько позже с по-

мощью друзей отца Борису довелось побывать на ледоколе «Ермак» и даже на одной из первых русских подводных лодок.

Море заполонило душу. Зрело решение стать моряком.

Отличной школой для Бориса стало Гатчинское реальное училище, прежде всего благодаря двум наставникам — словеснику Павлу Васильевичу Мудролюбову и особенно учителю-естественнику Федору Назаровичу Красикову. Великолепным педагогом был Красиков. Свободомыслящий человек, атеист, он участвовал в нелегальных маевках, на одну из которых привел и Бориса вместе с другими реалистами.

В 1908—1909 годах мир узнал о полетах Блерио. Братья увлеклись сооружением воздушных моделей. С начала 1911 года в Гатчине открылся отдел воздухоплавательной школы, ставший впоследствии военной авиационной школой. Завелись знакомства среди молодых авиаторов. В июле 1915 года Борис вместе с летчиком Азанчевым впервые поднялся в воздух. Летели на «Фармане-7», примитивном по нынешним понятиям аппарате, «летающей этажерке», как говорили тогда, на котором и пилот и пассажир — оба открыты потоку воздуха. Аэроплан держался хорошо. Полет проходил ранним утром, когда еще нет восходящих потоков воздуха и машина идет ровно.

Эта устойчивость самолета и упругость воздуха оказались самыми сильными впечатлениями воздушного крещения Бориса. И навсегда вьелся «авиационный дух» — запах горелой касторки, — на ней тогда работали моторы.

Летал Борис и с другими летчиками. Ко времени окончания реального училища в 1916 году он безоговорочно решил стать летчиком. Однако пришлось

уступить настоянию отца и в марте 1917 года поступить в Морской корпус. Но очень скоро, буквально через несколько недель, вместе с группой слушателей Борис отправился в Гутуевскую школу морских летчиков. Она находилась в самом Петрограде, на острове Гутуев, на стрелке между Морским каналом и Невой.

Вот так и соединились для Чухновского две стихии — воздух и вода.

Учение было нелегким. День, вернее сутки, загружались до отказа. Летали рано утром или поздно вечером, когда воздух наиболее спокоен, без больших возмущений. Днем занимались теорией, которая в основном сводилась к изучению материальной части, ремонтировали эту материальную часть. В короткие ночи заправляли самолеты бензином. Спали мало, четыре-пять часов. Питались чуть ли не впроголодь.

И вот что удивительно. За короткое время начального этапа обучения — с мая по август, когда состоялся первый самостоятельный вылет, — Борис избавился от своего туберкулеза.

Дело в том, что в январе 1917 года он сильно переболел «испанкой», как тогда называли одну из разновидностей гриппа. «Испанка» перешла в туберкулез, к которому Борис имел наследственное предрасположение. И в Морской корпус, и в летную школу он поступал с начавшимся уже туберкулезом.

Но радость, что мечта его осуществилась, занятие любимым делом, отличное настроение человека, добившегося своего, навсегда излечили Бориса.

В послефевральские дни инструкторы в летной школе менялись часто. С первыми тремя из них Борису не очень повезло. Но потом он попал в руки Ивана Ивановича Погосского. Это был замечатель-

ный во всех отношениях человек. Он закончил Императорское высшее техническое училище в Москве (теперь МВТУ имени Н. Баумана). Потом стал блестящим летчиком. Даже соперничал в смысле техники пилотирования с самыми признанными в то время асами.

Погосский тоже обратил внимание на своего одаренного ученика. Они стали друзьями. И их не раз еще сводила судьба — и в годы гражданской войны, и позже.

2 августа 1917 года Чухновский совершил свой первый самостоятельный вылет.

Курс обучения завершался в Ораниенбаумской летной школе.

Здесь в октябре 1917 года были сданы выпускные экзамены.

В начале декабря 1917 года Ораниенбаумскую летную школу переводят в Нижний Новгород. Летчик Чухновский остается в Ораниенбауме какое-то время с обслуживающим персоналом и своим механиком.

В те же дни, когда летная школа перебрасывалась в Нижний, в Ораниенбауме началось формирование дивизиона морской авиации. Его организатором и командиром становится Чухновский. Вместе с прибывшими в Ораниенбаум для тренировок летчиками Волковым и Шлатером он перегоняет с завода Щетинина новые «М-9» — летающие лодки известного тогда конструктора Дмитрия Григоровича.

Одна из первых операций ораниенбаумских авиаторов — участие в спасении судов Балтийского флота.

Часть российского флота с давних пор базировалась в Ревеле (ныне Таллин). Когда 18 февраля 1918 года началось вероломное наступление войск гер-

манского кайзера, моряки под прикрытием крейсеров вывели отсюда корабли в Гельсингфорс — главную базу флота. 3 марта в Брест-Литовске был подписан мирный договор с Германией. По этому договору Советская Россия обязывалась перевести корабли из баз на финском побережье в свои порты или разоружить их. Подписывая договор, немцы надеялись, что флот, скованный льдами, станет их легкой добычей.

Действительно, море покрыто льдом. Многие корабли нуждаются в ремонте. Не хватает личного состава. Топливо на исходе. И все-таки ценой невероятных усилий моряки спасают флот. В марте — апреле 1918 года состоялся тот самый небывалый ледовый поход, во время которого через льды из Гельсингфорса в Кронштадт пробились-таки 236 кораблей — основная часть флота.

В разведке обстановки на летающей лодке «М-9» участвовал и Чухновский. То была его первая ледовая разведка и едва ли не самая памятная.

Против ангаров дивизиона — заливчик, поросший высоким тростником. Между зарослями идет ледовая дорожка, пригодная для взлета. Лед почти полуметровый. Он-то выдержит. Но в него еще с осени вмерзли толстенные поленья, и взлетная дорожка похожа на ухабистый зимний проселок. Заливчик с одной стороны ограничен дамбой. С нее, однако, не взлетишь: на насыпи телеграфные столбы.

Самолет из ангара спускали на лед. На лыжи не ставили — они у «девяток» слабоваты. Взлетать приходилось днищем лодки, как с воды. С первого захода подняться не всегда удавалось: машина рывком продвигалась вперед, потом резкий толчок — полено — и останавливалась. Рулили назад. Протарахтев днищем по поленьям и едва не скапотировав, подни-

мались в воздух. Во время полетов Борис и его механик видели канал, пробитый во льдах «Ермаком», грядки торошения и чистую воду на обширном пространстве. Кронштадт получал донесение о ледовой обстановке.

7 ноября 1918 года, как раз в первую годовщину Октября, из Петрограда отправился эшелон самолетов. Вместе с ним — Чухновский. Незадолго до этого он закончил школу воздушного боя, одну из первых школ истребительной авиации в стране. И теперь вместе с гидропланами направлялся в Астрахань. Здесь, на Каспии, в связи с оккупацией Закавказья, захватом англичанами Баку, завязался сложный узел борьбы с контрреволюцией и интервенцией.

Всю гражданскую войну Чухновский провел на юге — на Каспии и Волге, на Черном и Азовском морях.

Здесь тоже преимущественно приходилось заниматься разведкой.

Об одном таком разведывательном полете, имевшем несколько неожиданный финал, Борис Григорьевич рассказывает:

— В самом начале 1919 года вместе с механиком Максом Дауге, сыном известного старого большевика, мы из Астрахани вылетели на разведку. Нужно было выяснить, где располагаются части Бичерахова.

Летели на «М-9», уже изрядно потрепанной машине.

Шли над дельтой Волги — сплетением бесчисленных рукавов, протоков, окаймленных бесконечными зарослями камыша, часто стоявшего сплошной непроходимой стеной.

Под крыльями — крупное селение Черный Яр. Неподалеку от него я почувствовал, что мотор стал вращаться с бешеной скоростью. Выключил его и

одновременно оглянулся назад. Мотор у этих машин находился позади — между плоскостями и хвостовым оперением, винт толкающий. И успел увидеть, как пропеллер слетел с вала, втулкой пробил фанеру нашей лодки-поплавка и остался на лодке. Как-то механически мозг зарегистрировал самое редкое в этой истории — то, что винт остался на лодке.

Между тем машина планировала с той сравнительно небольшой высоты, на которой мы находились. Благополучно сели на воду возле какой-то маленькой рыбацкой деревушки.

Все ее население, должно быть около сотни человек, собралось на берегу, к которому мы, пользуясь инерцией движения, подошли вплотную.

Мотор давно выключен. Тишина. Слышен плеск воды под нашей лодкой. И крик с берега:

— Кто вы, красные или белые?

Поднимаюсь в кабине и отвечаю:

— Какие могут быть белые? Мы красные! Белых давно нет (а сам понимаю, что они могут быть где-нибудь неподалеку).

Толпа успокаивается, но не расходится. Еще бы! Первый в жизни рыбаков самолет оказался у деревушки, и на нем два настоящих летчика.

— Что же, Макс,— говорю механику.— Придется тебе оставаться здесь с машиной. А я попробую договориться с рыбаками. Надо добраться до Астрахани.

Договорились довольно быстро с двумя парнями. И вот на рыбацкой лодчонке, «илимке» по-местному, направились в город.

Шли по плавням не меньше двух суток. Удивляло, как рыбаки находят неприметные водные тропки, по которым едва продиралась «илимка» в сплошных зарослях чуть ли не четырехметрового камыша. Гребли по очереди — и я, и рыбаки.



В Астрахани, в штабе, не очень удивились моему появлению в пешем виде, чуть ли не через три дня после вылета. Дали небольшой буксирчик.

Вскоре мы притащили самолет на буксире в город. Починить машину было делом простым. Нарезали новую гайку, поставили тот же самый злополучный винт, надежно зашплинтовали его. И машина была готова к новым полетам, в которых такого рода приключения уже не повторялись.

Последние боевые операции, в которых участвовал Чухновский,— борьба с врангелевцами, в частности бомбардировка врангелевских частей на Кубани, очищение Крыма от белогвардейцев.

В марте 1922 года Борис возвращается в Петроград. Его назначают командиром отдельного авиагидроотряда в Ораниенбауме. Той же осенью он поступает в Военно-морскую академию.

И отсюда шагает в Арктику.

Навсегда.

## Над Арктикой

---

В тихую и ясную погоду пароход «Юшар» («Югорский шар») отвалил от причала и, загруженный до отказа, не спеша двинулся по Маймаксе, главному судоходному рукаву Северной Двины, к выходу в Белое море.

Арендованное Северной гидрографической экспедицией 1924 года, старое, но крепкое судно, купленное еще до революции монахами Соловецкого монастыря в Англии, сегодня очень походило на Ноев ковчег. Кого и чего только не было на нем! И участники экспедиции, и смена зимовщиков обсервато-

рии Маточкина Шара, масса научного оборудования и для обсерватории, и для самой экспедиции, всевозможные припасы, кудахчущая и мычащая живность. И главное для Бориса Чухновского — его самолет вместе со всем снаряжением, включавшим десятки предметов, все, что нужно самолету и экипажу в предстоящем «автономном плавании» в неизведанном воздушном океане Арктики.

Как оказался на «Юшаре» в составе экспедиции он, Борис Чухновский, военный летчик Балтфлота, слушатель Военно-морской академии?

Должно быть, все решил его интерес к Арктике, интерес, возникший не вчера и вовсе не случайно. Еще в детстве Чухновский прочитал все, что писалось об этих суровых краях, где погибло столько славных людей от Франклина до Андре<sup>1</sup> и Седова.

Среди питерских знакомых Бориса некоторые имели прямое отношение к Северу. Скажем, Н. И. Евгенов, один из исследователей Заполярья, сотрудник Северной экспедиции. У Евгенова, начальника экспедиции Н. Н. Матусевича и Чухновского возникла мысль об использовании самолета в полярных исследованиях. Борис предложил организовать полеты в помощь гидрографическим работам экспедиции.

Н. Евгенов позднее писал: «Получив полное согласие и поддержку со стороны экспедиции и самого гидрографического управления, Б. Г. Чухновский принялся за осуществление своего проекта. Благодаря энергии и редкой настойчивости ему удалось в короткий срок получить необходимый самолет...»

---

<sup>1</sup> С. А. Андре — шведский инженер, исследователь Арктики. В 1897 г. пытался достичь на воздушном шаре Северного полюса, но погиб вместе со своими спутниками.

Самолет этот — двухместный поплавковый металлический «юнкерс» — и перевозился теперь «Юшаром» на Новую Землю.

Механиком Чухновский взял своего старого испытанного товарища, Оскара Санаужака. Уж на него-то Борис мог вполне положиться. Молчаливый, аккуратный, Оскар был хорошим помощником.

За тот месяц, что прошел со дня получения самолета до отплытия «Юшара», забот и хлопот хватило обоим — и пилоту и механику.

12 июля они испытали гидроплан в Ленинграде, у той самой стрелки острова Гутуев, с которой столько раз стартовал Борис. Машина оказалась вполне подходящей для первого поиска на Севере: простая сборка, прочность — сносная продолжительность полета — 4 часа, — приличная скорость — порядка 180 километров в час. Потребовалось лишь несколько усилить шасси.

Наполовину разобрав самолет, отправили его поездом в Архангельск. Здесь все имущество пришлось переправлять с одного берега реки на другой, грузить на судно, закреплять. Экипаж «Юшара», разумеется, не имел ни малейшего опыта обращения с такой диковинкой, как самолет. Большинство моряков и видело-то гидроплан впервые. Недостаток знаний с лихвой возмещался неистовым желанием помочь, и матросы с готовностью выполняли любую просьбу летчика.

Теперь все предотъездные волнения позади. Фюзеляж самолета хорошо закреплен на верхней палубе. Все остальное размещено и принайтовлено в носовом отделении, внизу. Борис может иной раз и отвлечься от своего авиахозяйства, чтобы разобраться в незнакомой обстановке, поразмышлять о предстоящих полетах на Севере.

В этом, собственно, и состояла его задача: выяснить условия летной работы, особенности базирования морской авиации в полярных странах, целесообразность ее использования для гидрографических работ. Кроме того, предстояло заняться ледовой разведкой, чтобы обеспечить проводку судов экспедиции и осуществить фотосъемку берегов Новой Земли.

...«Юшар» медленно идет по Маймаксе. Справа и слева на берегах заводские корпуса, бесконечные штабеля досок, бревен. Дымятся трубы лесозаводов. И это удивительно: ведь всего несколько лет прошло с того времени, как с этих берегов были вышвырнуты интервенты и белогвардейская нечисть. А уже и иностранные «купцы» здесь: у причалов они принимают в свои ненасытные трюмы драгоценный золотистый груз. Река оживлена — в хороший летний день на водном просторе всегда найдется дело рыбацкой лодке, паруснику, катеру, буксиру.

Но вот берега незаметно отступают, растворяются в дымке. «Юшар» выходит в открытое море, хотя его еще долго несут буро-желтые воды. Уменьшается, исчезает огненно-красный плавучий маяк. Вот оно, Белое море...

Особое море. Для многих с него начиналась дорога в Арктику. Здесь плыл Георгий Седов, отправившись в свой дерзкий и трагический рейс. Чухновский почти не сходил с верхней палубы и, примостившись у самолета, вглядывался в незнакомые зеленоватые дали.

Итак, предстоят едва ли не первые полеты в Арктике. Во всяком случае, первые в Советской Арктике.

Как раз десять лет назад, чуть ли не день в день, и именно в районе Новой Земли, впервые поднялся

в небо самолет военно-морского летчика, офицера старой русской армии Ивана (Яна) Нагурского — он участвовал в поисках Седова.

Чухновский хорошо помнил этого щеголеватого, стройного блондина, ибо не раз встречал его на гатчинском летном поле. Борис почти наизусть выучил тоненькую брошюру М. Жданко об этих полетах. Брошюра, к сожалению, мало что сообщала авиатору о главном — условиях и способах полетов и базирования на Новой Земле. Книжечка эта была любопытна больше всего самим фактом сообщения о первых полетах на Севере, тем, что протягивала как-ую-то живую нить от недавнего к ушедшему далеко прошлому — ко времени отчаянных попыток Седова проложить дорогу до таинственного центра полярного бассейна.

На «Юшаре», этом небольшом, плывущем в северные моря островке нашего Отечества, Чухновский встретился с интереснейшими людьми, вписавшими новые страницы в историю освоения советской Арктики.

Сивоусый, с гладко выбритой головой, плотный и неторопливый, немного рассеянный Рудольф Лазаревич Самойлович в свои сорок четыре года чуть ли не старейшина советских полярников. Через несколько лет он станет начальником легендарной экспедиции «Красина».

А вот худой, долговязый московский парнишка в широком матросском бушлате. Подражая бывалым морякам, он широко расставляет ноги на качающейся палубе, пытаюсь не кланяться волне. Это радист Эрнст Кренкель отправляется на свою первую зимовку...

Николай Пинегин — участник экспедиции Седова на «Святом Фоке» к полюсу, талантливый художник,

певец и исследователь Арктики. С ним, живым и подвижным, Борис особенно сблизился и провел многие часы в разговорах о Новой Земле.

Николай Васильевич почти что старожил этого архипелага, в то время мало изученного, не совсем точно нанесенного на карты. Он побывал там впервые еще в 1910 году. На Новой Земле встретился с Седовым. Позднее с экспедицией на «Святом Фоке» зимовал почти целый год на этой дикой земле. Сколько раз во время изнурительных переходов завидовал он птицам, которые без труда преодолевали эти, выматывающие все силы, километры... И мечтал о самолете или дирижабле. Естественно, Пинегин охотно делился с Чухновским всем, что знал о Новой Земле.

А того больше всего интересовали условия полетов. Он пытался заранее представить себе все возможные неприятности и осложнения, которые наверняка подстерегают летчика в неизведанных воздушных просторах. Внезапно машину накрыл туман. Отказал мотор в сотне километров от базы. Свирепый ветер швыряет аппарат... Что можно, что нужно сделать в том или ином случае? И, сверяя свои представления с тем, что рассказывал Николай Васильевич, Борис убеждался: если веришь в себя, веришь в машину, можно найти выход почти в любом случае.

А работяга «Юшар» между тем наматывал милю за милей. Прошли Белое море, потом Баренцево и оказались в знаменитом Маточкином Шаре — проливе своеобразной и суровой полярной красоты. О нем точно сказал в своем дневнике известный русский полярный исследователь Владимир Русанов: «Кто проходил Маточкиным Шаром, тот, вероятно, никогда не позабудет удивительной красоты дикой и величественной панорамы, которая там постоянно

развертывается. Сколько прелести и разнообразия в сочетании зеленых морских волн с обнаженными и разноцветными горными складками, со снегом и ледниками! Пользующиеся такой известностью у туристов норвежские фиорды тусклы и бледны по сравнению с удивительным разнообразием и оригинальной яркостью форм, цветов и оттенков этого замечательного и в своем роде единственного пролива».

Пролив узкий, глубокий, довольно извилистый: мыс за мысом, поворот за поворотом — так все сто километров. После нескольких часов ходу пролив стал шире — с полукилометра едва ли не до трех. Левый берег постепенно опускался и стал пологим. Взметнулся высоченный деревянный крест, выщербленный ветром и снегом.

— Могила Розмыслова,— пояснили Борису всезнающие моряки.

Да, полтора столетия назад, в 1771 году, положили в эту мерзлую землю Федора Розмыслова, первого исследователя Новой Земли. С каких же времен идут сюда, на первозданный и жестокий этот Север, русские люди?.. С чем идут, на чем идут, зачем идут? Сколько здесь безымянных, не отмеченных никакими крестами могил, давно сглаженных ветром, снегом, льдом! Неистребима же в человеке эта тяга к нехоженому...

Вот и обсерватория Маточкина Шара — в семнадцати километрах от выхода в Карское море. На крутом берегу чернело довольно унылое одноэтажное барачное строение, два склада, банька, какой-то киоск моссельпромовского типа, оказавшийся магнитным павильоном, чуть подальше — радиостанция.

После совершенно безлюдных берегов пролива этот поселок в три-четыре дома производил внушительное впечатление. Особенно радиомачты — эф-

фектное сооружение. Два мощных ствола, поднятые на высоту в 60 метров. Паутина стальных тросов, крепивших мачты, и вовсе придавала им какой-то фантастический вид.

«Как поднимали эдакую махину?» — думалось каждому, впервые видевшему эту радиостанцию.

Все тут для Чухновского внове — зимовщики, салютующие на берегу из винтовок и револьверов, их первый официальный визит на корабль, когда они сверкали улыбками, белоснежными сорочками и беспощадно выскобленными подбородками, всеобщий аврал разгрузки «Ноева ковчега», рельсы крохотной узкоколейки, по которой толкали наверх небольшую платформу с грузом...

Едва бросили якорь — начались штормовые ветры. Пережить некогда, уж пора начинать ледовую разведку. Всеобщими усилиями на плоскодонке-барже переправили самолет со всеми принадлежностями на берег, на маленькую ровную площадку рядом с радиостанцией. Здесь и собирали. Конечно, все было сложно: поставить и закрепить крылья, невероятно парусящие на таком ветру, ввинтить крепящие штопоры в землю, покрытую галькой, подвесить самолет на семиметровых треногах, чтобы собрать шасси. Ветер каждые два-три часа менял направление и дул с новой силой.

Но как бы то ни было, а что-то вроде праздника переживали новоземельцы, все, кто собрался там в эти дни. Авиация шагнула в Заполярье! Самолет приходил на помощь топографам и промысловикам, гидрографам и капитанам. «Все мы находимся в приподнятом состоянии», — отметил Пинегин в своем дневнике.

21 августа, воспользовавшись непродолжительным затишьем, Чухновский взлетел, чтобы испытать



машину. Испытывал час. Все бы хорошо, если бы не бил вал мотора. В полевых условиях такой дефект не устранишь, пришлось летать на том, что есть. Все обошлось благополучно. Правда, когда вернулись в Ленинград и Чухновский снова поднялся на своем «юнкерсе», мотор проработал ровно час и вышел из строя.

