

Франтишек Бегоуек. "Трагедия в полярном море (Дирижабль на Северном полюсе)".

Книга чешского академика Франтишека Бегоунка, названная им "Трагедия в полярном море (Дирижабль на Северном полюсе)" - правдивый и глубоко волнующий рассказ непосредственного участника полярной экспедиции Нобиле.

Книга повествует о гибели дирижабля "Италия", о лишениях, перенесенных на льдине уцелевшими участниками полета, и, наконец, о их спасении.

Автор с большой симпатией пишет о спасательных экспедициях на ледоколах "Красин" и "Малыгин", о героической, самоотверженной борьбе с суровой стихией советских моряков, летчиков, полярников, пришедших на помощь потерпевшим катастрофу и явивших миру яркий пример подлинного советского гуманизма. Одновременно он критикует бездеятельность итальянского фашистского правительства, по существу обрекшего на гибель людей, оказавшихся на льдине.

Приводимый автором большой фактический материал позволяет оценить важное значение спасательной экспедиции 1928 г. на ледоколе "Красин" для дальнейшего изучения и освоения Арктики Советским Союзом, достигнувшем огромнейших успехов в этой области.

Это, бесспорно, лучшее из опубликованных произведений, посвященных событию, которое в свое время потрясло мир. Написанная простым и вместе с тем образным языком, книга дает живо почувствовать дыхание ледяной пустыни, вызывает презрение к малодушным и восхищение мужеством героев Арктики.

ВСТУПИТЕЛЬНАЯ СТАТЬЯ

В истории исследований полярных стран известно немало трагических

событий, постигших научные экспедиции и путешественников на их смелом пути в неизвестность, в высокие широты Арктики и Антарктики, к Северному и Южному полюсам Земли. Некоторые давние полярные экспедиции пропали без вести, и об их судьбе мы ничего не знаем или же узнали лишь спустя десятилетия благодаря случайным находкам на отдаленных необитаемых островах и берегах Северного Ледовитого океана предметов снаряжения, документов или даже останков самих путешественников. Именно так, спустя 33 года, на острове Белом, расположенном в Баренцевом море между Шпицбергом и Землей Франца-Иосифа, моряки с норвежского зверобойного судна "Братвааг" случайно обнаружили останки С. Андре и его двух спутников, предпринявших в 1897 г. необычайно смелый полет со Шпицберга к Северному полюсу на воздушном шаре "Орел". Среди документальных данных, найденных в их последнем лагере, была и фотопленка, которую удалось проявить, однако обстоятельства гибели отважных воздухоплавателей так и остались невыясненными.

В дальнейшем попытки совершить полет на Северный полюс на аэростате неудачно предпринимал в 1907 и 1909 гг. американский журналист Уэллмен, ранее безуспешно пытавшийся достичь Северного полюса на судне и затем по льду со Шпицберга (1894 г.) и с Земли Франца-Иосифа (1898-1899 гг.).

Интересно отметить, что во втором полете участвовал наш соотечественник - аэронавт Николай Евграфович Попов, ставший впоследствии одним из первых русских летчиков - пионеров отечественной авиации.

С появлением дирижаблей и особенно с зарождением авиации полярные экспедиции получили новые технические возможности, но в ту пору еще оставалось неясным, какое же из этих транспортных средств окажется наиболее пригодным в полярных условиях. Поэтому полярные экспедиции того периода стали пользоваться и теми и другими, дирижаблями и аэропланами.

При этом следует принять во внимание, что активное воздухоплавание (посредством дирижаблей) стало возможным только с развитием авиации, а именно когда появился и стал быстро совершенствоваться авиационный

мотор.

Прежде чем говорить о полярных исследованиях с применением дирижабля, в которых принимал непосредственное участие автор этой книги Ф.

Бегоунок, вспомним следующее.

Подготовка к первой арктической экспедиции на дирижабле началась в 1910 г. Отправным пунктом был избран Шпицберген, откуда раньше начинали свой путь воздушные шары, а также экспедиции на дирижаблях 1926 и 1928 гг. Первую экспедицию намеревался осуществить граф Цеппелин - известный конструктор немецких дирижаблей, называвшихся его именем. Для изучения метеорологических и аэронавигационных условий полетов в этих широтах была организована станция в гавани Эбельтофт, где в течение двух лет велись соответствующие наблюдения. Начавшаяся вскоре первая мировая война помешала дальнейшим планам, и дирижабль типа "Цеппелин" был использован немцами для проникновения в Арктику только в 1931 г., причем не только в исследовательских, но и разведывательных целях¹.

Относительно использования аэропланов в исследованиях Арктики следует сказать, что над Баренцевым морем вдоль берегов Новой Земли и отдаляясь от нее до 100 км первые полеты совершил в 1914 г. русский летчик Я. И. Нагурский, а первые посадки на морские льды в 1926 г. - М. С. Бабушкин, занимавшийся во время зверобойного промысла в Белом море авиационной разведкой залежек тюленей. Автор уделил много внимания замечательным полетам М. С. Бабушкина в операциях по спасению экипажа "Италии" М. С. Бабушкин и впоследствии много летал в Арктике, в частности в 1937 г. он участвовал в полете на Северный полюс для высадки личного состава дрейфующей станции "Северный полюс-1", за что ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Первый полет в высокие широты Арктики в 1925 г на двух самолетах "Дорнье-Валь" предпринял знаменитый норвежский полярный исследователь Руаль Амундсен. Этот полет он осуществил вместе с американцем Линкольном Элсуортом, который финансировал экспедицию. Самолеты пилотировали

норвежские летчики Ялмар Рийсер-Ларсен и Лейф Дитрихсон. Этот полет отважные полярники рассматривали как первую рекогносцировку, имея в виду в будущем совершить перелет через Северный Ледовитый океан, причем не на самолете, а на дирижабле.

В первом полете на гидроаэропланах экспедиция Амундсена - Элсуорта достигла 88° северной широты, где одна из машин из-за неисправности мотора вынуждена была совершить посадку на разводье среди льдов. Сравнительно близко от нее благополучно сел на воду и второй самолет. В результате последовавших затем подвижек дрейфующего льда, когда разводья стали закрываться, один самолет пришлось бросить, и оба экипажа пустились в обратный путь на второй машине. Для этого ее пришлось предварительно вытащить на лед, выровнять на нем взлетную полосу, что стоило невероятных усилий. Только после этого, через 24 дня, летающая лодка, из которой для облегчения пришлось выбросить все снаряжение, кроме самого необходимого, смогла совершить весьма рискованный взлет со льда и достигла Шпицбергена. В результате этой экспедиции ее участники пришли к выводу, что по атмосферным условиям центральной Арктики для будущего трансарктического перелета более подходящим аппаратом является дирижабль полужесткого типа. При этом принимался во внимание опыт, полученный Амундсеном в 1925 году, говоривший о том, что из-за малейшего пустяка аэроплан выходит из строя. "Небольшая течь или ослабнувшая гайка ведет к вынужденной посадке, а она более чем рискованна в тех областях... В случае же тумана такая посадка - верная смерть. Иное дело - дирижабль, - рассуждал Амундсен. Если мотор выйдет из строя, то его просто останавливают и чинят"².

Для участия в своей экспедиции 1926 г. на дирижабле "Норвегия" (так он стал называться после приобретения у Италии) Амундсен пригласил конструктора дирижабля Нобиле, Элсуорта, финансировавшего и эту экспедицию, товарищей по походу к Южному полюсу в 1911 г. Вистинга и Готвальда, а также летчиков Рийсер-Ларсена и Омдаля, с которыми Амундсен

долетел в 1925 г. до 88° северной широты. Научные наблюдения в экспедиции вел шведский геофизик Мальмгрен - спутник Амундсена в плавании на "Мод".

По прибытии на Шпицберген Амундсен встретился с американским летчиком Бэрдом, который 9 мая, за два дня до старта отсюда дирижабля "Норвегия", совершил на двухместном самолете "Фоккер" первый удачный полет к Северному полюсу и обратно.

Вполне удачной была и экспедиция Амундсена - Элсуорта - Нобиле на "Норвегии", перелетевшей со Шпицбергена через Северный полюс до Аляски 11 - 14 мая 1926 г. за 70 часов.

После этой экспедиции, еще более возвеличившей Амундсена как национального героя Норвегии, у него произошла крупная размолвка с Нобиле.

Резкие выпады против Нобиле оттолкнули от Амундсена многих его почитателей. За это его критикует в своей книге и Ф. Бегоунк.

Вместе с тем в книге отдается должное благородству мужественного норвежца, который, несмотря на явную неприязнь к Нобиле, сразу же, без колебаний заявил о своей готовности отправиться на помощь экспедиции, вылетевшей к полюсу в мае 1928 г., как только стало известно о катастрофе, постигшей дирижабль "Италия". И это несмотря на то, что руководство спасением экипажа "Италии" норвежское правительство поручило не ему, Амундсену, как он мог надеяться, а его спутнику по экспедициям 1925 и 1926 гг. лейтенанту Рийсер-Ларсену. Норвежское правительство предлагало возложить на Амундсена руководство всеми спасательными экспедициями, но Италия отвергла это разумное предложение.

Поэтому Амундсен был вынужден отправиться в спасательный полет на летающей лодке "Латам" французского летчика Гильбо.

При этом Амундсен, вообще отличавшийся замкнутостью, и на сей раз остался верен давней привычке не делиться ни с кем своими планами³.

Больше того, Амундсен не пожелал даже встретиться с экипажами других

самолетов, чтобы договориться о совместных действиях.

За это Амундсен заплатил своей жизнью, принеся в жертву морской стихии экипаж "Латама".

Трагически закончился поход по льду, предпринятый Мальмгренем, Цаппи и Мариано с согласия Нобиле, уступившего настояниям двух итальянских офицеров. Из истории полярных экспедиций известно, что когда в трудных обстоятельствах участники экспедиции вместо объединения усилий разделялись на группы, это обычно приводило к гибели по крайней мере одной из групп.

Совершенно по-иному был решен вопрос спустя шесть лет, в дни челюскинской эпопеи. Характерно, что в немецком фашистском офицере "Фолькишер беобахтер" 4 апреля 1934 г., то есть за девять дней до блестящего окончания всех спасательных операций, было напечатано: "Жаль, что лагерь [Шмидта - Я. Г.] располагает радиостанцией. Не будь связи с материком, потерпевшие кораблекрушение не надеялись бы на помощь извне и сами предприняли бы попытки спастись". Да, мы можем подтвердить, что на успех таких попыток наиболее здоровые и выносливые из челюскинцев могли рассчитывать, но ослабевшие и менее здоровые, конечно, были бы обречены на гибель. Именно потому, высадившись на лед при кораблекрушении, экипаж "Челюскина" оставался на месте и, выдержав испытание временем, не допустил разброда и гибели кого-либо из своего состава. Остальное было за летчиками, и они - первые Герои Советского Союза - сделали свое дело с бесстрашием и самопожертвованием, снискав себе неувядаемую мировую славу.

Даже такие норвежские исследователи и знатоки Арктики, как летчик Рийсер-Ларсен и океанограф Х. Свердруп, скептически смотрели на возможность спасения челюскинцев с помощью самолетов. Другого мнения придерживался Нобиле. Когда в середине марта 1934 г. его спросили в Италии, что он думает о судьбе челюскинцев, он уверенно ответил: "Через две недели они будут спасены советскими летчиками" Такая уверенность,

писал он позже, "исходила от неизгладимого впечатления о поразительных полетах советских летчиков во время похода "Красина" и "Малыгина" в 1928 г. Быстрота решений, восхитительное хладнокровие, полное пренебрежение к опасности наполняли меня с тех пор искренним и глубоким восторгом. Когда я и мои товарищи находились в Арктике, заброшенные среди движущихся льдов, изолированные от всего мира, чувство уверенности и спокойствия наполнило наши сердца, как только мы узнали, что советские ледоколы и самолеты посланы нам на помощь".

Возвращаясь к содержанию книги Ф. Бегоунека, остановимся еще на одном обстоятельстве, вызвавшем ожесточенные нападки на Нобиле. Поддавшись уговорам летчика Лундборга, прилетевшего в лагерь потерпевших катастрофу, он согласился первым покинуть льдину. Мы верим правдивому рассказу Ф. Бегоунека, очевидца событий, и вместе с ним находим оправдание поступку итальянского генерала. Основанием к тому служит, во-первых, то, что он был серьезно ранен во время падения дирижабля на лед, а раненые, конечно, первыми подлежали эвакуации.

Во-вторых, улетая со льдины, Нобиле рассчитывал возглавить дальнейшие спасательные операции, в организации которых он видел полную неразбериху. Правда, на борту "Читта-ди-Милано" он оказался на положении пленника. Капитан судна Романья угрожал даже поставить у каюты Нобиле часового. Только один раз Нобиле удалось вмешаться в дела Романьи и предотвратить еще одно несчастье (когда тот намеревался отдать приказ Вильери, оставшемуся после отлета Нобиле старшим по лагерю, чтобы все находившиеся там люди отправились пешком к ближайшему из островов, бросив при этом раненого Чечони).

Уже одним этим вмешательством, удавшимся Нобиле при столь стесненных обстоятельствах, оправдан его вылет со льдины; уже одним этим он искупил свою вину, если в данном случае применимо это слово.

Из правдивой книги Ф. Бегоунека мы узнаем о далеко не завидном положении Нобиле, в какое он попал на борту "Читта-ди-Милано" - базы его

экспедиции. Как это непохоже на положение "знатного путешественника", каким Нобиле и до сих пор еще иногда изображают в нашей литературе⁴.

Очень пристрастно отнеслась к Нобиле итальянская комиссия, проводившая расследование. Не найдя никаких оправданий, она вынесла ему суровый приговор. Зато комиссия оправдала жестокое, просто непостижимое для советского человека поведение Цаппи и Мариано. Они не только бросили больного шведского ученого Мальмгрена на произвол судьбы, на верную гибель, но еще и раздели его почти догола, предварительно выкопав для него яму в снегу. Такая же участь потом ждала и Мариано, уже совсем обессиленного и тоже полураздетого; Цаппи напялил на себя и его верхнюю одежду. В своих путаных, противоречивых показаниях Цаппи признал, что он готов был бросить и Мариано - последнего своего спутника. Когда их подобрал "Красин", то при сильной истощенности Мариано этого никак нельзя было сказать про Цаппи. На страницах повествований о событиях, разыгравшихся в экспедиции Нобиле, так и остались не выясненными до конца таинственные обстоятельства смерти Ф. Мальмгрена. Цаппи своими сбивчивыми, явно неискренними показаниями только запутывал это неприглядное дело. И все же итальянская комиссия по расследованию его полностью оправдала.

Позор, которому было предано имя Нобиле более тридцати лет назад в результате этого решения фашистской комиссии по расследованию, долго оставался несмытым.

Но даже теперь, писал в газете "Paese Sera" от 28 декабря 1960 г. Лучано Додд "делу Нобиле" в периодической печати уделяется много внимания, причем некоторые статьи все еще проникнуты духом, который исходит от порочащей кампании, развернутой в свое время против Нобиле по указке Муссолини, Бальбо (министр авиации) и фашистского правительства в целом. Они старались отыгаться на Нобиле и взвалить на него ответственность за все неудачи экспедиции, в которых были и сами повинны. Еще более велика их ответственность за бесплодность итальянских

спасательных операций.

То, что комиссия "не нашла" и одного повода для моего оправдания, - писал Нобиле спустя 32 года в упомянутой итальянской газете от 29 декабря 1960 г., - не столь уж и важно; для меня достаточно того, что совесть моя чиста и мой поступок оправдан теми, кто был в "красной палатке" вместе со мною".

Что касается вопроса о традициях, обязывающих капитана покидать гибнущий корабль последним, то мне представляется уместным напомнить здесь аналогичный случай из нашей практики 1934 года. По плану эвакуации лагеря Шмидта, составленному заранее, гидрограф П. К. Хмызников и я попали в середину списка, в котором было 105 человек. Мы легко, однако, добились, чтобы нас отодвинули поближе к концу списка, так как нам приходилось регулярно определять координаты дрейфующего лагеря, которые и сообщались по радио на берег, для летчиков. Иначе был решен вопрос в отношении начальника экспедиции. Отто Юльевич Шмидт тяжело заболел плевритом, но категорически отказывался от внеочередной эвакуации со льда. И все же она состоялась. Правда, это было сделано по распоряжению правительственной комиссии, руководившей спасательными операциями, и никто никогда не упрекнул О. Ю. Шмидта в нарушении старой морской традиции.

В неудачах экспедиции Нобиле были и объективные причины. Одна из них заключалась в следующем. На обратном пути "Италии" (Северный полюс - Шпицберген) в прокладке курса, по которому летел дирижабль, штурманы пользовались радиопеленгами сигналов "Италии" с борта "Читта-ди-Милано". Как потом выяснилось, эти радиопеленги, сообщавшиеся "Италии", определялись с ошибкой в 5 градусов. Это произошло, должно быть, за счет еще не изученной в то время радиодевиации. Вследствие такой ошибки дирижабль все время отклонялся от заданного курса, и потому, когда он потерпел крушение, оказалось, что это произошло значительно восточнее, чем по счислению штурманов.

Вторая причина, сказавшаяся в очень долгих поисках лагеря Нобиле с самолетов, заключалась в недостоверности карт северо-восточной части Северо-Восточной Земли Шпицбергена. До того как летчики, долго искавшие лагерь Нобиле на льду, наконец 20 июня обнаружили его, все самолеты вели безуспешные поиски значительно западнее лагеря. Уже тогда Ф. Бегоунок высказал догадку, что острова Брок и Фойн (ориентируясь по которым летчики вели поиски) на картах показаны неправильно, со значительным смещением к востоку. К такому же выводу пришли капитан Сора и норвежская санная спасательная экспедиция. В ошибочности положения на карте островов Брок и Фойн убедились и штурманы ледокола "Красин". Значительное смещение этих островов и всей этой части Северо-Восточной Земли на восток в сравнении с истинным их положением окончательно было установлено в 1931 г. норвежской экспедицией Розенбаума.

Разобрав и эти объективные причины, конечно не главные, мы задаем себе вопрос: в чем же заключались основные причины неудачи экспедиции на дирижабле "Италия"? К сожалению, в книге Ф. Бегоунка читатель не найдет ответа на этот вопрос.

Прежде всего следует отметить, что воздушные корабли полужесткого типа с моторами общей мощностью в 750 л. с., как это показали результаты полетов "Норвегии" и "Италии", малопригодны для работы в Арктике. В отношении же полетов "Италии" необходимо подчеркнуть, что они протекали при явно неблагоприятных метеорологических условиях.

После, того как полюс был достигнут и здесь с дирижабля на лед полетели итальянский флаг, флаг города Милана, финансировавшего экспедицию, и крест, освященный самим папой римским, погода не позволила произвести намечавшуюся высадку на лед небольшой исследовательской партии. На обратном пути с Северного полюса на Шпицберген, когда неблагоприятные метеорологические условия особенно сказывались на полете, Нобиле, несмотря на сильный встречный ветер, взял курс не прямо на базу в Конгс-фьорде, а по меридиану 25° восточной долготы. Фактически

же дирижабль отклонялся еще далее к востоку. Нобиле понимал, что на кратчайшем пути, по которому он два года назад пролетел на дирижабле "Норвегия", а за несколько дней до него совершил свой полет Бэрд, рассчитывать на какое-нибудь географическое открытие не приходится. В полете же по меридиану 25° оставалась надежда открыть пусть даже самый незначительный клочок земли, что было бы восторженно принято в Италии. Советскому читателю книги Ф. Бегоунека небезынтересно также узнать, что наша общественность отнеслась к экспедиции на дирижабле "Италия" весьма сдержанно. Дело в том, что в фашистской прессе в то время появились сообщения о намерениях правительства Муссолини аннексировать Землю Франца-Иосифа. Такие сообщения тем более настораживали советскую общественность, что и ранее попытки захвата арктических владений СССР со стороны других государств уже предпринимались в отношении островов Врангеля и Геральд. В данном случае - с Землей Франца-Иосифа - для ее аннексии в итальянской печати приводилось такое по меньшей мере странное обоснование: этот архипелаг был открыт и впервые посещен австро-венгерской экспедицией К. Вейпрехта и Ю. Пайера, которая снаряжалась в Триесте. Впоследствии по Сан-Жерменскому договору этот город отошел к владениям Италии. Следовательно, рассуждали фашисты, к ней же автоматически переходят права и на Землю Франца-Иосифа.

Героическому походу ледокола "Красин" на спасение экипажа дирижабля "Италия" рукоплескал весь мир. Экипаж советского ледокола блестяще осуществил свою гуманную миссию. Немаловажным итогом плаваний "Красина" и "Малыгина" в 1928 г. явились также научные результаты исследований, которые попутно с поисково-спасательными работами вели небольшие группы ученых на борту "Красина" Вл. А. Березкин и И. М. Иванов, а на "Малыгине" известные полярные исследователи В. Ю. Визе и А. М. Лавров. Кроме регулярных метеорологических и ледовых наблюдений, в этих плаваниях проводились глубоководные исследования, в частности океанографические разрезы в походе "Красина" к северу от Шпицбергена и

Земли Франца-Иосифа, в ранее неисследованных районах Северного Ледовитого океана. Одним из таких белых пятен был район гипотетической Земли Джиллеса, существование которой плаванием "Красина" было опровергнуто. Результаты этих исследований опубликованы в двух томах трудов Института по изучению Севера.

Для нас очень большое значение похода ледокола "Красин" в 1928 г. заключается и в том, что в результате его наконец-то восторжествовала идея крупнейшего флотоводца и ученого - адмирала С. О. Макарова, создателя первого в мире мощного ледокола "Ермак".

С. О. Макаров утверждал, что такие ледоколы способны преодолевать полярные льды, но после не вполне удачного плавания "Ермака" (1901 г.) возобладало мнение противников С. О. Макарова и его идеи. В 1928 г. в результате замечательного плавания ледокола "Красин" взгляды скептиков были решительно и весьма наглядно опровергнуты, что сыграло огромную роль в дальнейших исследованиях Арктики и в практическом освоении Северного морского пути.

* * *

В итоге планомерных усилий, предначертанных советским правительством и лично В. И. Лениным сразу же после Великой Октябрьской социалистической революции, скоро претворились в жизнь давние чаяния русского народа. Много самоотверженных подвигов совершили большей частью безвестные мореходы XVI-XVII вв. В исследованиях арктических морей подлинный героизм проявили участники Великой Северной экспедиции XVIII века, длившейся десять лет. В горячем стремлении к освоению Северного морского пути много, очень много труда в своем многогранном творчестве вложили величайшие ученые М. В. Ломоносов и Д. И. Менделеев, а также передовые общественные деятели, такие, как М. К. Сидоров и А. М. Сибиряков. Среди известных полярных исследователей горячими поборниками

этой идеи были Г. Я. Седов и В. А. Русанов, отдавшие за нее свою жизнь.

Неоценимый вклад в изучение Северного морского пути внесла Гидрографическая экспедиция на судах "Таймыр" и "Вайгач" Своими трудами в 1910 - 1915 гг., а затем и после революции заслужили известность Н. И. Евгенов, А. М. Лавров, К. К. Неупокоев, Л. М. Старокадомский. Наряду с этими исследователями Арктики реальность освоения Северного морского пути в двадцатых годах ясно представляли себе также В. Ю. Визе, Р. Л. Самойлович, О. Ю. Шмидт. Советские государственные деятели, ученые и моряки считали вполне жизненной опороченную противниками С.О. Макарова его идею борьбы с полярными льдами посредством мощных ледоколов.

Вот почему, как только появились первые тревожные сообщения, что экспедиция на дирижабле "Италия" пропала без вести и, должно быть, потерпела катастрофу, Институт по изучению Севера (ныне Арктический и антарктический научно-исследовательский институт Главсевморпути) сразу же выступил с предложением направить в Арктику на помощь экспедиции Нобиле мощный ледокол. Предложение было одобрено советским правительством, и подготовка ледокола "Красин" к трудному плаванию началась немедленно. Не ограничившись этим, наше правительство распорядилось также снарядить поисковые экспедиции на ледокольных пароходах "Малыгин" и "Г. Седов", а также на экспедиционном судне "Персей". Руководство этими экспедициями было поручено опытным полярным исследователям. Экспедицию на ледоколе "Красин" возглавил директор Института по изучению Севера Р. Л. Самойлович, а на ледокольном пароходе "Малыгин" - В. Ю Визе (заместитель директора того же института). Для полетов на поиски экипажа "Италии" были выделены лучшие советские полярные летчики того времени - Б. Г. Чухновский и М. С. Бабушкин.

Для спасения экипажа "Италии" и затем пропавшего без вести самолета "Латам" из шести европейских государств в районы Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа было отправлено 18 кораблей и 21 самолет. В этих спасательных операциях участвовало около 1500 человек.

Из экипажа "Италии" экспедиция на ледоколе "Красин" спасла семь человек Шведский летчик Лундборг вызволил из ледового плена одного человека-генерала У Нобиле, на которого он тем самым навлек большую беду - моральное унижение. Остальные восемь человек из экипажа дирижабля погибли. В ходе спасательных операций погиб также экипаж французского самолета "Латам" в составе шести человек во главе с Р. Амундсеном и пилотом Гильбо, а также итальянский самолет с тремя летчиками (на обратном пути в Италию, над Реной). Таким образом, всего погибло 17 человек - 10 итальянцев, 4 француза, 2 норвежца и один швед.

Книгу Ф. Бегоунка можно считать одним из лучших произведений, посвященных волнующим событиям тех дней (о трагедии "Италии" написано много книг и брошюр). Ее автор подчеркивает первостепенное, решающее значение советской спасательной экспедиции на ледоколе "Красин", осуществившей свою благородную миссию. Ф. Бегоунок хорошо показал самоотверженное, бескорыстное стремление русских моряков и летчиков добиться своей цели во что бы то ни стало и, наоборот, удивительно пассивное отношение итальянского фашистского правительства к спасению своих соотечественников.

Характерно, что капитан итальянского вспомогательного судна "Читта-ди-Милано", руководивший спасательными операциями, долго скрывал от тех, кого ему было поручено спасать, что на помощь к ним идет ледокол "Красин". Об этом они узнали только от Лундборга, когда он прилетел к ним и, неудачно совершив вторую посадку, сам стал пленником льдов. Ф. Бегоунок, который вначале сам не очень верил в спасение посредством ледокола, все же обнадеживал этим Лундборга, стараясь ободрить летчика, пришедшего в отчаяние.

Чешский ученый, хорошо зная русских, говорил товарищам, что "русские будут бороться с трудностями до последней возможности. И уж если они к нам не пробьются, то это не удастся никому в мире". Наконец, когда "Красин" уже подходил к лагерю потерпевших катастрофу, Ф. Бегоунок,

разделяя восхищение и радость своих товарищей, испытал и большое удовлетворение оттого, что их спасли от гибели именно русские.

Первое из произведений Ф. Бегоунека, посвященных этой волнующей теме, было написано им сразу же после экспедиции, в том же 1928 г., издано на его родине и тогда же переведено на многие иностранные языки. В Советском Союзе оно вышло под названием "Семь недель в полярных льдах". Это была книга, которую Ф. Бегоунок написал по свежим впечатлениям от экспедиции, но очень кратко. Теперь же, в своей новой книге, он осветил все пережитое им в 1928 г. более обстоятельно. Естественно, что при этом события уже далеких дней автор преломил через "призму времени", что сказалось на более заостренной оценке их, но без какого-либо искажения существа дела. В изложении видна скрупулезная точность автора - добросовестного ученого.

В советском издании книги Ф. Бегоунека "Трагедия в Ледовитом океане" (в переводе с чешского) незначительные поправки, внесенные редактором, касаются лишь неточностей в изложении тех эпизодов и событий, которые автор почерпнул из литературных источников. Небольшому сокращению в сравнении с оригиналом подверглись в русском издании некоторые детали в изложении узкоспециальных вопросов, не представляющие большого интереса для широкого круга читателей.

Профессор Я. Гаккель

ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

Тридцать четыре года прошло после событий, описанных в этой книге. Но я до сих пор ясно помню, как будто вижу перед собой, все пережитое.

Экспедиция к Северному полюсу на дирижабле "Италия" подходила к концу, но, когда до цели и победы осталось всего несколько часов полета, произошла катастрофа.

Оставшиеся в живых люди, выброшенные на суровые полярные льды, ждали спасения или гибели. Весь мир следил за полетом "Италии", и, когда связь с дирижаблем прервалась, многие страны приступили к снаряжению спасательных экспедиций. В их числе одним из первых был Советский Союз. Вначале мы, ждавшие спасения, надеялись на самолеты, потом узнали, что к нам идет советский ледокол "Красин". Но сможет ли он преодолеть окружающие нас сплошные льды? Не погибнем ли мы раньше, чем придет спасение? Мы, во всяком случае многие из нас, верили, что советский ледокол пробьет все преграды, и эта вера оправдалась. Много сделали люди разных стран, чтобы спасти экипаж "Италии", однако основная заслуга принадлежит русским.

Поэтому мне особенно радостно было узнать, что моя книга, написанная недавно о событиях далеких, но памятных, переведена на русский язык. Мне приятно, что правдиво изложенные мной факты о трагическом полете "Италии" и о нас, оставшихся в живых участниках экспедиции, станут известны людям, так много сделавшим для нашего спасения.

Ф. Бегоунок

КАТАСТРОФА

Над бесконечными льдами Северного Ледовитого океана раздавался рев моторов. Небольшой дирижабль боролся с ветром, все время сносившим его к востоку от курса. Позади остался Северный полюс и 55 часов полета...

В половине пятого утра 23 мая 1928 года дирижабль "Италия", экипаж которого состоял из 16 человек, покинул эллинг в Конгс-фьорде на западном берегу Шпицбергена. Взяв курс на северо-запад, через покрытое льдами Гренландское море воздушный корабль вышел на мыс Северо-Восточный (Гренландия), откуда направился прямо к полюсу.

На этом пути ветер все время был попутным, и дирижабль быстро летел к цели. Вскоре после полуночи дирижабль достиг полюса и сделал над ним круг. Был полярный день, но густая мгла закрывала солнце. Под собой

экипаж дирижабля видел только бесконечную унылую серую поверхность полярного льда. Предполагалось спуститься и высадить на полюсе несколько человек, снабженных запасом продовольствия и приборами. Оставшиеся на льду люди смогли бы произвести точные измерения земного магнетизма, силы тяжести и глубины океана. Спустя неделю дирижабль должен был вернуться за ними.

Однако ветер ни на минуту не утихал и не позволил осуществить это намерение. Два часа дирижабль кружил над полюсом, снизившись до 150 метров над торосистым и покрытым трещинами льдом. В таких условиях "приземлиться" оказалось невозможным.

В командирском отсеке, расположенном в передней части гондолы, начальник экспедиции, итальянский генерал Нобиле, совещался со шведским метеорологом Мальмгреном.

Что делать? Возвращаться на Шпицберген значило лететь против ветра. До сих пор ветер благоприятствовал полету, теперь он становился упорным противником. Если борьба с ним будет длиться долго, то дирижабль израсходует все горючее и станет игрушкой стихии. Надежды на возвращение в Конгс-фьорд почти не оставалось.

Обмен мнениями между начальником и метеорологом был коротким. Горячий и решительный южанин Нобиле предложил смелый, но рискованный путь. Зачем бороться с встречным ветром? Не лучше ли довериться ему, позволить гнать дирижабль дальше и вместо возвращения в Конгс-фьорд долететь до пустынного северного берега Канады? Метеорологические сводки, принимавшиеся непрерывно по радио, сообщали, что там туман, но ветер слабый.

У рассудительного северянина Мальмгрена было иное мнение. Он тоже был смелым и мужественным (несколькими неделями позже он это доказал), но не хотел действовать необдуманно. На берегах Канады ничего не было подготовлено. Посадка своими силами очень трудное и опасное дело. Два года назад во время экспедиции Амундсена, когда Нобиле командовал

дирижаблем "Норвегия", такая посадка удалась, но удастся ли это теперь?

А если туман окажется слишком густым? Как они найдут подходящее место?

Или если вдруг изменится погода? Ведь полет к берегам Канады, к устью реки Макензи, продлится самое меньшее 10 часов. За это время ветер может переменить направление. Да это несомненно так и будет.

С минуту он раздумывал над синоптической картой, которую только что вычертил по данным последних метеорологических сводок. Если в состоянии атмосферы не произойдет перемены, то южный ветер над Гренландским морем за несколько часов должен смениться северным. И тогда ветер станет надежным помощником дирижабля при возвращении в Конгс-фьорд.

- Лучше будет, если мы вернемся в Конгс-фьорд, - советовал Мальмгрен,

- по крайней мере мы закончим по плану все научные работы!

Нобиле согласился с его советом и дал команду возвращаться.

- Каким курсом? - спросил заместитель начальника экспедиции, капитан

Мариано. - От Северного полюса все дороги ведут к югу.

- 25-й восточный меридианб, - приказал Нобиле.

Это не был кратчайший путь, но он вел через арктическую область, в которой до сих пор не побывала ни одна экспедиция. А вдруг удастся обнаружить неизвестный остров? До сих пор "Италия" летела над сплошными морскими льдами. Нигде ни квадратного метра земли. Неудача преследовала дирижабль и неделю назад, при его первом арктическом полете. Был он очень долгим и трудным. Пролетев на восток к Северной Земле и потом обратно в Конгс-фьорд, через Новую Землю, дирижабль сделал 5000 километров. Но нигде они не видели ни одного острова, который не был бы еще нанесен на карту. Нобиле не очень огорчился. Он видел цель экспедиции в другом: в научных исследованиях, которые можно было проводить во время полета в любую погоду; в метеорологических и магнитных наблюдениях, в изучении атмосферного электричества, радиоактивности и интенсивности таинственного космического излучения. Сотни тысяч квадратных километров Арктики в этом отношении еще не были

обследованы.