Над Новой Землей этим летом Борис совершил 12 полетов, пробыв в воздухе тринадцать часов. Летал с механиком, сотрудниками экспедиции: Н. Евгеновым, И. Бялокозом, Н. Пинегиним. Вел ледовую разведку, помогая судам Карской экспедиции, проверял правильность нанесения береговой линии на карты, искал и находил в море отмели, опасные для судов (их хорошо видно с высоты).

Быстро и очень органично вошел Чухновский в новые для себя условия деятельности. Сказалось, должно быть, все, что он приобрел за семь лет работы в морской авиации, и многое другое, к чему его готовила жизнь. Научился предугадывать изменения погоды. Сумел найти в ее непостоянстве даже кое-какие плюсы. Если здесь снег, туман, ураганный ветер, за ближайшим мысом, всего в нескольких километрах отсюда, погода может оказаться совсем другой. Иди туда.

Запомнился один из последних полетов.

5 сентября Чухновский с Санаужаком поднялись после четырех часов дня при очень свежем ветре и низких кучевых облаках. Нужно было от обсерватории проливом пройти до выхода в Баренцево море (это километров 80) и помочь там ледовой разведкой судам Карской экспедиции. Итак, направились на запад. Выше 200—300 метров не поднимешься: облака. Сильный встречный ветер чуть ли не наполовину срезает скорость. Машину здорово болтает.

Миновали мыс Заворотный — середину пролива. Болтанка еще сильнее, штурвал прямо-таки вырывает из рук. А впереди горы, покрытые темной, синей-синей тучей. И красиво, и зловеще. Через три-четыре минуты, над мысом Журавлева, самолет врывается в стену густого снега. Борис сразу ослеп: мгновенно залепило очки. Сорвал очки. Все равно ни впереди, ни внизу ничего не видно. Не размышляя, автоматически развернулся и лег на обратный курс. Ветер стал попутным, скорость сразу подскочила, и самолет тут же оказался над мысом Заворотным. Полоса снега осталась позади, но она вот-вот настигнет...

Борис разворачивается вновь против ветра и ведет гидроплан на посадку в пролив. Сели нормально. Не сбавляя оборотов, пилот ведет аппарат к берегу. Но они очень круты здесь и почти отвесно уходят в воду. А крепкий боковой ветер несет машину на скалы.

— Готовь штормовой! — кричит Борис механику.

Тот изготовился бросать штормовой якорь. В этот момент летчик увидел небольшой плес, образованный ручьем, сбегаящим с гор.

Машина направлена к плесу. Берег быстро приближается, но обороты еще нельзя сбрасывать. Ветер такой, что заносит хвост и разворачивает самолет. Только в двух метрах от берега Чухновский выключает мотор. Гидроплан по инерции пересекает плес, поплавки благополучно минуют камни, и машина почти выскакивает на берег.

Санаужак не проявляет никаких эмоций — он безгранично верит в своего пилота.

Полоса снегопада добралась и сюда, и, когда Борис с Оскаром спрыгнули на землю, их буквально завалило снегом.

— Будем ждать погоды и прилива. Пока что сообразим костер,— решает командир.

Плавника оказалось мало. Пошли вдоль берега. Прошагали километров пять, пока собрали две добрые охапки на костер.

Съели по банке мясных консервов, напились горячей воды со сгущенным молоком. Чухновский занялся определением времени прилива. По его расчетам получалось, что самолет удастся столкнуть на воду или в пять утра, или в 17 часов.

В полночь, закусив галетами с молоком, забрались на свои сиденья и, накрывшись брезентом, задремали.

Поднялись около пяти. С трудом выкарабкались из-под брезента — на нем образовалась корка льда. Было не до смеху, а то бы повеселились, глядя друг на друга. Так окоченели, так затекли руки и ноги, что с трудом сгибались и разгибались.

О полете нечего и думать. Ветер по-прежнему крепок, а снег валит так, что в полусотне метров ничего не видно. Пришлось еще раз отправиться за плавником.

К четырем часам дня палками, руками, ногами прорыли, проковыряли канавки от поплавков до воды — к этому времени прилив был почти полным,— столкнули самолет на воду и поднялись. И пора: продукты кончились. Погода стала значительно лучше, ветер стих, снег прекратился.

Через двадцать минут гидроплан уже опускался у западного берега, близ судов.

В то лето погода баловала очень редко. Но если она удавалась, полеты были незабываемы. Не переставала изумлять прозрачность воздуха и идеальная видимость. Однажды, совершая полет с Пинегиным, с высоты в тысячу метров они видели гребни гор у

полуострова Адмиралтейства. А ведь это за 130 километров! Об этом полете Пинегин писал: «...мы легли на обратный курс... Самолет шел спокойно, без бросков, мотор работал мягко, равномерно гоня в лицо мощную струю холодноватого воздуха. Сжимая веки от ветра, я смотрел в сторону земли. Кругом — белый простор. Хотя мотор ревел с обычной силой, казалось, что кругом тишина. В эту минуту повернулся ко мне пилот. Я видел на лице его улыбку. Впоследствии я спросил его, что она означала.

— Быть может,— заметил я,— на моем лице прочли вы телячий восторг перед красотой давно привычных вам картин?

— Нет, я подумал о странности человеческих ощущений,— сказал мне летчик.— Я просто чувствовал себя в ту минуту чудесно. Мне показалось, что прочел я и на вашем лице выражение счастливого покоя. И улыбнулся мысли: человек, несясь в урагане, может ощущать покой...»

В начале октября Чухновский вернулся в Ленинград.

Почти без перерыва началась подготовка к полетам на Севере в будущем году. Теперь уже ни у кого не оставалось сомнений в необходимости возможно более полного использования авиации в Арктике. С учетом приобретенного опыта намечались новые обширные планы. Летать нужно парой самолетов, считал Чухновский. Полеты в одиночку неоправданно рискованны и слишком привязывают к базе. Самолеты должны иметь большую грузоподъемность, а их кабины необходимо оборудовать для экипажей,— ведь это жилой дом для пилотов. Летать обязательно с двухнедельным запасом продовольствия. При всем этом вес самолета не должен быть боль-

шим, чтобы экипаж (два человека) мог самостоятельно разворачивать и крепить его.

Изменчивость погоды на Карском море не может, полагал пилот, служить серьезным препятствием нормальной работе авиации: где-то береговая полоса и не закрыта снегом, туманом или дождем. Изрезанность берегов — хорошо защищенные бухты и заливы — дает возможность всегда найти защиту от непогоды.

Решили до Новой Земли добираться по воздуху.

## **Через дорогу больших ветров**

---

В 1925 году предстоял дальний арктический перелет Ленинград — Петрозаводск — Архангельск — Новая Земля.

Смелый этот замысел превосходил по значению и сложности прежние, очень, правда, немногие полеты в Арктике.

Напомним о них.

1914 год. Воздушный поиск Нагурского в районе Новой Земли.

1923 год. Швейцарский пилот Миттельгольцер проводит опытные полеты вдоль побережья Шпицбергена.

1924 год. Гидроплан Чухновского поднимается над Новой Землей, Баренцевым и Карским морями.

При всей своей исключительной важности эти первые полярные полеты ограничивались сравнительно небольшим районом. Самолеты базировались либо на судно (Нагурский), либо на ближние поселения (Миттельгольцер), либо на то и другое (Чухновский).

Перелет Чухновского в 1925 году, особенно на последнем этапе Архангельск — Новая Земля, был действительно прыжком в неизвестное: без радиосвязи, без знания метеорологической обстановки на трассе, без аэродромов и какого-либо наземного обслуживания, с немногими и несовершенными приборами вождения самолета и больше того — без приборов слепого полета. Даже неспециалисты понимают, что это такое: вхождение в туман, облачность, потеря летчиком видимого горизонта могли сорвать машину в штопор или вызвать ее падение.

Правда, хорошо известен первый дальний полет Амундсена в глубь Арктики в мае — июне 1925 года. Вылетев со Шпицбергена, Амундсен и его спутники достигли почти 88-й параллели и с громадными трудностями вернулись на Шпицберген. Нельзя уменьшать значение этой дерзкой попытки. Но полет Чухновского, совершенный в том же году, имел важную особенность: это был первый перелет с континента на островную Арктику, первый перелет через дорогу больших ветров. Гольфстрим в Арктике — это пар, это туман, это громадная подвижность, постоянное перемещение и смешение воздушных потоков.

С подготовкой к перелету сложилось совсем не так, как намечалось поначалу. Северная экспедиция получила кредиты с опозданием, и потому не удалось раздобыть самолетов нужного типа. Довольствовались теми же «Ю-20», что и в прошлом году. И пару этих-то достали с трудом, в последний момент. Пришлось несколько изменить маршрут — увеличить количество промежуточных пунктов. Вся подготовка трассы состояла в том, что в два пункта посадки — остров Колгуев и становище Малые Кармакулы — заранее доставили бензин попутным судном гидрографической экспедиции.

Авиаотряд возглавлял Чухновский. Второй самолет вел О. А. Кальвиц (Кальвица). Обязанности летчика-наблюдателя выполнял Н. Н. Родзевич. Механиком отправился знакомый уже нам Санаужак, а на другой машине — А. Н. Федукин.

Самолеты испытали в Ленинграде.

22 июля двумя вагонами отправили в Архангельск бензин, запасные части. Туда же поездом выехал Родзевич, чтобы обеспечить доставку горючего в места предполагаемых посадок и уточнить планы использования самолетов.

4 августа в шесть утра самолеты поднялись в воздух.

В Петрозаводск прибыли вечером того же дня. Едва закрепились на якорях, начался неистовый шторм. Он длился четыре дня, и только вечером 8 августа удалось перелететь в Медвежьегорск. Там и заночевали, разложив спальные мешки на крыльях гидропланов.

Ранним утром следующего дня при совершенно ясной погоде и почти полном безветрии Чухновский и Кальвиц взяли курс на Архангельск. В восемь утра самолеты уже покачивались на легкой волне у солонбальских отмелей Северной Двины.

Позади осталось 815 километров. Впереди — самый ответственный участок, почти тысяча километров безлюдья.

Оба судна экспедиции — «Таймыр» и «Мурман» — за два дня до этого уже направились к Новой Земле. С ними ушел и Родзевич, забрав с собой большую часть авиационного имущества. Впрочем, оставил он тоже достаточно.

Когда загрузили все необходимое — запасные части, инструменты, набор карт и планов, продовольствие на 10 дней, оружие, воду, личные вещи и многое

другое — и попытались взлететь, перегруженные самолеты не смогли подняться. Стояла 30-градусная жара и мертвый штиль. Моторы перегревались через две-три минуты работы, а для разбега требовалось пять минут. Только ранним утром следующего дня при легком бризе гидропланы поднялись и направились к Трем Островам.

Три Острова — это три камня на выходе в Белое море. Здесь летчиков ожидал тральщик «Кола» с бензином. Сели неподалеку от судна. Преодолев сильное течение, подошли к борту, пришвартовались. Часа три принимали бензин. Немного отдохнули. Команда «Колы» угостила летчиков обедом и в пять часов вечера простилась с ними: самолеты направились к восточному берегу Чешского залива. Через полтора часа опустились в устье реки Чехи на полуострове Канин. Дальше лететь было рискованно: впереди, в 30—40 километрах, горизонт закрывала полоса тумана и солнце опускалось в эту полосу. Пришлось заночевать в этом гиблом месте.

Едва расположились в спальнях мешках на плоскостях самолетов, задул северный ветер и густой туман накрыл и залив, и устье, и берега. Следующие трое суток прошли в непрерывной трудной работе. Низкий глинистый берег, у которого встали машины, полностью затопляла приливная волна. Высота прилива доходила до 4,5 метра. Незатопленным оставался только маленький, совершенно голый островок. В него вцепились стальные штопора-якоря. И экипажам приходилось то подтягивать (в момент прилива), то отпускать гидропланы (когда отходила приливная волна).

Так продолжалось до середины дня 18 августа, когда подул западный ветер. Сначала чуть-чуть, по-



том сильнее. Туман рассеялся. Барометр резко упал. Следовало ожидать сильного ветра. Чухновский поспешил воспользоваться небольшой паузой, и самолеты поднялись. Нужно было срочно найти на берегу полуострова Канин более надежную стоянку.

Ее нашли через 45 минут в устье реки Жемчужной, у высокого берега. Здесь стояли два ненецких чума. Неподалеку от них и опустились на воду металлические птицы, вызвав едва ли не благоговейный ужас двух ненецких семейств.

В этих чумах летчики прожили шесть дней — погода никак не пускала в небо. Сначала шторм. Он длился пять суток. Потом всю округу забил туман. Продукты кончились. Ненцы мало чем могли помочь, они сами перебивались кое-как. Чухновский знал, что о них не имеют известий уже десять дней, и уговорил одного из ненцев съездить на оленях на радиостанцию Канина Носа с письмом.

На следующий день, 25 августа, в Архангельске и на Маточкином Шаре получили радиограмму, в которой сообщалось, что получено письмо от летчика Чухновского. При первой возможности он вылетит на Колгуев.

Сняться с этой опостылевшей стоянки удалось в тот же день. Облачность была низкой, дул довольно сильный встречный ветер с северо-востока. На море большая волна, — значит, на воду не сядешь в случае чего. Но лететь надо. Поднялись, взяв курс на южную оконечность острова Колгуев. То тут, то там полосы дождя закрывали горизонт, то и дело обходили низкие дождевые тучи. Временами входили в них. Нелегкими были эти 90 минут, когда шли до становища Бугрино на южном берегу Колгуева. Но вот и становище. Можно вздохнуть с облегчением. Тем более, что сюда завезен бензин.

На заправку понадобились чуть ли не сутки: горючее оказалось довольно далеко от берега. Зато погода немного улучшилась к утру, когда вылетели в Малые Кармакулы — становище на западном берегу Новой Земли. Это, пожалуй, был самый ответственный участок перелета. Предстояло пройти 440 километров над открытым морем.

На высоте в тысячу метров по компасу взяли курс прямо на юго-западную оконечность Новой Земли — Костин Шар. С высоты тысячи метров не сходили: здесь дул попутный ветер. Море виделось иногда в редкие окна. Когда, по расчету, оставалось минут пятнадцать лета до Новой Земли, опустились, пробили нижний слой облаков и сразу увидели остров Междушарский.

На самолете Чухновского потек радиатор. Пришлось сесть, чтобы долить воды. Едва успели долететь до Белушьей губы и опуститься у промыслового становища, как лег туман.

27 августа туман на короткое время рассеялся. Паузой сумели воспользоваться, чтобы перелететь к заливу Моллера. Но успели едва-едва. У самого залива туман, наступавший с моря, прижал прямо к земле. Он шел за отрядом, наступая на хвосты гидропланов. Только сели у Малых Кармакул — туман на целые сутки закрыл становище.

Наконец утром 29 августа отряд преодолел последний отрезок так затянувшегося пути. Баренцевым морем прошли до входа в Маточкин Шар. Отсюда повернули на восток, вдоль пролива, — все отлично знакомые Борису места, и вот она радиостанция.

Машина Чухновского пришла почти без воды: течь радиатора увеличилась.

Так завершился первый в истории Арктики длительный перелет, который открыл целую серию знаменитых полярных рейсов.

А для Чухновского и его авиаотряда без всякой передышки просто начался следующий этап работы — осмотр и ремонт машин и одновременно разведка льдов, определение рельефа дна, фотографирование берегов Новой Земли.

Летали весь сентябрь и в одиночку, и парой.

27 сентября Борис с Родзевичем в последний раз за это полярное лето поднялись в воздух на ледовую разведку.

А на другой день мощные подъемные механизмы «Мурмана» подняли гидропланы на борт «Таймыра». 30 сентября «Таймыр» направился на запад, к Архангельску.

Эти две полярные экспедиции — 1924 и 1925 годов — сделали морского военного летчика Б. Г. Чухновского полярным летчиком, дали ему драгоценный арктический опыт.

Искуснейший летчик страны, прошедший много часов в воздухе над морями и льдами, человек высокой гражданственности, он много размышлял о роли авиации в освоении нашего Севера.

Несколько позже Чухновский писал по этому поводу в статье, опубликованной в «Известиях». Статья заканчивалась словами: «Не чрезвычайными по дальности и героизму перелетами, а планомерным использованием самолета для исследовательских и практических работ по использованию сырьевых и других богатств Севера мы сослужим великую службу Советскому Союзу».

Страна в это время накапливала силы и исподволь готовилась к предстоящему штурму Арктики.

В конце января 1928 года на страницах советских газет в потоке иностранной информации мелькнуло немногословное сообщение: «Ленинград, 27 января. Итальянский консул в Ленинграде получил сообщение, что перелет генерала Нобиле на Северный полюс состоится во второй половине апреля».

Появлявшиеся изредка после этого газетные строчки с такой же предельной краткостью освещали основные этапы подготовки дирижабля «Италия», начало и ход перелета вплоть до того трагического дня 25 мая, когда радиостанция воздушного корабля замолчала, и замолчала надолго.

Советская общественность довольно сдержанно отнеслась к готовившемуся арктическому путешествию. Оснований для такой сдержанности было больше чем достаточно.

Начать хотя бы с того, что экспедиция организовывалась Италией — первой страной фашизма. Ее субсидировали главным образом фашистские газеты, безудержно рекламировавшие предстоящий перелет. Правда, сам Нобиле всячески подчеркивал научный характер своего предприятия. И в самом деле, он уделял научной стороне много внимания, имел обширную программу исследований. Но независимо от его замыслов фашистское руководство, санкционируя перелет, преследовало вполне определенные политические цели. Режим Муссолини, переживавший немалые трудности внутри страны, нуждался в рекламе любыми путями и средствами.

Сумасбродные и нелепые по сути своей притязания итальянского фашизма едко высмеял Михаил Кольцов в одном из фельетонов, опубликованных

тогда в «Правде»: «Итальянцам, изволите ли видеть, надо закрепить свои права на полюс. Не может их правительство обойтись без полюса. Не так воспитаны».

Что до того, что в Италии и снег-то выпадает раз в десять лет. Что до того, что из Рима хоть три года скачи, ни до какого севера не доскачешь. Если голландской королеве принадлежит остров Ява под тропиками, почему бы итальянскому королю не иметь колонии на Северном полюсе и не вставить этот полюс в виде какой-нибудь дополнительной алмазно-ледяной шишки в герб Савойской династии?»

Муссолини вынашивал замыслы о возрождении «Великой Римской империи». Сколько раз с балкона Венецианского дворца в Риме он вещал об этом! Если бы удалось для начала открыть в безбрежных просторах Ледовитого океана какой-нибудь клочок земли, какой-нибудь захудалый островок... Его, конечно, назовут «Землей Муссолини», и тень фашистской свастики протянется от Средиземного до арктических морей.

Фашистские газеты проговаривались иной раз о притязаниях правительства чернорубашечников на Землю Франца-Иосифа. Существование этой земли впервые предположил русский моряк Николай Шиллинг, который еще в 1865 году писал о том, что между Шпицбергом и Новой Землей находится еще не открытая земля, которая простирается к северу от Шпицбергена и удерживает льды за собой. Несколько позднее такую же мысль высказал известный географ, революционер, один из теоретиков анархизма, Петр Кропоткин.

Это предположение, основанное на изучении течений в Ледовитом океане, подтвердилось австро-венгерской экспедицией в 1873 году. Открытый ею архи-

пелаг получил название Земли Франца-Иосифа. Экспедиция снаряжалась в Триесте, который в 1919 году отошел к Италии. Вот откуда шли притязания итальянских фашистов.

Не очень большой популярностью пользовалась у нас в то время фигура Умберто Нобиле, молодого итальянского генерала, стоявшего во главе экспедиции.

В нашей стране его знали главным образом по знаменитому полету Амундсена на дирижабле «Норге-1» в 1926 году. Амундсен пригласил тогда полковника Нобиле, конструктора дирижабля, выполнять функции технического руководителя полета. Все знали о разногласиях, возникших между Амундсеном и Нобиле. Все знали о том, что участие Нобиле в успешной экспедиции Амундсена использовалось итальянским фашизмом в чисто пропагандистских целях. Нобиле, обласканный дуче, стал генералом.

Это не помешало Институту по изучению Севера предоставить итальянцам по их просьбе некоторые материалы, относящиеся к тем районам, в которых экспедиция Нобиле действительно намеревалась осуществить научные изыскания.

Думается, что генерал Нобиле 1928 года и Умберто Нобиле наших дней — это в значительной мере разные люди. После 25 мая 1928 года, когда произошла драма в Ледовитом океане, он прошел через такие тяжкие испытания, каких хватило бы с избытком на нескольких человек.

Гибель семнадцати человек — восьми членов экипажа и девяти спасателей, и в их числе самого Амундсена. Вероломство правительства дуче по отношению к Нобиле. Фашистам нужен был триумфатор, а не жалкий обломок кораблекрушения. Последовал трибунал — скорый и неправый. И блистатель-

ный вчера генерал превращен в козла отпущения и разжалован. Для Нобиле не могло пройти бесследно спасение его экспедиции именно советскими людьми.

Потом последовали годы работы в нашей стране в области дирижаблестроения<sup>1</sup>. На его глазах был сокрушен фашизм. Только после всего этого Умберто Нобиле мог стать и действительно стал депутатом Учредительного собрания Италии по списку коммунистической партии (в качестве независимого).

Но все это впереди.

15 апреля 1928 года «Италия» стартовала из Милана. На своей основной базе — в Кингсбее она оказалась 5 мая. Здесь, у Шпицбергена, находилось ее вспомогательное судно «Читта ди Милано». 11 мая дирижабль сделал пробный вылет. 15—18 мая экипаж совершил почти трехсуточный полет в районе Земля Франца-Иосифа — Северная Земля — Новая Земля. А 23 мая «Италия» взяла курс на Северный полюс. 24 мая в 0 часов 20 минут она достигла полюса и принялась описывать над ним круги, снизившись до 150 метров.

Первоначально предполагалось высадить на полюсе на несколько дней небольшую группу ученых. Сильный ветер не позволил этого сделать. Покружившись над вершиной планеты около двух часов, сбросив фашистский флаг, флаг города Милана, и крест, освященный папой римским, экипаж дирижабля взял курс на юг по 25-му восточному меридиану.

Тут-то и началось самое трудное. Редкий поначалу туман стал сгущаться, а встречный ветер — крепчать, все время снося дирижабль на восток от взятого курса.

---

<sup>1</sup> Умберто Нобиле вспоминает: «...Я прожил в России пять лет. Это был один из самых счастливых периодов моей жизни» («Литературная газета», 12 февраля 1975 г., стр. 9).

...25 мая, 10 часов 30 минут. Идет тридцать второй час полета от полюса. Корабль приближается к Северо-Восточной Земле (это восточная часть архипелага Шпицберген). Внезапно «Италия», летевшая на высоте всего лишь 300 метров, стала круто снижаться, попросту — падать. Причина так и осталась невыясненной. Но очевидно, прав был Чухновский, когда он еще до установления связи с экипажем сказал в беседе с корреспондентом «Известий» 2 июня: «Я допускаю следующие случаи, возможные с дирижаблем «Италия» по возвращении его с Северного полюса: первое и весьма вероятное — это обледенение всех частей дирижабля, принудившее его к вынужденной посадке. Затем возможна порча рулей управления, каковая уже была с «Италией» при полете ее над Германией».

На борту «Италии» находился чешский физик Франтишек Бегоунок. В книге «Трагедия в Ледовитом океане» он дал точную картину катастрофы.

О ее начале возвестил испуганный возглас старшего механика Чечиони: «Дирижабль отяжелел!» Нобиле подскочил к высотомеру: стрелка падала к нулю. Включили третий мотор; это не помогло, лед стремительно приближался, и скорость становилась опасной. Раздалась команда: «Стоп моторы!» Впереди, прямо по курсу, штурвальный увидел острые торосы. Нобиле бросился к штурвалу, пытаясь предотвратить катастрофу. Но прежде чем ему удалось схватить штурвал, задний мотор ударился о лед, моторная гондола оторвалась и моторист Помелла погиб.

Корма поднялась, а командирская гондола, налетев на ледяную глыбу, подскочила. Ветер с грохотом поволок ее по снегу. Цепь гайдропа заклинилась в торосах, остатки командирской гондолы оторвались от



корпуса. Десять членов экипажа вместе с мертвым мотористом были выброшены на лед. Облегченный дирижабль поднялся вновь. Ветер погнал его на восток вместе с шестью остальными членами экипажа—Алессандрини, Чокка, Каратти, Понтремоли, Лаго и Ардуино. Вскоре он исчез из виду, чтобы потеряться навсегда в холодной пустыне.

Выброшенные на лед кое-как поднимались, с трудом приходя в себя. На льду остались изувеченный Нобиле и Чечиони с переломанными ногами, мертвый Помелла. Вокруг них сгрудились Бегоунк, Вильери, Цаппи, Мариано, Биаджи, Трояни и Мальмгрен, испытывавший невероятную боль в сломанном или вывихнутом плече.

Прекращение связи с дирижаблем 25 мая, отсутствие каких бы то ни было радиосигналов с борта воздушного корабля в последующие дни (во всяком случае, они не были приняты) поставили мир перед фактом катастрофы, разыгравшейся где-то на севере, скорее всего, как предполагалось по некоторым данным, в районе Земли Франца-Иосифа. Вспомогательное судно «Читта ди Милано» в Кингсбее во главе с капитаном Романья стало основной итальянской спасательной базой.

В нашей стране уже 26 мая стало известно о предполагаемом бедствии экспедиции Нобиле. Наркомпочтель и Центральное гидрографическое управление оповестили все радиостанции, находящиеся на побережье Ледовитого океана, о случившемся и предложили непрерывно слушать позывные дирижабля.

Такое же распоряжение передал Осоавиахим<sup>1</sup> своим радиостанциям и местным отделениям: «Необходимы попытки связи с дирижаблем по радио. Любые сведения сообщайте: Москва, Осоавиахим».

<sup>1</sup> Добровольное общество содействия обороне, развитию авиации и химии.

Академия наук срочно известила свои северные и сибирские экспедиции об исчезновении экспедиции. Ленинградские коротковолновники ввели круглосуточное дежурство лучших радистов в эфире.

29 мая президиум Осоавиахима образовал Советский комитет по оказанию помощи «Италии». Его председателем стал Иосиф Stanisлавович Уншлихт — заместитель председателя Реввоенсовета республики и заместитель председателя Осоавиахима. В состав комитета вошли редактор «Известий» И. И. Скворцов-Степанов, Михаил Кольцов, заместитель наркомвоенмора С. С. Каменев, заместитель начальника Военно-Воздушных Сил РККА Я. И. Алкснис и другие товарищи.

Комитет создан советской общественностью. Он включал хорошо известных и авторитетных в стране людей. Не будучи формально правительственным, он благодаря своему составу обладал всеми необходимыми полномочиями для принятия самых действенных мер, мог использовать все те средства, которыми располагала тогда страна.

На первом же заседании комитет обратился к правительствам ряда капиталистических стран с предложением координировать действия по розыску «Италии».

Ни на этот призыв, ни на другие не последовало отклика. На Западе очень многие, особенно в правящих кругах, всерьез считали, что Советский Союз не имеет необходимых для сложнейшей операции спасения в условиях Арктики технических средств и знающих людей, и вместе с тем опасались, что в случае успеха советских спасателей большевики заработают на этом деле громадный политический капитал (как оно потом и случилось в действительности).

Этого боялись, пожалуй, больше всего. Когда «Красин» спас всех потерпевших, американские газеты «Нью-Йорк геральд трибюн» и «Сан», сообщив о самом спасении и прокомментировав его, не назвали спасителей.

Не ожидая ответа, комитет сразу приступил к организации поисковых работ. Единственное готовое в ту пору к немедленному отплытию судно «Персей» (обычный деревянный корабль, имевший лишь несколько укрепленную дубовой обшивкой носовую часть да паровую машину в 250 лошадиных сил) сразу вышло из Мурманска в море. Команде поручили обследование морской зоны от Земли Франца-Иосифа до Новой Земли.

Вместе с этим без промедления началась подготовка ледокольных пароходов «Малыгин» и «Седов» для участия в более основательных поисках.

12 июня «Малыгин» из Архангельска отправился к западным берегам Новой Земли. Одновременно развернулось бешеное по темпам снаряжение самого мощного в мире ледокола «Красин».

К тому времени «Читта ди Милано» установила связь с Нобиле и его группой (после того, как наш радиолюбитель-коротковолновик Николай Шмидт поймал сигналы аварийного передатчика «Италии»). И советский план розысков оформился окончательно.

Были определены два района поисков — восточный и западный. В первом из них «Малыгину» предстояло возможно дальше пройти во льдах на север восточнее Шпицбергена и оттуда, используя самолет, выйти на группу Нобиле. Этот отряд возглавил известный полярник В. Ю. Визе, участник экспедиции Г. Седова. Судном командовал Д. Т. Чертков. Руководил летной группой опытейший полярный пилот М. С. Бабушкин.

Поиск северо-западнее Шпицбергена предстояло осуществить «Красину».

Подвиг «Красина» начался у причалов Ленинградского порта, точнее, у угольной пристани, куда его отбуксировали к вечеру 12 июня.

То был действительно подвиг, ибо ледокол уже полтора года находился на консервации и команда составляла лишь четвертую часть необходимого для плавания состава.

Для снаряжения «Красина» комитет установил невероятный срок — трое суток.

За эти дни предстояло полностью укомплектовать команду и погрузить на судно все, что требуется для 136 человек (именно столько оказалось на борту судна, когда оно отправилось в поход) из расчета на год.

А что нужно? Буквально все: продовольствие, одежда, обувь, научное оборудование, полярное снаряжение, оружие и даже канцелярские принадлежности. Кроме того, пресная вода — почти 800 тонн, 2500 тонн угля, трехмоторный самолет «Юг-1» с разнообразным авиаимуществом, еще тысяча и один предмет.

Экспедицией на «Красине» руководила специальная тройка — Р. Л. Самойлович, его заместитель и комиссар П. Ю. Орас и Б. Г. Чухновский, начальник летной части экспедиции. Командовал судном капитан Карл Эгги.

---

### **«Я должен лететь, доктор!»**

В то время, когда комитет развертывал спасательные операции, Борис Чухновский находился в московском военном госпитале. Он давно уже себя плохо

чувствовал, особенно в воздухе. Будучи в Севастополе<sup>1</sup>, заболел. С диагнозом «аппендицит» его отправили в Москву.

В госпитале Борис лежал около недели, готовясь к операции, которую должен был делать известный военный хирург П. Мандрыка. Отсюда Чухновский по телефону связывался с редакцией «Известий» и получал подробную информацию обо всем, что происходило вокруг экспедиции Нобиле. Напористый корреспондент этой газеты А. Гарри ухитрился даже проинтервьюировать его по телефону, интересовался, что он думает о судьбе исчезнувшего дирижабля.

В тот самый день, когда Чухновскому предстояла операция, Советский комитет назначил Бориса руководителем летной группы на «Малыгине», который, можно сказать, уже разводил пары в Архангельске. И в этот же день включенный в экипаж Бориса в качестве летчика-наблюдателя Анатолий Алексеев, сослуживец Чухновского по Черноморскому флоту, явился к Мандрыке, имея с собой приказ комитета.

— Трудную задачу задали вы мне, дружище,— проговорил хирург, глядя то на приказ, то на богатыря летнаба, одетого в белую летнюю военную форму.— Этот приказ не для меня, вы понимаете. Ваш Чухновский болен, нуждается в операции, и никакой приказ никакого комитета не может сделать его здоровым...

Мандрыка задумался.

— С другой стороны,— медленно продолжал он,— ваш Чухновский — классный авиатор. Таких у нас, может, раз-два и обчелся. Это даже мне известно.

---

<sup>1</sup> С марта 1927 г. Чухновский служил в авиации Черноморского флота.

Наслышан. А дело не шуточное. Словом, подождите полчаса. Попытаюсь я с самим аппендиксом больного до чего-нибудь дотолковаться.

Борис, худой всегда, после недельного постельного режима и предоперационной диеты казался совсем исхудавшим. Больничный халат висел на нем.

— По глазам вижу, что вы уже в курсе — по вашу душу тут явились. А что с вами делать — ума не приложу...

— Я должен лететь, доктор! Я же...

— Должен, должен... — прервал Мандрыка. — Я и сам знаю, что должен. А знает ли об этом ваша слепая кишка? Ложитесь-ка, я с ней потолкую.

Своими сильными пальцами врач долго ощупывал тело летчика, и тому казалось, что осмотру не будет конца.

— Ладно, — сказал наконец Мандрыка, — рискнем. Судя по всему, аппендицит у вас хронический. Будете диету блюсти, — может быть, обойдется и без операции. Одевайтесь!

Пока Борис одевался, доктор наставлял его насчет диеты. А провожая, обнял летчика за плечи и пожелал на прощание:

— Ну, ни пуха ни пера! Найдете там этих бедолаг — скажите им, что на Руси есть хорошая пословица: не в свои сани не садись. Можете прямо от моего имени. А вернетесь — сразу сюда, прямо на стол, и никаких разговоров. Не то рапорт самому наркомвоенмору...

— Есть, — засмеялся Чухновский. — Насчет сaney — это вы точно. При случае передам. Спасибо вам за все.

Чухновский и Алексеев прямым ходом направились в комитет. Вечером они выехали в Ленинград.

Сначала предполагалось так: Чухновский готовит в Ленинграде самолет, вылетает в Архангельск, грузится на «Малыгин» и идет вместе с ним для поисков в районе Новой Земли. Когда стали известны координаты Нобиле и определились два направления поисков, Чухновского назначили на «Красин». С 11 июня вместе с Самойловичем, Орасом и Эгги он завертелся в том невероятном круговороте, который называется снаряжением ледокола в далекий, долгий и трудный рейс.

Что требовалось для летной части экспедиции?

Надежный во всех отношениях экипаж. Летчиков Борис пригласил сам. Он их хорошо знал по службе на Черном море и мог положиться на них как на самого себя. Это — второй пилот Георгий Александрович Страубе, сразу же окрещенный на ледоколе Джонни. Самый молодой член экипажа, он имел 26 лет от роду. С виду казался и того моложе. Отличался живостью, подвижностью, веселым нравом, любил подшутить над товарищами, хотя меньше ценил шутки в свой адрес. Дело знал отменно.

Летчик-наблюдатель и радист Анатолий Дмитриевич Алексеев невозмутим в любой обстановке. Столь же невозмутимым он был в различных дружеских розыгрышах, в коих неизменно выступал талантливый организатором. Не раз летал с Борисом на Черном море.

Что касается двух бортмехаников — Андрея Степановича Шелагина и Владимира Михайловича Федотова, которых командировал Балтийский флот, то о них начальник балтийских военно-воздушных сил сказал, что лучших механиков на флоте нет. Так оно и оказалось на самом деле.

Удивительно быстро притерлись они друг к другу, сразу образовав дружный и самый веселый на ледо-

коле коллектив. Должно быть, есть чувство кровного родства у людей крылатого племени.

Разумеется, много хлопот доставил самолет. Выбор остановили на трехмоторном бомбардировщике «Юг-1». Вооружение с него, конечно, сняли и, превратив в гражданский, окрестили «красным медведем», в сокращении КМ. Была тут и шутка, и ирония, и известный вызов.

Из имевшихся тогда в распоряжении советских авиаторов самолетов этот представлялся наиболее подходящим. Он имел солидную грузоподъемность (мог принять на борт до десяти человек), значительную дальность полета, приличную по тем временам скорость — до 175 километров час. Правда, машина имела несколько великоватые для погрузки на ледокол размеры: фюзеляж 15 метров да крылья размахом в 30. Борис набросал чертежи специального помоста для крепления «красного медведя». Плотники Ленинградского порта изготовили и установили помост на верхней палубе между двумя трубами корабля. Без крыльев аппарат погрузили на ледокол и укрепили на помосте. Самолет выглядел довольно нелепо, и первый пилот втайне страдал, но приходилось мириться.

Машину нужно обеспечить несколькими комплектами лыж и поплавков, запасными частями и прочим имуществом. В эти горячечные дни летная группа нормально не отдыхала. И все равно всего получить не успели. Договорились, что недостающее пошлют «Красину» вдогонку гидросамолетом.

...Чувство невероятного облегчения испытали все — и провожающие, и особенно уходящие на борту судна, когда в пятницу 15 июня, в 15 часов 15 минут, «Красин» поднял якоря и три буксира осторожно повели ледокол по морскому каналу.



Но экипажу еще предстояла бездна дел. Ледокол походил на гигантский универсальный склад. Всюду — в трюмах, на палубах — навалены всевозможные грузы, перемешанные в совершенно немислимых сочетаниях: мыло вместе с лимонами, лук и чеснок вместе с сахаром... Горы угля возвышались на палубе. Страшно даже подумать, что будет, если на море начнется волнение и судно, с его яйцеобразным корпусом, начнет ложиться на борт. Поэтому аврал продолжался чуть ли не всю дорогу. Даже журналистам пришлось переодеться в робы грузчиков. Чухновцы (так членов летной группы назвал экипаж) не переставали возиться с самолетом, хотя все они и без качки уже валились с ног.

Но как бы то ни было, ледокол уже двигался, с каждой милей приближаясь к далеким берегам Шпицбергена.

Легендарный поход начался.

Часа через четыре после того, как миновали Кронштадт, самолет из Ленинграда догнал корабль, сделал два круга и уверенно опустился на воду. Чухновский в шлюпке поспешил к гидроплану, собственноручно принял два ящика с авиационным грузом. Теперь «красный медведь» был снаряжен всем необходимым.

\* \*  
\*

Потекли трудные будни ледового похода к 81-й параллели.

Корабль забит людьми. Сверх обычного судового расписания сюда втиснулись еще два десятка человек. Под жилье заняли все, что можно и чего нельзя. Кают-компанию захватили журналисты, представлявшие центральные газеты.

Летной группе отвели тесную каютку на баке. Но чухновцы большую часть суток проводили на верхней палубе, у дорогого их сердцу «красного медведя». Здесь их дом. Между огромными желтыми трубами, всегда дышащими теплом, расчален самолет. Бескрылый, он выглядит обрубком, вызывающим молчаливое сострадание. Впечатление усиливают бесчисленные тросы, деревянные подпорки, куски брезента, которыми летчики пытаются защитить свое любимое детище от безжалостной и всепроникающей сырости. Здесь же десятки металлических бочек с горючим и маслом, огромные поплавки, авиационные лыжи и две плоскости — крылья из гофрированного алюминия.

Чухновский в эти дни либо в капитанской рубке, либо на верхней палубе у самолета. Со списком в руках он еще и еще раз проверяет свое хозяйство, все ли взято, надежно ли укреплено и укрыто. Время от времени команда прогревает моторы. Погода больше всего сказывается на них, они капризничают, отказывают отсыревшие магнето. В процедуре участвуют все; так любящая семья купает свое единственное чадо. Пилоты сидят на фюзеляже, у моторов — Федотов и Шелагин. Федотов разговаривает с мотором, как с живым, дорогим, но немного капризным существом:

— Да ладно тебе упрячиться! Клапаны прочистили, магнето заменили. Что тебе нужно, непутевый? А, бензопровод посмотреть? Так и сказал бы сразу, дурачок. Хорошо, посмотрим.— И Владимир Михайлович, самый старший в группе (ему сорок один год), ласково похлопав по кожуху, лезет в мотор.

Так один из московских журналистов живописал эту сцену.

Если Чухновский не здесь, значит, он с Самойловичем и Орасом или на мостике, или в каюте начальника экспедиции, или в радиорубке. У руководящей тройки много забот. Нужно зайти в Берген пополнить запасы угля, сделать это с максимальной быстротой, чтобы как можно скорее направиться к главной цели похода. Приготовлен ли уголь в Бергене, какого он качества?

А радио делится новостями, волнующими мир. 18 июня Амундсен вылетел на помощь Нобиле. Норвежцы несколько раз вылетали к «красной палатке», но не нашли ее. Красинцы все время поддерживают связь с «Малыгиным», который уже вошел во льды.

Изредка Чухновский забегал в кают-компанию, где его всегда радушно встречала журналистская братия. Но пространных интервью он не давал, предпочитал молчать или садился за пианино — красинцы любили послушать его игру.

21 июня «Красин» вошел в бухту Бергена. Погрузка полутора тысяч тонн угля отняла трое суток. 24 июня буксиры с трудом оторвали ледакол от причала. Его провожали десятки шлюпок и катеров, с которых норвежцы кричали:

— Спасите Амундсена! Привезите нам нашего Руала!

К тому времени пропал «Латам», самолет Амундсена. Вся Норвегия жила в тревоге за своего великого сына.

25 июня на корабле получили сенсационную весть: летчик Эйнар Лундборг, старший лейтенант шведской армии, снял со льдины Нобиле и доставил его на «Читта ди Милано». Сначала этому никто не поверил. «Уток» в ту пору в эфире порхало великое множество. Красинцы не могли допустить мысли, что командир корабля, терпящего бедствие, может быть

спасен первым. Последующие радиограммы подтвердили: да, точно, Нобиле спасен.

28 июня «Красин» встретил первые льды, а затем вошел в почти сплошные ледяные поля. Началась изнурительная схватка со льдами.

## Пробный взлет

---

Вечером 3 июля, в 20 часов 30 минут, в виду Семи Островов ледокол пришлось остановить. К тому времени «Красин» уперся в непроходимый лед. Час за часом бился в ледяную стену богатырский корабль своей стальной броней, всеми своими десятью тысячами лошадиных сил, но проходил сущие пустяки. Самойлович в тот день с часами в руках убедился воочию: за 60 минут упорнейшей работы, вернее, ожесточенной борьбы — 16 таранных движений вперед, пятнадцать назад для разбега, прошли всего-навсего четыре корпуса корабля, это четыреста метров. За последнюю перед остановкой вахту продвижение составило какие-то полсотни метров. Ледокол потерял лопасть на левом винте, серьезно повредил рулевое управление. Изрядно досталось и корпусу. Капитан корабля Эгги точно сказал: ««Красин» изнеможен».

Положение спасаемых к тому времени не стало лучше. Пожалуй, даже наоборот. Мальмгрена, который с двумя итальянскими офицерами давно уже покинул лагерь Нобиле, так и не нашли. Самолет Лундборга при втором полете на льдину потерпел аварию у «красной палатки». Теперь шведские летчики думали только о том, чтобы вызволить из беды своего собрата. Судьба нобилевцев отошла для них

на задний план. Полярную весну сменило лето. Лед в районе лагеря Вильери (так стали называть группу спасаемых после вылета Нобиле) становился все хуже и хуже.

Обо всем этом хорошо знали на судне. Тревожился каждый участник экспедиции. А летная группа твердо решила, что пришла ее пора действовать, поскольку судно у этого ледяного барьера практически стало беспомощным. Чухновский упорно добивался и добился решения о пуске самолета в дело, хотя Самойлович шел на это не очень охотно: он не хотел рисковать машиной и особенно экипажем.

Командир летной группы, пока «Красин» еще двигался, не сходил с мостика. Разглядывая берега Семи Островов, он решал, не создать ли именно там базу для полетов.

Уже изготовлены грузовые парашюты, чтобы сбросить вещи и продовольствие терпящим бедствие. Чухновский сам вместе со Страубе выкраивал длинные конусообразные куски тонкой парусины. Сотрудница газеты «Труд» Любовь Воронцова старательно сшивала их.

4 июля авиаторы начали готовиться к спуску машины на лед. Надев лыжи, Шелагин и Федотов по мокрому рыхлому снегу весь день обшаривали окрестности ледокола в поисках площадки, более или менее подходящей для устройства аэродрома. Наконец километрах в двух, может, в трех впереди по курсу такую площадку удалось найти. То было ледяное поле, образованное смерзшимися льдинами размером примерно в квадратный километр, не очень ровное, пересеченное застругами и торосами. По поводу этого поля Страубе, обычно не скупившийся на слова, на сей раз сказал только: «Гробовито!» — и замолчал. Но ничего лучшего поблизости не было.

— Прекрасное поле,— уверял Самойловича Шелагин.— А главное, совсем недалеко.