Нобиле хорошо помнил проведенную два года назад экспедицию Амундсена, успеху которой он содействовал как командир дирижабля "Норвегия", сконструированного и построенного им самим. Тогда был совершен большой перелет из Конгс-фьорда через Северный полюс до Аляски. Но большую часть пути "Норвегия" летела над тучами и туманом, так что океан совершенно не был виден. На борту дирижабля находился единственный научный прибор - электроскоп, принадлежавший чешскому физика Бегоунеку. Сам Нобиле в последние часы перед стартом принял активное участие в установке прибора на дирижабле. Итальянские механики работали день и ночь, чтобы заменить тяжелые детали прибора легкими алюминиевыми - надо было избегать каждого лишнего грамма нагрузки.

Бегоунека взять с собой было невозможно - так решил начальник экспедиции Амундсен; прибор был доверен Мальмгрену, метеорологу экспедиции 1926 г. Шведский ученый провел очень ценные исследования: он опроверг предположения об электрическом облучении Солнцем обширной северной полярной области. Это было все, что дала науке большая дорогостоящая экспедиция.

На этот раз Нобиле стремился как можно лучше обеспечить проведение научных работ. Он пригласил с собой физика, профессора Миланского университета Понтремоли и опытного полярника Мальмгрена, который участвовал не только в экспедиции "Норвегии", но провел три года на борту судна Амундсена "Мод" во время плавания и дрейфа вдоль евразийского материка.

Со мной и на этот раз вышли большие затруднения: итальянское фашистское правительство Муссолини не питало дружественных чувств к тогдашнему правительству Чехословакии и не хотело, чтобы чех оказался в составе итальянской экспедиции.

Перед вылетом на Северный полюс Нобиле пришлось выдержать острую борьбу с Томаселли, редактором большой миланской газеты "Коррьере делла

сера". Томаселли участвовал в первом полете на Северный полюс, а в этот раз должен был лететь его коллега Лаго, корреспондент газеты "Пополо д'Италия". Но Томаселли страшно хотел еще раз побывать на Северном полюсе. Он настойчиво просил Нобиле, чтобы тот взял его с собой, а Бегоунека оставил в Конгс-фьорде.

- Двух ученых - Мальмгрена и Понтремоли - вполне достаточно, - убеждал он.

- Вы не правы, милый мой Томаселли, - возражал Нобиле, - Мальмгрена придется работать как метеорологу, и для научных исследований у него не окажется времени. А вот одного корреспондента более чем достаточно.

С его стороны было смелостью отклонить требование фашистской печати, которая поддерживала и субсидировала экспедицию значительными денежными средствами.

- Очевидно, чешская наука вам дороже итальянской печати! - с угрозой закончил Томаселли эту дискуссию.

Нобиле особенно не стремился к открытию какого-нибудь одинокого полярного островка. Он знал, что это не будет иметь для науки большого значения. Но он понимал также, что находка самой незначительной скалы, затерявшейся в полярных льдах, будет принята в Италии с восторгом, Ее хвастливо назовут "Землей Муссолини", и фашистская печать раструбит об "открытии" по всему миру. Ведь и поддержка экспедиции со стороны Муссолини была только политическим жестом, чтобы показать фашистскую "мощь".

Если Нобиле обнаружит неизвестный остров, ему многое простят. Враги, которых он себе изжил, отстаивая научную направленность экспедиции, умолкнут. Вот почему он дал Мариано приказание держаться при возвращении 25-го меридиана восточной долготы. Но погода не благоприятствовала путешественникам. Ветер вопреки предсказанию Мальмгрена не изменял направления. Наоборот, он еще усилился и все время сносил дирижабль на восток от намеченного курса. Мы оказались уже на меридиане 30 и даже

32°. Если так будет продолжаться, дирижабль окончит свой полет на Земле Франца-Иосифа вместо Шпицбергена. Кроме того, туман все сгущался, и в довершение всего началось обледенение - наихудшее из бедствий, какое может грозить в воздухе. На проводах антенны уже появился слой льда толщиной в пять сантиметров.

Нельзя больше медлить! Жизнь шестнадцати человек экипажа была дороже всех "Земель Муссолини". Пропеллеры моторов швыряли куски льда в корпус дирижабля. Льдинки, как пули, пробивали оболочку, заставляя Алессандрини все время заклеивать пробоины. Но нельзя было особенно рассчитывать на прочность заделки и на то, что лед не пробьет и баллоны, наполненные драгоценным водородом.

На 85-й параллели Нобиле приказал взять курс прямо на Конгс-фьорд. Уже двадцать часов прошло с тех пор, как мы покинули полюс, а до Конгс-фьорда все еще было далеко. Встречный ветер, неустанно крепнувший, снижал скорость дирижабля до каких-нибудь 45 километров в час. Мальмгрен был встревожен. Его предсказание о перемене ветра не сбылось. Метеорологический прогноз - это только прогноз, а не полная уверенность. Кто знает, сколько пройдет еще времени, пока ветер превратится из врага в союзника? Поэтому Мальмгрен настаивал, чтобы Нобиле увеличил скорость дирижабля.

Нобиле понимал опасения Мальмгрена, но ему очень не хотелось включать третий мотор и увеличивать число оборотов двух уже работавших моторов. Ведь расход бензина значительно возрастет, а давление воздуха на корпус "Италии" станет еще больше. И без того уже воздушный вихрь яростно обрушивался на него. Металлический каркас "Италии" был менее прочен, а оболочка тоньше, чем у дирижабля "Норвегия", чтобы за счет меньшего веса корабля можно было взять больше бензина. Выдержит ли дирижабль напряжение, которому он подвергается?

Третий мотор был запущен в 20 часов 24 мая⁷. Расход бензина увеличился вдвое, но скорость дирижабля возросла только на 15 километров

в час. Встревоженный Нобиле хотел выключить третий мотор. Ведь если плохая погода в Конгс-фьорде не позволит дирижаблю приземлиться и придется еще несколько часов оставаться в воздухе, бензина не хватит. Но Мальмгрен настаивал на своем. Зона, которую пересекал дирижабль, с точки зрения метеоролога, была особенно опасной. Как можно скорее миновать ее! И полет продолжался под тремя моторами до 9 часов 45 минут 25 мая. В эту минуту уставший, полусонный Трояни, который стоял у штурвала рулей высоты, совершенно механически повернул его, чтобы удержать воздушный корабль в горизонтальном положении⁸. Дифферент оказался слишком большим, нос "Италии" наклонился ко льду. В этот момент руль заклинило, и дирижабль не выравнивался.

На отчаянный крик Трояни подбежал старший лейтенант Вильери, сильный, молодой человек, который резким ударом освободил рулевое управление. Мариано между тем дал мотористам сигнал - "стоп моторы!" Он имел на это право как заместитель Нобиле, который прилег немного отдохнуть. Все были невероятно утомлены, так как почти не спали с той ночи, когда "Италию" готовили к старту. А это было три дня назад. С тех пор никто из экипажа не поспал более шести часов в два приема, да и это нельзя было назвать настоящим отдыхом - лежать в мешках из оленьих шкур приходилось на узком стальном кильсоне длиной 100 метров, который проходил через весь корпус дирижабля от носа до кормы. Голубоватые шелковые стенки баллонов с водородом возвышались над спящими справа и слева.

Мотористы немедленно приняли команду Мариано. Моторы заглохли, пропеллеры перестали вращаться. Как раз вовремя. Сплошной лед под дирижаблем вырисовывался во все более угрожающей близости. Дирижабль стремился к нему, подгоняемый силой инерции, еще в течение нескольких секунд, и казалось, вот-вот ударится о него. Мариано приказал выбросить несколько бочек с бензином через открытые двери кабины. Но эта мера оказалась излишней. Как только прекратилась работа моторов, дирижабль начал подниматься. Он пробился через слой тумана на высоте 900 метров и

оставил его под собой, как огромный мягкий слой ваты, простирающийся во все стороны до самого горизонта.

Теперь синее небо сияло над "Италией" и яркие солнечные лучи заливали все уголки гондолы. Офицеры воспользовались тем, что показалось солнце, и с помощью секстана⁹ взяли широту. До сих пор в полете мы пользовались радиопеленгами, которые передавала по нашим сигналам радиостанция вспомогательного судна "Читта-ди-Милано"¹⁰, стоявшего на якоре в Конгс-фьорде. Но это была только прямая, соединяющая дирижабль с его базой; в какой точке на этой линии находится дирижабль, можно было установить, и то лишь приблизительно, при постоянном счислении пути, то есть скорости и направления полета. Это было ненадежным, что и показала проверка с помощью секстана. Определение по солнцу показало, что дирижабль находится на 81° северной широты. Точка пересечения этой параллели и радиопеленга, сообщенного с "Читта-ди-Милано", лежала приблизительно в 110 милях¹¹ на северо-восток от мыса Северного (Шпицберген), то есть примерно на 100 миль дальше от Конгс-фьорда, чем получалось по счислению пути. Но и это определение не было правильным. "Италия" в действительности находилась еще дальше на восток-северо-восток от точки пересечения обеих линий. Радиопеленги с "Читта-ди-Милано" в сравнении с истинным направлением определялись с ошибкой в 5°.

Этого экипаж дирижабля тогда не знал. Все были довольны тем, что есть точка, от которой можно рассчитывать дальнейший путь, и что дирижабль избежал опасности. Пока моторы не работали, старший механик Чечони разобрал руль высоты, чтобы очистить его от льда. Генерал Нобиле проснулся, лишь только смолк гул моторов, и принял деятельное участие в аврале. По его приказанию из гондолы была спущена цепь-гайдроп. Эта цепь весила почти 300 килограммов и при приземлении дирижабля должна была выполнять важную роль меняющегося балласта; как только дирижабль чересчур снижался, конец цепи ложился на лед и вес дирижабля уменьшался

на вес тех звеньев цепи, которые оказались на льду. Дальнейшее снижение дирижабля прекращалось, и цепь удерживала его на определенной высоте в качестве подвижного якоря. При внезапном и резком падении дирижабля можно было отдать трос, которым цепь крепилась в гондоле и, избавившись от большого балласта, быстро подняться.

После получасовой передышки Нобиле распорядился включить два мотора. Казалось, что ветер слегка ослабел, и он рассчитывал, что за каких-нибудь 15 или 16 часов "Италия" достигнет Конгс-фьорда. Дирижабль покинул голубое небо и через слой тумана вновь снизился к поверхности льда, чтобы можно было ориентироваться в полете.

Мутный свет пасмурного неба слабо освещал гондолу. В ней было только восемь человек - половина всего экипажа; Мальмгрен и корвет-капитан Цаппи стояли у рулей направления, Чечони - у рулей высоты, а Трояни - у приборов для измерения давления. В маленькой радиорубке, которая делила гондолу на два неравных отсека, соединенных узким проходом, сидел неутомимый младший сержант Биаджи с наушниками. За радиорубкой, у столика с картами, Нобиле совещался с Мариано и Вильери относительно курса дальнейшего полета. У кормового люка я отмечал показания электроскопа, служащего для измерения интенсивности космического излучения.

Мотористы Чокка, Каратти и Помелла находились на своих местах в моторных гондолах. Их начальник, младший лейтенант Ардуино, переходил по кильсону внутри корпуса дирижабля и по боковым мостикам от мотора к мотору. Тут же в коридоре был Алессандрини, готовый немедленно заделать любую пробоину. При своих обходах он старался не разбудить Понтремоли и Лаго, которые спали на полу в меховых мешках.

Время тянулось невыносимо медленно. Вид, открывавшийся из иллюминаторов гондолы со вставленной в них слюдой, был однообразным: сероватая ледяная поверхность. Дирижабль летел над нею на высоте 300 метров. Долго стоять у приборов управления очень утомительно. Отдыхать,

сидя на полу гондолы, тоже немногим лучше, так как нельзя опираться о хрупкие планки, служащие каркасом ее парусиновых стенок. За неполный час, который прошел с той минуты, когда моторы вновь заработали, я не менее трех раз взглянул на часы; наконец на душе стало легче: было 11 часов 25 минут. Через 10 минут время снимать показания электроскопа, после чего меня сменит Понтремоли. Я уже три часа ждал этого мгновения! Не успел я вложить часы в карман брюк, как от штурвала рулей высоты послышался испуганный голос Чечони: "Дирижабль отяжелел!" Спокойствие, царившее в гондоле, исчезло, словно по волшебству. Нобиле, который собирался с секундомером в руке определить высоту¹², подскочил к высотому. Стрелка прибора с головокружительной скоростью приближалась к нулю, с каждой секундой дирижабль снижался на полметра!

Не было необходимости давать распоряжения: опытные аэронавты и сами знали, что следует делать. Трояни сигнализировал мотористам, чтобы они прибавили обороты и запустили третий мотор, с тем чтобы облегчить дирижабль динамически, с помощью пропеллеров; Чечони бросился к тросу, на котором висел гайдроп. В отчаянии он пытался отдалить трос, чтобы сбросить цепь на лед, но трос заело. Я поспешил на помощь, а Нобиле крикнул, что лучше перерубить трос. Однако и это не удалось сделать.

Между тем дирижабль продолжал снижаться; нос был высоко задран к покрытому тучами небу. Хотя мотористы мгновенно выполнили команду, усиленная работа моторов была бесполезна: дирижабль быстро приближался к поверхности льда. Теперь большая скорость дирижабля становилась опасной. По машинному телеграфу была дана команда, противоположная отданной раньше: "стоп моторы!" Задний и правый мотор тотчас остановились, левый же продолжал работать. Мариано, с побагровевшим от волнения лицом, но внешне спокойный, высунулся из иллюминатора и крикнул Каратти: "Глуши мотор!", забывая, что из-за гула тот не мог его услышать.

Все произошло необычайно быстро. Как долго продолжалось падение с высоты 300 метров? Никто не мог этого сказать. Две минуты, может быть,

три, во всяком случае, не более пяти. Перед штурвальным неожиданно выросли острые льдины. Он в отчаянии взмахнул руками. Нобиле бросился к штурвалу, пытаясь предотвратить катастрофу. Но для этого не оставалось ни (времени, ни возможности. Между тем мотор Каратти заглох. Злополучный воздушный корабль, подгоняемый только ветром, больше не слушался руля. Прежде чем Нобиле успел схватить штурвал в напрасной надежде повернуть дирижабль к более ровной ледяной поверхности, задний мотор ударился о лед. Моторная гондола оторвалась, и находившийся в ней моторист погиб.

Облегченная корма поднялась, наступила очередь носовой части.

Командирская гондола натолкнулась на ледяную глыбу, подскочила и с ужасающим грохотом потащила по глубокому снегу, который проникал в нее со всех сторон через разодранную парусиновую обшивку. Для нас, находившихся внутри, это были самые ужасные минуты. Мы не могли сразу понять, что происходит. Ощущали только страшный напор снега и льда, от которого настил содрогался под ногами. Нам казалось, что это продолжается бесконечно долго, хотя цепь скоро положила конец всякому движению дирижабля по льдинам: она заклинилась в ледяных торосах, нагроможденных в диком беспорядке, и оторвала остатки гондолы от корпуса дирижабля.

Люди, выброшенные на лед, с трудом поднимались и стряхивали снег с лица и одежды. Только двое продолжали лежать - Нобиле и Чечони. У обоих при падении были сломаны ноги. Между тем облегченный дирижабль носом вверх тяжело поднимался в хмурое небо. Его оболочка покоробилась, место, откуда была вырвана гондола, походило на разодранную грудь огромной птицы. На мостике, у левого мотора, неподвижно, словно изваяние, стоял Ардуино. Может быть, он размышлял: не спрыгнуть ли ему вниз, к своим друзьям? Но времени для размышления было очень мало. Дирижабль быстро поднимался и через несколько секунд исчез в низких облаках, унося с собой шесть человек.

НА ЛЬДИНЕ

Все облегченно вздохнули, убедившись, что остались в живых, но, осмотревшись вокруг, увидели гнетущую картину. Мы упали на типичный паковый лед, состоявший из обломков неправильной формы.

"Мальчишкой я приблизительно таким представлял себе пустынный пейзаж на Луне", - сказал об этом позже Нобиле. Бесчисленные небольшие льдины разделялись зигзагообразными трещинами с морской водой. С севера место падения ограничивал глубокий ледяной ров - остаток широкого и длинного канала, который недавно закрылся в результате сжатия. По другую сторону рва тянулся ряд низких, беспорядочно разбросанных торосов, между которыми видны были небольшие ровные ледяные поля, причем площадь самого крупного из них не превышала и двадцати квадратных метров. На западе, но значительно дальше протянулась еще одна гряда торосов из льдин высотой в два - три метра. Где-то далеко за ней лежали северные берега Шпицбергена.

Как кровавый след раненого зверя, вырисовывалась на белом снегу широкая длиной в 50 метров полоса анилиновой краски, вытекшей из сигнальных шаров, используемых на дирижаблях для измерения высоты. Эта полоса была точным следом шути, по которому протащило кабину. Вокруг были рассеяны обломки кабины; больше всего их лежало в северном рву. Среди обломков и обрывков парусиновой обшивки гондолы неподвижно лежал Нобиле. Я склонился над ним со словами утешения. Нобиле ответил грустной улыбкой. У него были сломаны голень и рука в запястье, лицо залито кровью, сочившейся из рваной раны на голове. Он тяжело дышал, и ему казалось, что минуты его жизни сочтены.

Рядом с Нобиле сидел Мальмгрен, тихий, грустный, с высоко поднятым левым плечом. На мой вопрос, что с ним, он ответил, что получил сильные ушибы всей левой части тела, а левая рука или сломана, или вывихнута.

Попытка снять с него верхнюю меховую куртку и посмотреть, что с

рукой, причинила такую ужасную боль, что он решительно воспротивился этому. Посидев еще несколько минут неподвижно, Мальмгрен с трудом встал, поднял со снега упавший с дирижабля полевой бинокль и, взобравшись на невысокую льдину, начал осматривать окружающее пространство. Опытный полярник первым из всех вспомнил о самом важном - о пище.

Но замерзший океан едва ли может ее дать. Оставалась единственная надежда: найти что-нибудь съестное среди обломков дирижабля. В эту минуту, конечно, никто не думал о еде. Все чувствовали только страшную усталость после полета, который продолжался 55 часов. Чечони, со сломанной ногой, с трудом взгромоздился на льдину, как на скамью; он даже не чувствовал боли и жаловался только на холод. Я поднял со снега голубое шерстяное одеяло, которое находилось в головной части гондолы, и завернул в него Чечони. Я плохо понимал тосканское наречие, но по жестам Чечони догадался, что тот хочет, чтобы кто-нибудь подал ему небольшой металлический прибор, который валялся неподалеку. Это был беспламенный нагреватель, работавший на бензине и служивший для обогрева командирского отсека. Он был еще теплый, и Чечони с чувством удовольствия положил на него свои замерзшие руки.

С ощущением тепла в нем ожила надежда.

- Мужайтесь! - обратился он к своим друзьям. - Уилкинс до сих пор в Грэн-фьорде. Через три часа он будет у нас!

Речь шла об известном полярном исследователе Уилкинсе и летчике Эйлсоне, которым незадолго до прибытия дирижабля в Конгс-фьорд удалось осуществить смелый перелет с мыса Барроу на Аляске до Грэн-фьорда на Шпицбергене. Но в то время, когда Чечони тешил себя надеждой на их помощь, оба они уже давно были в Норвегии. Чечони никто не ответил. Крик Биаджи, который показывал на восток, привлек общее внимание.

Там подымался вверх столб дыма, едва заметный на сером фоне заснеженного льда, и расплывался в тумане.

- Охотники за пушниной! - решил я. - Они видели дирижабль и дают нам

знать, где находится земля!

Мариано, стоявший рядом, покачал головой.

- Как вы думаете, Бегоунк, далеко это? - спросил он,

- Двадцать - тридцать километров, - ответил я после краткого раздумья. Мариано кивнул головой:

- Приблизительно так. А скорость ветра примерно 60 километров в час.

С того времени, как мы были сброшены с дирижабля, прошло двадцать или тридцать минут. Дирижабль скрылся в восточном направлении, и подгонял его только ветер. Я уныло опустил голову. Дым, видневшийся вдали, постепенно исчез, и ничего больше не было видно даже в бинокль

Мальмгрена. - Возможно, дым подымался от горящего дирижабля. Или, может быть, наши друзья приземлились с обломками дирижабля на лед и подожгли бидон с бензином, чтобы дать знак о себе экипажу командирской гондолы.

Мариано пожал плечами, высказывая свое предположение.

Мальмгрен что-то кричал. Я направился к нему через глубокий сугроб.

По пути споткнулся о тяжелый тюк, желтовато-серый цвет которого был мало заметен на снегу, и с трудом его поднял. У Мариано, шедшего по моим следам, прояснилось лицо.

- Вы нашли замечательную вещь, милый Бегоунк, - воскликнул он, - это палатка и спальные мешки для людей, которых собирались высадить на полюсе.

Мы поспешно распаковали тюк. Его содержимое приветствовали радостные возгласы. В опальном мешке была большая жестяная банка с красной надписью "Пеммикан, 18,74 кг"¹³. Мы рылись в мешке, подобно Робинзону, нашедшему разбитый корабль. Здесь оказалось много разного добра: сигнальный авиационный пистолет Вери (с непригодными, как обнаружилось позже, патронами, так как белый дым от выстрела совершенно терялся на фоне снега), запаянная жестяная коробка со спичками (она потом служила мне в качестве подушки), полотняный костюм, пара финских меховых унтов; но самой ценной находкой после пеммикана был пистолет-кольт и к нему

коробка с сотней патронов.

- Неделя жизни, а может быть, и больше, если мы будем как следует экономить, - сказал Мариано, с довольным видом поглядывая на коробку с пеммиканом.

Мальмгрен крикнул со своего наблюдательного пункта, что видит в бинокль какие-то жестяные банки на расстоянии 200 - 300 метров.

- Банки? Откуда они тут взялись? В гондоле их не было!

- В них определенно продукты, - утверждал Мариано. - Может быть, их выбросили мотористы прежде, чем дирижабль скрылся, - высказал предположение Вильери.

- Едва ли, - возразил я, - скорее они выпали через отверстие, образовавшееся в оболочке после того, как оторвалась наша гондола.

Все трое побрели к загадочным банкам, руководствуясь указаниями, которые выкрикивал вслед Мальмгрен.

Крайняя усталость и исключительно неровная поверхность льда делали эти 200 метров почти непреодолимым расстоянием. Наконец мы все же добрались до цели и были щедро вознаграждены: в снегу лежало несколько банок, изуродованных ударом; одна - с пеммиканом, другая, поменьше, - с шоколадом, плоская коробочка - со сливочными пастилками и небольшой бочонок, в котором было около пяти килограммов масла. Радостью сияли наши лица, когда мы принесли добычу друзьям. Положив свою банку на снег, я тыльной стороной руки вытирал вспотевший лоб. Было не менее 10° ниже нуля, дул резкий ледяной ветер, но после трудного пути стало жарко.

Внезапно я насторожился и устремил взгляд на радиста Биаджи. Невысокий, коренастый, широкоплечий сержант стоял за узкой трещиной, примерно в 100 метрах, и махал руками.

- Отойдите немного Бегоунк, - попросил Мариано, стоявший за мной. -

Он сигналил, - объяснил Мариано, заметив мое удивление, и сразу же прочел сигнал: "Нашел станцию... радиоприемник", - добавил он.

И моя слабая надежда погасла¹⁴. Мы с трудом пошли навстречу Биаджи,

который нес небольшой ящик с эбонитовыми ручками и белой шкалой. Это был небольшой коротковолновый радиоприемник английского производства. Биаджи осторожно поставил его на снег и, не обращая внимания на многочисленные вопросы, вернулся вместе с нами к беспорядочному нагромождению обломков.

Казалось, что здесь в одной гряде была свалена вся радиорубка. Биаджи рылся в лохмотьях парусины и в густо переплетенных проводах, пока осторожно не извлек второй ящик. Мариано посмотрел на него с удивлением, но воздержался от каких-либо замечаний¹⁵. Это был коротковолновый передатчик мощностью 25 ватт, на рабочее напряжение 12 вольт. Радиус действия - 400 миль (более 700 км) на волне 33 метра.

Мы продолжаем рыться в обломках радиорубки. Неожиданно Биаджи предостерегающе меня окликает. Но его опасения напрасны. На голубой картонной коробке изображена лампа, и когда я осторожно открываю коробку, стекло, покрытое серебром, оказывается целым.

- Это запасная лампа для передатчика, - коротко объясняет радист и уходит искать аккумуляторы, без которых передатчик бесполезен. С удовольствием пошел бы с ним, но Мариано, который удалился, не оказав ни слова, как только Биаджи нашел передатчик, зовет меня помочь ставить палатку. Неохотно бреду по снегу к небольшой льдине, которая, по мнению Мальмгрена, пока достаточно надежна для лагеря.

Палатка представляет собою правильную пирамиду с квадратным основанием, со сторонами в два с половиной метра. Поддерживает ее единственный шест, вбитый в центр в твердый снег. Только у шеста взрослый человек может стоять выпрямившись. Пол сделан из двух слоев прочного шелка, который должен быть непромокаемым и, возможно, таким в действительности и является. Но каждый, входя в палатку, неизбежно заносит на своей обуви столько снега, что под ногами всегда сыро. Боковые полотнища изготовлены из однослойного непромокаемого шелка желтовато-серого цвета. Изнутри они подшиты легким голубым материалом, который приятно приглушает свет круглосуточного полярного дня. К углам

основания и посредине между ними прикреплены веревки для растяжки на кольшках. Когда палатку устанавливали в первый раз, вбивание кольшкков в твердый снег не представляло никакого труда; достаточно было нескольких уларов топориком, который Вильери нашел среди обломков кабины, и кольшек забит до конца. Позже, когда снег сильно подтаял, приходилось прилагать много усилий для того, чтобы металлическое острие кольшка хотя бы немного вошло в твердый, как камень, лед.

Палатку быстро установили и закрепили; я собрался внести в нее спальный мешок, но Нобиле крикнул, что мешок надо разрезать, чтобы он мог поместиться на нем вместе с Чечони. Это было сделано с помощью перочинного ножа Вильери, и наконец мешок был разостлан в палатке у стены, против входа. Хуже обстояло дело, когда стали переносить в палатку Нобиле. Хотя он и не тяжелый, но мешала боль, возникавшая при малейшем движении. Нобиле несли, держа под мышки, Вильери и Мариано, а я поддерживал его ногу. Потом наступила очередь Чечони. Этот толстый (великан весил, несомненно, более ста килограммов, но у него медвежья сила и, к счастью, обе его руки не пострадали. Ловко действуя ими, он почти без посторонней помощи забрался в палатку, хотя вход в нее очень низок и узок даже для худощавого человека.

Затем Мариано, Вильери и я пошли помочь Биаджи. Трояни бредет вслед за нами, а Мальмгрен беспокойно ходит вокруг палатки и озабоченно осматривает окружающее пространство; то, что он видит, ему не нравится: замерзшая широкая трещина среди пакового льда на небольшом расстоянии к северу от лагеря - доказательство того, что там недавно была вода. Узкая и извилистая трещина проходит не далее пяти - шести метров от палатки. Однако утомленным людям нечего и думать о перенесении лагеря. Удивительно, что они способны вообще что-то делать. Только лихорадочное стремление сохранить жизнь заставляет их двигаться.

Биаджи неумоимо разыскивал детали радио. В тот момент, когда мы пришли на помощь, он, как гном, появился из-за неровной ледяной глыбы и

тянет через нее длинный изолированный провод, который должен служить антенной приемной станции. Вильери помог ему разматывать канатик, а Мариано и я принялись сортировать сухие батареи и анодные лампы разного напряжения. Как специалист-электрик, исследую поврежденную поверхность батарей и с удовлетворением констатирую, что хотя мастика на них местами довольно сильно потрескалась, но контакты в общем держатся плотно. Можно надеяться, что батареи окажутся исправными; но, конечно, пока не будет измерено напряжение, утверждать это нельзя.

- Спросите Биаджи, - озабоченно прошу я Мариано, - как обстоит дело с вольтметром?

Биаджи вместо ответа только презрительно усмехается и похлопывает себя по заднему карману брюк. Какой бы он был радист, если бы не носил с собой всегда карманный вольтметр; он скорее забыл бы часы! Успокоившись, принимаюсь осматривать два тяжелых ящика со свинцовыми аккумуляторами. Аккумуляторы - питание передатчика; без них он останется немым. Биаджи вынимает из кармана сбой драгоценный вольтметр и тщательно измеряет напряжение в обеих аккумуляторных батареях. Шесть вольт в каждой, даже немного больше; их хорошо зарядили, прежде чем дирижабль покинул эллинг. Все облегченно вздохнули. Это большая удача в игре, ставка в которой - жизнь. Теперь мы спокойны: электроэнергии хватит на 60 часов работы передатчика, а краткое сообщение об аварии "Италии" и координаты лагеря можно передать за несколько минут. Можно повторить передачу согни раз, и несомненно кто-нибудь да услышит. Несмотря на то, что аккумуляторы хорошо выдержали удар при падении и мороз, было решено перенести их в палатку, где все же теплее, чем снаружи.

Пока решаются эти вопросы, расторопный Биаджи присоединяет антенну к радиации и подключает батареи. Небольшой ящичек готов к работе, и все с нетерпением группируются вокруг него: ведь дело идет о спасении! Мало послать сообщение в эфир, необходимо также узнать, кто и что на него ответит. Биаджи с наушниками на голове смотрит на свои ручные часы и

начинает поворачивать рукоятку конденсатора, ловить сигналы в эфире.

Сан-Паоло - мощная коротковолновая радиостанция в предместье Рима - как раз должна была работать; он ее действительно слышит, хотя и

недостаточно ясно, но прием можно улучшить, слегка укоротив антенну.

Сан-Паоло, как обычно, передает незначительные спортивные и прочие новости, но это и не удивительно; опасений относительно судьбы "Италии", вероятно, еще не возникло, хотя с момента ее последней радиопередачи прошло уже шесть - семь часов.

Над безжизненной ледяной пустыней нависло серое полярное небо. Время идет, не считаясь с людьми и их заботами, а небольшая группа, затерянная во льдах, все свое внимание сосредоточила теперь на передатчике.

Ближайшие минуты, возможно, решат нашу судьбу. Заговорит ли передатчик и услышит ли "Читта-ди-Милано" сигналы?

Прежде всего необходимо привести в порядок антенну. Недостаточно провода, переброшенного через две льдины; необходима мачта, и чем она будет выше, тем лучше будет слышимость. Молчаливый Трояни отыскал в снегу двухметровый обломок поручней из командирской кабины и притащил к небольшой льдине, на которой решили установить мачту. Поручни втыкают в снег, растягивают веревками, прикрепленными к кольшкам, - и мачта готова. Наконец и антенна натянута; два ее провода ограничили плоскость, обращенную на юго-запад, где, по мнению потерпевших крушение, стоит на якоре в Конгс-фьорде "Читта-ди-Милано". Биаджи надевает наушники от приемника, который установлен рядом с передатчиком, и начинает работать телеграфным ключом. Первые радиосигналы со льдины полетели в эфир.

Окружив Биаджи и затаив дыхание, мы слушаем жалобное попискивание передатчика. Звуки следуют один за другим так быстро, что мое нетренированное ухо едва успевает их различать, - три точки, три тире, три точки, и снова в том же порядке; затем две точки, тире; точка, тире и т. д. Знаки азбуки Морзе слагаются в одну-единственную фразу: "SOS, SOS, "Италия", Нобиле".

Этот призыв о помощи должны услышать, и кто-нибудь ответит на него - доверчиво думала небольшая группа несчастных, смертельно утомленных людей Их глаза следили за губами Биаджи, когда он перестал работать ключом и начал осторожно поворачивать ручку настройки приемника, стремясь поймать ответ товарищей с "Читта-ди-Милано". Но Биаджи только отрицательно покачивает головой и грустно произносит:

- Si senta niente! - Ничего не слышно!

Лишь через несколько недель мы узнали, как были наивны в ту минуту. Мы думали, что на судне уже тревожатся за нашу судьбу и что там все теснятся в хорошо оборудованной радиорубке в напряженном ожидании, не услышит ли радист хотя бы слабый радиосигнал, ведь дирижабль опаздывал уже на столько часов. Как горько было узнать позднее, когда связь наконец была установлена, что на "Читта-ди-Милано" довольно равнодушно отнеслись к неоднократным просьбам Нобиле поддерживать постоянную радиосвязь и тщательно прислушиваться к сигналам их рации.

Биаджи с досадой отложил наушники, уселся на снег и закрыл лицо руками. До сих пор он работал с неослабевающей энергией, а теперь сразу потерял надежду. Остальные чувствовали себя не лучше. Первым преодолел глубокое уныние Мариано.

- Еще ничего не потеряно, милый Биаджи, - утешал он радиста, - возможно, что наша аппаратура не совсем в порядке, да это и не удивительно при таком холоде и сырости. Завтра вы ее тщательно просмотрите и наладите. Пойдемте с нами и пошарим еще вокруг. Чем больше мы найдем, тем лучше будет для нас!

Биаджи неохотно поднялся и пошел вместе с остальными. Присоединился и Цаппи, который до сих пор без особого интереса наблюдал за попытками наладить работу рации; он жаловался, что у него сломано ребро и что ему трудно дышать. Мариано, его давнишний и преданный друг, поддерживал его при ходьбе.

Молча бродили измученные люди по снегу, перелезали через острые

льдины. Время от времени кто-нибудь нагибался и поднимал то кусок пеммикана, то плитку шоколада, выпавшие из какой-то разбитой коробки. Настроение несколько улучшилось, когда подобрали большую жестяную банку с сахаром и другую, поменьше, в которой был шоколад. Потом обнаружилась находка, значение которой в ту минуту оценили не все. Это были астрономические приборы для определения географических координат: два секстана, два ртутных горизонта и небольшой деревянный футляр с тремя хронометрами. Часы шли, и их слабое тиканье напомнило мою тихую, спокойную комнату там, дома, в Праге.