В кочегарке принялись готовить машины для перехода к «прекрасному полю».

Эти два-три километра оказались самыми трудными из всех, что прошел корабль на пути к 81-й параллели. Иной раз делали пять-шесть разбегов, чтобы продвинуться на полсотни метров. Иной раз приходилось раскачивать корпус ледокола, насосами перегоняя воду из правых цистерн в левые или из носовых в кормовые, чтобы обломать лед, стискивающий корабль. Труднопреодолимые препятствия стояли на пути: трехметровая толща льда, отсутствие лопасти, авария рулевого управления...

Запомнились красинцам эти восемь часов, что они пробивались к будущему аэродрому.

«Я не ошибусь,— вспоминал Самойлович,— если скажу, что в течение этого перехода ледокол проделал труднейшую работу; мы, несомненно, рисковали кораблем, если принять во внимание аварию его и тяжелый полярный лед, в котором «Красину» пришлось пробиваться. Во всяком случае, все мы были очень рады, что подошли наконец к полю, откуда должны были начаться разведочные полеты».

Ледокол встал бортом к будущему аэродрому. Его прочно сцепили со льдиной особыми крючкообразными, так называемыми ледяными, якорями.

Начинается всеобщий аврал. Какой по счету?

Что значит спустить машину с борта «Красина» на лед, если корабль не имеет достаточно мощных подъемных кранов?

Прежде всего, подготовить самый самолет. Он стоял на верхней палубе не только без крыльев и стабилизатора, но и без своих высоких шасси, без лыж. Когда «Красин» двигается, самолет не может

стоять на шасси. Корпус ледокола все равно что закрыто по форме, кия нет. На чистой воде волна другой раз валит судно на 45, а то и на 47 градусов. Попробуй тут прочно закрепить самолет на шасси. Когда вошли во льды, качка прекратилась, но зато сильные удары корпуса ледокола о лед могли сорвать машину. Случалось ведь, что во время таких ударов срывались предметы, принайтовленные к палубе болтами.

Чтобы машину спустить на лед, ее нужно поставить на лыжные шасси.

Сорок восемь часов на корабле никто не спал.

Летная группа с помощью добровольцев, свободных от вахты, домкратами поднимает «красного медведя», подводит и крепит лыжные шасси.

Подвахтенное отделение, возглавляемое судовым плотником Василием Парамошиным, собирает специальный настил.

С борта на лед спускают 15-метровые бревна. Нижним концом их упирают в лед, верхний закрепляют на борту ледокола, возвышающегося на 10 метров над полем. Затем бревна обшивают дубовыми досками. Получается довольно крутой скат. Его поверхность смазывают техническим маслом.

Вот по этому настилу, используя лебедки, заготовленные заранее блоки, а также десятки рук, ног, плечей и спин, под руководством Чухновского и Алексева спускают на лед четырехтонную машину самолета.

Даже крылья спускаться оказывается не просто. Они парусили на довольно порядочном ветру, эти громадные плоскости. Не меньше двадцати человек несло каждую из них, намертво вцепившись в края. С борта казалось, что гигантская черная сороконожка осторожно движется по рыхлой снежной целине.

У фюзеляжа самолета сооружались деревянные клетки-помосты для сборки плоскостей. Выгружались бочки с бензином и маслом.

Прочая рабочая сила, ведомая журналистом Николаем Шпановым, еще недавно редактировавшим авиатехнический журнал и назначенным по этому случаю «комендантом аэродрома», пешнями, лопатами, ломami выравнивает взлетную полосу.

7 июля, 11 часов. Кажется, готово все. Но отдыхать все равно не приходится. Летчики встают на лыжи, еще и еще раз осматривают свой аэродром. Вместо лыжных палок в руках у Чухновского, Страубе и Алексеева жестянки с анилиновой краской. Взлетная дорожка получилась, мягко говоря, довольно необычной — этакая дуга между очень высокими торосами, протяженностью почти 300 метров. Все неровности убрать не удалось, и краской отмечают их, чтобы при взлете не зацепить за эти почти невидимые, когда нет солнца, голубые торосы.

Теперь нужно опробовать моторы. Хорошо бы и взлететь для проверки. Но сегодня вряд ли удастся. Туман не пускает в воздух. Придется испытывать самолет на земле.

Борис на своем месте за штурвалом. Рядом, как обычно, Страубе. Шелагин и Федотов у винтов.

Правый мотор заработал сразу. А вот левый и средний заводили в течение трех часов.

Механики с помощью двух кочегаров прокручивают винты. Они нажимают руками, ногами, иногда повисают всем телом, кричат:

— Контакт!

— Есть контакт! — отвечает Чухновский и пытается включить мотор. Безуспешно.

— Контакт выключен! — кричит он.



Снова и снова механики и их добровольные помощники прокручивают непослушные пропеллеры, отскакивают в стороны при возгласе пилота «Есть контакт!» и берутся за винты опять, когда раздается: «Контакт выключен!»

На снег сброшены сначала полушубки, потом куртки, потом фуфайки...

А по сторонам терпеливо стоят красинцы, притопывая и пританцовывая на ветру, моря сапогами мокрый снег, шутивными, сочувственными, а то и ироническими возгласами вдохновляя взмокших «заводил».

Но вот моторы согласно заговорили своим чистым металлическим стрекотом. Чухновский запускает и выключает их по многу раз и двигает самолет. Покачиваясь на неровностях поля, задевая концами крыльев торосы, машина, поворачиваясь то вправо, то влево (Борис проверяет рули управления), не спеша описывает широкий круг и останавливается.

Порядок. Можно лететь.

Пробный вылет состоялся на другой день.

Команда судна еще раз с утра занялась подравниванием аэродрома. Один из журналистов старательно промыл плоскости керосином, нарисовал на крыльях и стабилизаторе полуметровые красные звезды.

В 10 часов 15 минут экипаж на своих местах. Федотов на этот раз остается на льду.

Борис дает газ. Страубе машет рукой: освободить дорогу! Самолет дрогнул и медленно пополз вперед. Он кренится из стороны в сторону, с одного крыла на другое. То правая, то левая плоскость чиркает по льду. Скорость растет. Позади почти сотня метров пробега, машина вот-вот оторвется ото льда. Вдруг корпус почти заваливается влево, так как правая

лыжа, пробив тонкий ледок замерзшей лужицы, наезжает затем на бугор, левое крыло бороздит по торосу, вздымая снежный фонтан. Летчик с трудом удерживает штурвал, но ведет машину вперед и через каких-нибудь полсотни метров отрывает ее ото льда.

Теперь незаглушаемый ровный рокот моторов кажется экипажу радостной, бодрящей музыкой. Упругий воздух, бьющий в возбужденные физиономии, снимает усталость последних трех бессонных суток.

Неожиданно машина дрогнула, как от удара.

«Что за черт! Какой-то аэродинамический толчок. Неужели лыжа? — спрашивает Чухновский. — Слишком сильный и резкий крен был на этом проклятом ухабе». Он передает управление сидящему справа Страубе и, свесившись через борт, смотрит вниз, на левую лыжу. Вроде бы в порядке. Летчик снова берется за штурвал. Теперь Джонни осматривает свою сторону. В первый момент ему кажется, что правой лыжи вообще нет. На пронизывающем ветру Джонни становится жарко и душно — то ли от неловкой позы, то ли от понимания непоправимости случившегося. Одноногий самолет! Страубе свешивается еще ниже, рискуя вывалиться. Нет, лыжа здесь, но она стала торчком. Державший ее стальной трос, видимо, порвался от удара.

Хорошенькое дело! При посадке с такой лыжей шасси наверняка снесет, и это самое меньшее, что может произойти.

Яростной жестикуляцией Страубе «доложил» Чухновскому о случившемся.

Описывая над «Красиным» широкий круг, тот размышлял, как садиться. Недоставало еще разбить машину при самом первом, пробном взлете.

Сажать самолет придется на левую лыжу — это

само собой, хотя аварии все равно не избежать. А если испытать еще одну возможность? Перед самой посадкой на минимальной высоте сбросить скорость. Тогда резко ослабнет напор воздуха, удерживающий лыжу вертикально. Машина тут же почти упадет, лыжа примет натиск воздуха снизу, и это поможет резиновому амортизатору вернуть ее в нормальное положение. Шансов не больше одного из тысячи, но и им пренебречь нельзя. Да и хуже не будет во всех случаях.

Чухновский наполовину убавил скорость и передал Шелагину и Алексееву:

— Садимся на левую лыжу. Приготовьтесь и снимите очки!

Тогдашние летные дымчатые очки-консервы добротностью не отличались, имели стекла, которые при ударе непременно бились.

Чухновский и Страубе тоже сняли очки, привязались покрепче к сиденьям, чтобы физиономии, как деликатно говорил потом Борис, не вступили в прямой контакт с приборами. Самолет пошел на посадку...

А на льду — волнение. Красинцы, не спускавшие глаз с самолета, сразу увидели, что правая лыжа стала вертикально. Знают ли об этом летчики? Ведь радиосвязи еще нет. Как сообщить? Федотов находится быстро. Вместе со Шпановым он приволок запасную лыжу, положил ее поперек взлетной дорожки и обвел широкой красной полосой.

Единственное, что мог сделать взволнованный Самойлович, — приказать врачу и санитару приготовить перевязочный материал, носилки и дежурить на месте посадки.

Чухновский попробовал машину на крен, выбрал площадку поближе к кораблю и стал снижать само-

лет. Он резко сбавил скорость — теперь она не превышала шестидесяти километров — и, выключив газ, бросил самолет вниз.

Неожиданно для всех, с трепетом наблюдавших внизу за опасной посадкой, на высоте пяти-шести метров правая лыжа каким-то волшебством стала горизонтально. Как о чуде писали об этом в своих корреспонденциях все без исключения красинские журналисты. Конечно, чудо чудом, но мастерство пилота тоже сыграло не последнюю роль. Впрочем, Чухновский по этому поводу помалкивал. Чудо так чудо.

Конечно, посадка оказалась жесткой. Самолет подпрыгнул раз, другой, третий и, переваливаясь с борта на борт, довольно неуклюже заковылял по площадке. Включая то один, то другой боковой мотор, Чухновский удерживал самолет в горизонтальном положении, пока он не остановился.

Какое-то время в кабине было тихо. Команда безмолвствовала. Все удивленно глядели друг на друга: сели нормально, как ни в чем не бывало. Чухновский дивился тому, что безотказно сработал один-единственный шанс. Остальные просто не понимали, в чем дело.

И только возбужденные возгласы снаружи, поздравления, вопросы, восклицания сняли то оцепенение, в котором пребывал славный экипаж «красного медведя».

А те красинцы, которые первыми примчались к месту посадки, не унимались:

— Лыжа повисла, как только вы оторвались...

— А мы уже и лекпома с носилками притащили сюда...

— Значит, заметили наш сигнал?

— Молодцы, ребята, ох и молодцы!

— Не иначе Борису Григорьевичу цыганка ворожила!

Несколько энтузиастов приближались к Чухновскому с явным намерением подбросить его в воздух, вернуть в ту стихию, откуда он благополучно возвратился. Но Борису удалось нырнуть под крыло, к шасси. Тут Федотов и Шпанов уже ощупывали каждую стойку, каждый болт. Левая лыжа, на которую при посадке пала бóльшая часть нагрузки, уже никуда не годилась.

Пришлось сразу же, несмотря на усталость, усиленную пережитым волнением, заняться делом. Лыжу сняли и передали судовому плотнику. Парамошин, дядя Вася, мастер на все руки, как и подобает истинному русскому мастеровому, вернул ее утром почти что новенькой...

## Дерзновенный рейс

---

Всю ночь шла подготовка к дальнему поиску.

Чухновский и Самойлович обстоятельно потолковали о пробном полете. Его результаты устраивали авиаотряд вполне. Машина, считал Борис, проявила себя с самой лучшей стороны.

— Теперь я совершенно уверен, — говорил он, — что на нашем «медведе» мы сделаем все, что нужно. Ледовую разведку — раз. Группу Вильери снимем — два. И Мальмгрена будем искать — три.

Послали радиограмму на «Читта ди Милано»:

Прошу сообщить место группы Вильери тчк  
Какова толщина размер ледяного поля вблизи  
группы тчк Какава вас погода видимость

*Красин*

Положение группы Вильери ухудшилось. 6 июля шведы сняли со льдины Лундборга и прекратили дальнейшие попытки оказания помощи. Они считали, что лед непригоден для посадки. Спасаемым еще раз пришлось перетаскивать палатку на новое место, поскольку на прежнем все залила вода. И в довершение всего на несколько дней прервалась связь. Бывают в Арктике такие дни, когда не проходят короткие волны.

Помощь «Красина» становилась особенно необходимой. После неудачи Лундборга рассчитывать больше ни на кого не приходилось.

На летном поле царило оживление, как на настоящем аэродроме. Катили бочки с горючим, перетаскивали ящики и тюки с одеждой и продовольствием. Когда днем дорога, ведущая к самолету, совсем раскисла, впряглись в нарты, захваченные предусмотрительным Самойловичем в Норвегии.

Еще накануне Чухновский составил на французском языке инструкцию для группы Вильери. Джудичи, итальянский корреспондент, находившийся на советском ледоколе, перевел ее на итальянский язык и отпечатал на машинке. Она начиналась дружескими словами:

От имени Русского комитета помощи экспедиции Нобиле и от имени экипажа ледокола «Красин» авиатор Чухновский счастлив принести воздухоплавателям «Италии» самый сердечный привет.

Намерение авиатора Чухновского, управляющего трехмоторным «юнкерсом» с лыжами,— попытаться, как только позволят метеорологические условия, спуститься в непосредственной близости к группе и вслед за этим взять членов группы Вильери, которые благоволят пригото-

вить сигналы и выставить их на лед, чтобы показать наиболее благоприятное место спуска, длину площадки и толщину льда.

Далее в послании подробно и ясно описываются сигналы.

В специальные мешки упаковывались вещи, которые предполагалось сбросить на парашютах. Для всей группы туда уложили комплекты теплой одежды — от шарфов и носков до валенок и сапог. Самойлович и Чухновский попросили Джудичи присутствовать при комплектовании мешков: он лучше знал своих соотечественников и мог подсказать, что им нужнее всего.

Для своего экипажа Борис погрузил небольшой запас продовольствия, примус, винтовку, патроны. Горючего взяли лишь на шесть часов полета, чтобы не перегрузить машину.

Алексеев усиленно занимался бортовой и аварийной радиостанцией — летнаб выполнял также обязанности радиста.

Шелагин и Федотов вновь и вновь опробовали моторы.

Страубе проверил по списку продовольствие, взятое для экипажа:

— Шоколаду семь килограммов, сахару...

А туман все не расходитя, и Борис нервно расхаживает по узким проходам «Красина». В такой день рискованно подниматься в воздух. Но и откладывать полет нельзя. Не только чухновцы — весь экипаж ледокола ждал полета. Уже и психологически его трудно остановить. И хотя руководящая тройка особого решения на этот счет не принимала, считалось само собой разумеющимся, что Чухновский сегодня полетит. Кто мог ручаться за то, что погода завтра или послезавтра станет лучше?

Чухновский знал, что резкая граница теплого и холодного воздуха, проходившая сейчас по кромке арктического пака<sup>1</sup>, на которой как раз и стоял ле- докол, обеспечивала устойчивый туман. Сильный ве- тер, конечно, уравнивал бы температуру и прогнал ту- ман. Но такой ветер с Атлантики ожидался здесь только через три-четыре дня. Кроме того, ветер на- верняка разрушит льды, уже подточенные туманами и потеплением. И те льды, которые сковали «Кра- син», и те, на которых стоит лагерь Вильери, и те, на которых держится группа Мальмгрена, если она еще держится.

Хотя и не было сильных ветров, а Вильери и его товарищам пришлось уже несколько раз менять сто- янку. А придут сильные устойчивые ветры? Лагерь опять придется переносить с одной дрейфующей льдины на другую.

...К 15 часам видимость стала более или менее сносной. Чухновский решил лететь. Пошел доклады- вать Самойловичу. Тот вместе с метеорологом В. А. Березкиным занимался гидробиологическими наблюдениями метрах в двухстах от судна.

— Рудольф Лазаревич! — еще издали прокричал Чухновский. — Я собираюсь лететь. Ладно?

— Хорошее дело, — сказал Самойлович и напра- вился к аэродрому.

В этот раз летело пятеро. В летную группу вклю- чили оператора Блувштейна, давно уже рвавшегося в полет.

Самолет провожали Самойлович, Орас, Эгги и те, кто мог хотя бы ненадолго оторваться от никогда не кончавшейся на судне работы.

---

<sup>1</sup> Многолетний морской лед в полярных бассейнах, обра- зующий обширные ледяные поля. Достигает трех-четырёх метров толщины.



Расставались буднично. Рукопожатия, несколько шуточных пожеланий...

— Попадете в туман — сразу же возвращайтесь, — сказал Самойлович Борису, уже опустившему на глаза свои летные очки.

Чухновский согласно махнул рукой, дал газ, сильная струя воздуха, поднятая тремя моторами, ударила в лица провожавших. Ветерок для взлета оказался подходящим, и после короткого разбега «красный медведь» ушел в свой легендарный полет. Часы Самойловича зарегистрировали время — 16 часов 25 минут.

Потом председатель Советского комитета помощи Нобиле назовет этот рейс дерзновенным. А зарубежные газеты, из тех, которые более или менее добросовестно освещали события, связанные с трагедией Нобиле, вообще не будут скупиться на эпитеты.

Что же так поразило и восхитило мир в этом в общем-то недолгом, примерно пятичасовом полете надо льдами?

Мужество и самозабвенность. Истинное благородство. Великолепное, редкостное мастерство пилота.

Чухновский поднял машину в условиях плохой видимости, которая не могла стать лучше, которая неуклонно ухудшалась, ибо туман в районе ледокола становился все более непроницаемым, охватывая все новые и новые площади.

«Красный медведь» — машина, как уже говорилось, тяжелая — не «фоккер» Лундборга, в который кое-как втискивалось три человека, и тем более не «мотылек» Шибера<sup>1</sup>. Одно это существенно меняло условия взлета и посадки. Если пробный полет со

---

<sup>1</sup> На самолете «МОТ» (в обиходе «мотылек») шведский летчик Шибера вывел Лундборга со льдины.

сравнительно подготовленного аэродрома стоил самолету лыжи и едва не привел к непоправимым последствиям, то при посадке на льдину незнакомую и неподготовленную риск увеличивался во много раз, и Чухновский мог рассчитывать только на свое умение да на выдержку экипажа.

Самолет не имел оборудования для слепого полета. При плохой видимости приходилось идти прямо надо льдами, чуть ли не бреющим полетом. А ведь в этом районе, районе поиска,— скалы Семи Островов. Кроме того, на малой высоте экипаж лишался радиосвязи. Тогдашняя техника требовала выноса антенны метров на 60—70. Ее просто опускали вниз, если самолет находился на подходящей высоте, или выбирали, если машина шла низко. И тогда радиосвязь прекращалась.

И несмотря на это, Чухновский блистательно решил задачу, которая оказалась не по силам зарубежным асам.

...Самойлович долго стоял у края взлетной дорожки, глядя вслед самолету, быстро набравшему высоту.

Как будто и нет особых причин, а провожает он сегодня ребят с каким-то нелегким чувством. Слишком коварна погода, слишком много неизвестных в этом полете. А народ какой подобрался на борту «медведя» — один к одному. Джонни — душевный парень, работающий, скромный и весельчак. Анатолий Алексеев — незаменимый в этой компании человек — аэронавигатор, радист, завхоз, повар. Шелагин — помор, лучший на Балтике авиатехник, знающий мотор и все сложное самолетное хозяйство как свою ладонь. Вильгельм Блувштейн — рослый детина с громоздким киноаппаратом и еще более громоздкой треногой, едва втиснувшийся в кабину рядом со столь же

рослым Алексеевым, — заядлый киношник и не последний грузчик в авралах. И наконец, Борис Григорьевич — глава и душа этой отличной команды.

Самойлович не переставал удивляться тому, как быстро разноликая команда «Красина», включая кочегаров, этих самоотверженных мучеников машинной преисподней, прониклась безграничным уважением к молодому пилоту, уверовала в его авиаторский дар. А ведь до последних дней мало кто из красинцев видел Бориса в деле. Его позавчерашнюю посадку многие считали само собой разумеющейся, естественной вещью. Всех удивляло в нем органичное сочетание удивительной деликатности, бесконечной вежливости, редкостной застенчивости, которые на первый взгляд, да и не только на первый, не вязались с его героической и не часто встречавшейся в те времена профессией, с твердостью характера, быстротой и верностью решений.

Журналист Миндлин, плававший на «Красине» в тот поход, всегда поражался какому-то благоговейному отношению всей судовой команды к Борису Чухновскому. Бывало, к примеру, так. Человек отбарабанил все, что ему положено по штату, и многое сверх того во время очередных и внеочередных авралов. Он кое-как дополз до своей узкой матросской койки. И сапоги-то стянул едва наполовину. Теперь ты его не трогай.

Но если скажешь:

— Это для Чухновского, для Бориса Григорьевича...

Все. Этот выдохшийся человек натянет свои сапоги, встанет, пошатываясь, еще не очнувшись от своего бездонного сна, и пойдет вкалывать опять, не спрашивая больше ни о чем.

Рудольф Лазаревич часто вспоминал одну из первых своих встреч с Чухновским — ровно четыре года назад, на Новой Земле.

Летом 1924 года Самойлович с тремя своими товарищами на беспалубном парусно-моторном боте «Грумант» вел геологическое исследование южного и восточного берегов Новой Земли. Однажды сентябрьским утром, завершив обход южного острова этой Земли, «Грумант» пришлепал к обсерватории Маточкина Шара. Самойлович разбил свой лагерь у радиостанции. Как-то к нему в палатку заглянул Чухновский. До того они лишь мельком раскланивались, когда вместе плыли на «Юшаре». Теперь довелось обстоятельно потолковать. Поначалу поразила Самойловича молодость пилота, за плечами которого, как оказалось, была гражданская война. Чухновскому в то время уже минуло 26 лет, но, худощавый и невысокий, он казался совсем юношей. Разговорившись тогда с ним, Рудольф Лазаревич скоро убедился, что этот юноша обладает достаточной волей, знаниями и опытом, чтобы стать выдающимся летчиком.

Поэтому Самойлович с полным одобрением встретил Чухновского на «Красине» в качестве члена руководящей тройки экспедиции и начальника ее летной части.

...Темная точка самолета уже скрылась за дальним облаком, провожавшие давно разошлись по своим делам. Рудольф Лазаревич медленно зашагал к ледоколу, поднялся в радиорубку. Здесь, рядом с комиссаром экспедиции и радистом, он провел затем долгие-долгие часы, самые тревожные за все недели похода, пока наконец радист не принял той самой знаменитой радиограммы Чухновского.

...А «красный медведь» шел на восток. Уже на высоте 60 метров встретили туман, но быстро прошли

его. Борис, не отрываясь, смотрел вниз. Всего лишь двое суток минуло со времени его пробного вылета, а какая разительная перемена! Тогда льды казались сжатыми, а сейчас преобладают отдельные куски крупно битых полей. Конечно, эти ледяные куски еще велики, не совсем разъедены теплом, течением и ветрами, но насколько же больше стало черных трещин, разводьев и полыней! Тут-то «Красин» наверняка пройдет.

Прошло несколько минут после взлета, а Борис уже решил: пусть погода и не совсем хороша, даже далеко не хороша, они полетят туда, где, по последнему сообщению, полученному 6 июля, должна находиться группа Вильери.

А, собственно, почему не лететь? Да, конечно, слева по курсу, на севере, туман стоит стеной. Над самолетом — тоже. Но на юге, справа, отчетливо виден берег Шпицбергена. Образовалось что-то вроде коридора, которым и может идти в своем поиске самолет.

Чухновский повел машину по этому коридору.

Льды, льды и льды... Кто сказал, что они однообразны? Причудливы очертания каждой льдины. Они перерезаны трещинами, окружены полыньями и разводьями. Полыньи и разводья сверху кажутся совершенно черными. Лед — то покрытый снегом, то оголенный. И голубые торосы. А на льдинах — различные по размеру, форме и цвету, преимущественно черные, точки и пятна. Откуда они, эти пятна, в безжизненной пустыне? Это могут быть тюлени, или камни, или комки земли, оторванные вместе со льдом от берегов, или бурые следы лежки морского зверя. Попробуйте обнаружить здесь человечесьи следы! Не потому ли шведские летчики много раз пролетали над «красной палаткой» и не могли увидеть лагерь?

«Красный медведь» подошел к тому месту, где, по расчетам, четыре дня назад находилась льдина Вильери. Теперь здесь на большом расстоянии чернела только чистая вода. Искать на воде при нынешней видимости — занятие наверняка бесполезное. Поэтому Чухновский передал на ледокол в 18 часов 18 минут:

Возвращаемся обратно возвращаемся обратно

В радиорубке «Красина» Самойлович и Орас огорченно переглянулись: льдины Вильери, выходит, не нашли...

Еще на подходе к тому месту, где предполагалось увидеть итальянцев, Чухновский заметил между островами Карла XII, Фойн и Брок довольно плотные ледяные поля. Вероятно, их отнесло сюда от северных берегов Шпицбергена. Именно здесь стоило поискать группу Мальмгрена. Мог оказаться в этом районе и капитан Сора, который вышел на поиски шведа со своими товарищами уже давно и три недели не подавал никаких вестей. Уже считалось, что эта группа погибла или в лучшем случае находится в критическом состоянии.

Поэтому на обратном пути Чухновский стал прочесывать этот район, идя от острова Фойн к северу. Под самолетом показались разреженные льды.

Прошло несколько секунд, и в кабину пилота протиснулся невероятно возбужденный Шелагин, дернул Бориса за руку и прокричал, заглушая гул моторов:

— Внизу люди!.. Несколько человек!..

Снизились, сделали круг. Ничего похожего на людей. Правда, видны какие-то темные пятна. Пригляделись. Нет, несомненно, лежка тюленей.

Смущенный Шелагин вернулся на свое место.

Невдалеке от острова Карла XII поморские глаза Шелагина снова увидели темные пятна на льду. Теперь Андрей не спешил поднимать тревогу. Пятна ближе... Вот совершенно ясно виден человек, размахивающий двумя флагами. С воплем «Люди!» Шелагин опять бросился к пилоту. Верно, теперь людей заметили все, но каждый по-своему. Видимость плохая, освещение почти сумеречное, туман быстро снижается, самолет идет на высоте ста метров.

Алексеев различает двух человек, стоящих почти рядом, а на некотором расстоянии — что-то неподвижно лежащее на льду. Блувштейн заметил три темных пятна, а Страубе — две фигуры.

Внимание Бориса в это время целиком поглощено одной заботой: удержать в поле зрения льдину, не выпустить ее, запомнить ее очертания. Он видит одного человека, стоящего на льдине и машущего рукой. Около него двигается какое-то существо значительно ниже ростом.

Всем ясно одно: это группа Мальмгрена, а не поисковая команда Сора, поскольку на льду не видно саней и собак, да и людей, по-видимому, все-таки трое.

Машина, спустившись метров до пятидесяти, стала кружиться над льдиной. Она казалась большей, чем соседние, имела вид горки без заметной горизонтальной площадки. Этот конусообразный островок и соседние льдины на значительном расстоянии окружала вода.

Алексеев спешно исчислял координаты. Страубе готовился сбросить пакеты с продовольствием и теплыми вещами. Блувштейн, не рассчитывая на успех (видимость незначительна, да и скорость велика для

такой небольшой высоты), бешено крутил ручку съёмной камеры...

Чухновский делал круг за кругом, пытаюсь решить непростую задачу — попасть точно в цель. Лыдина невелика — метров восемь, ну десять, на шесть. Скорость самолета — 150 километров, да скорость падения... Пакеты, скорее всего, ударятся о склон ледяной горки, отскочат и упадут, если не в воду, то на ближайшие мелкие льдины. Как их достанут ослабевшие, голодные люди? Полезут в воду? Тогда беды не миновать. Нет, бросать нельзя. Нужно скорее возвращаться к ледоколу.

Сделав еще один круг, покачав крыльями в знак того, что люди замечены, что помощь будет, Чухновский повернул туда, где находился «Красин».

Один из спасенных, Мариано, потом говорил:

«Красные звезды на крыльях нас поразили. Этот самолет — шестой по счету — был нашей последней надеждой, ибо наши силы уже подходили к концу. Насколько трудно было нас заметить, свидетельствует тот факт, что наши сигналы пролетающим самолетам, из которых один прошел над нашими головами, оказались тщетными».

...Туман становился плотнее, и самолету пришлось почти прижаться ко льду: высота десять, а то и пять метров. Антенна выбрана. Связи нет. Сорок минут, меняя курс, утюжил Чухновский то место, где должен находиться ледокол. Его не видно, туман непробиваем, и пилот повел самолет в направлении мыса Вреде.



Что такое Кап-Вреде, то есть мыс Вреде?

В составе архипелага Шпицбергена есть большой остров, называемый Северо-Восточной Землей. Попросту, это Восточный Шпицберген. А мыс Вреде острым носком врезается в океан на самом северном побережье этой Земли. Неуютный кусок суши, всегда покрытый снегом и льдом.

«Красный медведь» оказался примерно в полутора километрах от берега. Предварительная рекогносцировка, проведенная Чухновским и Страубе сразу после посадки, убедила, что лед вполне надежен. Между льдом и берегом шла неширокая трещина. По ней было видно, что лед достаточно мощный. Извивы трещины повторяли линию берега, и это лучше всего свидетельствовало, что береговой припай недвижим и за судьбу самолета можно не опасаться.

Главное сделано: связь установлена, координаты Мальмгрена переданы красинцам. Значит, все в порядке и теперь можно спокойно ждать «Красина». Пусть он делает все самое неотложное, снимает группы Мальмгрена и Вильери, а потом уже забирает и их.

Ребята даже рады тому, что, обнаружив Мальмгрена, сели не у своего судна. В самом деле, окажись они на своем «аэродроме» возле корабля — выход к ледяному островку с потерпевшими крушение задержался бы по крайней мере на сутки. Самолет не оставишь на ненадежном льду, особенно в предвидении сильного ветра. Нужно отнимать плоскости, поднимать тушу машины на почти 12-метровую высоту. А это куда труднее, чем спускать.

— Все, что ни делается,— все к лучшему,— резюмировал итоги своих размышлений Борис.

Только кинооператор далеко не уверен в справедливости этой неновой мудрости:

— Сколько же мы можем здесь проторчать?

— Ну, этого, Вилли, никто вам точно не скажет. Может, две недели. А может дело так повернуться, что и месяц проторчишь.

— А что будет делать «Красин»?

— Скорее всего, пойдет за Мальмгреном.

— А потом?

— А потом за Вильери.

— И я ничего этого не сниму? Что мне запоют тогда в Совкино?

— Ничего вам не запоют, вы их всех на борту потом снимете.

— Вы понимаете, что эти уникальные кадры я просто не могу не снять! Я обязан снять. Для истории. Для человечества. Я должен быть на «Красине»!

— Милый Вильгельм, что же тут можно сделать?

— Я пойду на «Красин» пешком!

— Вы это что — всерьез? — рассмеялся Борис.— Анатолий,— обратился к Алексееву.— Покажите ему карту, где ледокол и где мы. Это же километров сто по прямой, не меньше. А вы сами видели, какая это прямая: и полыньи, и битый лед, и чистая вода.

Первый ужин на льду сооружали капитально. Борис распорядился отпустить по целой банке мясных консервов на брата. Ведро с мясной тушенкой водрузили на примус. Тот взревел не хуже мотора, и уже через несколько минут дразнящий запах горячего мяса взбудоражил проголодавшуюся не на шутку команду.

Что-то неладное обнаружил Алексеев. Поверхность вожделенного блюда покрылась серебристыми

блестками. Еще не понимая, в чем дело, он стянул ведро на лед. Первым сообразил Шелагин:

— Раззявы несчастные!.. Ведро-то оцинкованное...

Действительно, впопыхах никто об этом не подумал, и расплавленный цинк смешался с мясом.

Все уставились на Чухновского.

— Вот незадача,— наконец сказал он.— Называется — хорошо поужинали. Придется вылить, есть нельзя. Не хватало нам еще отравиться здесь. Сколько у нас осталось консервов?

— В ведре половина. Осталось пять банок,— доложил Алексеев.

— Две съедим, остальные — в НЗ.

Спать легли полуголодными. Борис утешал:

— Qui dort dine,— что означает: кто спит, тот обедает. Есть такая успокоительная французская поговорка.

Но во сне пообедать тоже не удалось. Не получилось нормального сна ни этой ночью, ни во все последующие. Отсеки самолета не очень-то приспособлены для отдыха. Они и сами по себе тесны, да еще забиты множеством вещей. Но это полбеды. В центральной кабине можно было бы кое-как разместиться вчетвером (Джонни сразу же выпросил себе тесную багажную кабину). Беда заключалась в том, что каждый квадратный сантиметр машины источал пронзительный холод. Скорчившись на неудобном сиденье, утепившись всем, чем можно, прикорнет чухновец в кабине, забудется ненадолго сном и выскакивает наружу, чтобы побегать, размяться и попробовать согреться. Как на грех, нет плавника. Костра не разведешь, а примусом разве обогреешься?

Словом, быт экипажа «красного медведя» оказался устроенным не лучшим образом. Запасов продовольствия было мало. А аппетиты пяти молодых,

здоровых мужчин, пребывающих все 24 часа в сут-  
ки не просто на воздухе, а на арктическом воздухе,  
легко себе представить.

И если Чухновский в своей радиограмме Самой-  
ловичу сообщал о «двухнедельном запасе продоволь-  
ствия», так это делалось для успокоения руководи-  
телей экспедиции и особенно для того, чтобы не за-  
держать выход ледокола на спасение Мальмгрена и  
его товарищей.

Страубе сам себе удивлялся, как это он, опытный  
воздушный волк, проверяя перед вылетом списочное  
наличие припасов, не обратил внимания на их явную  
скудость.

— Десять банок мясных консервов,— ворчал  
он.— И это на пятерых мужиков!.. Вот чурки! — об-  
ращал Страубе свое любимое ругательство неизве-  
стно в чей адрес — то ли красинских кладовщиков,  
то ли в адрес Алексеева, единодушно избранного зав-  
хозом «лагеря Чухновского», то ли в свой собствен-  
ный.

Пришлось сразу же ввести жесткий рацион, что-  
бы растянуть продукты на две недели.

А главное — ни крупинки соли.

Правда, на следующий день проблема продоволь-  
ствия оказалась почти решенной. Взяв винтовку и  
две обоймы, Страубе и Блувштейн отправились на  
берег и добыли двух оленей.

История этих трофеев достаточно сложна, чтобы  
ее сейчас пересказывать здесь. К тому же, как и  
всякая охотничья история, она в изложении Страубе  
выглядит совсем не так, как в изложении Вильгель-  
ма. Кому принадлежала решающая роль в столь за-  
мечательной удаче — навсегда осталось тайной. Во  
всяком случае, известно, что на первого оленя ушло  
девять патронов из десяти, взятых охотниками, а

для второго хватило одного, но Блувштейну пришлось получить за это здоровенный удар копытом по левой ноге. И потом он долго и не без гордости прихрамывал.

Теперь мяса хватит надолго, и Чухновский мог радировать красинцам:

Мяса хватит на две недели не беспокойтесь о нас.

По поводу этой радиограммы газета «Лавор д'Италия» писала тогда:

Героизм, достигающий самых высоких вершин, не может иметь более простого и искреннего выражения.

Есть свежее оленье мясо, две туши, подумать только! От этого проблема соли становилась еще острее. Как варить оленину без соли? Пришлось попробовать морскую воду. Но на поверхности она недостаточно солонa: ее опресняет тающий лед. Нужно добывать с глубины. Занялся этим делом хитроумный Алексеев. Как это все не просто! Нужно, чтобы посуда наполнилась водой не сразу, у поверхности, а значительно глубже и чтобы при подъеме наверх эта вода не вытеснялась более пресной. Но и морская вода, полученная таким способом, не очень выручала. Потом, уже на «Красине», Блувштейн рассказывал, на что похож бульон, сваренный из морской воды:

— Возьмите тарелку обыкновенного бульона и всыпьте туда добрую ложку английской слабительной соли. И вы получите точно такой бульон, каким мы питались на Кап-Вреде.

Правда, шашлык из оленины получался лучше. Его поджаривали, насадив куски мяса на винтовочный шомпол. Предварительно эти куски окунали в выпаренный раствор морской воды, довольно сильно насыщенный солью.

Но все эти невзгоды не могли нарушить состояния общего душевного подъема, переживаемого чухновцами. Ведь они все-таки нашли группу Мальмгрена! Они развели льды для ледокола. Неурядицы являлись лишь дополнительным поводом для шутки, остроты, розыгрыша, на которые так горазды полярники и летчики.

Дважды в сутки, в 12 часов, проходили очередные сеансы связи с «Красиным». Этих встреч в эфире нетерпеливо ждали все, но особенно кинооператор. Тут представлялся хороший случай пустить в дело кинокамеру. Вилли заранее и со вкусом, неторопливо устанавливал треногу, прикручивал камеру и голосом, неожиданно обретавшим властность, подавал команды всем остальным: Андрею Шелагину, запускающему моторчик, Анатолию Алексееву, отстукивающему ключом, Чухновскому, диктующему очередную радиограмму, Георгию Страубе, представлявшему заинтересованную публику. Блуждающему доставляло профессиональное удовлетворение то, что физиономии чухновцев, обрастая щетиной и покрываясь копотью примуса, принимали все более арктически-экзотический вид.

— Андрей Степанович, — требовал Вилли, — запустите мотор еще раз! Анатолий Дмитриевич, больше движения рукой, вы же работаете ключом, зритель должен видеть вашу работу! Борис Григорьевич, дайте властность во взгляде и энергичный жест! Товарищ Страубе, Джонни, не лезьте в объектив! Вы же публика, вы в стороне.

А новости с «Красина» шли одна лучше другой.

12 июля, в семь часов утра, ледокол подошел к группе Мальмгрена и снял людей со льдины едва ли не в последние часы ее существования. Через два дня здесь расстилалась чистая вода.

Спасение Цаппи и Мариано омрачилось тем, что мир узнал о гибели Мальмгрена, гибели, обстоятельства которой были не совсем ясными. Но это не зависело, конечно, от красинцев, и со всех концов мира посыпались приветствия экипажу ледокола, Чухновскому и его товарищам. Взволнованные чухновцы ответили:

Самойловичу

Прошу передать всем кто прислал нам приветствия искреннюю благодарность и заверение в том что мы счастливы быть полезными Советскому Союзу и делу науки тчк Все здоровы тчк

Чухновский Алексеев Страубе Шелагин  
Блувштейн

«Браганца» — зафрахтованное итальянцами норвежское промысловое судно — оказалась в тот момент в ледовом плену милях в двадцати пяти от мыса Вреде. Его команда, на время оказавшаяся не у дел, очень хотела помочь «этим доблестным русским», Чухновскому. Капитан «Браганцы» радировал Самойловичу о своем намерении выслать на мыс Вреде санную партию и запрашивал, что нужно чухновцам.

Не снимая наушников, Алексеев вслух повторил это сообщение с ледокола.

— Что требуется в первую очередь? — переспросил Борис. — Отстучите, пожалуйста, Анатолий. Прежде всего, пусть доставят соль и сковородку...

— И ложки, — добавил Шелагин, вспомнив те самоделки из консервных банок, которыми приходилось черпать оленью похлебку.

— И ложки, конечно, — согласился командир.

...А этот удивительный день, 12 июля, все еще длился.

Сняв Цаппи и Мариано с плавучего островка, ле- докол направился к группе Вильери. По дороге Павел Пономарев, старший помощник капитана, увидел на острове Фойн каких-то неизвестных, отчаянно сигнализовавших людей. Ясно, что им плохо, но они по крайней мере на твердой земле. «Красин» флагами и гудками заверил: «Вижу, скоро вернусь, помогу. Держитесь!» Радист сообщил на Шпицберген о неизвестных.

Оказывается, это группа капитана Сора!

В тот же день за ней прилетели самолеты.

Так, мимоходом, ледокол спасает еще одну бедствующую группу.

Несколько часов спустя «Красин» уже стоял у «красной палатки».

На борт приняты все спасенные, поднят самолет Лундборга. На баке сушится имущество нобилевцев.

Теперь ближайшей задачей ледокола стала ликвидация лагеря Чухновского и поиски Амундсена и группы Алессандрини. Самойлович запрашивает Чухновского о состоянии льда в районе его лагеря.

14 июля, в 3 часа 25 минут, ледокол двинулся обратно, взяв курс на мыс Вреде.

В ожидании корабля чухновцы не теряли времени. Борис распределил обязанности. Отличившиеся в охоте Страубе и Блувштейн продолжали промысел (правда, теперь без успеха), а заодно собирали на полуострове образцы пород. Между прочим, они обнаружили выходы угля на поверхность у одной из возвышенностей полуостровка.

Командир взял на себя наблюдение за льдами и погодой. Завел дневник. Простым карандашом он записывал температуру воды, воздуха, характер облачности, направление и силу ветра, сообщения об основных событиях дня, вернее, суток...



Когда сходились у горящего примуса в ожидании вареной оленины и чая, разговор неизменно заходил об успехах родного судна и следующих этапах его поисков.

Больше всех торжествовал Джонни:

— Что я вам говорил еще в Ленинграде, а? Как есть все прочие чурками и оказались. Только наши и могли спасти...

— Не в том дело, Георгий, что чурки,— сказал Чухновский.— У нас главная линия с самого начала оказалась верной — мощный ледокол плюс самолет. А еще лучше так сказать: корабль, самолет, радио и люди. Вот наш монолит. Причем все люди, без исключения. От нашей уборщицы Ксении, скажем, или того же Миши-буфетчика до Эгги и Самойловича. Все работали как одержимые. Это можем только мы, советские. Впрочем, бахвалиться и нам рановато. Всего полдела сделали. Еще Амундсена и Алессандрини надо найти. А это, друг Джонни, куда сложнее.

— Найдем,— авторитетно заверил Блувштейн.

— Должны найти. Обязаны. Но дело это не простое.— Борис, как всегда, говорил медленно и тихо. Когда задумывался, две морщинки пересекали его чистый мальчишеский лоб.— Вильери искали, имея с ним радиосвязь. О Мальмгрене знали, откуда и куда он направился. А об Амундсене — почти ничего. О группе Алессандрини — лишь приблизительное направление. Самолет тут вот как нужен. Так что не горюйте, Вилли, вам еще снимать да снимать.

Ледокол все ближе подходил к мысу Вреде, и радиопереговоры велись чаще. Командование судна беспокоила ледовая обстановка, усложнявшаяся по мере приближения к суше, особенно в связи с тяжкими повреждениями «Красина». Чухновского одолевали заботы о самолете. «Красный медведь» пока

беспомощен. Вдруг льды задержат ледакол надолго? Может, начать ремонт на льду?

Пилот радирует Самойловичу:

Предполагаю что по состоянию льда удобнее всего к нам подойти с севера от Северо-Восточной Земли тчк Просьба когда движение там будет затруднено выслать по льду 20 человек лыжами шасси запасные полуоси хвостовую лыжу тонкий трос домкраты девять брусков стальной трос проволоку два деревянных винта доски гвозди и плотника остальная мелочь по указанию Федотова

В полдень 15 июля ледакол, приближаясь к Кап-Вреде, вошел в вязкий лед. Движение замедлилось. Летчик сообщает по радио, что он видит корабль. Комиссар экспедиции Орас вызывает Чухновского:

О р а с. Каков ваш пеленг на нас?

Ч у х н о в с к и й. Наш пеленг на вас примерно 85 градусов, расстояние 10 миль.

О р а с. Глубина у нас 90 сажен. Пробиваемся — идем вперед. По исчисленному месту до вашей точки 6 миль.