И, наконец, Мариано нашел книжку - астрономический ежегодник с логарифмическими таблицами. Без нее секстаны и хронометры были бы бесполезны. Мариано вытер рукавом верхние листы, намокшие от снега, и решил, что сегодня сделано достаточно. Он созвал товарищей, которые разбрелись по всем направлениям; все вместе двинулись к палатке и один за другим проползли через тесный вход. Только я задержался еще на некоторое время снаружи. С трудом достал из кармана брюк часы; они показывали без нескольких минут шесть. Наступал вечер, незаметный в высоких широтах в это время года, когда солнце постоянно находится над горизонтом.

На одном из кольев палатки висел бинокль, найденный Мальмгренем.

Я взял его и стал вглядываться в неясную линию горизонта. Смотрел туда, где несколько часов назад был замечен столб дыма, но теперь вокруг расстилался только туман. Со вздохом повесил бинокль на место. Не прав ли Мариано, высказавший предположение, что дым был от горящего дирижабля? Тогда, те шесть человек, которых исковерканный дирижабль унес с собой, лежат теперь мертвыми среди льдин.

Голос Мариано отвлек меня от грустных размышлений,

- Идите, Бегоунк, будем ужинать! - кричал капитан.

Я в последний раз осмотрелся вокруг.

Полотняный лоскут, висевший на веревке, поддерживающей антенну,

привлек мое внимание. Я посмотрел. в каком направлении ветер относит лоскут. Действительно, Мальмгрен был прав, когда предсказывал, что ветер сменится на северный, но изменение направления ветра, которое должно было спасти дирижабль, наступило слишком поздно.

Два человека лежали, а семеро сидели в палатке размером около шести квадратных метров. От тесноты ноги причудливо переплетались. Мариано делил толстые плитки пеммикана, завернутые в станиоль. Он разворачивал плитки и недоверчиво рассматривал серо-желтую непривлекательную мазеобразную массу. Я вспомнил рассказ Трояни о том, как его неизбалованная собака отказалась от супа из пеммикана, а теперь его предстояло есть в холодном виде. Я был очень голоден. В последний раз удалось поесть рано утром, когда мы с Понтремоли разделили банку с копченым языком. Преодолевая отвращение, я надкусил свою порцию. Несмотря на величайшие усилия, пеммикан оставался во рту, постепенно увеличиваясь в объеме, и прошло немало времени, - прежде чем удалось его проглотить. Хватит! Тщательно завернув, я положил плитку пеммикана в карман и носил несколько недель, пока она не превратилась в бесформенную отвратительную липкую массу. У меня не хватало решимости выбросить ее. Всегда останавливала мысль, что в крайней нужде эта противная масса может продлить жизнь на несколько дней.

Если для того, чтобы сидеть в палатке, требовалось большое искусство, то лечь там казалось совершенно невозможным. Однако после нескольких попыток образовалось причудливое переплетение ног и рук, и непреодолимая усталость начала смыкать людям веки.

Уже засыпали, когда снаружи послышалось брнчание ошейника Титины, маленького фокстерьера. Это была неразлучная спутница Нобиле в его полярных полетах, своего рода талисман ("маскотта"). Трояни развязал полость, закрывавшую вход, и впустил ее в палатку. Титине некуда было поставить лапки, она волей-неволей должна была ходить по людям, и они, просыпаясь, ворчали.

Нобиле спал против входа, но собачка, к удивлению суеверных итальянцев, отнеслась к своему хозяину очень равнодушно. Титина нашла убежище после того, как я притянул ее за ошейник к себе. Она положила свою мордочку на мою руку и тотчас же уснула.

ОБМАНУТЫЕ НАДЕЖДЫ

При ужасной тесноте в палатке сон не мог быть долгим. Один за другим мы проснулись в первом часу нового дня 26 мая и напрасно пытались снова задремать. Мальмгрен всю ночь не сомкнул глаз; его мучили болезненные ушибы. Сгорбившись, он сидел в углу палатки, положив раненую руку на колени, и едва ответил на мое утреннее приветствие. Его терзала мысль о будущем, так как он считал итальянцев очень плохими полярниками. За несколько дней до вылета из Конгс-фьорда швед говорил мне об этом, когда я восхищался точностью прилета и вылета дирижабля.

- Да, хорошо, пока все идет благополучно, но случись вынужденная посадка, где-нибудь далеко от суши, то обратный поход пешком окажется очень печальной экспедицией!

Один за другим люди выходили из палатки, разминали онемевшие руки и ноги и осматривались вокруг. Небо было не такое пасмурное, как вчера, и стена тумана отступила дальше к горизонту. Временами часть неба прояснялась, и казалось, что вот-вот выглянет солнце. И действительно, оно показалось около двух часов утра, когда потерпевшие катастрофу закончили свой первый завтрак на льду. Ни у кого не хватило смелости вновь попробовать пеммикан, поэтому Нобиле разделил одну плитку шоколада в четверть килограмма и несколько кусочков сахара на девять человек.

Биаджи с новым приливом мужества возился снаружи у своей аппаратуры; он собирался перенести ее в палатку, чтобы вместе с Цаппи тщательно осмотреть и проверить детали. Когда Биаджи крикнул, что солнце пробивается сквозь облака, Мариано и Вильери быстро выползли из палатки.

Я из любопытства последовал за ними и увидел, как Титина скрылась за высоким торосом к северу от лагеря (она отправилась на поиски добычи на собственный страд и риск, хотя Нобиле пожертвовал ей всю свою порцию сахара). Затем я с интересом стал наблюдать за работой Мариано и Вильери. Еще накануне, когда был найден ртутный искусственный горизонт, Мариано поместил его на льдину высотой примерно в метр. Теперь он прижался к ней с секстаном в руке, нетерпеливо ожидая мгновения, когда покажется солнце, просвечивавшее сквозь облака. Рядом сидел Вильери; на коленях у него лежал раскрытый футляр с хронометрами; в левой руке он держал блокнот, в правой - карандаш.

- *Attenzione!* - Внимание! - командует Мариано, увидя резкое отражение солнца в ртути, он направил на светило зрительную трубу секстана.

Вильери поспешно записывает минуту и отвечает:

- *Pronti!* - Готово!

С этого момента он внимательно следит за секундной стрелкой хронометра и при возгласе Мариано "стоп!" засекает время. Еще два раза они повторили наблюдения, после чего Вильери принялся за расчеты, а Мариано, уложив секстан, пошел со мной на север, туда, где начинается анилиновая полоса, указывающая место удара об лед командирской гондолы. Здесь еще не искали продуктов, и действительно, поминутно попадаются куски пеммикана. Мариано собирает их и отдает мне со словами:

- Возьмите это, милый Бегоунок; еще минута продления жизни!

Складываю пеммикан в полотняный капюшон, привязанный к поясу, и вскоре заполняю его доверху. Мы отошли примерно метров на двести от палатки, к тому месту, где особенно много обломков. Мариано останавливается и с ужасом произносит, показывая куда-то перед собой:

- Вон бедный Помелла!

Несчастный моторист, до последнего дыхания выполнявший свой долг, лежал лицом вниз, с рукой, поднятой к голове, словно для защиты от удара. Вокруг рассеяны обломки мотора - самый прекрасный памятник, каким

можно его почтить. Мы долго молча стояли около мертвого товарища, затем медленно двинулись обратно.

В другой куче обломков Мариано нашел наполовину разбитый фарфоровый сосуд с бурым мажущим клейким веществом - мясной вытяжкой Либиха.

Мариано пришлось взять заботу о ней на себя; у меня уже нет ни места для находок, ни интереса к дальнейшим поискам. Вдруг я заметил в снегу красную обложку своей записной книжки, которую вчера усердно искал. Ведь в ней все научные наблюдения за время полета "Италии" к полюсу и прежние наблюдения, сделанные мной на воздушном пути Милан - Штральзунд - Вадсё - Конгс-фьорд. На минуту забываю обо всем окружающем, перелистываю книжку, с радостью убеждаюсь, что записи в полном порядке, хорошо сохранились и только первые листы и углы книжки слегка отсырели.

Тщательно вытираю свою драгоценную находку и прячу ее в нагрудный карман нижней куртки.

Мариано тем временем направляется к палатке, но по дороге останавливается, встретившись с Цаппи. Тут я вспоминаю об утренних астрономических наблюдениях. Теперь Вильери наверняка уже определил широту, а через некоторое время ему, возможно, удастся снова поймать солнце и рассчитать долготу. Гляжу на небо, по которому мчатся серые тучи. Вслед за тем бросаю взгляд на ледяное поле под ногами. Лед недавно замерзшего разводья - серый, тонкий, не выдерживает тяжести человека и трескается. Тяжелая полярная одежда помешала мне перепрыгнуть на ближайшую прочную льдину. Я соскальзываю с ее наклонной поверхности обратно на край плохо затянувшейся полыньи, где лед особенно тонок, и сразу же проваливаюсь по колено в воду.

Ухватившись за прочный край льдины, мне удастся самому выбраться на нее, прежде чем на помощь прибегает Мариано. Моя финская обувь из оленьего меха полна воды, которая успела пропитать и носки. Температура около 10° ниже нуля, совсем неподходящая для купания. Спешу в палатку, но по пути все же останавливаюсь, увидев на снегу раскрытую черную

записную книжку. Метеорологические наблюдения Мальмгрена - вторая ценная находка этого дня. Поднимаю ее и через минуту уже сижу в палатке у открытого входа, выжимаю меховые унты и носки и вешаю их на веревку, поддерживающую палатку. Конечно, наивно надеяться, что мокрые вещи высохнут в насыщенном влагой полярном воздухе, но потерпевшие катастрофу вскоре научились

Сушить носки проверенным способом, употреблявшимся еще Амундсенем: под рубашкой, на груди, теплом собственного тела - ведь топливо здесь надо строжайше экономить. Укутываю босые ноги концом шерстяного одеяла и потом отдаю Мальмгренау его записную книжку. Однако Мальмгрен сохраняет хмурое спокойствие. Он отбрасывает записную книжку в угол палатки (где несколькими днями позже я снова нахожу ее), снимает с себя обувь и молча передает мне; я взял ее с благодарностью. Позже, когда Нобиле проснулся после короткого лихорадочного сна и узнал о случившемся, он выдал мне пару финских оленьих унтов, найденную в спальном мешке.

- В таких случаях нужно быть очень осторожным! Это не мелочь, - внушает мне Мальмгрен, видя, что я не придаю особого значения своему купанию. - Прежде чем вы успеете опомниться, вы обморозите ноги, - тогда вам конец! - Он помолчал минуту и спросил, где я нашел его записную книжку.

Недалеко от северного канала, когда мы с Мариано возвращались от мертвого Помеллы. Мальмгрен вздрогнул и попросил повторить сказанное. Он ничего не знал о смерти Помеллы и был сильно взволнован. Он долго сидел молча и едва ответил на мой вопрос: какая получилась географическая широта по расчетам Вильери? Только значительно позже, когда снаружи раздался громкий треск ломающегося льда, Мальмгрен вылез из палатки посмотреть, что там творится.

Пока ничего серьезного. Только внезапно закрылась неширокая извилистая трещина, которая кончалась приблизительно в пяти метрах на восток от палатки. Но у Мальмгрена вновь возникли опасения относительно

прочности нашей льдины. Он настойчиво требовал установления постоянных вахт для наблюдения за состоянием льда поблизости от лагеря. Однако это было сделано много позже. Лишь немногие из нас допускали мысль, что пребывание на ледяном поле затянется. Ведь не могли же мы находиться далеко от мыса Северного (на Шпицбергене), куда часто направляются по суше охотники за пушниной и откуда выходят в море на небольших судах и лодках рыбаки и зверобой. Может быть, удастся как-нибудь привлечь к себе их внимание, если проклятое радио остается гласом вопиющего в пустыне.

Широта, на которой произошла катастрофа, уже известна: $81^{\circ}14'$. Эта параллель проходит приблизительно в сорока пяти милях к северу от мыса Северного. Но находимся ли мы на меридиане мыса? Только второе измерение высоты солнца даст ответ на этот вопрос, и поэтому все напряженно ожидали, когда оно вновь покажется. Солнце вышло из-за туч незадолго до полудня, и Мариано с Вильери снова берутся с секстаном и хронометром. Затем Вильери садится за вычисления, и чем дальше, тем все больше хмурится. Наконец он встал и попросил Мариано заняться этим. Остальные толпятся вокруг и с напряжением ждут результатов. Только Мальмгрен не интересуется ими. Он снова с трудом взобрался на невысокую льдину и всматривается в горизонт на юге. Туман поднялся, но нигде не видно и намека на землю.

Мальмгрен спускается с льдины и, по-видимому, бесцельно бродит вокруг палатки. Мне надоело ожидать результата вычисления долготы, и я присоединяюсь к нему.

- Что ищете, друг?

- Льдину! - лаконично отвечает Мальмгрен, и я таращу на него глаза в безмерном удивлении.

- Льдину? Да вокруг их тысячи!

- Старую льдину, в которой нет соли, - объясняет Мальмгрен, - разве вам не хочется пить? А я хочу. Рука у меня страшно болит. Я думаю, что у меня жар.

Еще бы не хотелось пить! Вчера я с удивлением узнал, что глотать снег бесполезно: жажда от этого только увеличивается. Хотя снег пресный. Морской же лед соленый, это все знают, и поэтому никто даже не пытается утолять им жажду.

- Нашел! - вдруг восклицает Мальмгрен с прояснившимся лицом и указывает на невзрачную низкую серо-зеленую льдину примерно в пятнадцати шагах от палатки. Он объясняет мне, что этой льдине уже несколько лет и что вся соль в ней с течением времени осела в самую нижнюю часть. Я готов ему поверить, ведь Мальмгрен опытный полярник, но швед сразу же дает и прямое доказательство. Он вырубает топориком кусок серого льда и делит его на две части. Жадно и с удовольствием мы сосем лед, который во рту превращается в чудесную холодную воду. В ней нет и следа соли. Оба почувствовали себя необычайно освеженными,

- Это наше водохранилище, - говорит Мальмгрен, настроение которого явно улучшилось.

- А вот в этом мы будем носить лед, - я поднимаю со снега глубокую деревянную крышку патефона, отбитую при катастрофе. На мгновение погружаюсь в воспоминания. В последний раз я слушал музыку над полюсом, когда итальянцы поставили пластинку с сентиментальной песенкой "Bella Italia del mio cuore"¹⁶. Мне кажется, что это было очень давно, однако я вспоминаю, что лишь немногим более двух дней тому назад дирижабль еще горделиво кружился над полюсом, а его экипаж торжественно сбросил большой национальный флаг, целую охапку маленьких вымпелов и тяжелый папский крест.

- Идемте, может быть, господа офицеры уже кончили расчеты, - с легкой усмешкой позвал меня Мальмгрен.

Я со вздохом положил патефонную крышку на лед и, глядя под ноги, медленно побрел за своим приятелем. По дороге я нагнулся и поднял полотенце, которое лежало на снегу. Связав концы полотенца, сделал из него повязку для поврежденной левой руки Мальмгрена. Перед палаткой

сидел инженер Трояни, уткнув лицо в ладони. Биаджи возился у своей радиации, как будто ничего особенного и не случилось. По договоренности с радистами на "Читта-ди-Милано" он каждый нечетный час между 55 и 60 минутами передавал в эфир: "SOS, SOS, "Италия", Нобиле". Но по-прежнему никто не отвечал на его сигналы.

Невдалеке от палатки Мариано и Вильери о чем-то оживленно разговаривали.

- Ну как? - спрашиваем их в один голос.

- Мы здесь, - спокойно отвечает Мариано и показывает крестик, нанесенный карандашом на морской карте района Шпицбергена. Поражает положение крестика - невероятно далеко от берега и так неожиданно отодвинут на восток! Беру циркуль у Вильери, который насмешливо кривит рот. Как! Кому это пришло в голову контролировать офицера итальянского военно-морского флота? Я не обращаю на него внимания и сам измеряю расстояние от лагеря до мыса Северного.

- Семьдесят пять миль к северо-востоку от мыса Северного, - говорю я разочарованно.

- Приблизительно так, - подтверждает Мариано, - точнее на семьдесят первом градусе четырнадцати минутах северной широты и двадцать пятом градусе двадцать пятой минуте восточной долготы от Гринвичского меридиана, милый Бегоунок.

Какое разочарование! Но как могло случиться, что дирижабль так отклонился на восток? А что дало последнее определение, которое произвели офицеры, когда незадолго до катастрофы дирижабль поднялся над туманом? Разве оно не было правильным? А теперь мы оказались на пять градусов дальше к востоку! Правда, окружности параллелей чем ближе к Северному полюсу, тем короче, и эти пять градусов здесь составляют приблизительно пятьдесят миль, но все же разница в долготе слишком велика.

- Все это так, Бегоунок, - объясняет Мариано спокойным голосом, -

широта, которую мы взяли секстаном еще на нашем злополучном дирижабле, была в общем правильной. Мы могли ошибиться самое большее на несколько миль. Но неправильным был радиопеленг, переданный с "Читта-ди-Милано", поэтому и произошла ошибка.

Рассчитываю про себя и немного успокаиваюсь. В конце концов пятьдесят миль, то есть неполных сто километров, больше или меньше - не так уж важно. Если бы два товарища не были ранены, можно было бы как-нибудь добраться до мыса Северного. Мариано по выражению моего лица догадывается о мысли, которая у меня возникла. Он хотел что-то сказать, но в последнюю минуту раздумал. Зачем доставлять новое разочарование, и он умалчивает о том, что они забыли передать результаты последнего определения места дирижабля на "Читта-ди-Милано" и что спасательные экспедиции, посланные вспомогательным судном, будут искать нас значительно западнее, чем следовало бы.

Последняя очередная сводка с "Италии" была принята на "Читта-ди-Милано" 25 мая в 4 часа 30 минут. В ней сообщалось, что дирижабль находится приблизительно в 100 милях к северу от острова Моффен, то есть примерно на $81^{\circ}41'$ северной широты и 15° восточной долготы. В действительности воздушный корабль находился по крайней мере на 200 миль дальше на восток-северо-восток.

Счислимое место дирижабля по данным бортового журнала, "уточненное" по неверному радиопеленгу с "Читта-ди-Милано", было совершенно неправильным. Поэтому на судне полагали, что дирижабль потерпел катастрофу где-то на северном побережье Шпицбергена, к западу от мыса Северного.

Это предположение подкреплялось и последней радиограммой с борта "Италии". Нобиле докладывал министру морского флота в Риме о ходе полета. Он сообщал, что "Италия" уже 27 часов борется со встречным ветром, который очень затрудняет полет, вынуждая моторы работать на полную мощность, и что дирижабль находится недалеко от Шпицбергена. Это

донесение было отправлено 25 мая в 7 часов 55 минут.

После этого на "Читта-ди-Милано" поступила только короткая просьба Биаджи о проверке радиопеленга. На судне ее приняли в 11 часов 27 минут. Через две минуты после этого с "Читта-ди-Милано" был передан контрольный отсчет радиопеленга, но подтверждения Биаджи о приеме не последовало. В эту минуту уже разыгралась катастрофа.

- Правильны ли расчеты, нет ли ошибки? - спрашивает Мальмгрен. В точности измерений он не сомневается, ведь каждому моряку так привычна работа с хронометром и секстаном.

- Абсолютно правильны, - отвечает Мариано. - Мы делали их вместе с Цаппи, контролируя друг друга. Посмотрите!

Нанесенные на миллиметровую бумагу две прямые пересекались в точке, которая дает координаты лагеря. Мальмгрен, бросив беглый взгляд на бумагу, молча забирается вслед за остальными в палатку, куда их зовет Нобиле. Все усаживаются, насколько это возможно. Палатка переполнена: здесь аккумуляторы передатчика, а также приемная станция, которую Нобиле приказал внести внутрь из опасения, что она может пострадать от влажного воздуха.

Биаджи сидит перед радио на корточках. Его широкое лицо изрядно обросло черной щетиной, глаза озабоченно пробегают принятое им сообщение, касающееся дирижабля. Нобиле очень взволнован и быстро читает запись. Вывод краток. Офицеры принимают его довольно спокойно, слышится только несколько замечаний. Трояни горько усмехается, но не произносит ни слова. Зато Чечони не стесняется в выражениях. Я немного понимаю по-итальянски и с удивлением обнаруживаю, что тот пересыпает молитвенные обращения к деве Марии проклятиями по адресу земляков на "Читта-ди-Милано".

Мальмгрен спрашивает о содержании радиограммы, и Нобиле плохо, но быстро переводит ее на английский язык. Это обращение вспомогательного судна к потерпевшим катастрофу: "Мы считаем, что вы находитесь недалеко

от северных берегов Шпицбергена, между 15-м и 20-м меридианами к востоку от Гринвича. Имейте к нам доверие. Мы организуем спасательную экспедицию".

Это слабое утешение для людей, которые потерпели катастрофу восточнее 25-го меридиана, и меня перестало удивлять настроение Чечони. На вопрос Нобиле, что он думает по этому поводу, Мальмгрен ответил сразу же:

- Мы должны надеяться только на себя. Собрать все запасы, которые удастся отыскать вокруг лагеря; подлечить раны; установить точный распорядок в лагере; готовить горячую пищу хотя бы один раз в день.

Ждать! Не раз случалось, что потерпевших катастрофу спасали в последнюю минуту, когда у них уже не оставалось никакой надежды. Продовольственные запасы необходимо экономить с самого начала. Ежедневный рацион следует урезать до минимума, достаточного для того, чтобы человек мог держаться на ногах.

Товарищи по несчастью сочли правильными предложения опытного полярника. Подавив плохое настроение, они вновь принимаются за работу. Цаппи, который перед отлетом из Рима получил некоторую медицинскую подготовку, превращается во врача. Мастер на все руки, Чечони изготавливает с помощью охотничьего ножа из деревянных обломков настила гондолы шины для сломанных ног, и Цаппи ловко привязывает их полосами пропитанной олифой парусины. Перелом в запястье Нобиле срастется и так! О своем ребре новоиспеченный эскулап решил, что оно только треснуло и не нуждается в лечении. Такой же благоприятный диагноз был поставлен и относительно руки Мальмгрена, когда с большим трудом удалось снять с него куртку, свитер и рубашку. Локтевая кость только надломлена, а плечо сильно ушиблено, о чем свидетельствуют темные пятна кровоподтеков. Достаточно повязки из полотенца и покоя.

Но Мальмгрен не выносит безделья. Одна его рука здорова, и он хочет работать. Завтра же займется кухней и составит опись всех припасов, которые Вильери, Мариано и я продолжаем усердно искать в снегу. Мы

расширяем радиус поисков, насколько позволяет состояние льда и трещины, часто предательски скрытые под тонким слоем льда и заметенные снегом, который выпадал время от времени. Трояни, полный апатии, большей частью сидит в палатке с обоими ранеными. Он физически слаб и худ. "Вес мухи", - дразнили его товарищи и в лучшие времена. Они утверждали, что на дирижабле, где недопустима перегрузка, Трояни возмещает излишний вес Чечони. Другой такой парой, взаимно дополняющей друг друга, были худощавый, маленький Нобиле и я - полный, высокий.

Биаджи аккуратно, как ему приказал Нобиле, посылает теперь в конце каждого часа призыв о помощи. Больше всего у него надежды, что сигнал будет принят вечером, когда Эйфелева башня в Париже передает на постоянной волне 33 метра сигналы времени, которые принимает каждое судно, чтобы проверить хронометры; но, как хороший солдат, Биаджи исполняет без возражения приказ командира. Его беспокоит только мачта. Слишком низка, и ее надо бы удлинить. Поэтому в перерывах между передачами Биаджи участвует в поисках в снегу. Он нашел несколько сломанных дюралевых трубок от каркаса гондолы, и с помощью товарищей связал их вместе. Таким образом получилась составная тонкая мачта. Она некрасива, но ее высота не менее четырех метров - в два раза больше прежней. Оттяжки, закрепленные к прочным льдинам, надежно удерживают ее. Антенна снова натянута, и ее направление исправлено. Несмотря на эти усовершенствования, на сигналы Биаджи по-прежнему никто не отвечает.

К вечеру 26 мая вокруг палатки скопилась груда самых разнообразных предметов: коробки с пеммиканом, сахаром, шоколадом и сливочными пастилками; два бидона с бензином, в общем примерно 40 литров; одна банка с эмалитом, очень хорошим клеем, с помощью которого Алессандрини заклеивал дыры в оболочке дирижабля (позже он окажется полезным при ремонте палатки); фотоаппарат, второй бинокль, большой и тяжелый, которому я дал название "пушка"; прекрасный полированный ящик из красного дерева с очень дорогим инclinатором. Это довольно тяжелый

прибор для измерения магнитного наклона. Его предоставил для экспедиции Институт Карнеги в Вашингтоне. Теперь для нас имеет ценность только его ящик в качестве топлива. Чечони позже, несмотря на мои протесты, использовал инклинометр в качестве наковальни! Киноленты тоже послужили топливом, впрочем довольно скверным, дающим больше света, чем тепла; и никого не тревожило, видели мы эти картины или нет.

Тянется бесконечный полярный день, и никто бы не заметил, что уже наступил вечер, если бы усталость и сильный голод не напомнили о том, как много времени уже прошло.

- На сегодня довольно, - решил Мариано, который вне палатки замещает командира.

Товарищи охотно подчиняются. Все едва держатся на ногах. Один за другим заползаем в палатку и берем из рук Нобиле ужин, разделенный без всякого пристрастия. Несколько кусков сахара, несколько молочных пастилок, немного шоколада, по кусочкам собранного в снегу. Снаружи мороз. Внутри палатки от тепла человеческих тел температура немного выше нуля, и этого достаточно для того, чтобы в консервной банке растаяли куски льда, отколотого от "водяной" льдины. Все по очереди пьют, и Мальмгрен снова наполняет банку льдом из запаса, уложенного снаружи у входа в палатку на крышке от патефона. У раненых жар, и ночью они часто просыпаются от жажды.

Трудная задача расположиться на ночлег решается всевозможными способами, но так же малоуспешно, как и в прошлую ночь. Палатка слишком тесна для девяти человек, для аккумуляторов и приемной станции; к тому же раненые должны лежать вытянувшись, и они занимают больше трети палатки. Наконец кое-как располагаемся один поперек другого, однако вторая ночь проходит еще хуже, чем первая. Неудобное положение и жестокий голод заставляют утомленных людей все время просыпаться, у каждого в кармане лежит вчерашняя плитка пеммикана, однако никто не находит в себе достаточно решимости, чтобы приняться за него. Во время

одного из таких пробуждений я обращаю внимание на то, что Мальмгрен сидит, скорчившись, рядом со мной и не опит. Напрасно пытался он найти свободное местечко для ушибленной руки, в которой возникает острая боль при малейшем прикосновении. Предлагаю ему лечь на меня, и Мальмгрен после короткого колебания соглашается. Уже под утро мы оба засыпаем на несколько часов.

ПЕРВЫЕ ПОИСКИ ЭКИПАЖА "ИТАЛИИ"

В пятницу, 25 мая, в день катастрофы "Италии", судовой рации на "Читта-ди-Милано" с раннего утра было немало работы. Дирижабль настоятельно требует, чтобы ему все время давали радиопеленг.

Озабоченный капитан Баккарани, командир радистов, следит за их работой. Он устал, под глазами у него темные круги; не спит уже вторую ночь. Можно бы передать вахту заместителю, но он этого не делает из-за своей исключительной добросовестности. Чрезвычайно важно, чтобы дирижабль получал точные данные; ведь может быть передан и "неправильный" радиопеленг. Отклонение на 5 градусов влево или вправо от прямой, соединяющей дирижабль с кораблем, - небольшая ошибка, но для дирижабля, удаленного на пятьсот - шестьсот миль, это означает сорок - пятьдесят миль влево или вправо от его действительного положения. И поэтому Баккарани ежеминутно надевает вторую пару наушников и контролирует работу сержанта, который внутренне возмущен тем, что его начальник так мало ему доверяет.

Широкий лоб Баккарани все больше хмурится; положение дел становится ему не по душе. Показания радиопеленгатора говорят о том, что дирижабль с трудом борется с сильным ветром. В 10 часов 20 минут угол между направлением на дирижабль и меридианом Нью-Олесунна в Конгс-фьорде составлял 26 градусов на восток. В 11 часов 30 минут, когда "Италия" подтвердила прием метеосводки Географического института в Тромсё, он

увеличился до 32 градусов. Это значило, что ветер сносит дирижабль к востоку. На борту воздушного корабля новый пеленг вызвал удивление и сомнение в его правильности; через четырнадцать минут Биаджи попросил проверку. Манипулируя антенной радиопеленгатора, Баккарани с максимальной точностью определил, что пеленг возрос до 34°. Меньше чем за четверть часа "Италию" снесло к востоку на целых два градуса.

Это сообщение Баккарани передал в 11 часов 29 минут, но Биаджи не дал квитанции в приеме. В соответствии с предварительной договоренностью Баккарани ждал, что "Италия" в 11 часов 40 минут снова появится в эфире. И хотя "Италия" молчала, это пока никого не беспокоило: ведь и а борту "Италии" единственный радист, на котором, кроме того, лежат обязанности техника по ремонту всей аппаратуры. "Подождем до 12 часов 20 минут", - думает Баккарани, стремясь подавить закрадывающееся беспокойство. Время тянется невыносимо медленно, и задолго до очередного срока наушники уже на голове капитана. Глаза его прикованы к часам, в наушники слышны всевозможные звуки, но напрасно Баккарани старается уловить среди них позывные "Италии". Дирижабль молчит. Спустя несколько минут капитан снимает наушники.

- Слушайте дальше, - приказывает он радистам. Сам же торопливо выходит, быстро идет по палубе и, не обращая внимания на удивленных часовых у входа, влетает в командирское помещение. Капитан Романья, командир военного судна "Читта-ди-Милано", обедает в своем просторном салоне. Если не считать обслуживающего его вестового, он один, как это предписывается уставом военно-морского флота. Взглянув на встревоженное лицо Баккарани, капитан перестает есть.

- Капитан! "Италия" больше не подает вестей! - взволнованно докладывает Баккарани.

Романья недовольно морщит лоб и отодвигает прибор. Опять новое осложнение. Он был не очень доволен, когда ему поручили командовать "Читта-ди-Милано", кабельным 17 судном, которое военно-морское ведомство

выделило как вспомогательное в экспедицию Нобиле. На борту - двести новобранцев, проходящих обязательную военную службу, и вот с этими ребятами капитан Романья должен был выгрузить в Конгс-фьорде огромную партию тяжелых стальных баллонов с водородом, доставить их в эллинг, оказывать помощь при всех трудных операциях, связанных со стартом и приземлением дирижабля. Команда не справлялась с работой, особенно туго пришлось неделю тому назад, когда в Конгс-фьорде бушевала пурга, которая значительно утяжелила дирижабль, стоявший в открытом эллинге.

Потребовались нечеловеческие усилия, чтобы очистить дирижабль от снега и предохранить его от повреждений.

К счастью, Конгс-фьорд заселен. На угольной шахте работает несколько сот шахтеров, и здесь находится резиденция норвежского губернатора Шпицбергена. Управление шахты охотно оказало помощь людьми. Опытные норвежцы, давно живущие здесь, помогли итальянцам и советами и делом.

Романья волей-неволей принимал помощь. Это его не радовало, но он понимал, что собственными силами не справиться. Впервые в жизни ему пришлось попасть на север, в край полярных льдов и снежных буранов.

Жизнь здесь тяжелая, даже когда все идет нормально, а теперь вдруг такое осложнение! А может быть, в конце концов дело обстоит не так уж плохо?

Баккарани, возможно, придает всему слишком серьезное значение? - утешал он себя с чисто южным оптимизмом.

- Слышимость была хорошей?

- Нисколько не хуже обычной, капитан. Радиостанция Нью-Олесунна, как всегда, мешает, но в общем все, что "Италия" передавала, мы принимали.

Настроение Романьи падает. Он оставляет обед и идет с Баккарани к радиорубке, перед которой уже толпится группа встревоженных матросов, офицеров и научных работников. Среди них профессор Амадео Нобиле - брат генерала, который пришел со своей метеорологической станции, расположенной на берегу.

- Никаких сообщений, - обеспокоенно говорит он Романье.

Командир беспомощно пожимает плечами. Он входит с Баккарани в радиорубку, но через минуту снова появляется на палубе. Все, что можно пока предпринять, - это отправить служебное донесение в Рим министерству военно-морского флота с просьбой дать инструкции, а также попросить Нью-Олесунн оказать любезность и на несколько часов прекратить свою работу, что обеспечило бы для "Читта-ди-Милано" лучшую слышимость. Норвежцы охотно пошли навстречу. Радиостанция Нью-Олесунна молчала до самого вечера. Среди журналистов и корреспондентов, которых экспедиция привлекла в Конгс-фьорд, началось волнение. Они толпой бросились на палубу во главе с назойливым Арнесеном, корреспондентом сразу нескольких газет. Несчастный Романья не успевал отвечать им. У него уже был печальный опыт, в особенности с Арнесеном: он знал, что лучше самому рассказать корреспондентам как можно больше, иначе они придумают сообщения сами. Но на этот раз капитан совершенно не знал, что сказать журналистам.

- Мы отправимся на север, как только я получу на это полномочия из Рима, - закончил он свою пресс-конференцию.

Разрешение пришло к вечеру, но отплытие оказалось нелегким делом. На борту судна находился опытный лоцман Беренгард Свендсен из Тромсё. Когда Романья отдал приказ сниматься с якоря, Свендсен встретил это пожатием плеч: "Читта-ди-Милано" очень рискует; его прямые борта, хотя и стальные, не выдержат и самого незначительного давления льда. Здесь нужно судно, специально приспособленное для плавания во льдах, - деревянное, с прочной ледовой обшивкой, с округленными бортами. Льды вытолкнут его на поверхность без повреждений, как бы ни был велик их напор.