Ч у х н о в с к и й. Находимся в одной миле от берега около глубины 101 по карте № 303.

О р а с. Зажгите что-нибудь! Пускайте дым!

Ч у х н о в с к и й. Через пять минут пускаем ракету. Приступаем к устройству костра.

О р а с. Каков лед в вашем районе?

Ч у х н о в с к и й. Лед 80 сантиметров.

О р а с. Лед битый или сплошной?

Ч у х н о в с к и й. Лед берегового припая с мелкими торосами до метра.

Устроить костер удалось не сразу: не из чего. Нашелся Шелагин. Обе олени шкуры облили бензином, маслом и подожгли.

Кое-как на «Красине» разглядели этот дымок и темное пятнышко самолета у берега.

А ледоколу все труднее. Опять удары по льду с разбегу, перекачка воды в цистернах, частые промеры глубин.

— Не могу же я карабкаться на берег,— невозмутимо объясняет бесконечные остановки капитан Эгги.

Радист Юдихин и корреспондент «Комсомольской правды» Кабанов вызываются на лыжах пройти в лагерь Чухновского. Их быстро снаряжают. Кок только что испек вкусные московские пирожки, захвачена фляжка спирта.

Самойлович посылает записку:

Дорогие друзья!

Приветствую вас. Нам дальше идти трудно — боимся за руль и лопасти. Можете ли самостоятельно подойти самолетом и надо ли вам что-либо помимо того, что написано было в депеше? Будем слушать радио.

Жму ваши руки. До свидания.

Ваш *Р. Самойлович.*

Посланцы команды спускаются на лед, встают на лыжи и быстро устремляются к берегу.

Корабль останавливается километрах в двух от самолета.

Чухновцы неотрывно следят за ним. Но тут со стороны берега показываются люди, тянущие нарты. У Чухновского заходится сердце: Амундсен? Алесандрини? Он бежит навстречу, подбирая полы кожаного пальто. Нет, конечно, не Амундсен, да и не Алесандрини. Трое молодых смуглых ребят. С ними высокий рыжеватый пожилой мужчина лет под пятьдесят. Так это же, наверное, с «Браганцы»! Так оно и есть. Норвежец Яльмар Нойс, знаменитый на Шпиц-

бергене охотник, и три итальянских альпийских стрелка — Альбертини, Маттеода и Гвиальди.

Чухновский хорошо владеет французским и немецким.

Начинается оживленный разговор, в котором перемешиваются русские, норвежские, итальянские, немецкие и французские слова.

Ребята с «Браганцы» за сорок часов нелегкого пути проделали сорок километров от своего судна до Кап-Вреде. Им долго пришлось обходить канал, пробитый «Красиным» во льдах. Но вот они здесь и счастливы помочь знаменитому русскому летчику и его славным товарищам.

Борис и его команда тронуты и крепкими рукопожатиями благодарят своих новых друзей. Вилли, конечно, уже давно крутит ручку кинокамеры.

Альпинисты, как их тут же окрестили чухновцы, подтаскивают нарты и выгружают все — шоколад, сухари, консервы, спальные мешки...

— А соль есть? — интересуется Алексеев.

Чухновский на французском и немецком повторяет вопрос. Шелагин иллюстрирует характерными движениями пальцев.

— Нет, нету соли, — отвечает сконфуженный Нойс.

Чухновцы заразительно смеются.

— Кажинный раз на этом самом месте, — говорит Алексеев.

С моря подходят двое на лыжах. Начинается веселая кутерьма: это красинцы и их встречают как родных.

— Радист Юдихин, журналист Кабанов с «Красина», — представляет пришедших Чухновский Нойсу и итальянцам.

— Население Кап-Вреде за 30 минут возросло на 120 процентов,— торжественно констатирует Джонни.

— Отметим это и ликвидацию лагеря Чухновского заодно,— произносит Юдихин.— Дай бог и два оставшихся тоже быстро ликвидировать.

Радист извлекает из рюкзака фляжку со спиртом и тщательно завернутые, еще теплые пирожки.

Потом все вместе идут к ледоколу. Идти не так трудно, лед довольно ровный.

Экипаж радостно встречает летчиков и посланцев «Браганцы». Ксения тихо голосит в толпе:

— Какие же они худые и грязные!..

— Никаких докладов! — Самойлович обнимает Чухновского.— В первую голову душ и обед. Вас и Андрея Степановича Цаппи просил сразу же зайти к нему в лазарет.

Чухновский и Шелагин спускаются в маленький корабельный лазарет, куда помещены Цаппи и Мариано. Санитар Щукин деликатно остается у входа. Итальянцы уже знают, кто пожаловал к ним. Недвижный Мариано лежит на койке и протягивает навстречу русским исхудалые руки. Цаппи, румяный и здоровый, одетый в штатский костюм, обнимает Чухновского, целует его, стремительно выпаливая что-то на своем горячем итальянском языке. Потом, показывая глазами на Шелагина, спрашивает:

— Lui e ufficiale? <sup>1</sup>

Чухновский не может понять, в чем дело.

— Lui e ufficiale? — повторяет настойчиво и нетерпеливо Цаппи.

— Ах да, конечно, командир, офицер,— кивает утвердительно Борис.

---

<sup>1</sup> Он офицер?

Тогда Цаппи подходит к Андрею и целует его. А Чухновский нагнулся над койкой Мариано и осторожно пожал его протянутые горячие руки, глядя на лихорадочные глаза больного, из которых катилась одна слеза за другой...

В ту ночь долго не засыпала команда.

А утром снова аврал: грузили на борт самолет. Чухновский нашелся и здесь. Он ухитрился поставить фюзеляж самолета прямо на лыжи, без шасси, и, используя средний мотор с уцелевшим винтом, подогнал аппарат своим ходом к леодоколу. Десятки красинцев помогали ему лавировать среди торосов. Все остальное было трудоемким, но не очень сложным делом.

## **«Красин» остается один**

---

19 июля, имея на борту всех спасенных, леодокол вошел в бухту Кингсбей и в тот же день передал их на «Читта ди Милано». Нужно было видеть, как прощались с экипажем «Красина» злополучные воздухоплаватели.

А для советских полярников настало время новых забот — розыски Алессандрини и Амундсена. Но корабль нуждался в серьезном ремонте, в пополнении запасов угля и пресной воды. Воду и уголь взять можно довольно быстро. А вот ремонт возможен только в ближайших доках Норвегии или Швеции. К сожалению, на это нужно время, а полярная осень уже недалеко.

Решено, что самолет останется в Кингсбее, и Чухновский ломает голову, как спустить его на воду. Вода не лед, неподвижного помоста не соорудишь.

Наконец решение найдено: спустить аппарат с помощью «Читта ди Милано».

«Красин» осторожно подползает к итальянскому судну, становится бортом у его высокого крутого носа, как кран возвышающегося над приземистым ледоколом. Стальные тросы, поданные с судна, держат и выравнивают самолет. Соединенными усилиями двух команд (итальянские моряки охотно включились в аврал) «красный медведь» снят с ледокольного помоста. Он повисает в воздухе, и его медленно опускают на заранее сооруженный плот. Затем буксируют катером в небольшую и хорошо защищенную бухточку. Здесь уже стоят два норвежских и один итальянский гидропланы.

На берегу с «медведем» осталась вся летная группа, корреспондент «Комсомолки» Николай Кабанов и два кочегара — Василий Писарев и Эдуард Чаун, приданные Самойловичем в помощь Чухновскому.

Так на берегу бухты Кингсбей, у норвежского городка Нью-Олесунн, возник небольшой советский поселок, восемь жителей которого подняли флаг Родины на далеком Шпицбергене.

С ледокола спешно перебрасывалось авиаимущество, горючее, инструменты, продовольствие, спальные мешки, палатки, личные вещи. «Красин» торопился изо всех сил: быстрее в Ставангер, в норвежский док для ремонта! Но почти на два дня выход задержался из-за сильного тумана. Только 25 июля корабль смог выбрать якоря, чтобы двинуться на юг. Размахивая флагом, чухновцы прощались с родным кораблем и кричали:

— Не забывайте нас!

А на борту судна скандировали:

— До сви-да-ния, Бо-рис Гри-горь-евич!

Руководство экспедиции оставило Чухновскому приказ:

Ко дню возвращения «Красина», примерно через 16—18 дней, Вам надлежит собрать самолет, привести его в пригодное для полетов состояние, а также совершить один или несколько пробных полетов по Вашему усмотрению и за полной Вашей ответственностью. Пробные полеты ни в коем случае не могут быть дальними и по времени не должны превышать двух летних часов...

...Работа всей партии должна протекать под Вашим руководством и за Вашей личной ответственностью.

Устанавливались сроки и часы радиосвязи лагеря Чухновского с ледоколом.

Приказ исключал для экипажа «красного медведя» возможность самостоятельного дальнего поиска. Самойлович считал (и не он один) такие полеты без взаимодействия с ледоколом весьма рискованными, поэтому и приказал Чухновскому, человеку военному, не предпринимать такого рода попытки. Возможно, тут не обошлось без некоторой перестраховки со стороны начальника экспедиции.

Все полагали, что ледокол вернется в Кингсбей через две-три недели. А он вернулся только через сорок дней.

«Русский поселок» на норвежской земле состоял из трех палаток: желтой большой «спальной» со спальными мешками, разложенными прямо на гравии, и двух армейских поменьше, в одной — кухня и кают-компания, в другой — штаб.

С особым старанием оборудовали кают-компанию. Здесь все время гудели четыре примуса, было относительно тепло и каждый мог выпить горячего чая. У полотняных стенок расставлены «столы» и «диваны», изготовленные из ящичков. Находчивый



Писарев развесил неизвестно как попавшие с «Красина» санитарные плакаты, призывавшие к мытью рук перед едой, регулярному проветриванию помещения и мытью полов.

В центре «поселка» — радиомачта с двумя флагами, в том числе флагом экипажа. Он изображал медведя, держащего знамя с надписью «СССР».

Как и всегда, главная забота чухновцев — самолет. Шелагин и Федотов при самом деятельном участии Чухновского, Писарева и Чауна ремонтировали машину, проверяли моторы и всю аппаратуру. Алексеев и Кабанов без конца возились с рацией. Радио — единственное, что связывало с Большой землей, с «Красиным», осведомляло, хотя и крайне скупо, о буднях ледокола.

Счастье сопутствует сильным и смелым, — эту старую истину вновь и вновь доказывал «Красин». На пути в Ставангер ледокол принял радиogramму с призывом о помощи с борта туристского парохода «Монте Сервантес». Имея на борту полторы тысячи пассажиров и больше трехсот человек команды, пароход этот получил несколько пробоин от плавучих льдин. «Красину» пришлось изменить курс, чтобы спасти людей этого судна. Легко можно вообразить тот восторг, с которым встретили пассажиры терпящего бедствие «Монте Сервантеса» прославленный корабль. Полторы тысячи голосов пели «Интернационал» — вразброд, но совершенно искренне. Красинцы только руками разводили: когда они успели выучить пролетарский гимн, эти домовладельцы, лавочники, бухгалтеры, приказчики, врачи и адвокаты, из которых состояла основная масса пассажиров?

На спасение судна, заделку огромных пробоин, сопровождение в ближайший порт ушло больше десяти дней. Но ведь речь шла о тысяче восьмистах жизнях,

и экипаж ледокола не колебался. Так еще одна славная страница появилась в истории беспримерного похода. Из лаконичных радиограмм чухновцы могли лишь догадываться о триумфальном пути ледокола и восторженной встрече в Ставангере, где «Красин» оказался лишь 11 августа. Им все это предстояло пережить самим потом, при возвращении на Родину.

Жизнь на берегу крохотного заливчика вдали от Родины была отнюдь не безмятежной. Очень досаждали туристы, которые часто вели себя довольно бесцеремонно. Не помогал ни вежливый французский Чухновского, ни далеко не изящный русский Федотова. В самом городке Нью-Олесунн насчитывалось всего 248 жителей — в основном горняки местных угольных копей. Но сенсационные события вокруг дирижабля «Италия» привлекли сюда сотни туристов. И каждый считал долгом побывать в «русском поселке», забраться в советскую палатку, пощелкать «кодаком» и при случае незаметно унести какой-нибудь сувенир. Очень помогало советской колонии хорошее отношение норвежцев, особенно рабочих-горняков.

Чухновский не раз говорил своим ребятам:

— Нет худа без добра. Жизнь в таком лагере для нас вроде тренировки. Случись зазимовать где-нибудь, когда будем искать Алессандрини, мы теперь к этому подготовлены во всех отношениях. Вот даже Джонни научился готовить почти съедобное первое.

— Там будет даже легче, — отшучивался Джонни. — Там не будет варяжских гостей.

Самолет был готов уже через неделю, поставлен на поправки. Полностью загрузив его, Борис сделал несколько пробных вылетов.

«Красин» вернулся в Кингсбей 2 сентября.

На маленькой шлюпке Чухновский, Алексеев и Кабанов поспешили к ледоколу. От волнения и нетерпения весла бьют невпопад. На судне спускают парадный трап и подхватывают на руки всю троицу, как только она оказывается на борту.

Через несколько часов руководящая тройка экспедиции впервые после долгого перерыва собралась в полном составе вместе с капитаном ледокола и синоптиком. Разговор шел о следующем этапе поисков. Прежде всего, как быть с самолетом? Предполагалось принять «красного медведя» на борт и отправиться на север. У Чухновского — другая точка зрения:

— Погрузка займет много времени: самолет надо разбирать, а потом выгружать и собирать. Лучше сделать так: «Красину» идти немедленно к Семи Островам, найти там подходящее место для авиабазы, а мы сразу туда перелетим.

— Может случиться, что новая база будет слишком далеко от Кингсбея, — сомневается осмотнительный Орас.

— Дальности нашего «медведя» хватит, куда бы вы ни забрались.

— Но, Борис Григорьевич, — вставляет синоптик Березкин, — вы же знаете, сейчас часты туманы.

— Окно выберем, да и над туманом можно пройти, приходилось. А вам надо спешить, друзья. Уже сентябрь. Осталось каких-нибудь две-три недели, иначе застрянем на зимовку.

— Смотрите, Борис Григорьевич, смотрите, — размышляет Самойлович.

Положение действительно таково, что теперь каждый день на вес золота.

— С «медведем» нас останется четверо — Страубе, Алексеев, Шелагин и я...

— Не мало ли? А если, не дай бог, какая-нибудь неприятность?

— Аппарат выверен. Разлука предстоит недолгая. Но в машину нужно взять максимум горючего, продовольствие и теплое снаряжение.

Вечером 3 сентября «Красин» уходил опять. Так не хотелось на этот раз расставаться! И Страубе, и Шелагин, и Алексеев тянули с отъездом на берег, сколько могли. Да и Чухновский, поминутно посматривая на часы, говорил:

— Ладно, еще полчаса. Тридцать минут — это ведь не время.

Летчиков накормили ужином, подняли прощальную рюмку коньяка. В седьмом часу вечера шлюпка отвезла их на берег.

Четыре темные фигуры маячили на берегу, пока «Красин» выбирал якоря и медленно отходил. Взрывом световой шашки они попрощались с экипажем теплохода.

Как ни спешили чухновцы соединиться со своим судном, им в Кингсбее пришлось протомиться еще целую неделю. Не заладилась погода. «Красин» быстро добрался до Семи Островов и бросил якорь в одном из заливов. Тут-то и началась невеселая арктическая игра. В районе судна погода нормальная — в Кингсбее никуда не годится, никак нельзя взлететь в густом тумане или по сильной волне. Или все наоборот.

Нью-Олесунн пустел и пустел. Все иностранные самолеты покинули Кингсбей. Это дало Джонни лишний повод произнести свою неизменную сентенцию насчет зарубежных пилотов. Направилась в Италию «Читта ди Милано». Итальянское правительство распорядилось дальнейшие поиски прекратить, решив, что группа Алессандрини погибла. У берегов Север-

ной Норвегии выловили поплавок, несомненно принадлежавший самолету Амундсена. Норвежцы тоже свернули свои спасательные операции. За 80-й параллелью «Красин» остался один. «Красный медведь» тоже оказался последним самолетом в этих широтах.

Но советские полярники решили до конца выполнить свой долг человечности — искать Алессандрини, пока корабль может преодолевать льды, а самолет летать. Нельзя, основываясь на одних только предположениях, прекращать поиски, пока не обследованы все районы, где могли оказаться люди с дирижабля.

— Если есть хоть один шанс из ста на то, чтобы отыскать или оказать помощь этим людям, — не раз говаривал Самойлович, — мы должны снова идти на север.

Ни 4, ни 5 сентября, ни в последующие дни «медведь» подняться в воздух не мог. Всего 300 километров с небольшим разделяло два экипажа. Но для Арктики этого более чем достаточно, чтобы погода резко различалась в двух конечных пунктах трассы.

9 сентября Чухновский сказал своей истомившейся команде:

— Или мы завтра летим, или будем радировать Самойловичу, чтобы «Красин» шел без нас. Дальше держать ледокол мы не имеем права.

На другой день, около 11 часов, «медведь» легко взлетел. Чухновский сделал прощальный круг над бухтой, название которой несколько месяцев не сходило со страниц всех газет мира, над Нью-Олесунном, над копиями, надеясь в душе, что прощается с этими местами навсегда. Самолет пошел вдоль западного берега Шпицбергена. И хотя слева, в какой-нибудь сотне-другой метров, сплошной стеной стоял туман, настроение у всех было безоблачным. От острова

Амстердам круто повернули на восток, идя по самой северной кромке архипелага. Видимость вообще стала превосходной. И через каких-нибудь два часа вдаль появились знакомые очертания ледокола. Самолет лихо опустился на воду, подрулил к берегу и развернулся для взлета. У ребят вообще была мысль не садиться, а с ходу пойти в глубокую разведку. Но здорово замерзли. Ноги едва не оледенели. Кое-как отогрелись чаем в кают-компани.

Пошли в разведку на следующий день. В машину сел и Орас, чтобы посмотреть льды. В воздухе пробыли чуть больше часа. Сильнейший встречный ветер заставил вернуться. И вовремя. Летчики едва укрепили самолет на плаву у берега и поднялись на судно, как восточный ветер стал ураганным. По предположениям Березкина, надолго. Похоже, время для полетов в этом районе Арктики миновало.

Никак не хотелось Чухновскому примириться с этой мыслью. И не только ему. Всеи летной группе, Самойловичу, Орасу. Не раз еще Борис пытался взлететь. Но сильный встречный ветер резко снижал скорость — почти в два раза, расход горючего невероятно возрастал, дальняя разведка становилась невозможной. А ведь именно в ней состоял смысл полетов.

С тяжелым сердцем руководящая тройка решила полеты прекратить, самолет разобрать и погрузить на судно, а все дальнейшие поиски вести только ледоколом.

Поднять самолет на «Красин» и закрепить на его постоянном месте между трубами — эта операция отняла пять суток, 120 часов непрерывного аврала.

Поднимать нужно по настилу. Но бревна настила не упрушь в море. Плот? Его необходимо жестко сцепить с ледоколом. Пришлось немало помудрить, пока

удалось расчалить плот связками с кормы и носа судна. Волна и ветер не однажды разносили все, что удавалось сделать с таким трудом. Едва смогли поднять неимоверно парусившие крылья. Только 15 сентября, воспользовавшись некоторым затишьем, самолет завели на палубу усилиями лебедек и многих десятков пар натруженных рук. Но часть помоста и плота разобрать и поднять не успели — нагрянувший шквал унес их остатки. Благо, что в них больше не нуждались.

Ледокол двинулся в последний поход того года. Поиск велся по определенному плану. Анализ линии дрейфа льдины с «красной палаткой» давал возможность составить более или менее близкую к действительности схему дрейфа остатков дирижабля с группой Алессандрини.

Милю за милей прочесывал «Красин» районы возможного нахождения итальянцев. Он поднялся до 81-го градуса 47-й минуты северной широты, установив рекорд свободного плавания во льдах. Сделав зигзаг по Ледовитому океану в местах предполагаемого дрейфа обломков воздушного корабля, ледокол подошел к Земле Франца-Иосифа, обследовал побережье Земли Александры и Земли Георга. На одном из островов соорудили склад продовольствия. Нечего говорить, что льды и острова осматривались с предельной тщательностью и руководящей тройкой, не спускавшей с капитанского мостика, и вахтенными, и свободными от вахты членами экипажа. Никаких следов...

23 сентября Самойлович получил радиограмму Советского комитета помощи, предложившего заканчивать кампанию и возвращаться. Наступала полярная зима.

Советские люди сделали все, что могли.

Южнее линии Северо-Восточная Земля — Земля Франца-Иосифа обширные районы Баренцева моря облазил «Малыгин» и облетал Бабушкин, севернее — исследовал «Красин». Ледокольный пароход «Георгий Седов» вел поиск в районе Земли Франца-Иосифа, а экспедиционное судно «Персей» — вдоль кромки льдов Баренцева моря.

Следов группы Алессандрини так и не обнаружили.

...5 октября «Красин» входил в Ленинградский порт.

Потом будут триумфальные встречи челюскинцев и первых Героев Советского Союза, участников великих перелетов второй половины 30-х годов, покорителей Северного полюса... Потом красные ковровые дорожки и цветы лягут под ноги людей, шагнувших с Земли в космос...

Но никогда не забудется ликующий восторг той, самой первой встречи. Специальные корабли с делегациями советской общественности, дивизион эскадренных миноносцев, звенья гидросамолетов встретили «Красин» еще в открытом море, за Кронштадтом. Гремят орудийные салюты, над седой Балтикой звенит «Интернационал». Сопровождаемый почетным эскортом ледокол минует Кронштадт и входит в канал, ведущий к Неве.

Вокруг «Красина» становится все более оживленно. Иностранные пароходы, яхты, моторки, боты, спортивные лодки, просто лодки, кажется, все, что способно держаться на воде, — все устремляется навстречу героям. Берега закрыты десятками тысяч людей. Алеют бесчисленные транспаранты и лозунги: «Привет команде «Красина!»», «Да здравствует красный орел Чухновский!», «Слава героям-красинцам!»



Корабль подходит к специальной плавучей пристани. Уже темнеет. Включены прожекторы. В центре набережной — декорированная трибуна с красным знаменем. Фанфары. Звучат приветствия от Ленинградского облисполкома, Красной Армии, Балтийского флота. Выступают Самойлович, Эгги, старший машинист ледокола Дмитрий Рыжов. Громова орация встречает Бориса Чухновского, она намного дольше его краткой речи.

На следующий день красинцы отправились поездом в Москву. На всем пути их приветствуют громадные толпы.

Митинг у Октябрьского вокзала. Потом в Большом театре Москва чествует экипажи «Красина» и «Малыгина». Оба судна награждены орденами Трудового Красного Знамени. С. М. Буденный вручает ордена Красного Знамени Чухновскому, Бабушкину, членам летной группы.

Скромного радиолобителя Николая Шмидта, первого в мире, кто услышал сигналы бедствия, награждают золотыми часами.

## **Эхо давней трагедии**

---

Со времени катастрофы в Ледовитом океане прошло много времени...

Мальчишки тех лет, если они вернулись с войны, давно стали седыми. Мир с той поры пережил немало иных трагедий, часто более грозных, не говоря уже о том всечеловеческом великом бедствии, каким стала вторая мировая война...

А события, развернувшиеся вокруг дирижабля «Италия» в просторах Арктики, волнуют и сегодня.

Отголоски страстей, бушевавших на ледяных полях и газетных полосах, не смолкли и поныне. Недавний советско-итальянский фильм «Красная палатка», посвященный этой эпопее,— фильм не столько исторический, сколько полемический — лишнее тому свидетельство.

Почему же не унялись, не утихомирились человеческие страсти?

Наверное, потому, что с этой трагедией связаны тайны, не разгаданные до сих пор. Как и где погиб великий Амундсен и его славные спутники? Каковы обстоятельства загадочной смерти Мальмгрена? Неужели исчезнувшая группа Алессандрини так и не оставила никаких следов?

Да, конечно, и поэтому.

Но больше всего потому, что на простом и благородном деле спасения гибнущих исследователей зримо, на глазах народов всех континентов, столкнулись две морали — извечная стяжательская, ханжеская, волчья мораль старого мира и мораль людей новых, представлявших завтрашний и послезавтрашний день человечества.

На одной стороне — реклама, шумиха, стремление хапнуть на сенсации, пусть обогрелой кровью, игра честолюбий и самолюбий, неприкрытый национализм, недостойные интриги, элементарное шкурничество. И за всем этим нередко забывалась самая цель всей кампании.

Спокойная деловая работа — на другой стороне. Без шума и крика, полная железной выдержки, рассчитанного риска и безмерного труда. Героизм без позы. Беззаветное мужество целых коллективов. Единый порыв сотен людей. И высокий результат. Так выглядел истинный, социалистический гуманизм, гуманизм на деле.

На самой организации нобилевской экспедиции не могли, конечно, не сказаться условия, сложившиеся в то время в Италии.

Муссолини разрешил этот перелет, однако отказался финансировать его. Экспедиция снаряжалась только за счет частных компаний и лиц. Расчет понятен. Удача — и никто не помешает Муссолини напялить тогу триумфатора. Неудача — вся ответственность падет на Нобиле.

Все это превратило экспедицию в крайне рискованное предприятие. Настойчивость и энергия Нобиле, слава национального героя не могли устранить все препятствия.

Зловещую роль тут сыграл маршал авиации Бальбо. Казалось, он делал все, чтобы обречь воздушное путешествие на провал.

К тому времени уже три года шла работа над новым дирижаблем — в три раза большим по объему, чем «Норвегия» («Норге-1»), на котором в 1926 году Амундсен пролетел по маршруту Шпицберген — Северный полюс — Аляска. Бальбо запретил его строительство. И Нобиле пришлось довольствоваться дирижаблем старого типа, относительно небольшого объема. Главный инспектор советской гражданской авиации В. А. Зарзар 27 мая 1928 года, когда мир еще решительно ничего не знал о судьбе «Италии», говорил: «Несомненно, крупным недостатком всей этой второй экспедиции Нобиле является неудачный выбор типа корабля. Малый по кубатуре дирижабль полужесткого типа может успешно справиться с арктическими условиями полета лишь в том случае, если дирижабль не попадет под особо тяжкие удары воздушной стихии».

А случилось так, что дирижабль попал в сложные условия.

Один из друзей Нобиле от имени своей фирмы предложил (и притом бесплатно) два гидроплана, которые могли бы из Кингсбея оказать в аварийной ситуации помощь, — Бальбо помешал и этому. И так во многом.

Конечно, ни одна экспедиция, особенно полярная, в те годы не могла исключить риска. Но сделать его минимальным — обязанность организаторов.

Экипаж «Италии» состоял из небольшой группы ученых и команды дирижабля — военнослужащих итальянской армии, офицеров и сержантов военно-воздушных сил. Коллектива, как его понимаем мы, советские люди, не было и в помине. И это тоже дало себя знать.

Взять хотя бы обстоятельства ухода Цаппи и Мариано из лагеря на льдине.

Почему они ушли — Мариано и Цаппи, офицеры королевской армии? Потом этот уход выдавался за самоотверженный и нужный для спасения пострадавших поступок: они-де отправились в опасный путь для того, чтобы связать группу Нобиле с миром и тем самым спасти ее.

На самом деле все было не так.

Судя по тому, что рассказывает Бегоунек в своей правдивой книге «Трагедия в Ледовитом океане», Мариано и Цаппи втайне от других готовились к походу. Они пытались подбить на это единственного радиста среди спасшихся — сержанта Биаджи, здорового парня, который им очень пригодился бы в трудном переходе. К тому же двум офицерам совсем не повредил бы в походе денщик. С Биаджи не вышло — Мариано и Цаппи убедили прямодушного и доверчивого Мальмгрена. А Нобиле в конце концов согласился, не воспрепятствовал гибельному расколу группы.

Как тут не вспомнить то, что произошло шесть

лет спустя на другой льдине, после другой катастрофы. На первом же после гибели корабля собрании челюскинцев мягкий и интеллигентный Отто Шмидт, всегда отличавшийся исключительной деликатностью, заявил в самой категорической форме:

— Если кто-либо самовольно покинет лагерь, учтите — я лично буду стрелять!

Согласие Нобиле на уход группы Мальмгрена было несомненной ошибкой. Пусть тогда еще не установили связи с Кингсбеем, с Большой землей. Но рация-то ведь была исправна! Дело времени и терпения поймать ниточку связи. И ее, как известно, все-таки поймали благодаря советскому коротковолновику-любителю.

Тут следует сказать, что Нобиле все же не обладал теми качествами, которые необходимы руководителю полярной экспедиции. Прежде всего, он не имел опыта арктических путешествий. Успешно пролететь над полюсом под руководством самого Амундсена, как это было в 1926 году, еще не значило стать полярником.

Это сказалось и в том, что Нобиле в общем-то легко поддавался уговорам Лундборга и вылетел со льдины первым. Удачный прилет шведского летчика внушил ему уверенность, что спасение остальных пойдет дальше без сучка и задоринки. Прощаясь с остающимися на льдине, Нобиле говорил каждому:

— До свидания сегодня ночью!

Любой же мало-мальски опытный полярник знает, что в этих краях погода, да еще в июне — в самом начале полярной весны, меняется чуть ли не поминутно, что туманы могут задержать следующий рейс на недели и недели, что подвижка льдов переместит лагерь и его не просто будет заново найти, что первая и главная заповедь полярника — терпение, терпение и терпение.

Нобиле психологически не был подготовлен к напору Лундборга, преследовавшего собственные корыстные цели. Генерал не представлял себе, какой отклик в мире вызовет его неожиданный вылет со льдины. А уж о том, что ждет его в Италии,— фашистский суд, обвинение, разжалование — он, конечно, не мог и подумать. Да и не только он.

Теперь немного о составе самой экспедиции.

Ее научную часть представляли итальянский профессор Понтремолли, чех Бегоунок и швед Мальмгрен.

Кроме Мальмгрена, в составе экспедиции — ни одного настоящего полярника!

О нравственных мерках части членов экипажа дает вполне достаточное представление уход из лагеря Цаппи и Мариано. Особенно выразительно сущность морали западной цивилизации проявилась в судьбе Мальмгрена, в той, по меньшей мере странной смерти, на которую он оказался обреченным во время этого злополучного перехода. Поверим тому, что бывалый полярник выбился из сил, обморозил ноги, не мог идти дальше и добровольно обрек себя на смерть. Поверим, что южане, новички в Арктике, Цаппи и Мариано оказались выносливее шведа и, уступая его настоятельным просьбам, выдолбили ему топориком могилу в ледяном холме, забрали одежду и продовольствие и пошли себе дальше.

Больше того, Цаппи и Мариано утверждали, что Мальмгрен просил раскроить ему голову тем самым топориком, которым они потом вырубали ему могилу, чтобы не мучиться, замерзая в одиночестве.

Так рассказывал впоследствии Цаппи и на «Красине», и перед итальянским специальным судом (Мариано не рассказывал ничего, он лишь подтверждал все, что говорил его коллега).

Закроем глаза на многие несоответствия и противоречия в рассказах Цаппи.

Но ведь никуда не уйдешь от того факта, что двое мужчин, к тому же офицеров, оставили своего спутника, еще живого, умирать, не сделав никаких попыток спасти его.

А потом пришла очередь Мариано.

Когда «Красин» подобрал итальянцев на ледяном островке, Мариано лежал обессиленный и полураздетый. Цаппи же, полный сил, имел на себе три комплекта теплой одежды!..

И даже Нобиле, не желавший по понятным соображениям осуждать никого из своих спутников-соотечественников, не мог не сказать: «Я уверен, что Мальмгрен умер своей смертью. Но мне кажется, что Цаппи слишком спокойно бросил умирающего ученого во льдах... Еще немного — и от этого убийственного равнодушия погиб бы и Мариано. Он умер бы так же, как и Мальмгрен, если бы их не увидел советский летчик Чухновский.

Трудно, конечно, брать на себя смелость осуждать за поступки и решения, сделанные в таких тяжелых обстоятельствах, но мне кажется, что Цаппи и Мариано поступили бы куда лучше, останься они вместе с Мальмгреном».

Как уже говорилось, спасение экипажа дирижабля «Италия» стало большим международным делом. В нем участвовали шесть стран, направивших в общей сложности на поиски почти полторы тысячи человек, 16 кораблей и 22 самолета. Кстати, от участия в спасении потерпевших отказались Соединенные Штаты «за отсутствием средств» и Англия, «не нашедшая» в своей двухтысячной воздушной эскадре ни одного подходящего для действий на Севере самолета. Многие группы и экипажи, направленные зару-

бежными странами, действовали самоотверженно, часто с большим риском для себя. Но в целом участие представителей западноевропейских государств в этой кампании оказалось малоэффективным.

Вот характернейший пример.

Вспомогательное судно экспедиции Нобиле «Читта ди Милано» после исчезновения дирижабля становилось естественным центром поисковых работ. Но после перерыва радиосвязи с «Италией» 25 мая на судне даже не пытались организовать регулярное прослушивание эфира на диапазонах коротковолнового передатчика дирижабля. Радиостанция судна оказалась перегруженной собственной бесконечной корреспонденцией, имевшей мало общего с поисками потерпевших катастрофу.

Первым поймал радиосигналы нобилевцев советский радиолюбитель-коротковолновик Николай Шмидт, 19-летний комсомолец из села Вознесенье-Вохма Северо-Двинской губернии. Именно ему на рассвете 3 июня удалось принять сигнал бедствия, который больше недели слал в безответный эфир радист «Италии» Джузеппе Биаджи. Только после этого судно «Читта ди Милано» смогло установить связь с лагерем Нобиле.

Результатом работы всех зарубежных спасателей явилось снятие со льдины одного лишь Нобиле, снятие, не добавившее лавров ни Нобиле, ни Италии.

Совсем по-иному действовали люди Советской страны. Иными оказались и результаты: именно они спасли всех остальных уцелевших во время катастрофы участников экспедиции. И — удача сопутствует неустрашимым — попутно экипаж «Красина» нашел поисковую группу капитана Сора, спас терпящий бедствие пассажирский пароход «Монте Сервантес» с его полутора тысячами туристов и тремястами че-



ловек команды. Для заделки пробоин неудачливого судна красинцам пришлось отодрать железные листы палубного настила в машинном отделении ледокола. Каково моряку разрушать свой корабль!

Для многих спасательная работа двух отрядов — западного и нашего, — и подход к делу и его исход, и моральная сторона — персонифицировалась в образах двух людей, двух авиаторов — шведского пилота Эйнара Лундборга и советского летчика Бориса Чухновского.

Лундборг первым прилетел к «красной палатке» и настоял на вылете Нобиле, категорически отказавшись забрать раненого механика Чечиони. Тем самым Лундборг сыграл зловещую роль во всей дальнейшей судьбе Нобиле. А действовал он только в личных интересах. Много позднее (в 1967 году) Нобиле говорил советским журналистам: «...уже в Кингсбее я узнал истинную причину прилета Лундборга. Моя жизнь была застрахована на большую сумму. И боссы страховых компаний, боясь, что им придется выплачивать ее, подкупили летчика, чтобы он любой ценой вывез первым именно меня, независимо от того, соглашусь я или нет и есть ли на льдине люди в более тяжелом состоянии, чем я. Там, в Кингсбее, я понял настоящий смысл слов Лундборга: «Если вы не согласитесь, я вывезу вас силой»».

Никто тогда не знал этого. Казалось, что Лундборгом руководило главным образом тщеславие — обязательно спасти именно начальника экспедиции, что обеспечивало удачливому летчику громкую рекламу на всю жизнь.

9 августа 1928 года в шведской газете «Стокгольмс тиднинген» публикуется репортаж журналиста Кнута Стуббендорфа. Он рассказывает о том моменте, когда в Кингсбее получили радиограмму, сообщав-

шую, что «Красин» пробился к группе Вильери: «Лундборг стоял рядом. Он вытащил трубку изо рта и подошел к нам.

— Ну, дело, слава богу, устраивается. Скоро можно будет свернуть здесь работу. Делать больше нечего,— с усмешкой сказал Лундборг.

В глазах его сверкнул мальчишески-юнкерский задор, характерный для всех его настроений, и он добавил:

— Хвала создателю, что меня спасли до прихода «Красина». Я избежал необходимости приветствовать советский флаг. А может быть, в отместку за прошлое я был бы в придачу еще и повешен».

Газета тут же объясняет читателю: «Лундборг участвовал добровольцем в шведском отряде, действовавшем в Финляндии против красных, а также в эстонской армии во время похода Юденича на Петроград».

Что и говорить, личность достойная во всех отношениях! Ландскнехт, наемник, продающий свое умение и оружие финским белогвардейцам, потом Юденичу, а потом и заправилам страховых компаний.

Зарубежная печать, в подавляющем большинстве своем тогда очень далекая от проявления каких бы то ни было симпатий ко всему советскому, не могла не отдать должное нашим людям, их доблести, организованности и мастерству.

Вот что говорилось 14 июля в газете «Нью-Йорк телеграмм»:

«Нация, до сих пор не признанная Вашингтоном, внезапно появляется в качестве героя величайшей драмы со времени войны. Советское правительство может оставаться сколько угодно времени вне сферы нашего официального признания, но иллюзия, под-

держиваемая некоторыми кругами со времени 1917 года, будто новая Россия разрушила обычные понятия о доблести, теперь сама окончательно разрушена».

Выступление газеты «Берлинер тагеблат» на другой день:

«Ирония судьбы захотела, чтобы пострадавших при этом крушении фашизма спас ледокол большевистской России.

Прекрасно снаряженное, ведомое опытной рукой, судно это преодолело все препятствия и пришло к цели спокойно и планомерно. Зрелище это после всего, что пришлось увидеть с другой стороны, импонирует, так как в этом случае все было сделано без громких слов и мишуры. Фашизм хотел наклеить на Северный полюс свой собственный плакат, а вышло так, что он преподнес большевизму баснословную тему для пропаганды».

И еще одно высказывание — пражской «Народни освобоzenie»:

«До сих пор никому не известная советская авиация поразила весь мир своим мастерством. Имена Бабушкина и Чухновского навсегда останутся достойными памяти».

В своих немногочисленных и кратких печатных выступлениях по поводу участия советских людей в спасении экспедиции Нобиле (это всего лишь два предисловия к книгам журналистов о походе «Красина» да статьи в сборниках «Поход «Красина»» и «Записки о необыкновенном») Чухновский все время подчеркивал коллективный характер и будничность, обыкновенность того дела, которое сделано советскими людьми при оказании помощи потерпевшим крушение.

Вот что он пишет:

«...У нас не было героев, а были только обыкновенные люди, исправно делавшие свое обыкновенное, очень тяжелое будничное дело, без позы, без выкриков».

Он прав и вместе с тем не прав, этот скромнейший из наших прославленных асов.

Прав потому, что, действительно, подвиг спасения экспедиции Нобиле — это труд большого коллектива, даже нескольких коллективов — экипажей «Малыгина», «Красина», «География Седова», «Персея», многих тысяч людей, снаряжавших их и помогавших им.

Не прав потому, что усилия коллектива слагаются из усилий каждой личности и не заслоняют действий каждого человека. Как раз наиболее концентрированное выражение коллективные усилия многих тысяч людей нашли в его подвиге, а также подвиге Бабушкина, так поразивших и взволновавших мир. И концентрированное, и наиболее типичное выражение. Верно сказал тогдашний начальник Военно-Воздушных Сил РККА, член Реввоенсовета республики П. И. Баранов: «Я считаю совершенно нормальным и совершенно обычным для наших летчиков тот факт, что Чухновский, заметив группу Мальмгрена, имея вынужденную посадку с последовавшей поломкой самолета и оказавшийся сам в очень тяжелом положении, все же не обратился за помощью к «Красину», а навел его на группу Мальмгрена, предложив в первую очередь оказать помощь ей.

Этот поступок Чухновского совершенно естествен, и так бы поступил всякий советский летчик».

Всякий советский летчик. Всякий, но именно советский.

Чухновского отличало в этих поисках безукоризненное мастерство пилота, позволявшее ему совер-

шать полеты и посадки в сложнейших условиях. И опыт полярника. Пилот не случайно нашел группу Мальмгрена, хотя ее не могли найти шведские и другие авиаторы, пять раз пролетавшие над Цаппи и Мариано. Он знал, где ее искать, взяв курс на острова Фойн и Брок. Он знал, что ее нужно снять со льдины в первую очередь. Лишь потом красинцы могли позаботиться об экипаже «красного медведя». Поэтому он не спешил сообщить свои координаты на ледокол. И все это, вместе взятое, столь разительно отличавшееся от того, что происходило там, на «другой стороне», сразу сделало его полет и его имя легендарными.

«Великодушнейшим чемпионом Арктики» назвала Чухновского в своей телеграмме семья Цаппи. Что же, с учетом терминологии, принятой на Западе, можно согласиться и с таким определением. Но точнее сказать — истинный рыцарь социалистического гуманизма. Боюсь, правда, что Чухновский не согласится с этим. Он сегодня так же не терпит громких слов, как и много лет назад.

Итак, славный поход советских полярников закончился. Родина встретила своих героев жаром любви, объятиями, наградами. Участников спасательной экспедиции ждали рабочие коллективы, красноармейские части. Ждали школьники, артисты, крестьяне, ученые. Для отчета. Для живого рассказа о нелегких ледовых буднях. Чухновскому, как и другим красинцам, как малыгинцам, пришлось сделать не один десяток докладов, совершить не одну поездку по стране. 7 ноября 1929 года ему довелось выступить с получасовой речью перед участниками праздничного октябрьского парада в Киеве.

Запад тоже жаждал встретиться с людьми неведомого ему мира, чьи имена стали известными на

всех континентах. Даже официальная Италия не могла не отдать должного тем, кто совершил невероятное. В начале 1929 года Самойлович и Чухновский пускаются в путь, проходящий по Италии, Швейцарии, Франции, Бельгии и Голландии. Многолюдные аудитории, самая разнообразная публика с напряженным вниманием слушают доклады, рефераты, речи двух руководителей экспедиции «Красина». Масса газет всевозможных политических оттенков откликнулась на эти выступления, как правило, дружественными, восхищенными или по меньшей мере сочувственными корреспонденциями. Об этом можно многое рассказать, все-таки это был первый или почти первый такого рода визит советских людей за рубежом. Значение его велико.

В ту пору у нас не было дипломатических отношений со Швейцарией. Поездка красинцев туда была организована по линии Всесоюзного общества культурных связей с заграницей. Представитель его С. Богоцкий, старый коммунист, сообщал Обществу: «Не подлежит ни малейшему сомнению, что это первое, организованное нами советское выступление имеет крупное значение в истории советско-швейцарских отношений. Вся пресса без исключения выпуклила перед швейцарским общественным мнением размеры экспедиции «Красина», ее чрезвычайно тщательную подготовку, произведенную в 4 дня, мужество и знание дела членов экспедиции и результаты как в виде спасения итальянцев, так и в области ценных научных исследований и работ...

Как вытекает из заметки в «Травай» от 26 февраля, это выступление уже вызвало известное оживление вопроса о швейцаро-советских отношениях и в связи с этим будет в открываемой через неделю парламентской сессии вынесена новая интерпелляция.

В ближайшее время, конечно, еще нельзя ожидать конкретных результатов, но несомненно то, что лед той бездны клеветы, из которой буржуазная пресса Швейцарии до сих пор не выходила, ледоколом «Красиным» разбит».

## **Полет продолжается**

---

Продолжительная зарубежная поездка завершилась в апреле 1929 года. Управление Военно-Воздушных Сил страны назначает Чухновского на Балтфлот.

После окончания отпуска летчик должен был прибыть в Кронштадт «для дальнейшего прохождения службы».