- Вам бы следовало заполучить "Браганцу". Может быть, она свободна! - посоветовал лоцман.

"Браганца", паровая промысловая шхуна для полярных плаваний, стояла в Тромсё. Итальянский посол граф Сенни пытался немедленно зафрахтовать ее,

как только получил по радио просьбу Романьи. Но шхуне требовалось несколько дней, чтобы пополнить запасы топлива, и несколько дней на переход до Конгс-фьорда. Значит, такое решение не обеспечивало немедленной помощи, нужно было предпринять что-то более срочное.

Романья оказывал давление на Свендсена. Баккарани все время настаивал, чтобы корабль продвинулся дальше "а север, так как там слышимость будет лучше. Он имел в виду аварийный передатчик Биаджи. И лоцман наконец уступил.

- Но сегодня из этого ничего не выйдет, - заявил он, - и кто знает, получится ли завтра: ветер как будто согнал к нам все плавучие льды моря.

Не согласиться с ним было нельзя: с вечера дул резкий северный ветер и шел снег. Отплытие пришлось отложить. Только 27 мая, в троицын день, в 9 часов вспомогательное судно снялось с якоря и вышло из Конгс-фьорда со Свендсеном, расположившимся в "вороньем гнезде" - бочке, подвешенной на фок-мачте, откуда наблюдателю открывается широкий кругозор. За день до отплытия добросовестный норвежец посетил горного инженера Шердала, большого знатока северной части Шпицбергена. Шердал нанес на его карту все охотничьи хижины, разбросанные от острова Датского до пролива Хинлопен, отделяющего большую часть Шпицбергена от меньшей его части - негостеприимной, покрытой ледниками Северо-Восточной Земли.

Романья хотел установить связь с охотниками и расспросить их, не видели ли они в последние дни "Италию". На "Читта-ди-Милано" еще до выхода в море обсудили создавшееся положение со всех возможных точек зрения на основе тех скромных данных, которые имелись о дирижабле. Решено было, что с наибольшей вероятностью обломки дирижабля следует искать между пятнадцатым и двадцатым градусами восточной долготы, где-то на западном побережье Новой Фрисландии, в бухте Вейде (Широкой). Склонялись к предположению, что "Италия" в тумане спустилась слишком низко и разбилась о скалы гористой Новой Фрисландии.

Было ясно, что "Читта-ди-Милано" не дойдет даже до пролива Хинлопен и не выполнит намеченную задачу. Это сможет сделать только санная экспедиция на собаках, которой придется большую часть пути проделать в небольшой лодке по морю. На корабле находился взвод альпийских стрелков, командир которого капитан Сора горел желанием возглавить такую экспедицию. Но начальником экспедиции мог быть только местный житель, знающий обстановку. Романье рекомендовали охотника на волков Нора Кремера, хижина которого находилась у Сидгата (Южных ворот) на берегу короткого пролива, который отделяет остров Датский от Шпицбергена. Сначала ледовая обстановка была неплохой, и "Читта-ди-Милано" через несколько часов достиг Датского острова, с которого тридцать один год тому назад стартовала к Северному полюсу злополучная экспедиция шведского инженера Андре на управляемом воздушном шаре. Мимо левого борта парохода проплыли сумрачные скалы острова с белыми полосами снега, и он вошел в Сидгат. После двойного сигнала сирены на пороге деревянной хижины появился высокий, статный охотник с необычайно длинными усами Он побежал к берегу и сел в моторную лодку, которую выслали за ним с "Читта-ди-Милано",

Нет, дирижабля не видел, отвечал он на вопросы Свендсена. Да, он готов отправиться в разведку на своей лодке и попробует добраться до бухты Моссел на северо-западном побережье Новой Фрисландии. Бухту знает хорошо. Это старая стоянка промысловых судов еще с тех времен, когда шведская полярная экспедиция благополучно перезимовала там в 1872/73 году. Ему прекрасно известны хижины охотников на побережье, и нетрудно будет идти от одной к другой, если, конечно, позволит лед. Против намеченного маршрута Рауд-фьорд - залив Лифде - Вейде-фьорд он не имел возражений, а если и имел, то оставил их при себе.

Услышав о намерении Романьи идти на "Читта-ди-Милано" еще дальше на север, охотник только покачал головой. За последние тринадцать лет не было такой неблагоприятной ледовой обстановки, как в 1928 году. Несмотря

на это, он поднялся на борт и принял участие в тщетной попытке Романи продвинуться на север. Большие плавучие ледяные поля остановили судно после двух часов плавания, не удалось достигнуть даже северного мыса большого острова Амстердам, который в XVIII столетии был сборным пунктом голландских китобойных флотилий.

Возвратились в Сидгат, и вскоре итальянский моторный катер высадил на берег небольшую группу, которая должна была сопровождать Кремера. Отряд состоял из двух альпийских стрелков - сержанта Сандрини и солдата Педротти - и двух инструкторов - Альбертини и Маттеода - из итальянского студенческого спортивного общества, очень хороших лыжников.

Продовольствия взяли с собой на пять дней. Большого запаса не требовалось, так как всюду по пути встретятся гостеприимные хижины охотников, а если нет, то в этих местах много полярных птиц, а на плавучие льдины часто выходят тюлени, как будто чувствующие, что в этом году промысловый сезон начнется значительно позднее обычного и что им пока опасаться нечего.

В 17 часов 28 мая "Читта-ди-Милано", обменявшись последними приветствиями с отрядом Кремера и пожелав ему успеха, ушел из Сидгата.

Белая ночь стояла над Конгс-фьордом, когда "Читта-ди-Милано" вновь отдал там якорь. Во время плавания судовые радисты имели не большой успех у приемников, чем в Конгс-фьорде. Но через день после возвращения на старую стоянку произошло нечто странное. Педретти, верный товарищ Биаджи, неутомимо следивший за сигналами в эфире, сидел с наушниками у коротковолнового приемника, настроенного на волну около 30 метров. Вдруг он услышал сообщение, которое его необычайно заинтересовало. Только три слова удалось уловить из большого числа знаков азбуки Морзе:

"Trasmettete via Ido" - "Передавайте через Идо". Идо - это позывные радиостанции Сан-Паоло. Потерпевшие катастрофу слышали ее очень хорошо, и Биаджи действительно в конце своих передач просил, чтобы ответы на его сигналы посылали через Сан-Паоло. Это и услышал Педретти.

Взволнованный Педретти вскочил с криком:

- Я слышу "Италию". Это передает Биаджи!

На всех лицах он прочел недоверие: в то время на борту

"Читта-ди-Милано" почему-то возникло ни на чем не основанное

предположение, что Биаджи погиб. Когда дирижабль натолкнулся на скалу,

Биаджи, вероятно, высунул голову и был убит на месте; так решил капитан

Романья.

- Бог знает, что ты там слышал! - перебил радиста его начальник

Баккарани, потерявший всякую надежду принять какие-либо радиосигналы с

севера. Но Педретти решительно стоял на своем. Он знает почерк Биаджи. У

каждого телеграфиста своя манера работы ключом, только ему одному

присущий ритм. Согласившись с этим доводом, Баккарани приказал

прекратить все передачи и внимательно слушать. Но судьбе было угодно,

чтобы как раз в это время итало-африканская станция в Могадишо начала

говорить с Сан-Паоло.

- Вот тебе и Идо, вот тебе и твой Биаджи, - смеется Баккарани.

Напрасно Педретти снова настраивается на волну, ничего не удается

услышать, только мощная коротковолновая станция в Могадишо ведет свой

мешающий приему разговор. Если бы было чуть больше доверия к Педретти,

если бы чуть внимательнее прислушивались к сигналам бедствия, судьба

всех потерпевших катастрофу могла бы сложиться иначе.

Небольшая группа итальянцев на берегу Сидгата со смешанным чувством

досады и удивления наблюдала за своим руководителем - норвежцем

Кремером. С ним было трудно договориться, так как он не говорил

по-итальянски, а они не знали не только норвежского языка, но и

немецкого, на котором Кремер говорил свободно. Оставалось только

использовать несколько английских слов и главным образом объясняться

жестами - на языке, одинаково понятном всем народам. Итальянцев ожидало

большое разочарование. Они думали, что пойдут по суше и пересекут Землю

Закона VII, по прямому направлению до Рауд-фьорда. Сани у них были, а

недалеко от хижины Кремера живет охотник Нейс, владелец нескольких упряжек ездовых собак.

Но Кремер высмеял их. Зачем пробираться по наземным ледникам, там, где не встретится ни одна живая душа, которая могла бы сообщить им что-либо о дирижабле! Куда удобнее достигнуть Рауд-фьорда на лодке. Может быть, синьор Альбертини считает, что на этих ледниках и потерпела катастрофу "Италия"?

- Почему бы и нет? - думает про себя спортсмен. Альбертини и Маттеода подчинили Кремеру. Он их руководитель, и итальянцы должны его слушаться. Поэтому они усаживаются со своими скудными запасами в пятиметровую лодку Кремера. Начинается плавание, которое продлится неделю и будет проходить совершенно иначе, чем это представляли себе молодые люди. Оно не было так насыщено сенсационными событиями¹⁸, о которых, преувеличивая, писали журналисты, однако без приключений не обошлось.

Кремер прежде всего направился к острову Фуглесанген, который просто кишит полярными пернатыми. Плыли под парусом, но все же часто приходилось братья за весла, особенно когда путь преграждала льдина. Когда к вечеру 29 мая достигли острова, итальянцы были утомлены до изнеможения. Нимало не заботясь о лодке и предоставив всю работу Кремеру, они сразу же забрались на берегу в свои спальные мешки. На справедливые упреки Кремера последовал ответ, что "Читта-ди-Милано" заплатит ему хоть за сотню таких жалких лоханок, если до утра, как он об этом твердит, лодка будет раздавлена льдами. Их речь, сопровождаемая выразительной жестикой, столь обычной у итальянцев даже в тех случаях, когда они разговаривают с земляками, настолько ясна, что Кремер все понимает. Охотник изумленно качает головой. А как бы эти сумасбродные молодчики выбрались отсюда без лодки?

С этой минуты Кремер переносит внимание на альпинистов. Они, правда, ленивы, работают так же мало, как говорят, и проводят почти все время в курении сигарет, запас которых кажется у них неисчерпаемым.

От острова Фуглесанген лодка направляется к мысу Велькомст, возвышающемуся у входа в Лифде-фьорд. Попасть в Рауд-фьорд не стоит и пытаться. Вход в него закрыт высоким ледяным барьером. Нет смысла пробовать теперь, жестаи старается объяснить Кремер удивленному Альбертини, который протестует, что лодка плывет на восток, когда Рауд-фьорд расположен, можно сказать, за углом.

- На обратном пути мы, несомненно, туда попадем. Ветер за это время разгонит лед, - растолковывает Кремер на всех языках, какие только знает.

Альбертини в конце концов жестом руки показывает, что он отказывается от дальнейших возражений и сдается.

Путь полон опасностей, и, прежде чем лодка пробьется к мысу, она может быть раздавлена плавучими льдами. Кремеру это - обычное дело, только бы его спутники не бездействовали, но охваченные ужасом итальянцы в панике. До берега далеко, в лодку набирается вода, кажется, что вот-вот пойдут ко дну. Они хватают свои ранцы и выскакивают на плавучее ледяное поле, не обращая внимания ни на предостерегающие крики Кремера, ни на то, что берег еще далеко. За свою поспешность они скоро расплачиваются. Широкий канал отделяет их от другой льдины, а течение начинает относить от берега. После почти нечеловеческих усилий Кремеру удается подплыть к ним. Раскаявшиеся итальянцы помогают Кремеру втащить лодку на прочную льдину, где она в безопасности.

На другой день лодку снова спустили на воду и поплыли дальше. С большими трудностями добрались наконец до мыса Велькомст, и там удалось поставить лодку в надежном месте, где она была защищена от напора льда, подгоняемого к берегу течением и ветром. Люди вышли на берег, и после нескольких часов утомительного перехода по скалам, на которых снега было мало, из-за чего лыжи оказались совершенно бесполезными, они, вконец измученные, добрались до хижины охотника Нильсена. Только у Кремера сохранились еще силы. Он собрал по пути несколько крупных яиц диких

гусей, которых они вспугнули, и принес их с собой в носовом платке.

Вечером омлет внес разнообразие в меню ужина, существенной частью которого было жаркое из медвежатины.

Нет, Нильсен не видел "Италии" с половины мая, - с того времени, когда она пролетела над его хижиной, возвращаясь с востока, и он сомневается, чтобы ее вообще видел кто-нибудь из охотников, живущих на побережье до самого мыса, хотя, конечно, он может и ошибаться. Ведь здесь на севере новости распространяются очень медленно.

Утром, после основательного отдыха, за завтраком Кремер размышлял о том, что же делать дальше с такими "помощниками", как четверо сопровождающих его итальянцев. Попрощавшись с Нильсеном, он с озабоченным видом впереди небольшого отряда направился к лодке. Там их ждала большая радость. В бухте стояла на якоре парусо-моторная промысловая шхуна "Хобби" 19. Кремер хорошо ее знает. На корме шхуны крепко принайтовлен моноплан, на фюзеляже которого зоркие глаза Кремера читают: "Маак-36" ("Чайка-36").

Через полчаса вся группа Кремера уже на палубе шхуны, куда лебедка вскоре поднимает и лодку. Их встречает норвежский летчик лейтенант Лютцов-Хольм, прибывший на розыски экипажа "Италии".

Его самолет, правда, небольшой, и может находиться в воздухе только пять часов, но и за это время можно обследовать пространство километров на шестьсот. Кремер со спокойным сердцем мог прекратить дальнейшие попытки выяснить что-либо о судьбе потерпевших катастрофу. Лютцов-Хольм говорит, что скоро со вторым таким же самолетом прибудет Рийсер-Ларсен, знаменитый полярный летчик, друг Амундсена, и возьмет на себя руководство норвежской спасательной экспедицией.

Через несколько дней, 9 июня, они встретили "Браганцу", которая выполнила немалую работу. Она пришла в Конгс-фьорд 2 июня, проделав за тридцать шесть часов путь из Тромсё, устроила в бухте Моссел склад продовольствия, затем пробилась через льды почти к мысу Северному. На

обратном пути обследовала большую часть пролива Хинлопен, несколько дней находилась в ледяном плену, но в конце концов освободилась я теперь возвращается на запад за дальнейшими указаниями, поскольку по радио получено сообщение, что удалось установить связь с потерпевшими катастрофу.

ЗЕМЛЯ НА ГОРИЗОНТЕ!

Шел третий день жизни на льдине. Потерпевшие катастрофу начали составлять список своих запасов. Как истинные полярные робинзоны, мы не забыли и о счете времени. Трояни прикрепил к шесту палатки вырванный из записной книжки листок с календарем 1928 года и торжественно обещал каждое утро зачеркивать истекший день. Он даже пытался шутить, а это с ним случалось редко.

- Может быть, нам и хватит этого календаря. На следующий год мы, вероятно, здесь не останемся, как вы думаете? - спросил он меня, восторженного почитателя робинзонад, с интересом следившего за тем, как зачеркиваются дни 25 и 26 мая. Я совершенно серьезно согласился с предположением Трояни. Только что Нобиле и я закончили подсчет продуктов и пришли к выводу, что о будущем пока беспокоиться нечего. Правда, у нас не было весов, но тем не менее подведенный итог - около 125 килограммов разных продуктов - был, по-видимому, близок к истине. Большая часть из этого количества, около 70 килограммов, приходилась на неаппетитный пеммикан, но в крайней беде человек перестает быть разборчивым. Некоторые из участников злополучной полярной экспедиции Грили20 ели под конец собственные кожаные пояса и уже почти умирали от голода, когда в последнюю минуту были спасены.

Кроме пеммикана, у нас было: 41 килограмм шоколада, 9 килограммов сухого молока, 3 килограмма масла и приблизительно столько же сахара; список продуктов заканчивался кругом сыра и банкой с мясным экстрактом

Либиха.

- Надолго ли нам этого хватит, как вы полагаете? - спросил Нобиле у

Мальмгрена.

- Если мы не будем слишком изнурять себя трудом, да этого мы и не сможем делать, так как ходить здесь некуда и делать в общем нечего, то для поддержания жизни достаточно пайка в 300 граммов на человека в день, - заявил швед без долгих размышлений.

К его словам отнеслись по-разному, хотя в дальнейшем в общем руководствовались этим указанием. Биаджи, которому Трояни перевел слова Мальмгрена, криво усмехнулся; он, очевидно, вспомнил армейских паек, который превышал названную Мальмгреном норму не менее чем в четыре раза. Я был доволен, быстро подсчитав в уме, сколько продовольствия израсходуют девять человек за день и надолго ли нам его хватит. Самое меньшее на шесть недель, а то и более! Если за это время не придет помощь, станем экономить и паек уменьшим. Так поступают все потерпевшие кораблекрушение. Я вспомнил, что произошло с кораблем "Боунти", экипаж которого взбунтовался и высадил капитана и еще девять человек в открытом океане в ветхую шлюпку. Бунтовщики были твердо уверены, что в ближайшие дни капитан и его спутники погибнут и не смогут обвинить взбунтовавшуюся команду в черном деле. Но случилось иначе. Капитан Блай благополучно привел шлюпку в порт через все опасности, каким они подвергались, и несмотря на то, что иногда единственной пищей десяти человек за сутки была жалкая рыбешка, пойманная на удочку:

- Вы обещали нам сегодня горячий обед, - напомнил я Мальмгрону.

- Вы его получите, только позаботьтесь о каком-нибудь топливе, -

ответил Мальмгрен, - одной рукой тоже можно работать!

Он отказался от моей помощи, и я отправился за дровами. Недалеко от палатки лежал большой обломок гондолы. Это была тонкая фанера, которую не брал охотничий нож и даже топор. Ее можно было только ломать о колено, и выполняя эту работу, и, выполняя эту работу, я основательно

ободрал себе замерзшие руки. Каково же было мое огорчение, когда Мальмгрен отверг это топливо: фанера настолько отсырела, что не загоралась.

Пока Мальмгрен откалывал от "водяной" льдины куски для супа из пеммикана, а Нобиле разбивал в палатке пеммикан на мелкие кусочки, чтобы он быстрее разогревался, Трояни ломал себе голову над тем, как устроить очаг. Экспедиция взяла с собой печи Нансена, устроенные очень остроумно: при расходе в 65 граммов бензина они нагревали 4,5 литра воды до кипения и при этом еще растапливали 2,5 килограммов льда. Но обе печи Нансена исчезли вместе с остатками дирижабля.

Трояни нашел очень простой выход. На снег он положил кусок жести и на него поставил другой кусок, согнутый в четырехугольную коробку. В одной стенке Чечони большими ножницами вырезал отверстие, чтобы подкладывать дрова. Внутри был поставлен алюминиевый стаканчик от термоса, в который было налито немного бензина для растопки дров.

Очаг не имел плиты; ее заменяло дно жестяной банки, в которой варилась еда, или крышка от другой банки, где готовилось жаркое. Так как почти всегда дул ветер и пламя сильно колебалось, то Трояни защитил свое сооружение большим выгнутым куском жести, который ставился со стороны ветра. Но и это не помогало: в очаге было слишком много щелей, через которые проникал ветер. Поэтому варка пищи всегда продолжалась долго, и топливо расходовалось неэкономно. Первый горячий обед приготовить на сырых дровах не удалось, и Нобиле скрепя сердце разрешил взять бензин. У нас было 40 литров бензина, в конце концов ни на что другое не нужного, но Нобиле с самого начала ревностно берег бензин: его преследовала неотвязная мысль, что среди вещей, которые упали с "Италии", может быть, удастся найти моторчик для приведение в действие динамомшины бортовой радиации, которую Биаджи обнаружил нисколько не поврежденной среди обломков радиорубки. Для нее требовался более мощный источник электрической энергии, чем две шестивольтовых аккумуляторных батареи²¹.

Жестяную банку от бензина, в которой варился суп из пеммикана, Мальмгрен торжественно вдвинул в палатку, и, хотя она была вся закопчена, это никого не огорчило.

Девять человек, собравшихся вокруг, устремили взор на теплый пар, поднимавшийся над супом, и жадно вдыхали его запах, напоминавший запах подгоревшего гороха. И так, еда была готова, но как приступить к ней? Нельзя же было есть суп прямо из большой посуды! Мальмгрен сразу нашел выход: он привязал к палке стаканчик от термоса. Получилась примитивная разливательная ложка, которая оказалась очень удобной. Все черпали ею суп поочередно, и она переходила из рук в руки. Каждый получал совершенно одинаковую порцию. Тяжелые жирные капли стекали с ложки и пачкали куртки. Разогретый пеммикан лишь немного лучше на вкус, но этого никто не замечал. Все с наслаждением глотали свои порции: ведь это была первая горячая пища за последние пять дней! Прошло немного времени, и большая банка опустела, хотя никто еще не утратил аппетита.

После обеда Мальмгрен с помощью Вильери вычистил и смазал кольт. Вильери спрятал патроны в кожаный футляр от небольшого фотоаппарата и повесил вместе с пистолетом на шест палатки, под календарем. Биаджи, сидевший в наушниках у приемника, предостерегающе поднял палец, прервав тихий разговор Мариано с Цаппи. Все смолкли.

- Мне кажется, что "Читта-ди-Милано" нам отвечает, - прошептал Биаджи - я слышал "Attenzione!" - "Внимание!"

Зажглась искра надежды, и даже на лице Мальмгрена появилась улыбка - впервые после катастрофы. Но радость оказалась мимолетной. Напрасно Биаджи в гробовой тишине ловил сигналы. Радио молчало, и даже это единственное услышанное слово, видимо, не предназначалось для обитателей льдины!

Обманутые в своих ожиданиях люди продолжали прерванные разговоры. Цаппи молчал и минутой позже выполз из палатки. Вскоре он позвал Мариано. Любопытный Вильери вылез вслед за Мариано, а я с Мальмгреном

последовал за ним. Мы увидели, что Мариано внимательно смотрит в большой полевой бинокль в одну точку горизонта. Взволнованный Цаппи молча стоял около него.

- Земля на горизонте, - спокойно сказал Мариано, но сразу поправился:

- Большой земли здесь быть не может, это какой-нибудь остров. Сходите за картой, Вильери.

Небо было затянуто седой пеленой облаков, но воздух был чист и видимость значительно лучше, чем вчера. Когда Вильери вернулся с картой, офицеры обсуждали с Мальмгреном вопрос: что это может быть за остров? Наконец решили, что это, вероятно, остров Карла XII, расположенный севернее Северо-Восточной Земли Шпицбергена.

Вооружившись освободившимся биноклем, я старался разглядеть остров, но до него было так далеко, что, несмотря на сильное увеличение, я видел на горизонте только маленькое серое пятно с неясными границами. Остров, даже самый пустынный и скалистый, был бы замечательным убежищем по сравнению с непрочной льдиной, которая каждую минуту может расколоться у нас под ногами, подумал я. Но как могло случиться, что сегодня разглядели остров, которого вчера не заметили, хотя столько раз всматривались в горизонт? Сегодня видимость лучше! Но Мальмгрен не согласен с этим мнением.

- Лед вместе с нами движется, его гонит ветер, а может быть, и морское течение.

На первый взгляд это показалось невероятным, так как общий вид вокруг лагеря, если не учитывать только что закрывшегося небольшого канала, совершенно не изменился. Лишь новое определение координат могло показать, прав ли Мальмгрен, но это было пока невозможно, так как солнце упорно пряталось в тучах.

- Но лед окружает нас со всех сторон, - замечаю я. - Всюду у горизонта видны белые облака - отражение света от снега.

Мальмгрен пожимает плечами.

- Это ничего не значит, - говорит он, - каким бы большим по площади, плотным и сплошным ни было ледяное поле, оно все время движется. Мы говорим по-немецки, а Мариано, который не знает этого языка, спрашивает, что мы обсуждаем. Мальмгрен коротко переводит ему весь разговор на английский, и Мариано соглашается с его мнением. Я стремился взглянуть на новое положение оптимистически и вспомнил роман Жюль Верна, который когда-то читал. Роман назывался "Цезарь Каскабел, или через океан на льдине". Один небогатый путешественник не имел денег, чтобы заплатить за проезд с северо-восточного побережья Азии в Америку. И вот льдина, на которую он въехал на повозке, доставила его бесплатно к берегам Аляски.

Почему бы этому маленькому чуду не повториться? Почему бы льдинам не доставить нас к берегам Северо-Восточной Земли? Конечно, случай, описанный Жюль Верном, выдуман, но подобные вещи в арктических водах уже происходили. Обломки "Жаннетты", корабля злополучной экспедиции Де-Лонга, раздавленного льдами в районе Новосибирских островов, были вынесены к южной оконечности Гренландии. Они проделали со льдами огромный путь от азиатских берегов через Северный полюс в Гренландское море. Нансен, знаменитый норвежский исследователь Арктики, решил использовать это движение льда для дрейфа к Северному полюсу. С этой целью он вморозил свой "Фрам" в лед у берегов Сибири и действительно был захвачен полярным северо-западным течением, но продрейфовал в трехстах милях от полюса и освободился из льдов только у северо-западных берегов Шпицбергена.

Звяканье ошейника Титины отвлекло меня от размышлений. Собака бродила вокруг лагеря, отыскивая в снегу незамеченные кусочки шоколада или сахара; она только что прибежала откуда-то и нерешительно остановилась у входа в палатку. Нобиле позвал ее, но Титина повернулась и убежала прочь. Мариано внимательно следил за ней.

- Хотел бы я знать, почему она не хочет идти, когда ее зовет генерал?

- тихо произнес моряк. Он говорил по-французски с явным умыслом, чтобы я его понял.

- А что ей делать в палатке? - удивленно возразил я. - Еды она там не получит, а снаружи - может найти.

- Нет, нет, это не то, - покачал головой Мариано, - до сих пор она всегда слушалась генерала...

Он нагнулся и влез в палатку, чтобы сообщить Нобиле об увиденном острове. Я с изумлением смотрел ему вслед и наконец-то понял, что Мариано имел в виду. Суеверный итальянец думал, что Титина предчувствует трагическую гибель своего хозяина; и эта мысль оказала большое влияние на возникшее позднее у капитана пагубное намерение, но в ту минуту никто еще ничего не подозревал.

Если земля на горизонте вселяла некоторую надежду и улучшила настроение, то радиоинформация, которую вечером поймал Биаджи, вновь повергла всех в уныние.

Радио Сан-Паоло сообщало, что "Читта-ди-Милано" попытается пробиться в бухту Моссел, так как дирижабль по всем признакам потерпел катастрофу где-то на западном берегу Новой Фрисландии.

- Эти олухи будут искать нас на суше, им и в голову не придет, что мы потерпели катастрофу в ста милях от нее, на ледяном поле! - огорченно сказал Трояни.

Чечони вздохнул и начал свои обычные жалобы. Остальные молчали. В палатке воцарилось гнетущее настроение, и все легли спать с безотрадными мыслями.

Очнулся я после короткого, беспокойного сна. Все еще спали, только Мариано и Цаппи сидели у шеста, поддерживающего палатку, и тихо разговаривали. Услышать из их разговора удалось только два слова, но они привлекли мое внимание.

- Fesiamo secreto! - Сделаем это тайно!

Я пошевелился, и офицеры умолкли. Что они хотят скрыть? Задать им

прямой вопрос было неудобно. Впрочем, оба сразу улеглись и заснули или сделали вид, что спят. Мне было уже не до сна; я мучительно ломал голову над тем, что могли означать услышанные слова. С обоими офицерами мне довелось познакомиться только во время экспедиции, но я успел составить о них положительное мнение. Цаппи был, правда, неразговорчив и всегда замкнут, но в общем вел себя хорошо. Мариано же все любили. Он был прекрасно воспитан и всегда вежлив со всеми. Несколько лет он состоял в адъютантах герцога Сполетского, принца итальянского королевского дома. После катастрофы Мариано вызвал даже общее восхищение своей неутомимой энергией и рассудительностью, с какой он руководил всеми работами вместо раненого командира.

По отношению к обоим офицерам у меня не возникло и тени подозрения. Об их близкой дружбе знали все в экспедиции. После долгих размышлений я пришел к заключению, что они, как отличные командиры, хотят скрыть что-то неприятное, что могло удручающе повлиять на моральное состояние остальных. А это прежде всего могло быть истинное местонахождение лагеря. Вильери, вероятно, обо всем осведомлен. Поэтому он так долго вычислял координаты лагеря, когда вчера во второй раз была измерена высота Солнца. Дирижабль, видимо, потерпел катастрофу значительно дальше от Шпицбергена, может быть, где-то у Земли Франца-Иосифа; тогда суша, которую мы видели на горизонте в юго-западном направлении, была не островом Карла XII, а каким-то из многочисленных островов архипелага, называемого Землей Франца-Иосифа. Тогда, конечно, конец! Если даже удастся подстрелить какого-нибудь зверя, когда кончатся продукты, суровая полярная зима все равно погубит всех. Ведь никому не придет в голову искать нас так далеко от намеченного направления полета. Тогда нам суждено исчезнуть бесследно, как исчезла когда-то злополучная экспедиция на воздушном шаре шведа Андре²².

Это были гнетущие мысли, я почувствовал некоторое облегчение только тогда, когда товарищи начали просыпаться. Я ничего не сказал даже

Мальмгрену, с которым подружился еще два года тому назад, во время экспедиции Амундсена; но как только представился случай, обратился к Мариано и очень удивил его вопросом: было ли правильным определение координат лагеря, сделанное позавчера? Я внимательно следил за его лицом, почерневшим от копоти и обросшим светлой бородой. Однако глаза Мариано, покрасневшие от недосыпания, выражали только удивление, но не смущение.

- Разумеется, оно было правильным, милый Бегоунок, мы повторили наблюдение несколько раз. Впрочем, сегодня мы, вероятно, сможем вновь определить наше место: погода улучшается. Возможно, что координаты окажутся не такими, как два дня назад; Мальмгрен прав, утверждая, что нас гонит ветер и течение, но большой разницы, полагаю, не будет.

Он говорил так убежденно, что у меня словно гора свалилась с плеч. Но что же в таком случае означали те два слова, которые я услышал ночью? И я совсем было уже открыл рот, чтобы спросить, но в последний момент раздумал. Мариано мог бы заподозрить меня в том, что я притворялся спящим и умышленно подслушал их разговор.

С облегченным сердцем я сел рядом с Мариано на низкую льдину. Тот поднял со снега английское руководство "The Arctic Pilot" ("Лоция Арктики") и бегло просмотрел его. Книжка эта, очень небольшая по размерам, содержала все данные, необходимые для плавания у Гренландии и Шпицбергена.

- Ага, здесь есть для нас кое-что обнадеживающее, - произнес после непродолжительного молчания Мариано. - Норденшельд²³ утверждает, что в тех местах, где мы находимся, граница паковых льдов, как правило, спускается далеко к югу и достигает берегов Шпицбергена. Следовательно, до этих берегов можно добраться по льду. Его голос звучал так естественно, что у меня создалось впечатление, что Мариано впервые узнал о такой возможности. Поход на сушу! Он бы, конечно, вывел нас из безнадежного положения, но что делать с двумя товарищами, которые не

могут встать на ноги?

- Вы не верите, что удастся установить связь с судном? - спросил я.

Мариано пожал плечами.

- Попробуем еще раз, - ответил он.

Новая попытка была предпринята после обеда и очень удивила меня, так как, по моему мнению, она не позволяла сделать какое-либо заключение. Приемная станция была отнесена на 200 метров от передатчика, и пока Цаппи по указанию Биаджи работал ключом, Биаджи слушал у приемника его сигналы. Конечно, он прекрасно принимал их. Цаппи и Мариано сделали вывод, что хотя передатчик и исправен, его мощность слишком мала для расстояния, на котором мы находимся от "Читта-ди-Милано".

После этого заявления между Нобиле и Цаппи произошел бурный обмен мнениями.

- Все те эксперты, которые испытывали станцию и утверждали, что она имеет радиус действия в 700 километров, были, по-вашему, глупцы? - раздраженно обрушился Нобиле на Цаппи.

- Нет, генерал, - учтиво отвечал Мариано вместо своего приятеля. - Им действительно удалось с помощью этой радиостанции установить связь между Римом и островом Родос, расстояние между которыми приблизительно 400 миль. Только это было ночью, когда слышимость на коротких и средних волнах значительно лучше, а здесь у нас, к сожалению, непрерывный полярный день.

Чечони, стараясь утешить себя и остальных, совершенно справедливо возразил Мариано, что, согласно вчерашнему сообщению, "Читта-ди-Милано" перейдет в бухту Моссел и расстояние сократится по крайней мере наполовину.

- И тогда нас, конечно, услышат, - добавил он с уверенностью.

Мариано не произнес ни слова, но казалось, что Чечони его не убедил. Вильери, который был снаружи, позвал Мариано и избавил от неприятного положения, в котором тот оказался.

Засияло солнце, и это необходимо было использовать. Мариано схватил секстан, а Вильери расположился у хронометра. Определение широты принесло приятный сюрприз: $80^{\circ}49'$, то есть за два дня льдина переместилась почти на полградуса к югу - ближе к берегам Шпицбергена. Но надо было еще подождать, чтобы определить и долготу места. Определения были проведены через два часа и дали неутешительные результаты. Географическая долгота оказалась равной $26^{\circ} 20'$ - почти на целый градус больше, чем два дня назад! Льдина вместе со всей массой окружающего ее льда, простирающегося до горизонта, двигалась на юго-восток и за два дня прошла немалый путь в 29 морских миль. Действовал тут главным образом почти постоянный северо-западный ветер, но и морские течения, видимо, способствовали этому движению. В лоции отмечалось, что морской лед севернее Шпицбергена обычно дрейфует на юго-восток.