Дни быстротекущего отпуска уходили на всякого рода деловые встречи. Еще до красинского похода Чухновский вместе с Алексеевым продумали план авиационной работы в Арктике. Они намеревались уже в 1928 году участвовать в проводке судов Карской экспедиции. Понятно, что в том году полеты в Карском море состояться не могли, но от своего плана пилоты не отказались. А чтобы его осуществить, нужно было раздобыть подходящий для Арктики гидроплан. Такие самолеты отечественная промышленность пока не производила. Б. Чухновский еще весной 1928 года поставил вопрос о закупке в Германии летающей лодки «Дорнье-Валь». Но дело несколько застопорилось. Не помогла даже активная помощь известинцев, считавших Чухновского своим со времени опубликования газетой в мае 1928 года его статьи «Север Союза и самолет» и полностью поддерживавших его взгляды на ближайшее будущее советской Арктики.

Неизвестно, чем бы все это кончилось тогда, не получи пилот энергичной поддержки Алексея Максимовича Горького.

Да, именно Горького, интересы которого, как известно, не замыкались литературой, человека, лично заинтересованного во всем том, что касалось роста страны, развития ее хозяйства и культуры, благосостояния и преуспеяния ее народов.

...Красинцы прибыли в Москву 7 октября 1928 года. 10 октября, за день до отъезда в Италию, Горький пригласил к себе Самойловича, Чухновского и Бабушкина.

Несколько часов на квартире писателя длилась беседа А. М. Горького с полярниками. Как рассказывал позднее Чухновский, выступая на вечере памяти Алексея Максимовича, «писатель расспрашивал не только о трудностях плавания наших ледоколов, но и о многом другом, не имеющем прямого отношения к поискам и спасению команды дирижабля. Его интересовало буквально все, все стороны жизни необъятной Советской страны».

Особенно он заинтересовался реальностью превращения Северного морского пути в нормально действующую морскую магистраль, по которой могли бы ходить наши морские суда, скажем, из Ленинграда, Архангельска и Мурманска во Владивосток, не заходя в этом случае в порты других государств. Спросил, как смотрят полярники на проект постройки Великого северного железнодорожного пути, призванного соединить рельсовой магистралью три океана — Атлантический, Северный и Тихий. Все это его интересовало в плане возможности «оживления», то есть использования, эксплуатации колоссальных, буквально неисчислимых природных богатств нашего Крайнего Севера, все еще не только не обжитого, но



даже и не исследованного. «Ведь там,— говорил Горький,— скрыты в земле не только огромные богатства, там живет множество народностей. Царское правительство держало их в рабстве, угнетало и варварски эксплуатировало, точнее, просто грабило».

— Как вы думаете,— обращаясь к полярникам, спрашивал Горький,— мы, Советская власть, обязаны позаботиться о народах Севера, сделать для них все, что в наших силах, приобщить их к цивилизации, к культуре, создать человеческие условия жизни, предотвратить их вымирание?

Самойлович, Чухновский и Бабушкин с напряженным вниманием слушали горячие, взволнованные речи Алексея Максимовича. Конечно, они лучше, чем кто-либо, понимали тревогу писателя за судьбы северных народов. Работая на Севере, в Заполярье, полярники своими глазами видели все то, о чем с такой болью говорил Горький.

Обращаясь к красинцам, Алексей Максимович заговорил о той роли, которую призваны сыграть советские люди, работающие на Крайнем Севере.

— Ведь они первопроходцы, исследователи; за ними пойдут строители, инженеры, рабочие. Придет время, и ныне спящий Север проснется. Оно не за горами, это время. Скоро и там жизнь закипит. Закипит так же, как везде. Не забывайте, что мы строим социализм везде, на всей территории Союза Советов, а не только в центральных областях.

В этих пророческих словах был весь Горький — великий патриот.

Вот эта очевидная, искренняя и глубокая заинтересованность Горького в будущем советского Севера и позволила Чухновскому обратиться к писателю за помощью, когда встретились неожиданные трудности.

Это было уже в Сорренто. В феврале 1929 года Чухновский, будучи в Италии, несколько дней гостил у Горького. Немало толковали они тогда по самым различным поводам. В том числе и о карских экспедициях, о необходимости приобретения для летной группы нового самолета, дабы повысить эффективность работы по исследованию ледового режима Карского моря, созданию условий для освоения Северного морского пути и безопасного плавания среди движущихся льдов.

Горький обещал помочь Комсеверопути в приобретении самолета. И действительно помог.

...В последний день своего отпуска, 31 мая, Чухновский с утра зашел в Наркомвнешторг, к А. И. Микояну. Анастас Иванович сказал ему, что вопрос решен, валюта выделена и скоро полярники получат свой самолет.

Новость обрадовала летчика. Наконец-то! А тут еще и Горький возвращался из Сорренто в Москву. Об этом накануне сообщили Борису Григорьевичу по телефону.

...Когда Максим Пешков ввел Чухновского в вагон к Горькому, тот, поздоровавшись, первым делом спросил:

— Ну как, получили самолет?

— Все улажено, Алексей Максимович. Я только что был у Анастаса Ивановича, и он обещал дать валюту для покупки самолета.

Горький пригласил всех встречавших заглянуть к нему вечером. А пилоту сказал:

— Обязательно приходите. У меня соберутся интересные люди. Вам с ними будет полезно познакомиться.

У Горького в самом деле собрались интересные люди. Была, к примеру, Вера Николаевна Фигнер, с

которой давно хотелось встретиться Борису. С захватывающим интересом слушал он разговор за гостеприимным столом писателя.

В ту же ночь Чухновский выехал в Ленинград.

Через две недели на имя начальника ВВС Балтийского флота пришла телеграмма: «Летчику Чухновскому незамедлительно быть у наркомвоенмора Ворошилова. Начальник ВВС Баранов».

Этой телеграмме предшествовали звонки Горького Ворошилову, Куйбышеву, Микояну.

На том же вечере памяти Горького бывший главный редактор «Известий» И. М. Гронский рассказывал:

«Слухи о злоклучениях Чухновского какими-то путями дошли до Сталина. Кто ему рассказал — не знаю. Возможно, Куйбышев или Горький. Во всяком случае, в конце одного из наших разговоров он спросил, что с Чухновским. Почему он не на Севере? Для нас сейчас карские экспедиции особенно важны. Вывоз леса из Игарки — это валюта. А она нам нужна как хлеб.

— Что вы сделали для получения Чухновским самолета?

Я стал рассказывать Сталину о своих переговорах по этому делу... Сталин, не дослушав, перебил меня:

— Почему вы не обратились ко мне? Почему не позвонили? Вот Горький мне говорил о Чухновском, а вы — ни звука. Нет, дело у нас так не пойдет. Вам партия поручила вести работу среди интеллигенции. Так вот, товарищ редактор, потрудитесь информировать Центральный Комитет обо всем, понимаете — обо всем. В редакцию стекаются сведения со всех концов Союза, со всего мира. И вы обязаны ЦК помогать. Прежде всего информацией, ну, конечно, и

сигналами о беспорядках. Ставьте перед ЦК вопросы, которые вы считаете заслуживающими внимания, которые выдвигает жизнь, наше развитие. В ЦК сидят не боги — «всезнающие» и «всевидящие», а простые люди. Им надо помогать. Понимаете — помогать. Ну ладно, не обижайтесь! А Чухновскому скажите: самолет мы ему дадим. Изучение Крайнего Севера — дело важное. За его освоение мы скоро возьмемся. Там сосредоточены наши главные богатства. Освоим и Северный морской путь, построим и Северную железнодорожную магистраль. Все сделаем, все, но в свое время, а пока надо изучать Север и этому всемерно способствовать. А вас я прошу поддерживать таких людей, как Чухновский, Визе, Шмидт, Борисов, Воблый и Лавров, изучающих северные земли и моря. Это энтузиасты, некоторые из них — фанатики. Но люди ценные, очень ценные».

И Чухновский получил самолет. Отправляясь на «Дорнье-Валь» с испытанным своим прошлогодним экипажем в Арктику, он в телеграмме, направленной Горькому, искренне благодарил его.

Самолет назвали по-деловому — «Комсеверопуть-1». А вскоре появились второй и третий «Комсеверопути».

Весной 1932 года в жизни Чухновского произошло большое событие — его приняли в партию. Нет нужды утверждать, что дело нашей партии всегда было его родным делом. Тому свидетельство — вся жизнь летчика после Октября. Командуя подразделениями на Балтике и Черном море, Чухновский неизменно действовал вместе с коммунистами. Но, будучи крайне требовательным к себе, он все еще не считал, что до конца подготовлен к вступлению в ВКП(б). И лишь дружеская поддержка Валериана Владимировича Куйбышева, с симпатией относившегося к отважно-

му пилоту, помогла ему сделать этот важный шаг.

А произошло это так. Накануне вылета Чухновского в Красноярск для подготовки к летней навигации его пригласил к себе домой Куйбышев. Во время беседы Валериан Владимирович неожиданно спросил: «Что же, Борис Григорьевич, вы все еще беспартийный? Садитесь и пишите заявление в ЦК. Вы давно уже большевик. Ваши дела сами говорят за себя». За письменным столом гостеприимного хозяина Чухновский написал заявление в ЦК ВКП(б) с просьбой о приеме в партию. Расстались поздно вечером. На прощание Куйбышев подарил летчику охотничью винтовку — на Севере пригодится.

В первых числах апреля Чухновского в Горьком догнала телеграмма, в которой В. В. Куйбышев сообщал, что Борис Григорьевич принят в партию без прохождения кандидатского стажа.

Все это происходило незадолго до начала широкого и планомерного наступления советских людей на наши беспредельные северные земли.

Нелишне напомнить хотя бы в нескольких словах об основных этапах и формах освоения Севера.

2 июля 1918 года В. И. Ленин подписал постановление об отпуске средств на нужды гидрографической экспедиции Западного района Северного Ледовитого океана. Экспедиции выделялись немалые средства — денежные и технические, в том числе три ледокольных парохода, суда, баржи. Отряды экспедиции уже направились к исходным пунктам своих исследований, но началась интервенция, гражданская война. И только в 1920 году возобновились работы по освоению Северного морского пути.

В 20-е годы разворачиваются карские экспедиции — ежегодные рейсы торговых судов по Карскому морю в устья рек Оби и Енисея. В гидрографической экс-

педиции 1924 и 1925 годов принимал участие и Б. Чухновский.

Важную роль в освоении Севера играл Комитет Северного морского пути, созданный при Сибревкоме в 1921 году и преобразованный в 1928 году в государственное акционерное общество транспорта и промышленности «Комсеверопуть». Именем этого комитета назвал Чухновский свой самолет. А еще через несколько лет, в 1932 году, образуется Главное управление Северного морского пути. В это управление вошла и та полярная авиация, зачинателем которой был Борис Чухновский.

Летом 1929 года «Комсеверопуть-1» вместе с ледоколом «Красин» участвовал в проводке судов Карской экспедиции. А количество этих судов за один год резко увеличилось — с 8 до 26.

Арктические будни «Комсеверопути-1» стали естественным продолжением той героической работы, которую прославленный экипаж проделал в районе Шпицбергена в 1928 году. Летали в различных районах Карского моря. Участвовали в поисках американских пилота Эйлсона и механика Борланда<sup>1</sup> (приходилось во время этих поисков взлетать на лодке с суши, чему за границей не верили или называли безумием). Содействовали в исследовании водоразделов Ангары (уже тогда вынашивались проекты строительства каскада ангарских ГЭС) и даже... приенисейских лесных массивов.

О результатах ледовой разведки 1930 года Чухновский писал А. М. Горькому: «Вся разведка льдов в Карском, необходимая для проводки 46 торговых су-

---

<sup>1</sup> Эйлсон и Борланд — американские авиаторы, потерпевшие аварию у берегов Чукотки в ноябре 1929 г. Советские летчики вели поиски пропавшего самолета. В феврале 1930 г. летчики М. Т. Слепнев и В. А. Галышев нашли их останки.

дов, была сделана самолетами. В результате — большая экономия угля (раньше разведку очень медленно и часто неверно производили ледоколы)».

И вот тогда, когда накопился изрядный опыт полетов в Заполярье, когда неуклонно, хотя и медленно, росла полярная авиация, Чухновскому стало ясно, что для Арктики нужен специальный самолет, способный без смены шасси взлетать с воды, льда и снега. И он взялся за создание такого самолета.

«У меня, — говорит Борис Григорьевич, — это была, пожалуй, самая большая нагрузка в жизни».

Дело это заняло несколько лет — как раз те годы, когда в советской Арктике происходили события исключительного значения. Сначала — походы «Сибирякова» и «Челюскина», спасение челюскинцев. Чухновский являлся тогда членом правительственной комиссии по их спасению.

Потом — завоевание Северного полюса. Затем последовали знаменитые трансарктические полеты Чкалова, Громова, Леваневского. Когда самолет С. Леваневского «СССР Н-209» пропал в арктической пустыне, Чухновский командовал одним из отрядов, проводивших с острова Рудольфа полярной ночью 1937/38 года поиски исчезнувшего экипажа.

В создании самолета нового типа для Арктики в ту пору было сделано немало, но завершить работу не удалось: еще не были созданы некоторые необходимые для арктического самолета материалы (они появились только теперь). Затем началась Великая Отечественная война.

Утром 21 июня 1941 года командир самолета «СССР Н-307», находившегося на Диксоне, М. В. Водопьянов получил от синоптиков метеосводку. Она обещала приличную погоду в Карском море на довольно длительный срок. Такой благоприятный слу-

чай полярные пилоты упустить не могут, и Михаил Васильевич решил лететь. Как договорились, к экипажу присоединился Чухновский. Предстояло разведать ледовую обстановку на возможно большей площади Карского моря. Борис Григорьевич же использовал полет, чтобы окрасить льды в некоторых пунктах и потом проследить за их дрейфом (одна из идей Чухновского, связанных с прогнозированием ледовой обстановки).

Самолет пробыл в воздухе 25 часов (рекорд продолжительности полета в то время) и лишь 22 июня, в 18 часов, опустился в Енисейском заливе. Полярных разведчиков встретили словом «война».

— Так что же вы не сообщили на борт?

— А зачем вас волновать в полете?

Оба пилота сразу отправились на радиостанцию и дали в ЦК партии радиограмму. Чухновский просил о немедленном направлении в часть военно-морской авиации, а Водопьянов — в авиацию дальнего действия.

Ответ получили быстро, а улететь в Москву смогли лишь через несколько дней: вылеты гражданских самолетов до поры запрещались. Только в первых числах июля летчики добрались до столицы и, получив назначения, направились в свои части. Чухновский отбыл на Северный флот заместителем командира авиаполка.

Чухновский совершил немало боевых вылетов. А ведь начало войны застало его 43-летним.

Боевые вылеты — это трех-, шести-, девятичасовая разведка, это бомбежка вражеских позиций и военных объектов противника.

Что сложнее, что опаснее — трудно сказать. Случалось, и не так уж редко, что летчики не возвраща-



лись из полетов: «мессеры» и «фоккеры» подкарауливали их при входе в Кольскую губу — в самом трудном для маневра месте. И вот что значит редкостное мастерство: самолет Чухновского ни разу не пострадал. Конечно, критические случаи бывали. Однажды шли на бомбежку Титовки и Петсамо. Высота около четырех тысяч метров. Неподалеку от Титовки отказали оба мотора. Стали планировать. Один мотор все-таки ожил. Так на одном моторе и отбомбили Титовку, а до Петсамо добраться уже не могли: едва дотянули до дома...

Штурвал самолета Б. Г. Чухновский оставляет в 1946 году, но еще добрый десяток лет является инспектором полярной авиации — исключительный пример авиационного долголетия. И ведь не скажешь, что у него богатырское здоровье. Совсем, как говорится, наоборот. А вот что уж точно — богатырская воля. Именно она дает ему возможность и сейчас, когда уже миновал 77-летний рубеж, продолжать то дело, которое он начал 40 лет назад, — создание специального арктического самолета. И оно движется, это дело. Преодолевая неизбежные недомогания, Борис Григорьевич отправляется в командировки, бывает на предприятиях, консультирует. Его редко застанешь дома одного: молодые инженеры и конструкторы из Бауманского училища — частые гости в его скромной холостяцкой комнате. Нашей стране, имеющей громадные пространства, на которых зима длится значительную часть года, нужен специальный арктический самолет. И он будет, этот самолет.

Дерзновенный полет продолжается.

## СОДЕРЖАНИЕ

---

«Срочно спасайте Мальмгрена!»	3
Красный военлет	7
Над Арктикой	15
Через дорогу больших ветров	27
Сигнал SOS принимает Россия	34
«Я должен лететь, доктор!»	42
Пробный взлет	50
Дерзновенный рейс	59
Лагерь на ледяном припае	71
«Красин» остается один	84
Эхо давней трагедии	95
Полет продолжается	109

*Виноградов Святослав Филиппович*  
В ДЕРЗНОВЕННОМ ПОЛЕТЕ

---

Заведующий редакцией *А. И. Котеленец*

Редактор *Л. И. Стебакова*

Младший редактор *В. В. Новосельский*

Художественный редактор *Г. Ф. Семиреченко*

Технический редактор *О. М. Семенова*

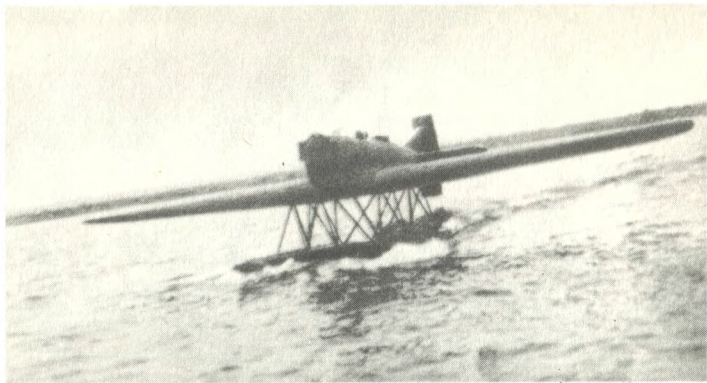
Подписано в печать с матриц 23 сентября 1975 г. Формат 70 × 108<sup>1/32</sup>  
Бумага типографская № 1. Условн. печ. л. 5,60. Учетно-изд л 5,12  
Тираж 300 000 (200 001—300 000) экз. А 00094. Заказ № 4967. Цена 20 коп.

Политиздат. 125811, ГСП, Москва, А-47, Миусская пл., 7.

Ордена Ленина типография «Красный пролетарий».  
Москва, Краснопролетарская, 16.



**Ораниенбаумский отдельный авиагидроотряд. В центре — его командир Б. Г. Чухновский. 1922 г.**



**Самолет «Ю-20», на котором Б. Г. Чухновский совершил перелет Ленинград—Архангельск—Новая Земля. 1925 г.**

**Летная группа экспедиции «Красина» на борту ледокола. Слева направо: Г. А. Страубе, А. В. Шелагин, Б. Г. Чухновский, В. Н. Федотов, А. Д. Алексеев**





**Так спускали самолет Б. Г. Чухновского на лед. 7 июля 1928 г.**

**Б. Г. Чухновский перед вылетом в свой легендарный рейс. 9 июля 1928 г.**



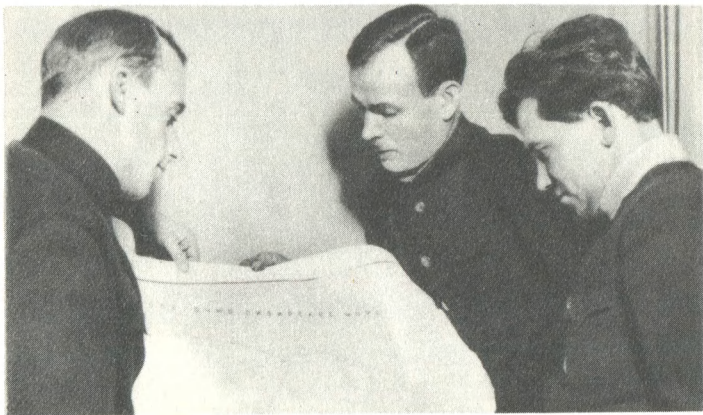


Б. Г. Чухновский, А. М. Горький и М. А. Пешков. Сорренто. 1929 г.



Б. Г. Чухновский (второй слева) и его экипаж — Г. А. Страубе (четвертый), А. Д. Алексеев (седьмой) и А. В. Шелагин (девятый) на борту промысловой шхуны «Зверобой» во время проводки судов Карской экспедиции. Пясинский залив, Карское море. Лето 1929 г.

Экипаж самолета Чухновского перед вылетом на поиски американских пилота Эйльсона и механика Борланда. Слева направо: Страубе, Квятковский, Шелагин.





На ленинградском судостроительном заводе, где создавался самолет Б. Г. Чухновского «Дальний арктический разведчик» (ДАР). Летчики, инженеры и рабочие цеха. Среди летчиков — С. А. Леваневский (четвертый слева) и Н. П. Каманин (шестой справа). 1934 г.

Командир 118-го авиаполка В. А. Васильев и заместитель командира Б. Г. Чухновский. Северный флот, Кольский залив. 1941 г.







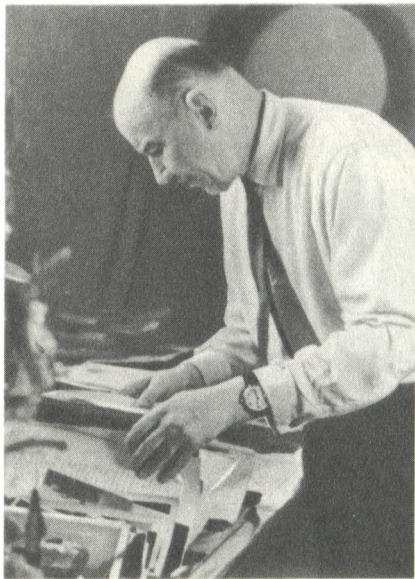
**Б. Г. Чухновский. Январь 1972 г.**

**Б. Г. Чухновский — активный участник известных литературных «Никитинских субботников». С художником Н. Н. Жуковым на одном из субботников**





**Консультация  
курсового проекта  
студентки МВТУ  
имени Н. Э. Баумана.  
1972 г.**



**Дома. За работой,  
как всегда. 1972 г.**