Пока Биаджи ругал ветер разными нелестными словами, из которых наиболее деликатными были "невежда" и "невежа", я рассматривал подробную английскую карту северо-восточной части Шпицбергена и омывающих вод: может быть, на пути встретится что-нибудь, что могло бы задержать льдину, если она будет и дальше дрейфовать на юго-восток. Карта не очень обнадеживала, она была недостаточно точной. Восточный выступ Северо-Восточной Земли был обозначен пунктирной линией там, где он переходил в мыс Ли-Смита, это значило, что берега здесь нанесены приблизительно. Так же обстояло дело и с двумя наиболее значительными островами, расположенными к востоку от мыса, - Большим и Белым (последний был обозначен на карте под норвежским названием "Витё"). Берега острова тоже были нанесены пунктиром. Еще два пятнышка суши были отмечены на карте в районе дрейфа нашей льдины. Они лежали на восток-северо-восток от лагеря, но их существование было весьма сомнительным, о чем свидетельствовал вопросительный знак, стоявший за их названиями. Один из них, ближайший к лагерю, был назван именем

англичанина Уорсли, который утверждал, что видел его с палубы своей яхты, когда проплывал в этих местах в 1925 году. Вторая "Земля" была "открыта" раньше. Мореплаватель Джиллес нанес ее на свою карту еще в 1707 году, но с тех пор ее никто не видел.

Разочарованный, я отложил карту. Слишком мало надежды на то, что льдина доставит нас к суше. А если бы даже это и случилось, кто будет искать нас так далеко? Только летчики могли бы добиться здесь успеха. Все было бы совершенно иначе, если бы удалось установить связь с "Читта-ди-Милано", но наши скорбные призывы продолжали оставаться без ответа...

НАЧАЛИСЬ РАЗНОГЛАСИЯ

Наступила ночь на 29 мая. Вначале все было спокойно. Дул слабый ветер, от которого слегка покачивался шест палатки; по небу плыли такие легкие и прозрачные облака, что, казалось, сквозь них вот-вот проглянет солнце. Нобиле не спал. У него болели раны, и тяжелые, черные мысли не давали покоя. В душе он уже смирился с неудачей экспедиции, так трагически и неожиданно закончившейся почти у самой цели. Но ему мучительно было смотреть на окружающих его людей, доверившихся его руководству. Он делал вид, что верит в будущее, и постоянно говорил о возможности спасения, о том, что в конце концов удастся установить связь, на самом же деле давно перестал верить этому. Обладая живым воображением южанина, он представлял себе минуты, когда последний кусок пищи будет израсходован. Голод наступит в лагере. Один за другим начнут гибнуть молодые люди, которые сейчас так спокойно спят вокруг него. Кто из них будет первым? Или, может быть, судьба "смилоствивится" над ними и в одну из ночей, когда все будут спать, под их палаткой расколется льдина, в которой уже кое-где появлялись широкие трещины: короткая борьба со смертью и... конец...

Ветер рассеял облака, и лучи солнца проникли в палатку. Нобиле некоторое время колебался, будить ли ему офицеров, но в конце концов все же решился. Кто знает, когда опять покажется солнце и можно будет вновь определиться. А ведь очень многое зависит от того, продлится ли их дрейф на юго-восток, будет ли льдина с палаткой плыть дальше в открытое море, где она постепенно тает и исчезнет вместе со всеми находящимися на ней. Мальмгрен, с которым он говорил об этом вечером, высказал вполне определенные и мрачные прогнозы.

Цаппи, разбуженный Чечони, который лежал рядом с ним и в страхе за жизнь не сомкнул глаз в течение большей части ночи, поднялся, растолкал Мариано, и оба они тихо, чтобы не разбудить остальных, вышли из палатки. Послышались их удаляющиеся шаги, но через минуту один из них возвратился. Нобиле был удивлен: не могли же они за такое короткое время провести наблюдение! Полог, закрывавший низкий вход в палатку, откинулся, и Цаппи просунул голову внутрь. Он казался взволнованным, его тихий голос звучал возбужденно.

- Медведь!

Шаги около палатки разбудили других. Первым вскочил Мальмгрен:

- Дайте мне пистолет, я застрелю медведя! Нобиле передал ему оружие.

Мальмгрен тщательно зарядил его полной обоймой и осторожно выполз из палатки. Товарищей охватило волнение. Всем захотелось выйти наружу. Я в эту ночь спал очень крепко и проснулся только тогда, когда о меня споткнулся Вильери, который помогал другим вынести Нобиле.

- Urso! Urso! - Медведь! Медведь! - раздавалось вокруг. - Белый медведь!

Сон покинул меня, сразу вернулись бодрость и силы. Я помог Чечони выбраться из палатки и последним покинул ее. Увидел, что все вооружаются чем только можно. Оба топорика и охотничий нож были уже в руках у товарищей. Напрасно искал я что-либо похожее на оружие. Только долото из рабочей сумки Чечони лежало забытое на снегу. Но разве можно даже думать

о том, чтобы бороться этим "оружием" с огромным и сильным хищником!

Расположившись за палаткой, я смотрел в том направлении, куда были обращены все взоры.

Льдины, нагроможденные в 10 метрах от палатки, мешали видеть. Небо было синее, солнце светило ярко, и поверхность льда, покрытая снегом, ослепительно сверкала под его лучами. Морозный воздух был чист. Медведь, вероятно гонимый голодом, пришел с какого-нибудь большого острова, охотясь за тюленями. Не найдя их, он почуял лагерь и стал медленно и осторожно приближаться. По дороге медведь нашел в снегу странный красный предмет (это был огнетушитель), поиграл с ним, могучей лапой глубоко продавив толстый металл, потом отбросил его и двинулся к лагерю. Медведь шел против солнца, как раз к тому небольшому торосу, за которым на коленях стоял Мальмгрен с заряженным кольцом.

Впервые мне пришлось видеть белого медведя на свободе, без решеток, рвов и бетонных стенок зоологического парка. Однако я оставался совершенно спокоен; огромный зверь в своей грязновато-желтой шубе, с головой, все время покачивающейся из стороны в сторону, выглядел скорее смешным, чем грозным.

Мальмгрен поднял пистолет и начал опускать его, тщательно прицеливаясь. Медведь спокойно продолжал шагать; расстояние между ними быстро сокращалось. Оставалось не более шести метров, и я, охваченный волнением, хотел уже крикнуть Мальмгрелу, чтобы он стрелял, но в этом мгновение раздались подряд два резких выстрела. Медведь злобно зарычал, необычайно быстро повернулся на месте и тяжело затрусил обратно, в ту сторону, откуда пришел. Мальмгрен перелез через льдину, за которой скрывался, и осторожно пошел следом за ним. Все, кто мог ходить, на почтительном расстоянии потянулись за Мальмгреном. Рослый швед исчез за высокой льдиной, за которой скрылся медведь, и сразу же послышались еще три выстрела. Вскоре Мальмгрен показался среди льдин. На его румянном лице сияла широкая улыбка.

- He is dead! - Убит! - крикнул Мальмгрен по-английски. Когда подошли товарищи и стали его поздравлять, он только скромно отмахнулся.

- Идите скорее снимайте шкуру, пока еще теплый, позже будет гораздо труднее! И осторожнее с печенью, она ядовита!

Титина вырвалась из рук Нобиле - он держал ее, чтобы она не лаяла и не испугала медведя, - и побежала впереди всех, вызывая зависть легкостью, с какой она неслась по предательским льдинам.

- У нее шансов на спасение больше, чем у всех нас, посмотрите, как она быстро бегают, - сказал мне Трояни.

Медведь упал приблизительно в пятидесяти метрах от лагеря на плоской, покрытой глубоким снегом льдине, значительно больших размеров, чем та, на которой стояла палатка. Высокие торосы, отвесно поднимающиеся по краям, как стеной, ограждали ее почти со всех сторон. К югу, приблизительно в двухстах метрах, чернела широкая полоса воды. Кто-то еще накануне обратил на нее внимание, но из лагеря ее было плохо видно. На мгновение забыв о медведе, я жадно смотрел на водяной канал шириной в тридцать - пятьдесят метров и длиной не менее трехсот метров. Если бы по радио можно было вызвать гидроплан, как легко было бы спастись!

Меня позвал Цаппи, который внимательно рассматривал убитого зверя. Медведь лежал на боку; на желтом брюхе, недалеко от сердца, краснело едва заметное пятнышко. Снег вокруг пропитался кровью. Титина лаяла как шальная, но все еще держалась на почтительном расстоянии, в то время как люди с трудом переворачивали медведя на спину. Это был довольно крупный экземпляр, длина от головы до задних лап составляла добрых два метра. Все радовались, видя столько мяса. Но как к нему побыстрее добраться? К счастью, Цаппи, страстному охотнику, не раз приходилось свежевать добычу. Изогнутым карманным ножом, напоминающим старые чешские дорожные ножи, он разрезал шкуру от головы до задних ног. Трудная работа только начиналась.

Цаппи чрезвычайно ловко, короткими осторожными движениями подрезал

шкуру медведя, которую Вильери, Трояни и я постепенно сдирали с подкожного слоя жира толщиной в несколько сантиметров. Работа продолжалась почти два часа, и наконец шкура лежала рядом с ее бывшим владельцем, а вскоре туша была выпотрошена. С сожалением смотрел я на большую красную чистую печень, от употребления которой предостерегал Мальмгрен²⁴. Очень уж я любил печенку в любом виде! Утешился я только при виде больших кусков мяса, которые Цаппи отрезал охотничьим ножом. Сегодня, конечно, не будем экономить - в честь такого события. Пусть по крайней мере хоть раз все наедятся досыта! У медведя отрубили топором задние окорока, но оставили их на месте и с кусками мяса для обеда вернулись в лагерь.

Обед варил Мальмгрен с помощью Трояни, который раздобыл достаточно сухое дерево, хорошо горевшее в примитивном очаге. Мясо было несоленым, в нем много жил, которые жалко выбрасывать, оно не вылежалось и поэтому было довольно жестким, несмотря на то что перед варкой Трояни разрезал его на небольшие куски. Тем не менее все ели с большим аппетитом как мясо, так и суп, хотя он был с кровью и в нем плавали обгоревшие кусочки дерева. Каждый нетерпеливо ждал, когда к нему попадет примитивная "ложка", сделанная из стаканчика от термоса, чтобы выловить из нее руками свою порцию мяса и потом выпить бульон. Ложка прошла по кругу много раз, и даже Титине великодушно дали одну порцию, - хотя она и без того досыта наелась медвежьими внутренностями; печени она, ко всеобщему удивлению, не коснулась.

После обеда, когда все в первый раз за неделю почувствовали сытость, в палатке наступила полная удовлетворенность. Даже неутешительные результаты нового определения координат лагеря не могли испортить настроение, и Биаджи только добродушно обругал "скверный ветер", который вновь отнес льдину на одиннадцать миль к юго-востоку. Новые наблюдения, произведенные перед обедом при ясном небе, дали следующие координаты: 80°41' северной широты и 27°12' восточной долготы; лед безостановочно

двигался. На горизонте больше не было видно суши, которую мы приняли за остров Карла XII, что, казалось, никого особенно не огорчило.

Однако исчезновение клочка твердой земли, к которой все так стремились, ускорило осуществление плана, разработанного тайно, без ведома остальных, двумя членами экспедиции.

Инициатива покинуть место, где потерпевших катастрофу рано или поздно ждет верная гибель, несомненно, принадлежала Цаппи. С самого начала пребывания на льдине он нервничал, постоянно раздражался и вздорил со всеми; его возбуждение еще более усилилось с той минуты, когда впервые был замечен остров на горизонте и когда изменения координат лагеря показали, что льдину все время относит на юго-восток - в открытое море. Мариано с беспокойством следил за душевным состоянием своего друга. Он во всем шел ему навстречу, забывая обязанности, которые взял на себя по отношению к коллективу, заняв место командира, неспособного двигаться, официальным заместителем которого Мариано был с самого начала экспедиции.

Понятие о воинской чести все же у обоих еще сохранилось, хотя и было чисто формальным. Им не хотелось самим докладывать о своем проекте командиру: если он не даст согласия на их уход, а они опасались этого, то им не оставалось бы ничего другого, как действовать на свой страх и риск. А это слишком походило на дезертирство, за которое военные суды обычно карают очень строго. Один шанс из ста был за то, что кто-нибудь из оставшихся на льдине - может быть, даже сам генерал, неспособный двигаться, - рано или поздно возвратится на большую землю и выступит их обвинителем. Кто знает, насколько это вероятно? Невероятные происшествия уже бывали. Случай с мятежниками на корабле "Боунти" - один из примеров этого! Ведь бунтовщикам с "Боунти" и в голову не могло прийти, что капитану Блау и его товарищам по несчастью удастся достигнуть порта. Бунтовщики были безмерно поражены, когда увидели правительственный карательный корабль, отправленный за ними, и некоторые из них опомнились

только несколько месяцев спустя, когда в сопровождении палача поднимались по вантам к рею, где их ждала петля.

Все это, вероятно, всплывало в памяти обоих офицеров, когда они обсуждали свой тайный план. Трудно сказать, кому из них пришла в голову мысль привлечь к делу Мальмгрена. Это была удачная идея; они знали, что опытному шведу генерал во многом поверит. Необходимо было только действовать осторожно и сделать предложение Мальмгрону в такой форме, которая была бы приемлема для этого благородного человека. К счастью для них, Мальмгрен с трудом понимал лишь несколько итальянских слов. Следовательно, им не грозила опасность, что он узнает от Биаджи, что и его они подговаривали к уходу из лагеря. Биаджи - очень выносливый и здоровый парень, и в таком невероятно трудном походе он был бы полезен. То, что они заберут с собой единственного радиста, не тревожило их совесть; ведь приемник принимает сообщения, которые только зря волнуют людей. Без приемника оставшимся на льдине ничто не будет мешать в спокойных размышлениях перед смертью; передатчик здесь и вовсе ни к чему. Вильери тоже пойдет с ними; ему можно об этом сказать, он, конечно, не выдаст.

Итак, за дело! Мальмгрена убедили, что самое разумное - это отправить на сушу несколько наиболее выносливых людей, с тем чтобы они добрались до нее в кратчайший срок. Не более чем за три недели можно достичь мыса Северного. Там, конечно, уже чистое море и встретится судно какой-нибудь спасательной экспедиции, располагающей собачьими упряжками. Санную партию тотчас отправят по замерзшему морю к тому месту, где, вероятнее всего, будет к тому времени находиться льдина с потерпевшими катастрофу. Мальмгрен выразил сомнение, удастся ли определить это место, хотя бы приблизительно, но Мариано рассеял сомнения, приведя соображения, относящиеся к специальности шведа. Как же! Ведь прекрасно оборудованный метеорологический институт в Тромсё будет располагать обстоятельной информацией о состоянии погоды за каждый день, о направлении и силе

ветра. Морские течения и их скорость в районе Шпицбергена известны. Достаточно учесть влияние обоих этих факторов, и место лагеря будет определено с точностью до десяти километров. Наконец, для контроля послужат определения, производящиеся сейчас в лагере. По ним легко будет учесть воздействие ветра и морских течений.

Мальмгрену, метеорологу и океанографу, эта идея начала нравиться. Теоретически все это действительно осуществимо. В худшем случае помогут самолеты. Он не сомневался, что самолеты начнут искать потерпевших крушение раньше, чем собирающиеся в поход из лагеря дойдут до мыса Северного. Только самолеты ограничатся поисками в западном районе, если им никто не подскажет, что искать нужно значительно дальше на восток, во льдах Баренцева моря.

- А кто пойдет?

- Цаппи и я, иначе нельзя: мы друг к другу очень привыкли, - ответил Мариано. - Думаю, что самое лучшее, если и вы присоединитесь к нам в качестве руководителя. Вы единственный из нас, кому хорошо знакомы полярные условия, и у нас было бы больше надежды достигнуть цели и организовать помощь для всех.

Мальмгрен довольно долго размышлял. Рука у него болела уже меньше. Он даже на время снял повязку, поддерживающую руку, и от этого хуже себя не почувствовал. В лагерной же кухне его заменит любой.

- Хорошо, я пойду, но только в том случае, если генерал даст согласие, - сказал он.

Мариано решил использовать благоприятный случай и попросил Мальмгрена, чтобы он сам переговорил с генералом и объяснил ему все надлежащим образом. Его доводы, как опытного полярника, будут иметь большой вес. Прямодушный Мальмгрен согласился.

Вечером 29 мая после сытного обеда из медвежатины Мальмгрен изложил Нобиле весь план похода нескольких человек к суше. Как и предвидел Мариано и Цаппи, Нобиле сначала подверг этот план очень резкой критике.

- Как это себе Мальмгрен представляет? Разделить экспедицию на две части? До сих пор - и Мальмгрену это, несомненно, хорошо известно - такого рода действия в истории полярных экспедиций неизменно приводили к гибели по крайней мере одной из групп, а часто и обеих. Что об этом думают остальные?

Мариано и Цаппи заявили, что они присоединяются к предложению Мальмгрена. Чечони, испуганный тем, что все, кто может ходить, покинут на льдине его и другого калеку - Нобиле, заклинал не разваливать экспедицию. Завтра он сам, если ему кто-нибудь поможет, соорудит из обломков дирижабля двое саней. На одни положат его, на вторые генерала, и не спеша все двинутся к берегу. Времени и продовольствия у них достаточно.

Мальмгрен пожал плечами, офицеры с трудом скрыли усмешку, услышав это наивное предложение. Вильери незаметно покинул палатку; он хотел уклониться от ответа на прямой вопрос командира. Трояни заявил, что ему все равно, он будет действовать так, как прикажет генерал.

- А что скажет Бегоунек?

Из двух иностранцев я в отличие от Мальмгрена, нанятого за плату, был гостем экспедиции. У меня было время подготовить ответ, поэтому я говорил решительно, не задумываясь. Предложение Мальмгрена послать несколько наиболее выносливых людей на сушу - разумно. Но, для того чтобы оно было приемлемым для всех, в группу остающихся должен быть включен по крайней мере один офицер, который бы определял координаты лагеря, а также радист для приема и передачи информации, если удастся установить связь. Сам я готов остаться с обоими ранеными и не возражаю против разведывательного похода остальных.

Оба офицера хранили мертвое молчание, но Нобиле, пораженный моим выступлением, сделал последнюю попытку положить конец разногласиям в лагере. Он говорил с большим оживлением, частью по-итальянски, частью по-английски, чтобы все его понимали. Спешить незачем. Они обеспечены

теперь продовольствием на много недель, поскольку Мальмгрену удалось убить медведя. А Биаджи как раз перед этой волнующей беседой принял сообщение Сан-Паоло, что в Норвегии спешно подготавливается моторная шхуна "Хобби", которая попытается проникнуть в район мыса Северного. На шхуне, конечно, будет радиостанция, и она сможет принять сигналы со льдины, поскольку расстояние значительно сократится. Завтра Чечони соорудит сани, попытаемся перенести палатку на четыреста-пятьсот метров ближе к берегу. Мариано и Мальмгрен постараются выбрать более надежную льдину, так как теперешняя, по мнению Мальмгрена, все равно непригодна для лагеря.

Чечони облегченно вздохнул и не пожалел слов для выражения надежды на успех дела. Офицеры молчали. Трояни и я соглашались с генералом. Биаджи все это время не было в палатке.

- Я поступлю так, как решит генерал, - заявил Мальмгрен.

На следующий день, 30 мая, Чечони вынесли из палатки, и он с большим воодушевлением принялся за работу. В его распоряжении была сумка с инструментами, которая выпала из одной из моторных гондол дирижабля; может быть, она принадлежала Помелле. Трояни и я повсюду разыскивали для Чечони подходящий материал. Чечони расположился на ящике с секстаном, а большой дорогой инклинатор использовал в качестве наковальни. На мои протесты он ответил непочтительным замечанием по адресу "взбалмошных ученых". Он вообще был недоволен своими помощниками, хотя те старательно разыскивали для него необходимые детали, и каждую минуту осыпал их бранью на своем тосканском наречии.

Удалось найти обломок дюралевого каркаса гондолы, который был словно создан для саней. Это были две трубки более метра длиной, прочно соединенные между собою перекладинами и на одном конце загнутые, как полозья. Я нашел большой жестяной сосуд, из которого можно было сделать настил для саней, и тут неожиданно обнаружил, что это большой термос с чаем, частично превратившимся в лед. Чай оказался очень приятным на

вкус, и поминутно кто-нибудь приходил освежиться им.

Хотя Чечони располагал только самыми примитивными средствами, тем не менее работал удивительно ловко. С помощью молотка он выровнял три листа, которых хватило на настил саней, пробил по краям их дыры, через которые пропустил проволоку, и начал прикреплять листы к дюралевым трубкам. Я охотно и усердно, хотя и не очень умело, помогал ему, несмотря на то что Чечони все время бранился. Наконец-то делается что-то путное. Наконец-то предпринимается попытка, пусть даже сомнительная, двинуться всем с этого места!

Работа была нарушена небольшим досадным происшествием. Цаппи уже давно прогуливался вокруг и насмешливо поглядывал на дело рук Чечони. Неужели Чечони полагает, что на таком примитивном сооружении можно будет тащить за собой раненых? Чечони страшно возмутился. Он воткнул в снег инструмент, который держал в руке, и заявил, что не будет работать.

Цаппи понял свою оплошность и, воздержавшись от дальнейших замечаний, благоразумно удалился. Биаджи, подошедший в этот момент с тяжелым мешком, наполненным патронами для ручных пулеметов, дал другое направление гневу Чечони. Как нелепо получилось, что у них остались патроны, а у тех, что улетели с остатками дирижабля, - пулеметы без патронов. Патроны из предосторожности, чтобы избежать возможного взрыва, перед отлетом положили в командирскую гондолу, тогда как пулеметы были в корпусе дирижабля, как и все остальные припасы экспедиции.

- Там вообще всякого добра куда больше, чем у нас, милый Чечони, - с философским видом заметил Трояни. - Например, трое прекрасных легких саней, весящих только по 20 килограммов и выдерживающих на грузку в 150 килограммов. - Чечони со вздохом приступил к дальнейшей работе. Биаджи еще некоторое время продолжал дискуссию с Трояни о том, не лучше ли идти к месту падения дирижабля, туда, где они видели дым в день катастрофы.

- Как далеко это может быть? - рассуждал он. - Каких-нибудь десять километров, а их можно пройти за один день.

- А может быть, потребуется больше времени, если окажется двадцать или тридцать километров? - посмеивался Трояни, всегда склонный к легкой иронии...

После нескольких часов работы санки были готовы. Чечони укладывал свои инструменты в сумку, когда раздался возглас Цаппи:

- La terra in vista! - Видна земля!

Все, кто мог, взобрались на самую высокую льдину и смотрели в том направлении, куда показывал Цаппи. Но, вероятно, только натренированный глаз моряка мог распознать на горизонте две легкие маленькие тени островов Брок и Фойн²⁵; первый возвышался несколько более, чем второй. В бинокль их было видно очень хорошо, хотя они и были расположены в пятнадцати милях на юго-запад от лагеря.

По приказанию генерала Мариано зажег немного масла, налитого в жестянку, чтобы дымом привлечь внимание возможных обитателей острова. Правда, трудно было предполагать, что в это время там окажется какой-нибудь охотник на медведей или песцов, но разве можно было лишать себя этой надежды?! Я стоял рядом с Мариано, который со странным выражением пристально всматривался в острова.

- Было бы позором для нашей рации, если бы мы установили связь с людьми на суше этим допотопным способом, - сказал я Мариано, но тот молча продолжал смотреть в сторону островов. Однако не показалось никакого ответного дыма, не послышалось никакого ответного звука. Впрочем, расстояние слишком велико. Если бы даже на островах оказались люди (а в то время там никого не было), они все равно не могли бы заметить слабого сероватого столбика дыма от горящего масла, который к тому же своей окраской почти не отличался от цвета снега и льда.

Увиденная на горизонте земля сыграла свою роль: у всех она вызвала непреодолимое желание покинуть место, где до сих пор находился лагерь.

К загнутому передку саней была прикреплена веревка, и Мариано, Цаппи, Вильери, Трояни и я перебрались вместе с санями на льдину, где был убит

медведь и которой уже было дано, название "Медвежьей льдины". На сани положили отрубленные медвежьи окорока, вес которых определили примерно в 70 - 80 килограммов, и с немалыми затруднениями возвратились обратно в лагерь. Цаппи остался на "Медвежьей льдине" и с часами в руках засекал время. Мариано и Вильери тянули сани за веревку, а я и Трояни подталкивали сзади, приподнимая их перед каждым застругом.

Препятствий встретилось немало, хотя весь путь со всеми обходами составлял немногим более 60 метров. Всюду был торосистый лед, местами приходилось проталкивать сани между двумя большими льдинами, в других местах - переправляться через рыхлый снег, под которым была вода. Иногда мы откалывали ледяные выступы или поднимали сани вместе с грузом... Даже там, где дорога была сравнительно гладкой, а снег достаточно плотным, сани скользили плохо, так как полозья были неровные и Чечони ничего не мог с этим поделать. Хотя Чечони, делая сани, изо всех сил затягивал проволоку, соединяющую листы настила с основанием саней, все же, даже на таком коротком пути, оторвался задний лист. Пока мы, совершенно измученные, добрались до лагеря, прошло тридцать минут. Цаппи оказался прав: сани, получившие значительные повреждения на протяжении шестидесяти метров пути, совершенно не годились для перевозки человека на большое расстояние.

ТРОЕ ПОКИДАЮТ ЛАГЕРЬ

- Вы должны признать, генерал, что теперь, после неудачного опыта с санями, откладывать поход бессмысленно, - решительно заявил Мариано. - Правда, мы пока обеспечены продовольствием, но состояние льда все время ухудшается и, если мы будем тянуть дольше, может случиться, что нас от суши отделят широкие разводья, через которые мы не переберемся.

Нобиле дал согласие. Он уже спокойно относился к положению, создававшемуся в лагере, и утешал Чечони, который тяжело вздыхал при

мысли, что кто-то все-таки уйдет. Последовало лишь краткое обсуждение вопроса о том, сколько человек отправится в поход и кто именно. Нобиле уверял, что троих вполне достаточно. Если кто-нибудь в походе выбьется из сил и не сможет двигаться, второй останется при нем, а третий пойдет дальше один. Мариано просил Нобиле дать письменный приказ об отправлении их из лагеря походным порядком, но Нобиле в этом отказал.

- Это совершенно излишне, так как вы уходите добровольно. Вы расскажете, что произошло и в каком мы находимся положении. Не забудьте, когда появитесь с самолетом над нашим лагерем, сбросить для Вильери побольше сигарет, - шутливо закончил он спокойную речь. Я внимательно слушал весь разговор и из слов Нобиле понял, что Вильери отказался от своего намерения уйти с обоими офицерами. Позже я узнал от Мальмгрена, который был третьим из уходивших, что он решительно выступил против участия Вильери в походе.

Мариано после этого разговора вытащил листок с подробным перечнем продуктов, которые они хотели взять с собой. Меня теперь это несколько не интересовало, и я вылез из палатки, чтобы разыскать своего друга Мальмгрена, предстоящим уходом которого был крайне огорчен. Мальмгрен стоял у льдины с искусственным горизонтом и укреплял на плече перевязь из полотенца.

- Вы думаете, что больная рука не мешает в походе? Хорошо бы подождать еще пару дней, пока не станет лучше. Ведь вы должны нести свои продукты.

- Я вначале понесу меньше, чем Мариано и Цаппи, пока рука окончательно не заживет, - простодушно сказал Мальмгрен.

Я умолк, но через минуту продолжал:

- А ваша обувь? Как вы сможете в обуви, которая едва держится на ногах и которую вы теряете на каждом шагу, пройти хотя бы километр по острым льдинам?

- Обойдется, - уверял Мальмгрен. - Вот посмотрите! И он натянул

мягкие голенища унтов на теплые брюки и привязал их веревочкой, чтобы не сползали. С тоскою вспомнил я о прочной кожаной обуви, которую каждый член экспедиции держал в своем личном мешке. Мешки были уложены в корпусе дирижабля и исчезли вместе с ним. После катастрофы нашлась одна пара кожаной обуви. Биаджи завладел ею, и никому не пришло в голову это оспаривать, поскольку он действительно пока больше всех нуждался в ней. Радиопередатчик был установлен на открытом воздухе, а не в палатке, и Биаджи каждый час вставал и ходил к нему, чтобы передать в эфир очередной сигнал бедствия. После уху да троих из лагеря рассказывали, что Мальмгрен предлагал Биаджи за его пару обуви золотые часы, которые стоили во много раз дороже. Но Биаджи отказался. Действительно, в положении, в котором находились потерпевшие катастрофу, единственная пара прочных ботинок имела значительно большую ценность, чем целая дюжина золотых часов...

Наступила ночь тридцатого мая, и три человека, решившие уйти, ускорили приготовления к походу. Они хотели отправиться в путь и вообще идти ночью, когда солнце стоит ниже над горизонтом, чем днем, и мороз поэтому сильнее, а снег более плотный. Остающиеся заботились о том, чтобы снарядить уходивших как можно лучше. Не обошлось при этом и без пререканий. Требование Цаппи отдать им половину палатки, было столь невыполнимо и бессмысленно, что после короткого обмена мнениями было отвергнуто. Зато из-за колыта разгорелся большой спор, Мальмгрен претендовал на колыт, а оставшиеся протестовали, мотивируя свои возражения тем, что среди них есть люди, неспособные двигаться, и им необходимо обеспечить надежную защиту от хищников. Мальмгрен возражал, что по мере того, как побережье будет освобождаться ото льда, медведи будут все дальше отступать к суше, так что маловероятно, что какой-нибудь хищник еще придет в лагерь; в походе же, напротив, очевидно, часто придется встречаться с медведями. Однако дальнейшие события показали, что Мальмгрен был неправ: во время похода медведя

видели только один раз, да и то издали, тогда как лагерь непрошеные гости посещали много раз. С одним из них нос к носу столкнулся Биаджи в непосредственной близости от палатки. Радист вылез наружу, чтобы передать очередной сигнал по радио, и вдруг заметил, что один из проводов антенны сброшен. Он в недоумении обернулся и увидел медведя, обнюхивающего полотнище палатки, за которым лежал Нобиле. Биаджи поспешно проскользнул в палатку за пистолетом, но он не был хладнокровен, как Мальмгрен, и промахнулся на меньшем расстоянии, чем-то, с которого стрелял швед. Зверь к величайшему нашему огорчению благополучно ретировался. Надежда пополнить продовольственные запасы была потеряна.

Мальмгрен в конце концов отказался от кольца и пошел со мной, чтобы наполнить бензином несколько бутылок. Уходившие хотели взять их с собой, чтобы время от времени можно было сварить горячий суп из пеммикана.

Пеммикан был их главным продуктом, шоколад же служил дополнением: всего они брали с собой 50 - 55 килограммов продовольствия. Медвежье мясо они оставили товарищам в лагере, так как оно не было таким концентрированным продуктом, как пеммикан. Пока Мариано и Цаппи собирали остальное снаряжение, Вильери произвел учет продуктов, чтобы, достигнув берега, они могли сообщить, какой запас продовольствия остался в лагере.

Кроме продуктов, уходившие получили единственное одеяло, которое было в лагере, несколько пар меховой обуви, запасной полярный костюм, топорик, кинжал, меньший из двух биноклей и подробную карту. Секстан и хронометр им не требовались, так как цель была перед глазами - остров Фойн, с которого они намеревались перебраться на материк. То, что должен был нести Мальмгрен, уложили в единственный имевшийся рюкзак. Мариано и Цаппи привязали свою поклажу за спину веревками.

За ужином, последним, за которым сидели все вместе, вспомнили еще о некоторых предметах, которые следовало взять с собой в поход. Таким образом, ноша троих людей все увеличивалась. Нужна была прочная длинная

веревка, чтобы привязаться друг к другу при переходе через опасные места. А компас? Могло случиться, что остров или берег закроет туманом, и тогда придется двигаться только по компасу. В лагере было три спиртовых компаса²⁶, но это были тяжелые приборы, в свое время прочно установленные на борту дирижабля. К счастью, у Мальмгрена был прекрасный компас с визиром, сохраненный им на память о пребывании на судне Амундсена "Мод". Мальмгрен передал его Мариано, возглавлявшему группу. Нобиле на некоторое время остался в палатке один с Чечони. Главный механик все еще болезненно переживал предстоящий уход товарищей. Нобиле старался его успокоить, в этот момент полотнище у входа в палатку откинулось и вошел я, а следом - Биаджи. Я сел и начал вырывать из своей книжки листки, чтобы написать письма, которые хотел отдать Мальмгрону. Биаджи нерешительно обратился к генералу с просьбой разрешить уйти и ему. Нобиле вспыхнул:

- Могут уходить все, - сказал он, - я останусь один с Чечони.

Он говорил так быстро, что я с трудом его понимал, да в этом и не было нужды. Было достаточно ясно - запрещение категорическое. Еще более ясным было намерение Биаджи.

Я не стал ждать конца разговора, поспешил выйти из палатки, пошел к Мальмгрону и рассказал ему обо всем.

Мальмгрен встретил это сообщение словами:

- Не удивительно, что сержант Биаджи деморализован, видя, что офицеры покидают лагерь. Он считает поход - единственной возможностью спасения и не хочет считаться с тем, что радиостанция останется без обслуживания.

- Хорошо, - продолжал он, - если пойдет Биаджи, я останусь. Я бы никогда не мог вернуться в Швецию и признаться в том, что, уходя, взял с собой человека, на которого остающиеся возлагали всю надежду на спасение!

Он быстро пошел к палатке, чтобы сообщить о своем решении. Мы появились к концу речи генерала и, кроме Биаджи, застали там также и

Вильери. Нобиле повторял, теперь уже совершенно спокойным тоном, сказанные им ранее слова, что все, кто способен двигаться, могут покинуть лагерь, что он останется один с Чечони, пусть только оставят им некоторое количество продовольствия.

Решение Мальмгрена помогло делу больше, чем все уговоры, просьбы и угрозы. Биаджи, не говоря ни слова, вышел из палатки, а Вильери, который незадолго до того заявлял, что если Биаджи уйдет, то и он пойдет с ним, также изменил свое намерение. Мариано уговаривал Биаджи не покидать командира, хотя в его устах это звучало странно и малоубедительно.

Биаджи, сохранивший достаточно благоразумия и уже принявший решение остаться, согласился с ним. Решение Биаджи не поколебал даже Цаппи, который твердил, что жаль такого здорового и умного парня, как Биаджи. Радист не оставил лагеря и позднее, когда до суши было рукой подать, не поддавался искушению, мужественно и добросовестно выполнял все свои обязанности, даже не сознавая, насколько своей преданностью коллективу он возвысился над двумя офицерами.

Срок выступления неумолимо приближался: недолго осталось до полуночи - того часа, когда трое собирались отправиться в путь. Остающиеся спешили закончить письма семьям. В палатке воцарилась скорбная, гнетущая тишина. Некоторые не могли удержаться от слез.

В эту минуту все сознавали, как мало надежды на спасение и что письма, которые они пишут, вероятно, будут последними перед вечной разлукой с семьями. Отдавая два маленьких листка Мальмгрону, я просил отправить их по адресу только через три месяца, считая от сегодняшнего дня.

- Я думаю, что без помощи извне мы едва ли выдержим более трех месяцев, - закончил я свою просьбу.

- А как мне поступить, если вы будете спасены? - спросил пунктуальный Мальмгрен.

- Тогда прошу уничтожить письма, так как они потеряют смысл. Пишем

этих впоследствии так никто и не увидел.

- Мальмгрен, Цаппи - пора! - торопил Мариано. Мальмгрен смущенно прощался с друзьями. Цаппи, очень взволнованный, торопился закончить разговор с Чечони. Он обещал ему вернуться, если между лагерем и островом Фойн окажется такое же разводье, какое они видели к востоку от лагеря. Тогда они соорудят из обломков дирижабля плот - пустые канистры из-под бензина послужат поплавками - погрузят на него весь, лагерь и поплывут к острову. Это звучало фантастично и походило на приключенческий рассказ. Чечони едва верил в возможность такого счастья. Но он был убежден, что несколько часов ходьбы по торосистому льду, который они видели вокруг, заставят их товарищей вернуться. Он беспрерывно повторял: "Arivederci domani sera!" - "До свидания завтра вечером!"

В тусклом свете туманной белой ночи перед палаткой стояли три человека, готовые в путь. Чтобы они прежде времени не утомились, Вильери поддерживал коробку, которая была привязана веревкой на спине Мариано, а Трояни такую же помощь оказывал Цаппи. Мальмгрен сел, опираясь рюкзаком о небольшую льдину. Биаджи принес последние вещи, которые уходящие хотели взять с собой, и Мариано начал укладывать в рюкзак Мальмгрена тяжелый запасной костюм. Мальмгрен приподнялся, но тотчас же свалился под тяжестью груза, который лежал на спине, и от боли в руке, отнимавшей последние силы.

- Я не могу все это нести; это больше предусмотренных двадцати килограммов! - запротестовал он.

Мариано переложил на себя часть запасной одежды, после чего Мальмгрен встал с таким болезненно искривленным лицом, что я не удержался и вновь спросил его, сможет ли он идти со все еще не зажившей рукой.

- Думаю, что смогу! - И мы последний раз простились.

- Кто пойдет вперед? - спросил Мариано.

- Вы. Ведь у вас мой компас! - ответил швед.

С Мариано во главе группа двинулась в путь. Это было в 22 часа 30 мая.

Не отошли они и двадцати метров, как Мариано позвал Биаджи на помощь. В рюкзаке Мальмгрена что-то стало болтаться. Биаджи исправил неполадки и сразу же вернулся. Трое зашагали дальше. Вильери стоял со мной рядом, смотрел вслед уходящим и вытирал глаза. До самой полуночи он следил, как продвигались вперед покинувшие лагерь, остальные же один за другим возвратились в палатку.

В ней стало свободнее, но тем не менее немногие из шести оставшихся спали лучше, чем раньше, когда было так тесно, что Мальмгрен иногда предпочитал, завернувшись в медвежью шкуру, спать снаружи. Все думали о трех товарищах, которые их покинули. Я вспомнил последний разговор с Мальмгреном, когда мы спокойно обсуждали виды на будущее и когда мой друг откровенно сказал, что, по его мнению, группа в палатке погибнет от голода, и добавил:

- Но это нетяжелая, безболезненная смерть; неприятно только, если кто-нибудь в последний момент пытается вернуть человека к жизни!

Минутой позже он пожалел о своей "откровенности" и старался успокоить меня, утверждая, что в полярных экспедициях случаются удивительные и невероятные вещи и поэтому вполне возможно, что группа остающихся в лагере будет спасена, а их маленький отряд погибнет. Но почему-то Мальмгрен отказался от моего предложения заехать в Швецию и выполнить поручения друга, если случится второе.

31 мая целый день можно было видеть невооруженным глазом три черных пятна, постепенно уменьшающихся и медленно удаляющихся в западном направлении. Вечером Вильери увидел в бинокль одного из товарищей, то появляющегося, то вновь исчезающего на горизонте. Двух остальных он уже не мог разглядеть, да и тот, кого видел Вильери, вскоре скрылся за светлой полоской, ограничивающей горизонт, приблизившийся к лагерю вследствие тумана.

СИГНАЛ БЕДСТВИЯ

В первые дни июня шесть человек, оставшиеся в палатке, все время говорили о трех ушедших товарищах. Как быстро смогут они продвигаться? Будет ли ветер им благоприятствовать? Однажды по дороге к радиопередатчику Биаджи нашел маленький треугольный альпинистский вымпел и поднял его на верхушку мачты, с тех пор каждый выходявший из палатки не забывал взглянуть на вымпел, который стал служить флюгером для определения направления ветра. А если кто и забывал посмотреть, товарищи не упускали случая напомнить ему об этом. Было вопросом жизни и смерти, куда нас занесет ветер - к берегам суши или в открытое море, либо же далеко на восток, в недоступный район Земли Франца-Иосифа.

Вильери за первую неделю июня, когда солнце почти не показывалось из-за облаков, довольно редко высыпался. Как нарочно, случалось гак, что солнце пробивалось через облака как раз ночью, и тогда его безжалостно будили, чтобы он определял координаты лагеря. Единственным утешением для него было, что вместе с ним должен был вставать еще кто-нибудь - Трояни или я, чтобы засекал время по хронометру. Через день после ухода товарищей подул юго-восточный ветер, который несколько отнес нас от острова. В начале июня направление ветра изменилось, и начался дрейф в обратную сторону. Настроение в палатке сразу поднялось, несмотря на то что Биаджи не получал никакого ответа на призывы о помощи.

Ветер теперь был попутным троим, находящимся в пути. Сколько миль они проходят за день? Нобиле повторял то, что сказал ему Мальмгрен перед уходом. Сначала они будут еле плестись и ноша для них будет тяжела, зато сил у них сначала будет больше, а потом они лучше приспособятся к движению по торосистому льду, да и груз их будет день ото дня становиться легче, зато силы постепенно начнут падать. Поэтому можно считать, что в среднем их ежедневный переход будет одинаковым во время

всего пути - около 5 - 7 миль. Через три недели они смогут достигнуть мыса Северного, где, несомненно, встретится какое-нибудь судно. Вскоре после их ухода радио Сан-Паоло передало сообщение, что моторная шхуна "Хобби" вышла в плавание с самолетом и летчиком Лютцов-Хольмом на борту и что за ней идет рыболовная шхуна "Браганца", на которой находится второй гидроплан со знаменитым полярным летчиком Рийсер-Ларсеном, другом Руаля Амундсена.

- Только он не полетит дальше мыса Северного, - скептически заметил Трояни.

- Ну и что же? - возразил я. - В худшем случае они найдут наших товарищей, и этого достаточно!

- Если они там будут... - сомневался Трояни. Я же утверждал, что они дойдут туда самое большее через три недели. Биаджи попросил перевести разговор, который шел на французском языке. Трояни покачал головой и так быстро затараторил, что я уловил лишь конец его речи: "Caricati come muli!" - "Они нагружены, как мулы!"

Однако, я не сдавался:

- Хорошо, может быть, их там не будет, раз они несут такой тяжелый груз. Но разве летчики не догадаются поискать дальше - к востоку от мыса Северного? И мы будем в конце концов спасены!

- Значит, вы очень верите в поиски самолетами, Бегоунк? - спросил Нобиле с усмешкой.

- У нас в общем три надежды, - ответил я, все более воодушевляясь по мере того, как говорил. - Первой, самой большой надеждой является радио, сигналы которого кто-нибудь наконец услышит.

Тут Биаджи подумал, насколько малообоснованной была эта надежда, и усмехнулся. Трояни, большой скептик, что-то буркнул, но я продолжал:

- Вторая наша надежда - летчики, и третья - что трое наших товарищей доберутся до мыса Северного и направят спасательную экспедицию.

К счастью, никто из собеседников даже не подозревал, как трудно с

самолета обнаружить маленький лагерь на покрытом льдом море и как невероятно тяжел поход по торосистым льдам, даже для человека физически сильного и не истощенного голодом.

Благоприятный восточный ветер дул недолго - уже 4 июня он резко переменял направление и погнал ледяные поля на восток, прочь от острова. Временами ветер утихал, сменялся туманом или непродолжительной снежной пургой Пурга приносила мучение обоим поварам - Трояни и мне, так как она постоянно гасила слабый огонек очага, топливо для которого приходилось доставать с таким трудом.

В лагере воцарилось мрачное уныние. Чувство безнадежности охватило даже тех, кто до сих пор больше других верил в будущее. Систематическое недоедание все больше подтачивало силы. То, что мы видели вокруг, отнюдь не способствовало поднятию духа: лед находился в постоянном движении и каждую минуту мог разойтись под палаткой. Широкая и длинная трещина, которая несколько дней назад образовалась к востоку от лагеря и вызывала у меня страстное желание увидеть на ней гидроплан, неожиданно закрылась. За несколько часов до этого Биаджи видел там парочку отдыхающих на льду тюленей и направился в их сторону, но не для того, чтобы поохотиться па них, а для того, чтобы поудить рыбу на самодельную удочку с приманкой из медвежьего мяса: ведь где есть тюлени, там должна быть и рыба. Биаджи вернулся без добычи, но это его не смутило; он надеялся, что на следующий день какая-нибудь рыба все же клюнет и улучшит наше меню. Но трещина исчезла, и на ее месте тянулся неровный вал, состоявший из нагроможденных одна на другую льдин, который ничем не отличался от десятка таких же, разбросанных повсюду вокруг их лагеря.

Не было ничего удивительного в том, что Биаджи, уже в сотый раз повторявший по радио свой призыв о помощи, пришел к выводу, что совершенно бесполезно каждый час вставать и плестись к передатчику, а вполне достаточно "отстукать" короткое сообщение о положении лагеря один раз за четыре часа. Нобиле молча согласился с ним, и Биаджи теперь

вознаградил себя за бессонную неделю. Можно было позавидовать его способности спать в любое время, тогда как я часто не спал даже по ночам, терзаемый мрачными думами. Я старался, насколько мог, избавиться от этих мыслей и искренне обрадовался, когда однажды поблизости от лагеря нашел свой электроскоп, взятый в экспедицию для измерения интенсивности космического излучения²⁷. Тяжелый, добротно сконструированный и водонепроницаемый прибор не был поврежден при катастрофе. Однако возник вопрос: как зарядить электроскоп? Приспособление, служившее для зарядки, исчезло при катастрофе. К счастью, у меня оказался с собой янтарный мундштук, и, натирая его о свою куртку, я пытался зарядить электроскоп.

- Какая в этом польза, кроме того, что вы от движения как следует, согрелись? - спрашивал Трояни с недоумением, глядя на то, как я вновь и вновь старательно натирал мундштук; воздух был очень влажным, и это мешало зарядить электроскоп. Пришлось немало потрудиться, прежде чем удалось заставить нити электроскопа разойтись на достаточно заметный угол.

- То, что я согрелся, уже означает, что игра стоит свеч, - ответил я с улыбкой. - Когда пищи в желудке мало, неплохо погреться движением. Что же касается моего электроскопа, то мне здесь представляется исключительная возможность заняться исследованием космических лучей в их чистом виде, без влияния радиоактивного излучения. Вы знаете, что радий и другие радиоактивные элементы дают излучение, заряжающее воздух точно так же, как и космические лучи. А радий и другие радиоактивные элементы - уран и торий - рассеяны, правда в ничтожных количествах, в любой горной породе: вы их найдете в каждом куске простого булыжника. Здесь же мы находимся далеко от земли.

- К сожалению, - прервал меня Трояни.

- Да, об этом надо пожалеть, хотя бы из-за медвежьих лап, - усмехнулся я, бывший когда-то восторженным любителем рассказов об охоте

на серого медведя гризли и на буйволов в нетронутых цивилизацией странах Америки. - Ведь медвежьи лапы бывают вкусны только после того, как их на некоторое время заруют в землю.

- Чтобы в них завелись черви. Это правда, - согласился Трояни. - Но мы их съедим и без червей. Хорошо, что вы мне напомнили. Пора обедать. Приходите помочь мне, когда кончите возиться со своим прибором.

Я отметил в записной книжке с красной обложкой время и положение нитей электроскопа на шкале, а затем направился к кухонному очагу.

- Все остальное просто, - сказал я, стараясь разжечь сырое дерево, пока Трояни раскладывал куски медвежьего мяса на жести, заменявшей сковородку. Мы уже не варили мясо, а жарили, это давало некоторую экономию топлива, так как при варке много тепла требовалось для того, чтобы сначала растопить лед, а при жареньи огонь действовал непосредственно на мясо...

- Вы правы, - продолжал прерванный разговор Трояни. - Ни в ком из нас нет радия, и потому вам не может мешать его излучение, земля же, а стало быть, и горные породы, содержащие радий, далеко. Но нет ли радия в воде или во льду?

- В морской воде радия ничтожно мало, во много раз меньше, чем в горных породах. Я здесь нахожусь в исключительных условиях для изучения космического излучения; мне позавидовал бы любой физик...

- А я сомневаюсь, чтобы кто-нибудь позавидовал вашему будущему, - сказал Трояни довольно резко, так как мои слова вызвали у него раздражение. Минуту тому назад Трояни развел огонь с помощью заснятой фотопленки, на которой, возможно, были ценные кадры, относящиеся к экспедиции, а в то же время иностранец производит какие-то научные наблюдения, встает из-за них ночью, тщательно записывает результаты, и все это в безрассудной надежде, что материалы наблюдений будут впоследствии кем-нибудь найдены и опубликованы. Трояни совсем было открыл рот, чтобы откровенно высказать свое мнение, но вовремя

сдержался. И лишь позже рассказал мне о своем возмущении...

Между тем Биаджи продолжал безуспешно посылать в эфир радиосигналы и вскоре совсем потерял было надежду на то, что его когда-нибудь услышат, если бы не произошло событие, показавшее, что разочарование Биаджи в своей рации было преждевременным. В то время как на "Читта-ди-Милано" не прилагали особых стараний установить связь с потерпевшими катастрофу и даже неофициально объявили Биаджи погибшим, многочисленные радиолюбители в разных странах отнеслись к этому делу гораздо серьезнее. Именно в эти годы началось увлечение приемом радиосигналов на коротких волнах, что давало чудесную возможность принимать сообщения передатчиков маломощных отдаленных радиостанций, а также сигналы судов, находящихся в разных концах света. Сообщение газет о том, что на дирижабле "Италия" был аварийный коротковолновый передатчик, работающий на волне 33 метра, заставило многих радиолюбителей настойчиво ловить в тихие ночные часы сигналы именно на этой волне.

Была в этом и своя отрицательная сторона. Среди радиолюбителей были люди легко возбудимые, склонные воображаемое принимать за действительное, и иногда плодом их фантазии были вымышленные, ни на чем не основанные сообщения. В течение нескольких дней после катастрофы извещения о том, что тот или иной радиолюбитель якобы услышал SOS со стороны Северного полюса, следовали одно за другим. Но так как подтверждений не поступало, ясно становилось, что это вымыслы. И все же не кто иной, как радиолюбитель, в конце концов дал правильное направление розыскам.

Это был советский радиолюбитель Шмидт. Он жил в небольшом северном селении, затерянном в глубине Архангельской области, где радио было почти единственным средством связи с культурным миром. Обо всем происходящем в родной стране и за рубежом энтузиаст-коротковолновик узнавал по радио. Известие о внезапном прекращении 25 мая связи с дирижаблем "Италия" необычайно его взволновало. Впрочем, он был далеко

не единственным, кто в Советском Союзе живо интересовался судьбой полярной экспедиции.

* * *

Большая часть Арктики лежит в границах СССР. Моря Ледовитого океана омывают северное побережье страны на протяжении многих тысяч миль от Баренцева моря до Берингова пролива.

После Октябрьской революции широкие преобразования экономического и социального характера, предпринятые советской властью, коснулись также и далеких полярных областей. У руководителей молодого социалистического государства было немало дела на основной территории страны в Европе и Азии, но с самого начала не был забыт и Крайний Север. Для Советского государства огромное значение имел Северный морской путь, связывающий западные и крайние восточные районы СССР. Это знаменитый северо-восточный проход, которым русские мореходы стремились пройти начиная с XIV в.²⁸ Льды преграждали этот путь большую часть года, а дрейф морских льдов не был изучен и представлялся совершенно хаотичным.

Прежде всего необходимо было установить регулярную ледовую разведку, чтобы не повторилось то же, что случилось в 1878-1879 гг. с

Норденшельдом, когда он, пытаясь пройти этим путем на корабле "Вега", почти у самого выхода из Чукотского моря попал в сплошные льды, из которых не мог освободиться целых шесть месяцев. Необходимо было обеспечить судам возможность проходить Северным морским путем из Мурманска или Архангельска во Владивосток за одну навигацию.

И вот за короткое время создается целая сеть метеорологических станций, снабженных мощными радиопередатчиками. Станции эти расположены во многих пунктах вдоль северного побережья СССР от Белого моря до Охотского. Но недостаточно только предупреждать суда о грозящем ледяном плене, - надо было освобождать их в случае необходимости. Для этой цели

была создана целая эскадра современных ледоколов. Наиболее мощным из них в то время был ледокол "Красин"²⁹, заказанный еще во время первой мировой войны в Англии, - гигант, оборудованный такими же двигателями, как большие военные корабли.

Но этим внимание Советского правительства к полярным областям не исчерпывалось. Здесь не только проходил важный морской путь, очень сильно сокращавший для судов расстояние от Белого и Баренцева морей до Берингова и Охотского, но и лежали обширные территории, заселенные народами, стоявшими тогда на низком уровне цивилизации. Необходимо было обеспечить быстрый социальный и экономический подъем, повысить их жизненный уровень и образование. В решении этих вопросов большую помощь оказывал Институт по изучению Севера³⁰, созданный после Великой Октябрьской революции.

В 1928 г. этот институт планировал две большие полярные экспедиции, из которых одна должна была организовать постоянную метеорологическую станцию на острове Гукера, одном из островов Земли Франца-Иосифа, вторая - исследовать Северную Землю, открытую Б. А. Вилькицким в 1913 г.

Как раз во время подготовки этих экспедиций стало известно о том, что радиосвязь с "Италией" прекратилась.

Советские полярники считали, что к поискам дирижабля надо приступать немедленно! Но где их начать? В тот же день итальянскому консулу был передан совет для спасения экспедиции использовать ледокол. Тот направил своему правительству подробную телеграмму, в которой высказал мысль о необходимости обратиться к Советскому правительству с просьбой о предоставлении ледокола. Италия не спешила, полагаясь на свои собственные силы. Но русские не стали ждать, пока их кто-нибудь попросит о помощи, и быстро организовали ее сами. Утром 29 мая в Москве собрались руководители общественной организации Осоавиахим. Они наметили обширный район, в котором должны вестись поиски советскими ледоколами, и организовали Комитет помощи дирижаблю "Италия".

Комитет вынес решение о необходимости всеми возможными средствами ускорить ремонт ледокольного парохода "Малыгин", зимовавшего в Архангельске. "Малыгину" предписывалось, как только закончится ремонт, выйти из порта с самолетом на борту. Но куда? Это был очень серьезный и сложный вопрос, и ответ на него, хотя и не совсем правильный, первым дал советский радиолобитель, который поймал сигнал бедствия 3 июня в 19 часов 30 минут. Биаджи обычно посылал сигналы в эфир именно в то время, когда многие радиостанции мира слушают радио Эйфелевой башни, работавшее на волне 32 метра, близкой к волне аварийного передатчика "Италии". А на льдине потерпевшие катастрофу как раз в этот день отчетливо увидели на горизонте остров Фойн; поэтому Биаджи к обычному "SOS, "Италия", SOS" присоединил еще указание примерного местоположения лагеря: "Остров Фойн circa 31 30 миль от лагеря".

Первые сигналы были приняты правильно, слова же Фойн и circa слились в нечто похожее на Франца-Иосифа³², а окончание передачи было слышно совсем плохо, и оставалось лишь догадываться об их смысле. Глубоко взволнованный радиолобитель составил наконец из неотчетливо принятых слов следующее сообщение: "Италия - Нобиле - Франца Иосифа - SOS - SOS - Terra tengo - EhH".

Утром, как только открылось почтовое отделение, он послал свое сообщение в Москву, в Общество друзей радио. Там ему сразу поверили, так как хорошо знали своих членов. Общество немедленно передало полученное сообщение Комитету помощи экипажу дирижабля "Италия". Оттуда оно через Совнарком поступило в итальянское консульство, которое тотчас телеграфировало итальянскому министру иностранных дел в Риме, передавшему это сообщение помощнику секретаря министерства военно-морского флота Сирианни.

Все это было сделано чрезвычайно быстро, так что Сирианни получил сведения об "Италии" уже 4 июня вечером. Сирианни немедленно позвонил жене Нобиле, которая все время обращалась к нему с настойчивыми

просьбами об организации помощи. Он ожидал, что полученные сведения будут для нее радостным сюрпризом, и был удивлен ее недоверием.

"Возможно ли, что на "Читта-ди-Милано", значительно ближе к дирижаблю, его не слышат, а в далеком и глухом уголке России кто-то принял сигналы?" - спрашивала она. Ее легко было понять, так как за несколько дней до этого какой-то американский радиолобитель сообщил, что слышал "Италию", будто бы потерпевшую катастрофу на 84° северной широты.

К счастью для экипажа дирижабля, Сирианни доверял полученному сообщению больше, чем жена начальника экспедиции, и объяснил возможную причину.

- Что удивительного в том, что на "Читта-ди-Милано" ничего не слышали? - ответил он по телефону. - У них просто нет времени слушать! Они по горло заняты бесчисленной собственной корреспонденцией. Вчера радио "Читта-ди-Милано" отправило четыреста телеграмм! Я только что отдал приказ, чтобы они сократили передачи и переключились на прием. Я приказал также создать береговую радиостанцию в Конгс-фьорде³³.

Биаджи 6 июня услышал, как радиостанция Сан-Паоло с опозданием на два дня передала сообщение о том, что русский радиолобитель принял со льдины сигналы. Когда Биаджи как бы между прочим рассказал об этом, Нобиле сильно взволновался. Известие вызвало в нем новый подъем духа, но так же явилось причиной выговора, который, как удар грома, обрушился на голову несчастного Биаджи: если бы радист меньше спал и больше уделял времени передаче аварийных сигналов, их могли бы услышать на несколько дней раньше! Вильери справедливо возразил, что вплоть до ухода из лагеря троих товарищей, Биаджи неутомимо вел передачи каждый час... Но Нобиле, как с ним обычно бывало, после бурного выступления уже успокоился.

- Ты получишь премию, Биаджи, если установишь связь, - сказал Нобиле примирительно. - Целую большую плитку шоколада!

Сержант время от времени ворчал, получая голодный паек, и однажды утром, когда ему, как и всем остальным, выдали положенные 20 граммов

шоколада на завтрак, заявил, что мечтает хотя бы раз поесть шоколада вволю.

Биаджи, не говоря ни слова, выскользнул из палатки, а минутой позже позвал Вильери и Трояни, чтобы они помогли ему поднять повыше мачту антенны. В эту ночь он совсем не ложился спать и вел передачи каждый час. И даже в промежутки между передачами не входил в палатку, а проводил время в разговоре с вахтенным (вахты установили с той самой ночи, когда второй медведь подошел к палатке и был отогнан выстрелом Биаджи)...

Следующий день тянулся бесконечно медленно, но в конце концов наступил вечер и было принято сообщение радиостанции Сан-Паоло. В этот ответственный момент вахту нес Трояни. Нобиле говорил с Вильери, а я прислушивался к их разговору, одновременно наблюдая за Биаджи. Тот сидел на корточках у входа в палатку около приемника; на коленях у него была тетрадь, в которую он записывал принимаемые сообщения. Широкое лицо Биаджи, заросшее черной щетинистой бородой, вдруг расплылось в радостную улыбку.

- Все же я буду есть обещанный шоколад, генерал! - сказал он, подавая Нобиле тетрадь. В ней было записано короткое сообщение о том, что рация "Читта-ди-Милано" рано утром приняла "SOS. "Italia". Francesco".

Принявший эти сигналы судовой радист допустил ту же ошибку, что и русский радиолобитель, и исказил слова "Фойн" и "цирка", приняв их за "Франческо".

Но на этот раз Нобиле отнесся к сообщению скептически.

К тому же и Трояки подлил масла в огонь.

- Не хватало еще, чтобы эти путаники, - он имел в виду своих земляков, - искали нас теперь на востоке, где нас нет, как до этого они намеревались разыскивать на западе, где нас также не было!

- Ошибку легко исправить, - заметил Вильери. - Пусть Биаджи не называет острова Фойн, а передаст координаты. Я их как раз вычислил.

Действительно, в этот день, вскоре после полудня, он два раза наблюдал высоту Солнца и определил координаты лагеря, которые выразились круглыми цифрами и их легко было передать по радио: $80^{\circ}30'$ северной широты и ровно 28° восточной долготы. Льдина с палаткой за последние пять дней продрейфовала 18,5 мили в нежелательном направлении на юго-восток; однако у всех был такой подъем духа, что теперь это уже никого не огорчало. Текст сообщения был соответствующим образом изменен, и Биаджи целую ночь усердно отстукивал: "SOS. "Италия". SOS. Долгота 28, восточная, около 20 миль на северо-восток от Шпицбергена".

В этот вечер не осталось ни малейших сомнений в праве Биаджи на получение премии. Сан-Паоло ясно и отчетливо передавало, что "Читта-ди-Милано" под утро услышал несколько раз - и очень хорошо - радиogramму экипажа "Италия", но что капитан потребовал номер военного билета Биаджи.

Романья никак не хотел отказаться от своего предположения, что Биаджи погиб. Ведь по всем расчетам радист должен был выглянуть из окна гондолы как раз в тот момент, когда дирижабль натолкнулся на скалу, и разбить себе голову. Допуская мистификацию со стороны какого-нибудь американского радиолобителя, капитан придумал хитрый способ проверки. Номера военного билета Биаджи никто из радиолобителей, конечно, не знал. На льдине не стали ломать себе голову над тем, что могла значить эта странная просьба. Наша радость была так велика, что мы готовы были простить "Читта-ди-Милано" самые нелепые требования. Нужно было чем-то отметить важный момент установления связи с "большой землей", и Нобиле выдал каждому внеочередную солидную порцию продовольствия: пять кусков сахара, десять пастилок сухого молока и пятьдесят граммов шоколада. Мы быстро это проглотили и старались потом смотреть куда-нибудь в сторону, но только не на Биаджи, который получил из рук генерала обещанную премию: большую плитку шоколада, красиво завернутую в серебристый станиоль. Биаджи некоторое время растерянно держал ее в руках и вдруг

принял решение. Он разломил плитку на две неравные части, меньшую положил на свои вещи возле приемника, а большую разделил между своими товарищами. Надо было разбудить и порадовать меня, хотя я недавно сменился с вахты и спокойно спал. Вильери с сияющим лицом сообщил мне, что связь установлена. Я был недоволен тем, что прервали сон, и заявил, что из-за этого меня не стоило будить: ведь уже со вчерашнего дня каждому ясно, что связь есть.

- Странно! - мрачно сказал Нобиле. - Достаточно было тревоги, поднятой русским радиолюбителем, и "Читта-ди-Милано" сразу нас услышал!.. - Он хотел еще что-то прибавить, но Биаджи отвлек его просьбой составить текст ответа.

- Не забудьте вразумить их, что мы не принимаем на волне 900 метров, на которой они хотят вести для нас передачи! - иронически заметил Трояни.

Соединенными усилиями всех пяти итальянцев был составлен ответ, который выглядел так:

"Подтверждаем долготу 28 градусов на восток и широту 80 градусов 30 минут на север. Джузеппе Биаджи номер 87891. Принимаем только на короткой волне. Находимся на сплошном льду без саней с двумя ранеными. Дирижабль погиб в другом месте, восточнее".

Биаджи несколько раз усердно "отстукал" это сообщение. На вспомогательном судне его приняли совершенно правильно, до последней буквы, но многие долго не могли понять текст телеграммы, который казался загадочным.

БЕЗУСПЕШНЫЕ ПОИСКИ

Моторная шхуна "Хобби" шла на север полным ходом, насколько позволяли плавучие льды. Она задержалась лишь в Адвент-фьорде³⁴, где приняла на палубу упряжку ездовых собак. Собаки недоверчиво обнюхивали странный

большой предмет, который высоко поднимался над кормой маленького судна (это был гидроплан "Маакс-36" лейтенанта Лютцов-Хольма), а потом улеглись, нетерпеливо ожидая минуты, когда вновь почувствуют под лапами мягкий холодный снег, услышат привычный, подгоняющий их голос каюра35 и побегут в морозном свежем воздухе за своим вожакон Кингом - сильным черно-пегим псом.

В Конгс-фьорд "Хобби" вошла в понедельник 4 июня, лишь двумя днями позже "Браганцы". Шхуна оставалась здесь недолго, лишь то время, какое потребовалось Лютцов-Хольму, чтобы пополнить свое снаряжение картами и несколькими спальными мешками. Вечером того же дня "Хобби" покинула Конгс-фьорд: норвежцы не хотели терять ни минуты. О местонахождении экипажа "Италии" еще не знали, и Лютцов-Хольм вынужден был руководствоваться догадками о вероятном месте катастрофы на основании сведений, полученных от Романьи, капитана "Читта-ди-Милано". Если трагедия произошла действительно на западном побережье Новой Фрисландии, он, Лютцов-Хольм, не будет задерживаться и полетит прямо туда.

Севернее острова Амстердам льды начали затруднять плавание. Все больше становились ледяные поля, попадавшиеся на пути маленькой шхуны, которая очень ловко лавировала среди них всю ночь на 5 июня. Когда шхуна вошла в залив Бискайский, Западного Шпицбергена, оказалось, что там условия для взлета были почти нормальными: в заливе был достаточно ровный лед, с которого мог бы подняться маленький гидроплан (при этом необходим хороший снежный покров и значительно больший, разбег, чем самолету на лыжах). Уже намеревались выгрузить самолет корабельными стрелами, когда неожиданно появились гости; норвежский охотник Кремер и сопровождавшие его четыре итальянца, выглядевшие страшно изнуренными. На шхуне выслушали сообщение Кремера о том, что он и его спутники не обнаружили никаких следов дирижабля и не встретили никого, кто бы слышал о нем.

- Я, впрочем, и не думал, что дирижабль упал так близко от

Конгс-фьорда, - закончил Кремер.

- Согласен с вами, - ответил стройный молодой норвежский летчик. -

Это произошло, вероятно, значительно дальше, возможно, на сплошном паковом льду, но мы не должны пренебрегать и Новой Фрисландией.

Тем временем "Маакс-36" был спущен на лед, и механик Мигре возился с мотором, который давал перебои. Необходимо было разобрать его и основательно смазать незамерзающим маслом. В полдень 6 июня все было готово к полету, но помешал туман. К вечеру несколько прояснилось, видимость достигла примерно тридцати миль, и Лютцов-Хольм решил подняться в воздух. Он и Мигре заняли свои места. В тихой бухте взревел мотор, набиравший обороты, самолет дрогнул и заскользил поплавками по гладкой заснеженной поверхности, затем оторвался от нее и, покругившись над шхуной, взял курс прямо на восток. Вскоре исчез из виду мыс Велькомст, и под крылом самолета потянулись поля битого льда, простиравшиеся до мыса Верлеген - северной оконечности Новой Фрисландии. Собственно говоря, гидроплан должен был повернуть на юг и направиться вдоль западного побережья Новой Фрисландии, но оттуда надвигалась грозная серая стена густого тумана, и этот путь был закрыт. Полет продолжался всего полчаса, и Лютцов-Хольму не хотелось так быстро закончить первые поиски. Его "Чайка" могла держаться в воздухе самое меньшее пять часов. Расход бензина был нормальным, указатель на бензобаке показывал достаточный его запас.

- Полетим к мысу Северному! - крикнул лейтенант механику, сидевшему позади него.

Мигре только кивнул головой и беспокойно оглянулся на серую стену, которая, казалось, преследовала их. Кто окажется быстрее? Но о возвращении на "Хобби" у него не было и мысли.

Они летели на небольшой высоте, и Мигре с возрастающим беспокойством замечал, что ледяные поля под ними становятся более плотными и торосистыми, с многочисленными острыми гребнями по краям льдин. Сесть

здесь было невозможно.

Лейтенант следил только за курсом и за приборами перед ним. Через четверть часа полета от мыса Верлеген открылся обширный остров Низкий (Логе). Всюду только лед и снег. Еще четверть часа, и гидросамолет окажется у мыса Северного.

- Как легко "Чайка" покрывает большие расстояния! Собачья упряжка за это время прошла бы только милю, и то по хорошему ровному льду! - удовлетворенно подумал Лютцов-Хольм. В это время Мигре тронул его за плечо и показал на пелену тумана, которая неожиданно появилась на северо-востоке и быстро двигалась навстречу.

Лютцов-Хольм кивнул головой, тотчас повернул влево и направился в сторону большого Бренневинс-фьорда, глубоко врезающегося тремя рукавами в западное побережье Северо-Восточной Земли, более чем в 20 милях к югу от мыса Северного. Это - историческое место, здесь после неудачного полета к Северному полюсу три года назад приземлилась в течение долгого времени не подававшая о себе вестей летающая лодка Амундсена "Дорнье-Валь Н-25".

Но успеют ли они долететь до бухты? Туман, который сначала оставался с левой стороны, появился теперь впереди по курсу и начал быстро опускаться. Летчик ушел от него, но должен был идти очень низко, на высоте каких-нибудь пятидесяти метров. Мигре выбирал удобное место для посадки. Он нашел его в юго-восточном углу бухты. Больше медлить было нельзя. Туман сел на лед одновременно с самолетом и окутал его, как только поплавки, неприятно заскрипев, коснулись льда. Казалось, вот-вот самолет опрокинется, таким неровным и беспокойным был его бег по льду. Но в конце концов все обошлось благополучно и самолет остановился. Со времени вылета из залива Бискайского прошло неполных 70 минут.

- Ничего не поделаешь, туман нас скоро не выпустит, придется ждать, - хладнокровно сказал Лютцов-Хольм. - Бензина у нас достаточно, и еды тоже!

Они уселись на меховые спальные мешки и начали готовить на примусе ужин. Было уже около полуночи, когда наконец разогрелся гуляш с разбитыми на мелкие куски твердыми морскими галетами.

- Я бы с удовольствием здесь поохотился, - сказал лейтенант во время ужина. - Здесь, говорят, есть северные олени, да и медведи тоже. Их много на всей Северо-Восточной Земле. Черт знает, откуда здесь взялись олени?

Летчики расстелили спальные мешки, но прежде чем забраться в них, Лютцов-Хольм принес из самолета заряженный карабин в кожаном футляре.

- Ты думаешь, что ночью к тебе подойдет на выстрел северный олень? - посмеивался Мигре, натягивая на голову капюшон спального мешка. Он едва успел расслышать ответ приятеля: "Всякое бывает" - и сразу заснул: Мигре показалось, что он проспал не более пяти минут, как вдруг почувствовал сильные толчки. Лютцов-Хольм склонился над ним и тряс за плечо. В руке лейтенант держал карабин, лицо было взволнованное.

- Они тут! - прошептал он таинственно.

- Кто? Олени? - спросил Мигре, зевая во весь рот.

- Нет, медведи. Он, она и медвежонок.

- Оставь их в покое. Лежачего человека они не тронут.

- Оставить? Тогда пусть они оставят в покое "Чайку". Слышишь, как они скребут поплавок?

Мигре моментально очнулся, отбросил капюшон и быстро сел.

- Боже правый, вдруг им придет в голову усесться на поплавок! Стреляй же!

Повторять ему не пришлось: лейтенант быстро выстрелил три раза подряд в воздух; он не хотел причинять вреда медведям, так как боялся, что если ранит их, то они могут повредить самолет. Медведи злобно зарычали, быстро повернулись и через несколько секунд исчезли в тумане. Остаток ночи прошел без приключений.

Днем несколько раз казалось, что туман рассеивается, и летчики

готовились к вылету. Стартовать оказалось нелегко: поплавки за ночь примерзли. Повсюду были высокие обледенелые сугробы снега. Пришлось поработать несколько часов лопатой и кайлой, прежде чем удалось выровнять взлетную дорожку достаточной длины. Затем последовали одна за другой несколько попыток подняться в воздух. Мигре насчитал их тринадцать, прежде чем удалось оторваться. Это было рано утром 8 июня. Стрелка бензомера быстро подходила к нулю - попытки взлететь стоили почти всего запаса бензина.

- К "Хобби" мы не попадем, - сказал Мигре, когда самолет был в воздухе.

- Да, если останемся вдвоем на самолете, - ответил лейтенант.

Была сделана посадка в бухте Моссел, и Мигре остался у охотников за мехами, братьев Свендсенов. Теперь бензина хватит, чтобы на облегченном таким образом самолете дотянуть до "Хобби", где лейтенант заправится горючим и возвратится за товарищем. Подняться в воздух удалось только ночью с субботы на воскресенье, когда мороз укрепил снег; видимость была хорошая, от тумана не осталось и следа, только небо было затянуто сероватыми облаками. Мотор работал безупречно, через каких-нибудь полчаса Лютцов-Хольм увидел перед собой шхуну и с ужасом обнаружил, что "аэродром" занят другим самолетом.

Он сразу догадался, что это "Маак-38" Рийсер-Ларсена, который должен был отплыть вскоре после ухода "Хобби" на пароходе-угольщике в Конгс-фьорд, а оттуда по воздуху нагнать "Хобби". Стрелка бензомера на самолете Лютцов-Хольма угрожающе падала. Пока освободят посадочную дорожку, будет уже поздно. Лютцов-Хольм злился на своего начальника - капитана Рийсер-Ларсена: как это ему взбрело в голову расположиться здесь со своей машиной, когда знают, что должен вернуться он, Лютцов-Хольм. В то же время Лютцов-Хольм понимал, что в этом нет ничего странного: на "Хобби", вероятно, считали, что он потерпел аварию, подобно дирижаблю "Италия", так как им хорошо было известно, что запас

бензина рассчитан только на пять часов полета, а самолета не было уже целых четыре дня! Все это Лютцов-Хольм сообразил чрезвычайно быстро, и пока одной рукой он управлял самолетом, другой рукой он писал на клочке бумаги: "У меня нет бензина!" Пустая консервная банка от гуляша была под руками. Он вложил в нее листок, пригнул крышку, чтобы листок не выпал, и сбросил прямо над "Хобби". Он успел заметить, как Рийсер-Ларсен, атлетически сложенный мужчина, побежал за ней. Затем длинным пологим виражем Лютцов-Хольм снизился на противоположной стороне залива, где был хороший, гладкий лед, покрытый ровным слоем снега, и благополучно сел. Через несколько часов примчалась собачья упряжка Нейса. Нарты были до отказа загружены канистрами с бензином. Пока летчик сливал горючее в бензобаки самолета, Нейс сообщил ему удивительную новость. Вчера пришла "Браганца" и сообщила, что установлена связь с потерпевшими катастрофу. Пораженный Лютцов-Хольм забыл о своей работе и о верном механике Мигре, который с нетерпением ожидал его в бухте Моссел.

- Где они? - торопливо спросил лейтенант.

- Значительно дальше, чем предполагали, и на ледяном поле, а не на суше! - усмехнулся охотник. - С "Браганцы" на "Хобби" пересел итальянский радист с коротковолновым передатчиком, и экипаж дирижабля его слышит.

Рийсер-Ларсен хочет лететь к лагерю, как только вы отдохнете.

- Какой там отдых! - решительно возразил молодой лейтенант. - За эти четыре дня я отдохнул более чем достаточно! Сейчас же лечу к "Хобби", только кончу заправляться бензином. Мигре захватим по пути.

- Место для посадки подготовлено, лейтенант: "Чайку" Рийсер-Ларсена мы оттащили в сторону, но удастся ли вылететь, я не знаю, - сказал опытный охотник, указывая на небо, затянутое темно-серыми облаками. - Сейчас пойдет снег!

Он был прав. Снег повалил, едва только "Чайка" Лютцов-Хольма коснулась поплавками посадочной дорожки Нейс возвратился на "Хобби" уже в снежную пургу, когда ничего не было видно вокруг. Хотя Нейс провел на

Шпицбергене целых двадцать лет, но в такую погоду и он не сумел бы найти судно. Пришлось положиться на инстинкт передовика - Кинга, и после трехчасовой борьбы с ветром и снегом удалось добраться до шхуны.

В заливе Бискайском целых три дня удерживалась неблагоприятная погода, и обе "Чайки" все это время отдыхали под непромокаемым брезентом. Снег, правда, через несколько часов прекратился, но сменивший его туман сократил видимость до мили, а по временам и еще меньше. Лютцов-Хольм сгорал от нетерпения, ожидая летной погоды. Дело было не только в Мигре; он знал, что ему хорошо в охотничьей избушке Свендсенов, но все новые сообщения по радио о самолетах, которые должны прилететь в ближайшие дни для поисков экипажа "Италии", не давали ему покоя. Два больших итальянских самолета находятся на пути в Норвегию; шведы с несколькими самолетами плывут на полярном исследовательском судне "Квест" в сопровождении вспомогательного транспорта "Таня" в пролив Хинлопен, где будет создана база. Но и это далеко не все. Ожидается прилет на Шпицберген трехмоторного шведского самолета "Упланд". Прилетят и финны на самолете "Турку". Руаль Амундсен ведет переговоры со своим бывшим щедрым покровителем, богатым американцем Линкольном Элсуортом о предоставлении денежной субсидии для покупки самолета "Дорнье-Валь". Русские посылают два ледокола с самолетами.

- Дня через два здесь соберется целая авиаэскадрилья, и премию вырвут у нас из-под носа, - жалуется нетерпеливый лейтенант Рийсер-Ларсену.

Тот лишь пожимает плечами.

- Спокойствие и терпение, мой друг! - сдерживает он лейтенанта -
Бессмысленно отправляться в полет в такую погоду, ты лишь поможешь этим международной авиаэскадрилье добиться большего успеха.

- Что ты имеешь в виду?

- Очень просто. Если мы вылетим в такую мерзкую погоду, у нас будет десять шансов против одного за то, что влипнем. Авиаэскадрилье придется искать не один, а два лагеря. Только нам будет хуже, чем экипажу

"Италии", так как у нас нет с собой радио.

Лютцов-Хольм не спорил и старался отвлечься.

По меньшей мере в десятый раз он проверил запасы снаряжения и продовольствия для потерпевших катастрофу: оружие, клиппербот, спальные мешки, консервы, лекарства, запасные аккумуляторы для рации. Все было тщательно обдумано и подготовлено; к вещам, которые могут разбиться при ударе о лед, были привязаны небольшие парашюты.

Наконец погода улучшилась, и в полночь на 14 июня обе "Чайки" поднялись в воздух. Известия из лагеря на льдине были благоприятные: небо, правда, большей частью затянуто облаками, но видимость достаточная. Может быть, самолетам повезет и по пути они не встретят тумана; тогда не более чем за час с четвертью они должны долететь до льдины с палаткой потерпевших катастрофу. Курс был давно положен на карту, теперь пилоты нанесли последний отрезок пути в соответствии с координатами лагеря, которые были получены перед самым вылетом: $80^{\circ}37'$ северной широты, $27^{\circ}55'$ восточной долготы.

В бухте Моссел самолеты сели только для того, чтобы взять Мигре на борт "Чайка-36", а затем, поднявшись в воздух, направились к мысу Северному. Они достигли его после получасового полета и пошли через широкую бухту Безымянную к мысу Вреде. Теперь для обоих бортмехаников, выполнявших обязанности наблюдателей, наступило горячее время. Где-то здесь могла оказаться группа Мальмгрена, ведь она вышла из лагеря 16 дней тому назад.

Мигре и Басто, бортмеханик Рийсер-Ларсена, вначале пользовались биноклями, но поле зрения при этом слишком узко, и они предпочли вести наблюдение невооруженным глазом. Самолеты летели слишком высоко, все сливалось в глазах наблюдателей, видны были лишь то темные - торосистые, то более светлые - ровные поверхности льда. Басто просит спуститься ниже, хотя знает, что это опасно: если заглохнет мотор, при небольшой высоте полета, не останется времени, чтобы выбрать подходящее место для

посадки Тем не менее Рийсер-Ларсен кивает и выполняет просьбу своего бортмеханика. Лютцов-Хольм также снижается, и оба самолета летят на высоте всего лишь 200 метров.

Однако наблюдатели выиграли немного. Они, правда, стали различать под собой больше подробностей, но из-за значительной скорости самолета, равной 180 километрам в час, все же видели плохо. Капитану Рийсер-Ларсену это не по душе. У него, правда, нет сомнений в том, что удастся обнаружить палатку. Но зато он перестает верить, что в быстро сменяющейся игре света и тени можно заметить трех человек, идущих по льду. С болью в душе летчик вспоминает Мальмгрена, вместе с которым летал на дирижабле "Норвегия". Амундсен рассказывал ему, что на "Мод" Мальмгрен из всего экипажа был самым слабым; у него больное сердце, и поэтому товарищи поручили ему наиболее легкую работу на кухне. Это было, когда "Мод", уже третий год затертая льдами, дрейфовала невдалеке от сибирских берегов. Команда корабля уменьшилась к тому времени до семи человек, и каждый должен был выполнять какую-либо дополнительную работу. Мыс Вреде - серый остроконечный, с расселинами, занесенными снегом, - открылся неожиданно Гидросамолеты, летевшие на восток, резко повернули на север, за несколько минут пересекли Зоргдрагер-фьорд, поднялись над мысом Платен и вновь направились на восток. Широкий Дуве-фьорд остался справа от летчиков. Большой низкий остров Северный Репс с обрывистыми берегами, покрытый снегом, показался впереди и исчез под самолетами, а на востоке на горизонте появился остров Фойн. Карта, укрепленная на вращающемся барабане перед летчиком, показывает, что остров возвышается на 150 метров над уровнем моря, и осторожный Рийсер-Ларсен поднимает "Чайку" до 300 метров. Горизонт расширяется, но общая картина остается прежней: ровная поверхность сменяется беспорядочными нагромождениями льда протяжением в несколько километров; время от времени встречаются широкие темные трещины с водой. Птицы избегают встреч с машинами; единственными живыми существами, замеченными пилотами в этой ледяной

пустыне, были могучий белый медведь и пара тюленей Медведь остановился и с изумлением смотрел на огромных шумных птиц, пролетавших над его головой, тюлени же стремглав нырнули в лунку, которую они продышали во льду.

Гидросамолеты быстро пронеслись над островом Брок и над лежащим сразу за ним островом Фойн и начали описывать огромные круги. Наблюдатели удвоили внимание и вновь взяли за бинокли, хотя лагерь, вероятно, должен быть хорошо виден с воздуха, особенно если принять во внимание, что палатка выкрашена в красный цвет, из за которого итальянцы называли ее "tenda rossa" - "красная палатка". В лагере Нобиле есть бензин и масло, которые можно зажечь и дать сигнал дымом. Но, к великому удивлению и огорчению пилотов, нигде не было видно ни красной палатки, ни черного дыма.

Рийсер-Ларсен с беспокойством поглядывал на стрелку бензомера половина горючего уже израсходована, они должны прервать поиски. Если даже рассчитывать на ветер, который теперь будет попутным, давно пора возвращаться. С тяжелым сердцем Рийсер-Ларсен ложится на обратный курс, и Лютцов-Хольм с досадой следует за ним

Через три дня самолеты опять поднялись в воздух, но снова без успеха.

А потом еще пять раз совершались полеты, пока на долю пилотов не выпала другая задача, еще более трудная и безнадежная, - поиски самолета Амундсена.

ПОЛЯРНЫЕ РОБИНЗОНЫ

Связь с миром, установленная после стольких дней ожидания, необычайно подняла настроение шести человек на льдине. До этого мы жили, стараясь не думать о будущем, которое представлялось в чрезвычайно мрачном свете. Теперь произошел крутой поворот. Нам казалось, что спасение близко, что это вопрос ближайших недель, а может быть, и дней. Во всяком случае, так

полагал самый большой оптимист Чечони; остальные же, хотя и не разделяли полностью его предположений о сроках, все же твердо верили в спасение.

Первым результатом изменившегося положения было стремление удобнее устроиться на льдине - "по-робинзоновски", как я это называл. Многого нам не хватало, но изворотливый Чечони не терялся. Единственным материалом, которым располагал механик, была жесь от пустых консервных банок, а орудиями производства - самые простые инструменты, найденные в сумке погибшего Помеллы. Но с помощью этих скромных средств Чечони сумел изготовить сковородку для жаренья медвежьего мяса и по тарелке для каждого человека. Он часто ворчал, видя, как на меховых унтах мы заносим в палатку снег, который потом тает на полу.

- Сделай им домашнюю обувь! - с усмешкой подзадорил его однажды Нобиле.

- И сделаю, - упрямо ответил Чечони. - Каждый получит туфли и будет переобуваться при входе в палатку!

Из куска войлочного капота, когда-то покрывавшего мотор, он сшил четыре пары туфель. При этом бранил Вильери за большие ноги; на него одного пришлось израсходовать почти столько же войлока, сколько на остальные три пары. Изделия Чечони были приняты восторженно - вопрос с обувью действительно был самым острым. Выходить из палатки приходилось довольно часто, и при ходьбе по острым льдам на унтах вскоре вытерся весь мех и осталась лишь тонкая и гладкая, как будто выбритая, кожа. Мы трое, оказавшиеся в этом положении (только у Биаджи была прочная кожаная обувь), тщетно старались что-нибудь придумать. Но выбора не было - можно было лишь обернуть унты парусиной, взятой со стенок командирской кабины. Она считалась непромокаемой, но в действительности таковой не была, как все убедились еще при полете над Моравией во время грозы. Самое неприятное было то, что ткань никак не держалась на ногах. Привязывали ее к унтам всеми способами, какие только можно было придумать, и каждый расхваливал свой, но, когда надо было пройти сколько-нибудь значительное

расстояние, ничто не помогало, и приходилось без конца перематывать обёртки.

Лед продолжал двигаться; это показывали частые определения координат. Жители лагеря замечали, что лед в непосредственной близости от палатки угрожающе меняет свой вид. Снизу его разрушала вода, а сверху подтачивали лучи солнца, как только оно показывалось из-за облаков. Снег таял и под палаткой, так как в ней было все же на несколько градусов теплее, чем снаружи. И палатка постепенно все больше оседала.

- Мы прогреем в конце концов дыру во льду, как тюлени протаивают лед своим дыханием, - сказал однажды Вильери.

В довершение ко всему открылся короткий, но широкий канал недалеко от "водяной" льдины. Нобиле опасался, что льдина может дать трещину под палаткой; он приказал вытащить все вещи, а палатку перенести на другое место, подальше от образовавшегося канала. Это было первое "переселение", к которому обитатели палатки отнеслись как к желанной перемене в их однообразной жизни. Оба раненых были вынесены наружу в первый раз после той ночи, когда Мальмгрен застрелил медведя (а с тех пор прошло целых две недели).

- Теперь по крайней мере не нужно будет подстилать под себя старые газеты, - с довольным видом произнес Трояни, - когда пол в палатке был снова покрыт парусиной и войлоком, которые, однако, не успели достаточно просохнуть на воздухе.

- Это мне не очень нравится, - заявил я, имея в виду влажный пол.

- Вам, может быть, желательно иметь персидские ковры? - поддразнил Трояни.

- Совсем нет! Но здесь валяется без всякой пользы прекрасная медвежья шкура...

- Замечательная идея! - перебил меня Нобиле.

- Но на ней еще много сала, - заметил Вильери.

- Зато она не будет промокать, - ответил Трояни.

- Сала-то не бог весть сколько: бедняга был худой. Вы помните, Трояни, что мы нашли в его желудке?

- Как же! - засмеялся Трояни. - Несколько листов навигационных таблиц. Едва ли он ел их с аппетитом!

- А кому, собственно, пришла в голову мысль исследовать содержимое желудка? - спросил Нобиле.

- Мне, - с усмешкой признался я. - В книге "Дети капитана Гранта" Жюль Верн рассказывает, как моряки поймали акулу и в ее желудке нашли бутылку с запиской потерпевших кораблекрушение, текст которой было трудно разобрать.

- И вы рассчитывали, что в медвежьем желудке вы найдете сообщение для нас? - подтрунивал надо мной Трояни.

Все смеялись, но веселье прекратилось, когда мы по очереди один за другим пытались лезвием для безопасной бритвы, укрепленным на деревяшке, удалить сало с медвежьей шкуры. Пришлось затратить немало труда для того, чтобы срезать сало, не повредив шкуру; к тому же лезвие то и дело соскакивало с импровизированной рукоятки.

Так как медвежья шкура была слишком велика и не помещалась в палатке, ее без колебания разрезали. Однако, прежде чем подстелить шкуру в убогом жилище, обитатели его вынуждены были снова переселяться, так как во время вахты Трояни недалеко от палатки образовался новый канал шириной в несколько метров, по которому плавали небольшие льдины. Канал окружал лагерь и соединялся со старым северным каналом, который не так давно сомкнулся, а теперь открылся вновь. Доходил он до того места, где была могила Помеллы, теперь бесследно исчезнувшая в воде...

Никто не спал, хотя давно уже наступила ночь. Беседовали о спасательных экспедициях с воздуха. Эта тема возникла потому, что в предыдущую ночь люди на льдине впервые увидели самолеты, которые нас разыскивали. Они пролетели не ближе чем в пяти милях к западу от лагеря, между ним и островами Брок и Фойн, опять скрывшимися из поля зрения. В

глубокой полярной тишине острый, тренированный слух Чечони уловил негромкий гул моторов, прежде чем Вильери увидел самолеты в бинокль. Но они уже улетели, и не было смысла пытаться подавать им сигналы. Мы были не слишком огорчены этой неудачей и утешались тем, что нельзя ждать успеха при первом же полете. Передадим сообщение о расстоянии, на котором видели самолеты, - наша связь по радио с "Читта-ди-Милано" в эти дни была вполне регулярной, - летчики внесут соответствующую поправку и в следующий раз обязательно обнаружат лагерь. Тогда мы еще не знали, что норвежские самолеты, участвовавшие в поисках, слишком малы для того, чтобы кого-либо спасти, и очень ждали их прилета. Зато радио сообщило, что майор Мадалена находится в пути с большим гидропланом "Савойя" и что вслед за ним летит майор Пенцо на такой же большой машине "Дорнье-Валь". Каждая из этих летающих лодок могла свободно взять 10 человек, не считая команды. Отважным норвежцам грозила опасность, что другие достигнут цели раньше, несмотря на то, что они поспешили на помощь и первыми прилетели на Шпицберген...

Образование новых трещин во льду в опасной близости от палатки на этот раз не сопровождалось треском, и только однажды крик Трояни привлек внимание остальных. Биаджи, Вильери и я выскочили из палатки и с первого взгляда убедились, что Трояни не зря поднял тревогу. Казалось, что при первой же незначительной подвижке льда наша маленькая льдина исчезнет вместе с лагерьем в морской пучине, и не было никакой уверенности в том, что это не произойдет в следующую минуту.

Было решено немедленно перенести лагерь на "Медвежью льдину", то есть метров за пятьдесят. В результате частого хождения за мясом между "Медвежьей льдиной" и палаткой образовалась дорожка. К этому времени она была кое-где уже в плохом состоянии, так как постоянные ветры последних дней сдули снег и обнажили лед. Как и всюду, этот верхний слой льда был тонким, под ним была прослойка воды, и только потом начинался крепкий, массивный лед. Тонкая ледяная корка ломалась под ногами, и ветхая обувь

тотчас же пропитывалась водой. Со временем все так привыкли к этому, что даже перестали обращать внимание на мокрые ноги.

Сначала решили перенести на новое место раненых.

- Начнем с генерала, он легче, - предложил Вильери.

- И поскольку есть надежда, что санки его выдержат, - иронически добавил Трояни. Санки выдержали, их можно было использовать также для переноски Чечони. Однако обращаться с санками следовало очень осторожно. Нельзя было и думать о том, чтобы тащить их по льду. Их использовали в качестве носилок: Биаджи шел впереди, Вильери сзади, а я и Трояни с обеих сторон помогали удерживать санки в горизонтальном положении. Это было нелегкое дело, так как кое-где приходилось перелезть через льдины или протискиваться между ними. С Нобиле справились более или менее легко, но Чечони весил вдвое больше, и четверо носильщиков добрались с ним на "Медвежью льдину", совершенно выбившись из сил. Однако мы позволили себе лишь минутный отдых и поспешили за палаткой, оставив пока обоих товарищей на разрезанном спальном мешке.

Палатка была снята быстро. Пока Трояни с Биаджи устанавливали ее на новом месте, Вильери и я перетаскивали самые необходимые вещи: продовольствие, бидоны с маслом и бензином. Бидоны использовались главным образом в качестве груза для укрепления стенок и пола палатки. Биаджи собственноручно перенес свое хозяйство; удивительно было видеть, как этот маленький коренастый крепыш тащил без всякого напряжения на одном плече тридцатикилограммовые аккумуляторы.

Нечего было и думать, что удастся перенести все на новую стоянку за одну ночь. В первую очередь забрали самое необходимое, а после четырех часов работы все сочли, что на сегодня хватит.

Большая часть обломков дирижабля осталась на покинутой нами льдине. Небольшая льдина, столько дней прослужившая местом для лагеря, к общему удивлению, почти не была повреждена подвижками льда и таянием. Она медленно продвигалась извилистым путем вокруг нашей новой стоянки и

через четыре недели оказалась с противоположной стороны от палатки, так что в первую минуту все подумали, что это приплыли остатки погибшего дирижабля. Наблюдение в бинокль позволило убедиться, что это была именно наша старая льдина, только покрытая водой от растаявшего снега...

- Здесь очень недурно! - похвалил я новое место, когда, устав от работы, уселся рядом с Трояни около палатки.

И это было верно. Новая льдина была по крайней мере в пять раз больше прежней; на ее незапятнанно чистой снежной поверхности выделялись лишь два предмета: тщательно очищенные от мяса медвежьи кости и желтовато-серое пятно медвежьей печени, уже почти полностью покрытой снегом.

- Эта льдина, - заметил я, - вероятно, вершина старого айсберга.

Посмотрите, как всюду к ее краям поверхность льда понижается.

От того места, где была установлена палатка, поверхность льдины действительно постепенно понижалась, а сама площадка с расположенной на ней палаткой была окружена почти непрерывным низким ледяным валом, в некоторых местах достигавшим трехметровой высоты.

- Теперь, по всей вероятности, уже не будет нужды в производстве ремонтных работ на льдине, - выразил я надежду.

Поверхность прежней небольшой льдины, которую мы покинули, пришла в такое состояние, что мы были вынуждены некоторые места засыпать битым льдом и снегом.

После установления радиосвязи с внешним миром, ветер целых два дня упорно гнал льдину с ее обитателями на восток, а после того, как льдина продрейфовала шесть миль, изменил направление и в последующие два дня отнес льдину на семь миль к юго-западу.

Горизонт начал проясняться, и я поднялся с биноклем в руках на двухметровую льдину, возвышающуюся недалеко от палатки.

- Вот это может вас заинтересовать! - обратился я к Трояни. -

Настоящая фата-моргана, но не с опрокинутым, а с прямым изображением!

В бинокль ясно вырисовывался остров Брок с двумя своими пиками, который не так давно исчез из поля зрения. Непосредственно над островом изображение повторялось, как будто бы здесь были два острова, один на другом.

- У Биаджи другая "фата-моргана", приходите взглянуть, Бегоунок, - отозвался Трояни.

Мне не были видны товарищи. Я быстро спустился с льдины и обошел палатку. Биаджи сидел на корточках рядом с Трояни и что-то держал на коленях. Вильери стоял около них и улыбался. С любопытством я наклонился к Биаджи и, к своему удивлению, увидел в его руках большой компас.

- Зачем вы его сюда притащили? Он никому не нужен и может служить лишь грузом для крепления палатки!

- Взгляните на недальновидного ученого, который исследует лучи, приходящие из глубин космоса, и с полным пренебрежением относится к земному сокровищу, лежащему перед ним! - подтрунивал Трояни.

Я с недоумением смотрел на Вильери.

- Да ведь в морских компасах чистый спирт, в котором и плавает картушка, - пояснил старший лейтенант.

- Это мне известно. Спирт препятствует резким колебаниям поплавка с картушкой, но при чем тут шутки Трояни?

- Поскольку у нас нет ни кианти, ни марсалы и никакого другого вина, мы можем удовлетвориться спиртом из компаса. Разве вам не хочется выпить глоток чего-нибудь подбадривающего после этой каторжной работы, Бегоунок? - прервал меня Трояни.

Я согласился без всяких колебаний, но сказал, что, прежде чем разобрать компас, следовало бы спросить Нобиле.

- Во-первых, генерал уже спит и будет недоволен, если мы его разбудим из-за таких пустяков. Во-вторых, у нас есть еще два таких компаса.

В-третьих, они такие тяжелые, что никому и в голову не придет тащить их в поход, если вообще когда-нибудь дело дойдет до этого, - убеждал

Трояни.

-А в-четвертых, Биаджи уже разобрал компас; волшебный напиток уже открыт. Только чем его зачерпнуть? - добавил Вильери.

- Ложкой, как лекарство. Мы ведь не хотим напиться допьяна, - высказал свое мнение Трояни.

- Да этого и не может случиться, - смеялся я, нас четверо, а спирта не более пол-литра.

- Но ложка в палатке, - озабоченно сказал старший лейтенант.

- Я ее достану! Трояни тихо, как угорь, юркнул в палатку, откуда раздавался громкий храп Чечони под тихий аккомпанемент Нобиле. Через мгновение он выскользнул из палатки с ложкой и маленькой бутылкой.

- Мы поступим честно и, после того как каждый из нас получит по ложке спирта, выльем две ложки в бутылку - одну для Чечони, а другую для генерала, - сказал он. Затем компас опорожнили до последней капли, не обращая внимания на то, что в спирте было немного ржавчины.

- Ржавчина - это окись железа, обязательная в каждой приличной минеральной воде, - заметил Трояни в ответ на мое предупреждение, что спирт загрязнен. - По крайней мере ваша совесть будет спокойна, милый Бегоунок, - вы принимаете целебный, а не опьяняющий напиток!

Несмотря на то, что на четырех человек пришлось только несколько ложек спирта, но и этого оказалось достаточно, чтобы вызвать у изголодавшихся людей повышенное настроение. Как будто кто-то стер все наши заботы и опасения. Будущее представлялось теперь в самом радужном свете. Перебивая друг друга, мы начали перечислять тех, кто спешит к нам на помощь. Норвежцы уже здесь с самолетами, шведы вышли на судах в море, Маддалена перелетел Альпы и находится в Копенгагене. Пенцо предусмотрительно обогнул Альпы и сейчас на пути к Тромсё, а финны уже в Тромсё и ожидают только благоприятной погоды, чтобы перелететь через Баренцево море, отделяющее их от Шпицбергена; готовится к экспедиции и Амундсен...

- А советский ледокол "Малыгин" вышел 12 июня из Архангельска, за ним следует ледокол "Красин", - добавил Вильери.

- Все это хорошо, - с некоторым недоверием произнес Трояни, - но сколько времени пройдет, прежде чем такой ледокол пробьется сюда?

- Две недели, - недолго думая, заявил я.

- Две недели эта льдина может выдержать, она кажется вполне надежной,

- проговорил Вильери,

- Так выпьем за то, чтобы она выдержала!

Наличие спиртного было исчерпано, и хотя Биаджи бросал жадные взгляды на бутылку, содержащую долю Чечони и Нобиле, Вильери решил, что давно пора спать, чтобы потом продолжать переноску вещей.

Наступил новый день, полный труда и новых забот. Связь с "Читта-ди-Милано" 15 июня прервалась, хотя в лагере была установлена такая же антенна, какая была на старой льдине. У Нобиле было плохое настроение: он обвинял своих земляков на "Читта-ди-Милано", считая, что они плохо слушают передачи Биаджи, хотя располагают всеми средствами для улучшения слышимости. Вильери, Биаджи и Трояни между тем старались сделать палатку более заметной для норвежских летчиков. Чтобы ее легко было обнаружить они еще раньше нанесли на полотнище палатки горизонтальные и вертикальные полосы анилиновой краской, извлечений из сигнальных стеклянных шаров. Полосы эти выцвели от суровой полярной непогоды, и теперь пришлось восстановить их окраску. Мачта антенны была вполне пригодна для подъема сигнальных флагов на ее наклонных оттяжках, но где взять флаги? Трояни нашел выход из положения. У нас было много карт, теперь совершенно ненужных: карты всего побережья Сибири и русских полярных областей, карты устья реки Макензи и островов канадского полярного архипелага и другие. Их белую, обратную сторону можно окрасить анилиновой краской - и флаг готов. До сих пор на мачте развевались только маленький треугольный зеленый альпинистский вымпел и длинный кусок красной ткани, о которой Нобиле с удовлетворением сказал, что

русские по прибытии сюда увидят свой национальный флаг. Теперь прибавились еще большие листы карт, покрытые фиолетовой краской. Их заготовили в таком количестве, что из них можно было выложить большой посадочный знак для самолета на соседней ровной льдине. Но так как бумажные листы не могли долго сохраниться на открытом воздухе, решено было держать их в палатке до тех пор, пока не появится самолет.

- Теперь у нас столько флагов, что только слепой может не заметить нашего лагеря, - с удовлетворением объявил Вильери, не имевший никакого представления, так же, впрочем, как и его товарищи, о том, насколько затруднительны поиски на сплошной ледяной поверхности, когда наблюдатель смотрит с самолета, проносающегося со скоростью не менее ста двадцати километров в час.

- Бегоунок нам не доверяет, он придумывает свою сигнализацию! - посмеивался Трояни, видя, как я привязываю кусок зеленого фетра к дюралевому стержню, чтобы использовать в качестве ручного сигнального флажка. Днем позже все убедились в том, что я был прав. В воскресенье 17 июня удалось возобновить связь с "Читта-ди-Милано". Нобиле, уже давно возмущавшийся тем, что вспомогательное судно говорит с нами лишь один раз за целый день, отправил злополучному капитану Романье длинную гневную телеграмму такого содержания:

"Однократная связь за целый день вынуждает нас зря расходовать энергию, когда мы хорошо слышим вас, а вы нас плохо или когда совсем ничего не слышно, как это было в последние три дня. Когда вы нас вызываете, вы должны нас вслед за тем слушать, так как может случиться, что нам необходимо будет передать вам важные сведения. Уже целых три дня нам не удастся сообщить вам наши координаты, потому что вы упорно придерживаетесь времени передачи в двадцать часов пятьдесят пять минут, когда обычно ничего не слышно. Повторяется то же самое, что в период с 28 мая по 8 июня, когда мы израсходовали большое количество энергии на безрезультатные вызовы. Вновь просим вас слушать нашу станцию каждый раз

хотя бы в течение десяти минут после того, как вы сами нас вызывали. Тогда мы сможем сообщить свои координаты и передать другие важные известия, если нам не удастся сообщить их раньше. Наше сегодняшнее место 80 градусов 34 минуты и 27 градусов 14 минут. В течение трех дней здесь стоит прекрасная, спокойная погода, видимость очень хорошая. Такие условия бывают не часто. Следовало бы их использовать и сбросить нам самое необходимое из того, о чем мы просили. Прежде всего резиновые лодки, продовольствие, обувь и оружие. Наше положение остается опасным. Нобиле".

Возмущение Нобиле имело все основания. Судно придерживалось установленного порядка, вызывая лагерь через каждые два или три часа, но большей частью ограничивалось следующим: "У нас для вас никаких сообщений нет. До свидания через два часа. Романья". Затем сразу обрывало связь, не заботясь о том, что могли передать из лагеря, и начинало свой обычно очень оживленный обмен радиограммами с Сан-Паоло. Понятно, сколь мало развлекал находящихся на льдине пересказ Биаджи, нередко хорошо слышавшего "важные" (в кавычках) сообщения "Читта-ди-Милано". Сообщалось, например, о том, что новобранца Джузеппе Россини нет в группе Нобиле на льдине, что он находится в безопасности на борту "Читта-ди-Милано" и у его семьи нет ни малейших причин беспокоиться о нем. Между тем имена всех отправившихся на дирижабле "Италия" в его последний полет были давно и многократно опубликованы. На негодующую депешу Нобиле пришел успокоительный ответ. Рийсер-Ларсен поднимается в воздух на поиски лагеря в ближайшие часы. Он летит один, так как Лютцов-Хольм меняет на своем самолете мотор, значительно изношенный в последних полетах. Действительно, в тот же день еще до полудня все в лагере слышали шум мотора гидроплана Ларсена. Вскоре он появился с запада. В ту же минуту были подняты на мачту карты-флаги, а несколько карт были сброшены на палатку, так как они были ярче окрашены, чем полотнища палатки.

Потерпевшие катастрофу напряженно следили за маленькой темной точкой, двигавшейся между льдиной и островом Фойн. Она перемещалась с севера на юг, затем в обратном направлении. Летчик последовательными галсами пролетал надо льдом к востоку от острова. Отдаленное жужжание мотора по временам еле заметно усиливалось, а самолет был едва различим даже в бинокль. Прошло десять минут и еще десять, волнение находившихся на льдине возрастало, а взгляды всех были прикованы к далекому самолету. Вильери, стоявший наготове с заряженным сигнальным пистолетом, не выдержал и спустил курок. Раздался короткий, сухой звук выстрела, и из дула пистолета показалась тонкая струйка белого дыма, сразу же незаметно рассеявшаяся в спокойном воздухе.

- Такой сигнал не увидишь и в нескольких шагах! - насмешливо произнес я.

Трояни, которому было поручено техническое снабжение дирижабля "Италия", задело это замечание, он собирался резко осадить меня, но возглас Биаджи положил конец начавшимся пререканиям.

- Улетает обратно! - огорченно воскликнул сержант. Его товарищи, не желая этому верить, долго еще стояли, устремив взоры на запад.

Но Биаджи был прав: шум мотора удалялся и совершенно не стал слышен спустя несколько минут после того, как самолет скрылся из глаз. Все разошлись с тяжелым настроением. Биаджи направился к передатчику сообщить на "Читта-ди-Милано", что Ларсен не долетел до лагеря, а вел поиски значительно западнее его местонахождения. Вильери забрался в палатку, чтобы доложить генералу о том, что видел, и отвести в случае необходимости обвинения в недостаточности мер, принятых для привлечения внимания Ларсена.

Трояни и я готовили обед. Еще до появления норвежского самолета Чечони вручил поварам сковородку, изготовленную им из куска жести от консервной банки из-под пеммикана. На сковороде лежало медвежье мясо, которое Чечони разрезал на мелкие кусочки, чтобы они быстрее

поджаривались. Я с отвращением смотрел на темно-красное мерзлое мясо. Уже восемнадцатый день на обед было одно и то же - медвежatina и только медвежatina, сначала в вареном виде, а потом - жареная. Под лучами солнца, все реже скрывавшегося за облаками, мясо начинало портиться. В нем появился отвратительный привкус рыбьего жира, сохранившийся в моей памяти с детских лет, когда каждое утро приходилось принимать его по столовой ложке.

- Это вы себе внушаете, Бегоунек, - сказал Трояни, когда узнал, почему я в последние дни так щедро делился своим обедом с Титиной, хотя порции мяса были по-прежнему мизерными. - Ведь белые медведи питаются тюленями, а тюлени - рыбой, поэтому медвежatina приобретает лишь легкий привкус рыбьего жира, - шутил он.

- Возможно, вы правы! Я вспомнил, что два года назад, во время экспедиции Амундсена, ел медвежатину в Конгс-фьорде. Мясо было как следует приготовлено и всем, кто его пробовал, казалось таким же вкусным, как самая лучшая говяжья вырезка.

Молча отдал я Трояни сковородку с воскресным обедом и отправился на поиски топлива - фотопленки и кусков дерева, которые попадались все реже. Прежде чем я успел вернуться, Трояни растопил куски медвежьего сала и начал поджаривать мясо.

- Наконец-то вы явились: еще немного, и огонь бы погас,- ворчливо встретил он меня. - Я бы хотел знать, какая муха укусила генерала: он не хочет давать нам масла для жаркого.

- Он выдаст всем по куску масла за обедом, что бы каждый мог добавить его в свою порцию.

- Это ни к чему: мясо быстро остынет, и масло на нем не растопится, а будет расходоваться бесполезно; при поджаривании оно использовалось бы гораздо лучше...

- Почему, собственно, Ларсен нас не обнаружил? - задал я вопрос, стремясь дать разговору иное направление. - Ведь ему хорошо известны

наши координаты, расстояние, на котором находится лагерь от острова Фойн, и направление, в котором он должен был лететь от острова. Ведь остров, вероятно, служит ему исходным пунктом при поисках, как вы полагаете?

Само собой разумеется, что летчик всегда руководствуется каким-нибудь естественным ориентиром - рекой, возвышенностью, берегом или островом, - ответил Трояни.

Поэтому у меня возникает сомнение, правильно ли нанесены на карту эти два острова - Брок и Фойн?

- Что вы имеете в виду? - с недоумением спросил Трояни.

- Ну, предположим, что в действительности они лежат дальше к западу, чем показано на карте. В таком случае летчик должен закончить свои поиски где-то западнее от нас, если он руководствуется картой и нашими координатами, - пояснил я свою мысль.

- Едва ли возможна такая грубая ошибка при нанесении островов, - возразил Трояни.

Однако позже выяснилось, что я был прав. Как санная экспедиция капитана Сора, так и моряки ледокола "Красин" обнаружили много неточностей на карте района Шпицбергена, и оба названных острова значились на карте на несколько миль восточнее своего действительного положения.

Неудача Ларсена повергла всех в уныние: мы поняли, как трудно обнаружить такую маленькую точку, какой был наш лагерь, на поверхности бескрайнего полярного льда, где помехами для воздушного наблюдателя являются не только тени и отблески, но и большая скорость самолета.

- С дирижабля обнаружить что-либо гораздо легче, - вмешался Нобиле в происходившую по этому поводу дискуссию, - тем более что стоит такая прекрасная погода, какой никогда не было за все время полета "Италии".

Погода действительно была исключительной, и в понедельник 18 июня на юго-западной стороне горизонта отчетливо и ясно обозначилось все

побережье Шпицбергена от мыса Брунн до мыса Платен; только оба низких острова - Северный Репс и Южный Репс, - расположенные между этими двумя мысами, сливались с ледяной поверхностью.

- Не манит ли вас твердая земля? - спросил меня Трояни, заметив, как я жадно смотрю на далекое скалистое побережье.

- Манит! Если бы мы оказались там в положении "робинзонов", то чувствовали бы себя гораздо лучше. Могли бы спокойно и без всяких опасений ожидать корабль или самолет!

- Что правда, то правда! Ведь здесь ложишься и не знаешь, проснешься ты или станешь утопленником! - с горькой иронии ответил Трояни.

- На берегу всюду много плавника, и мы могли бы построить хижину, - продолжал я, когда-то восторженно читавший все действительные и вымышленные истории робинзонов. - Там водятся северные олени, они попадались бы в наши ямы-ловушки...

- Которые вы выкопали бы нашими ножницами, ведь ничего другого у нас нет, - дразнил Трояни.

- Из их шкур мы изготовили бы спальные мешки; из деревьев сложили бы и разожгли большой костер и после этих четырех недель могли бы наконец как следует согреться, - продолжал я.

- Мы могли бы даже поджарить медвежье мясо на вертеле, может быть, тогда и вы кушали бы его с аппетитом, - добавил Трояни.

- Не может ли кто-нибудь из вас двоих помочь мне в наблюдениях, следя за хронометром? - с несколько чопорной вежливостью прервал наш разговор Вильери, которому Нобиле приказал вновь определить координаты лагеря, за последние два дня, вероятно, значительно изменившиеся, хотя и стояла тихая погода. Вильери, который охотнее всего отдыхал в палатке, был недоволен тем, что его побеспокоили, и настроение его оставляло желать лучшего.

- Ларсен сегодня снова вылетает, - коротко ответил он на мой вопрос о том, известно ли ему, что сообщает "Читта-ди-Милано". Не говоря ни

слова, я поудобнее расположился с хронометром, а Вильери с помощью секстана измерил высоту Солнца над горизонтом. Результаты определения координат оказались поразительными. Хотя последние два дня были штилевыми, ледяное поле с лагерем Нобиле за это время продрейфовало более чем на десять миль к северо-востоку.

- С "Читта-ди-Милано" сообщили еще кое-что, - сказал Вильери. -

Маддалена уже два дня находится в норвежском порту Вадсё, с часу на час в Конгс-фьорде ожидают его прилета. Пенцо на своем гидроплане летит вслед за ним, а известный полярный исследователь Руаль Амундсен собирается вылететь из Тромсё на французском гидроплане "Латам-47", который будет пилотировать майор Гильбо. Финский самолет "Турку" вылетает в Тромсё. Советский ледокол "Малыгин" пробивает путь через льды к восточным берегам Северо-Восточной Земли (Шпицбергена). "Красин", один из самых мощных ледоколов, вышел два дня назад из Балтийского моря. Шведская экспедиция на "Квесте" и "Тане" с несколькими самолетами на борту миновала Конгс-фьорд, а трехмоторный шведский гидроплан "Упланд" готовится к старту из порта Вадсё. Со времени злополучной экспедиции Франклина 36 мир не видел столько людей спешащих на помощь небольшой горсточке, затерянной среди полярных льдов!

Все надежды находящихся на льдине возлагаются теперь на Ларсена.

Норвежец действительно вновь появился в понедельник, на этот раз в сопровождении своего товарища. Оба самолета опять достигли острова Фойн. Пилоты приняли к сведению сообщение из лагеря о том, что вчера Ларсен держался слишком далеко к западу, и поэтому пролетели еще несколько миль в восточном направлении над покрытым льдом морем, прежде чем приступить к поискам.

На этот раз Нобиле хотя и с трудом, но выбирается из палатки, чтобы самому проследить за подачей сигналов. Его, товарищи не очень этому рады. Нервный, возбужденный и раздражительный, он переносит свое настроение и на других, требуя от них выполнения того, что им не под

силу. Я стою на двухметровой льдине и энергично машу флажком; генерал в довольно грубых выражениях заставляет меня взобраться на другую, более высокую льдину. Делаю попытку - я так же горячо, как и Нобиле, желаю, чтобы летчики нас обнаружили, - но острые края льдины прорезают тонкую кожу моей жалкой обуви, рвут носки и ранят ноги до крови. Испытывая сильную боль, я после повторной безуспешной попытки подняться на льдину возвращаюсь на свое первоначальное место, несмотря на гневные возгласы Нобиле. Вильери и Трояни также не избегают разноса. Они развели на листе жести огонь, поддерживая пламя маслом, но дыма, поднимающегося в спокойном воздухе прямо вверх, слишком мало, и летчики его наверняка не заметят.

- Больше дыма! Подбросьте что-нибудь в огонь, чтобы дымило как следует! - кричит им Нобиле.

Они послушно бросают в огонь резиновую изоляцию, киноплёнку, асфальтовую мастику от сухих гальванических элементов, но все это быстро сгорает, а дым все равно едва заметен. Между тем гул моторов усиливается, самолеты приближаются. Еще немного - и они окажутся над палаткой. Бросаю свой флажок, быстро спускаюсь со льдины, на которой стоял, подбираю на снегу остатки медвежьих лап с когтями и кусками шкуры и бросаю их в огонь. Поднимается густой белый дым, и возникает невыносимое зловоние, вынудившее всех отойти от огня. Неожиданный порыв ветра сбивает дым вниз, и он покрывает сплошной пеленой всю льдину с находящимися на ней людьми. Когда дым рассеивается, показываются самолеты, приблизившиеся к палатке на расстояние не более одной мили, но в тот же момент они поворачивают назад и через несколько минут исчезают за горизонтом. Пять человек молча глядят им вслед, и только Титина весело лает, как будто сожжение остатков большого белого зверя особенно ее обрадовало.

Известие, полученное утром 19 июня с "Читта-ди-Милано", вновь подняло упавшее было настроение обитателей лагеря. Ночью в Конгс-фьорд прибыл

Маддалена со своей большой летающей лодкой "Савойя" и еще до полудня должен появиться над "красной палаткой".

- Ну, уж на этот раз нас непременно найдут. Ведь на самолете будет несколько человек, и они смогут наблюдать как следует, - с уверенностью говорит Трояни.

Нобиле, окрыленный новой надеждой, соглашается. Я молчу. Трояни недоверчиво качает головой, слушая, как Чечони хвастается, что, если бы он мог ходить, он сумел бы привлечь внимание летчиков.

- Мы охотно верим этому, так как дородность вашей фигуры способствовала бы этому, кавальеро! - поддразнивает его Биаджи, широко улыбаясь.

Чечони когда-то за выдающийся подвиг при спасении дирижабля в бурную погоду получил орден вместе с титулом "кавальеро". Он очень гордился этим и требовал, чтобы подчиненные при обращении к нему называли его не иначе, как "кавальеро". Склонный к тому, чтобы делать приятное людям, я всегда так и называл Чечони, за что пользовался его дружеским расположением.

Чечони в ответ на шутки Биаджи лишь презрительно машет рукой.

Маддалена сдержал свое слово. Ограничившись небольшим отдыхом, он со своими товарищами ранним утром 19 июня вылетел к лагерю Нобиле. Погода стояла прекрасная. Но повторилось то же самое, что и накануне, только Нобиле на этот раз был несколько спокойнее. Снова находившиеся на льдине слышали шум моторов, на этот раз более низкого и более мелодичного тона, то усиливавшийся, то ослабевающий, в зависимости от того, приближался ли самолет к лагерю или удалялся от него. Как и в прошлый раз, мы делали все, чтобы привлечь к себе внимание летчика и наблюдателей, и вновь наши попытки оказались тщетными. Большой гидроплан подлетел к лагерю на две мили, а затем повернул и возвратился на свою базу.

ЛЕДОКОЛЫ ИДУТ НА ПОМОЩЬ

Пока не было известий о судьбе дирижабля "Италия", советские полярники предполагали, что дирижабль отнесло сильным западным ветром куда-нибудь к Земле Франца-Иосифа и там он потерпел аварию. Земля Франца-Иосифа, являющаяся советской территорией, представляет собой большую группу суровых негостеприимных островов (81° северной широты и 55° восточной долготы), на 99% покрытых льдом. Советское правительство сочло своим долгом оказать помощь итальянской экспедиции, терпящей бедствие на его территории, раньше, чем итальянскому правительству пришло в голову обратиться к Советскому правительству с этой просьбой.

Комитет помощи дирижаблю "Италия", созданный при Осоавиахиме, принялся за работу с необычайной энергией и настойчивостью. Заместитель председателя Осоавиахима СССР И. С. Уншлихт, возглавивший Комитет, собрал вокруг себя наиболее опытных советских полярников.

Из полярных летчиков в спасательную экспедицию были привлечены Б. Г. Чухновский, известный своими полетами в районе Новой Земли, и М. С. Бабушкин, с 1926 года проводивший воздушную разведку района зверобойных промыслов в Арктике и совершивший ряд полетов по спасению охотников, унесенных в море на льдинах.

Комитет решил немедленно снарядить спасательную экспедицию, хотя до этого ледоколы никогда не работали в полярных водах весной, когда сплошные тяжелые льды оказываются не под силу самым мощным ледоколам. Поэтому в это время не оказалось ни одного готового к плаванию советского ледокола. Они, как всегда, зимовали в портах северного побережья в Мурманске, Архангельске или в Кронштадте, где ремонтировались и готовились к навигации, которая начинается на севере только в конце июня. Единственным судном, готовым к немедленному выходу в море, был "Персей" - не ледокол и даже не ледокольный пароход, а деревянное судно с дополнительной дубовой обшивкой, приспособленное к

плаванию только в легких льдах. Выдержать сжатия льдов он не мог. К тому же у "Персея" была сравнительно слабая машина - всего 250 л. с. Комитет, конечно, не ждал от "Персея" большой помощи, но тем не менее дал ему задание в двадцать четыре часа выйти из Архангельского порта к кромке дрейфующих льдов и обследовать обширную зону между Новой Землей и Землей Франца-Иосифа, собрать сведения от промысловых судов, работающих в этом районе, и вести поиски следов дирижабля. "Персей", пополнив запасы угля и продовольствия, вышел из порта 3 июня, точно через сутки после получения телеграммы-молнии с приказом Комитета.

Это была первая ласточка. Полагая, что "Италия" потерпела катастрофу где-то в районе Земли Франца-Иосифа, Комитет обязал "Малыгина"³⁷, стоявшего тоже в Архангельске, в течение шести дней закончить ремонт. За это время надлежало принять бункер и запасы продовольствия для полярной экспедиции, взять на борт самолет "Ю-13" с экипажем, которым будет командовать М. С. Бабушкин, после чего под руководством В. Ю. Визе идти вдоль 30-го меридиана на север. Опытным полярникам из Комитета было ясно, что "Малыгину" предстоит очень тяжелое плавание, так как ледокол встретит огромные массы плавучего льда, который в это время дрейфует на юг через пролив Хинлопен. Поэтому никто не рассчитывал на то, что в ближайшее время "Малыгин" подойдет непосредственно к лагерю Нобиле, точные координаты которого были получены в течение последующих двух дней. "Малыгину" следовало направиться к восточному побережью Шпицбергена, достигнуть острова Надежды и там организовать базу для полетов Бабушкина.

Основная задача возлагалась на летчиков. Они должны были обнаружить лагерь и сбросить продовольствие и другие запасы; если представится возможность, сесть у палатки и снять пострадавших со льдины. Если последнее не удастся, Бабушкин регулярными полетами должен был поддерживать связь между лагерем Нобиле и ледоколом и внимательно следить за состоянием льдов. Как только позволит ледовая обстановка,

"Малыгин" немедленно двинется к лагерю.

Все было продумано до последней мелочи, но срок, предоставленный команде "Малыгина" на подготовку к выходу в море, был чрезвычайно мал.

Судовая команда "Малыгина" состояла из сорока двух человек. Теперь к ним для данной экспедиции присоединились еще семнадцать, в том числе летчики, научные работники, журналисты. Всех нужно было разместить и обеспечить продовольствием. Но не это было основной заботой. Главная трудность заключалась в ремонтных работах и в бункеровке. Ледоколу требовалось погрузить девятьсот тонн угля из расчета на месяц плавания. Необходимо было также принять горючее и смазочное для самолета. Экипаж ледокола работал днем и ночью, уложившись в шестидневный срок, указанный Комитетом. Не хватало только полного комплекта запасных частей для самолета. Но в этом летчики не были повинны. Было решено, что запасные части ледокол захватит в Мурманске, куда к тому времени Комитет переправит их из Москвы. Итак, не было потеряно ни минуты времени. Ровно в полночь 12 июня раздались три прощальных гудка, и "Малыгин", отдав швартовы, направился к широкому устью Северной Двины. На причале стояли толпы людей, восторженно кричавшие "ура!"

Через день после этого "Малыгин" пересек Полярный круг.

В открытом море, когда началась качка, обнаружилось, что тяжелый самолет, стоявший на палубе, закреплен недостаточно и летчики тщательно найтовили свой аэроплан, установленный на корме. Из экипажа "Юнкерса" больше всех беспокоился о самолете молчаливый бортмеханик Ф. И. Грошев. Грошев - неразлучный друг Бабушкина, и его приятели на "Малыгине" решили подшутить над ним.

Как только Грошев появился на палубе, он тотчас же начал искать Бабушкина.

- Бабушкин? - притворно удивился первый же спрошенный. - Я ничего не знаю о Бабушкине! Ведь с нами идет Сергеев.

- Сергеев? - Лицо у Грошева вытянулось. - Кто это?

Вон на мостике разговаривает с помощником капитана.

Грошев широкими шагами поднялся на капитанский мостик.

- Разрешите представиться, товарищи, - прервал, он разговор, - я механик Бабушкина, Грошев.

Г. И. Сергеев дружески пожал ему руку и сказал, что рад летать вместе с ним.

- Я тоже, - ответил Грошев. - Но я хотел бы знать, что с Бабушкиным?

- С Бабушкиным? - Пилот сделал удивленное лицо. - Насколько мне известно, он в отпуске, где-то на Волге, только что уехал. Хватит, три месяца летал, бедняга, над Белым морем и заслужил наконец право увидеть что-нибудь другое, кроме льда и снега.

Грошев недоверчиво посмотрел на летчика, но когда увидел, что его лицо сохраняет полную серьезность и когда помощник капитана подтвердил сказанное Сергеевым, заметив при этом, что хорошо представляет себе, как Бабушкин любуется теперь цветущими лугами и зелеными лесами, механик печально кивнул головой и спустился с капитанского мостика.

Грошев все еще ждал, что в Мурманске встретится со своим любимым пилотом, но окончательно перестал надеяться, когда там на ледокол погрузили запасные части для самолета, после чего "Малыгин", не задерживаясь и без Бабушкина, направился в Александровск (ныне Полярный), где предстояло пополнить запасы угля, частично израсходованного по пути из Архангельска. Александровск, Кола и Мурманск - три порта, расположенные в узком и длинном Кольском заливе Баренцева моря. Небольшое ответвление теплого течения Гольфстрим проникает в залив, который почти круглый год свободен от льда. Незамерзающий порт Мурманск - один из крупнейших в СССР - возник во время первой мировой войны, в 1915 году, при строительстве Мурманской железной дороги. Теперь он является крайним западным пунктом на весьма оживленной трассе Северного морского пути, проходящего вдоль длиннейшей северной границы Советского Союза.

Бабушкин, который в это время находился в Москве, готовясь к очередной зверобойной кампании на "Седове", получил приказ немедленно присоединиться к экспедиции на "Малыгине", отправляющейся на поиски экипажа "Италии".

Летчик быстро собрался в путь на далекий север, откуда не всегда возвращаются. В Ленинграде Бабушкина ждала телеграмма с "Малыгина", извещавшая, что ледокол выходит из Архангельска ровно в полночь 12 июня. Это озадачило летчика. Попасть в Архангельск до отплытия ледокола было совершенно невозможно. "Ладно, - подумал Бабушкин, - я захвачу его в Мурманске!" - и сел в поезд, идущий на север. Он провел в дороге целых два дня, пока наконец добрался до цели. На Мурманском рейде стояло много судов, однако Бабушкин напрасно искал знакомый силуэт "Малыгина".

Сердце у летчика упало. Некоторое время он в полной растерянности стоял на пирсе, как вдруг увидел знакомого моряка, который шел к нему с пакетом в руке. Бабушкин устремился навстречу, окрыленный надеждой.

- Письмо для вас, товарищ Бабушкин, от товарища Визе, начальника экспедиции на "Малыгине", - сообщил моряк, передавая летчику пакет.

- Хвала и слава вам, дружище! - радостно воскликнул Бабушкин и нетерпеливо разорвал конверт. Визе приказывал Бабушкину на моторной лодке догнать их в Александровске, где они грузят уголь. Визе подчеркивал, что это последняя стоянка "Малыгина" в Европе и что, если Бабушкин не застанет их в Александровске, он потеряет последнюю возможность присоединиться к экспедиции.

- Моторка есть хорошая, через час она может выйти из порта, - сообщил моряк, - Александровск недалеко, доберетесь туда за три или самое большее за четыре часа.

- Когда ушел ледокол? - спросил Бабушкин и очень огорчился, услышав, что "Малыгин" вышел из Мурманска рано утром.

Теперь день уже клонился к вечеру, значит, ледокол его опередил почти на двенадцать часов. Визе - человек горячий и не станет терять времени;

как только бункер будет взят, он тотчас прикажет поднять якорь и пойдет дальше!

- Не беспокойтесь, товарищ, - утешал Бабушкина его добрый вестник. -

"Малыгин" должен погрузить сто тонн угля, а на это понадобится порядочно времени.

Но Бабушкин так торопил всех, что не прошло и часа, как моторная лодка двинулась в путь. Бабушкин уселся на носу и нетерпеливо смотрел вперед, хотя и знал, что многочисленные изгибы берега будут скрывать порт до последней минуты. Примерно через час мотор закапризничал; минуту он еще поработал с перебоями, потом несколько раз чихнул и заглох. Летчик пришел в отчаяние, он готов был прыгнуть в воду и плыть к далекому порту.

- Эх, не беспокойся, голубчик, - утешал его рулевой, бывалый седой моряк с обветренным лицом. - Немножко водички попало в цилиндр, мы это сейчас же исправим. Гаврюшка разберет моторчик и заглянет ему в брюшко! "Гаврюшка", молодой, веснушчатый моторист, весело осклабился. Ему даже не понадобилось "разбирать моторчик", достаточно было сменить закиданную маслом свечу, и лодка снова понеслась вперед, рассекая холодные морские волны.

- Вон твой кораблик - стоит на Екатерининском рейде. Еще уголь грузят, посмотри! - говорил дальнотзорный моряк, когда показался широко раскинувшийся Александровский порт. Летчик приложил к глазам бинокль. Да, "Малыгин!" Впервые за последние четыре дня Бабушкин радостно улыбнулся и окончательно успокоился.

- Что вы сердитесь, товарищ? - спросил несколькими часами позже Сергеев у Трошева, когда тот стал упрекать его за злую шутку. - Если бы вам сказали, что Бабушкин должен присоединиться к нам в пути, вы бы десять раз в день умирали от нетерпения и страха, что он не успеет!

- Ты бы не радовался так его прибытию, как радуешься теперь, - добавил второй механик.

- Забудьте обо всех минувших огорчениях и подайте друг другу руки! -

смеялся Бабушкин

Они немедленно это сделали, и на борту "Малыгина" не было теперь человека, более довольного своей судьбой, чем Грошев...

Через два дня в Баренцевом море разразился шторм. Судно сильно качало; при этом "Юнкере" Бабушкина доставил экипажу много хлопот. Все время надо было находиться около самолета и следить за креплением, чтобы при качке и шквалистом ветре тяжелую машину не сбросило в бушующее море. Измученная команда сменялась у самолета через каждые два часа, проклиная шторм и все на свете. Только один Грошев сохранял спокойствие и даже напевал во время работы. Он почти непрерывно находился около самолета, отлучаясь только для того, чтобы немного перекусить. За время шторма Грошев не прилег ни на минуту. Дай что за беда! Командир самолета - на борту ледокола, "Юнкере" в порядке, шторм когда-нибудь да прекратится и все войдет в норму. А Трошеву ничего больше и не нужно.

Если короткий шестидневный срок, который был дан на подготовку к отплытию "Малыгина", потребовал предельного напряжения сил, то в Ленинграде красинцам пришлось труднее. На подготовку "Красина" был установлен в два раза меньший срок - только три дня! За это время надо было снабдить всем необходимым ледокол водоизмещением почти 11 000 тонн с экипажем в 136 человек и обеспечить полную готовность к работе летной части с большим трехмоторным "Юнкерсом" Б. Г. Чухновского.

Все новые и новые задания сваливались на руководство экспедицией. 11 июня в 11 часов 25 минут Комитет телеграммой-молнией сообщил, что Италия обратилась к Советскому правительству с просьбой отправить большой ледокол на поиски по западному варианту, то есть вдоль западных и северных берегов Шпицбергена до лагеря Нобиле. Следовало немедленно обсудить и решить вопрос, сможет ли эту задачу выполнить "Малыгин", которому в таком случае будет послан соответствующий приказ, или же необходимо послать один из самых мощных ледоколов - "Красин" или

"Ермак". Совещание в Ленинграде после короткого обсуждения вопроса решило, что поставленная задача не под силу "Малыгину" и что необходимо готовить "Красин". Одновременно пришла новая телеграмма от Уншлихта, согласно которой ледокол должен покинуть порт не позднее 13 июня утром, то есть через неполных два дня! До полуночи пришли еще две телеграммы от Комитета, дополняющие ранее данные инструкции самыми подробными указаниями. При этом Комитет сам продлил срок выхода "Красина" на один день, так как самолет "Дорнье-Валь", первоначально предназначенный для погрузки на ледокол, решено было заменить трехмоторным "Юнкерсом" ("ЮГ-1"), крылья которого при необходимости можно снимать.

Произошли также перемены в командовании кораблем. Капитан "Красина" М. Я. Сорокин должен был взять на себя руководство ранее запланированной Карской экспедицией, которую нельзя было откладывать. Капитаном "Красина" был назначен командир ледокола "Ленин", высокий, молодой и очень неразговорчивый эстонец К. П. Эгги. Когда нового капитана спросили, сможет ли он подготовить "Красина" к отплытию за три дня, Карл Петрович удивленно и коротко ответил: "Почему же нет?"

На ледоколе все работали с большим воодушевлением и почти без отдыха; поэтому не было нужды в заключительных словах длинной телеграммы из Москвы: "Не сомневаемся, что все отдадут себе отчет в ответственности возложенной на них задачи. Комитет полагается на организованность, дисциплину, выдержку и мужество всех участников экспедиции и надеется на решительный успех".

Пополнение бункера ледокола до двух тысяч пятисот тонн кардифским углем было решено произвести в Норвегии. Запасы продовольствия на шесть месяцев, оружие, охотприпасы, одежда и обувь, медикаменты, запасные паруса для лодок, лыжи и сотни других мелких, но не менее важных вещей - все это непрерывным потоком вливалось в трюмы ледокола. Уже 11 июня стало ясно, что погрузку не закончить за три дня и что "Красин" не сможет выйти в море 13 июня.

Бункеровка затянулась еще на двенадцать часов, но и без этого обеспечение самолета всем необходимым задержало бы отход. Дело было не легкое, и в то же время от него в значительной мере зависел успех экспедиции. В мастерских порта по просьбе Чухновского для самолета изготовили специальную платформу площадью 56 квадратных метров двухметровой высоты. Ее поместили между трубами ледокола и надежно укрепили, так как в полярных широтах штормы не редкость.

...Борис Григорьевич Чухновский, молодой, стройный человек с юношеским лицом, всегда гладко выбритый, в начале июня лег в больницу по поводу аппендицита. Частые, хотя и не слишком сильные приступы отравляли жизнь. Еще год назад, когда Чухновский участвовал в экспедиции к проливу Маточкин Шар, аппендикс иногда давал о себе знать, и чаще всего именно во время разведочных полетов.

Незадолго до назначенной операции Чухновский получил приказ принять командование авиагруппой "Красина". Он немедленно отправился к главному хирургу.

- Удалить отросток слепой кишки, Борис Григорьевич, - пустое дело, - сказал с улыбкой главный хирург. - Произведем операцию, как говорится, "на ходу". При вашей худощавости все пойдет как по маслу, и через четверть часа операция будет закончена.

Серьезное лицо молодого летчика прояснилось.

- Погодите, - добавил врач. - Операция, конечно, несложная, но вам придется после нее недельку полежать, так как раньше мы не можем снять швы. А после того потребуется еще неделя на выздоровление...

- И вы думаете, что "Красин" будет ждать меня четырнадцать дней? - раздраженно спросил Чухновский.

Главный хирург пожал плечами:

- К сожалению, Борис Григорьевич, иначе нельзя, произнес он.

- Хорошо, тогда я просто не буду оперироваться, - воскликнул

Чухновский решительно. - Мой аппендикс сейчас спокоен, как ягненок, как

будто ему известно, что я хочу от него избавиться. Он подождет операции, пока я не вернусь из экспедиции.

- Я должен вас предостеречь, Борис Григорьевич! - серьезно заявил хирург. - Приступ аппендицита там, на далеком севере, может привести к непоправимым последствиям! Острый приступ легко может кончиться перитонитом, и через пару дней вы протянете ноги.

- Ну что ж, - махнул рукой беззаботный пациент. - В худшем случае меня оперирует судовой врач "Красина". Удаление отростка слепой кишки не требует большого искусства. Это сумеет сделать любой опытный врач!

Хирург нахмурился и, почувствовав себя оскорбленным, умолк.

"Так, так, - думал Чухновский по пути из больницы в Ленинградский порт. - Только и не хватало две недели проваляться в больнице и упустить, может быть, единственный случай в жизни. И кто же еще позаботится как следует о большом "Юнкерсе"? Правда, команда на кем образцовая: второй пилот хорошо знает свое дело, хотя еще очень молод; летчик-наблюдатель - спокойный и уравновешенный человек, которого ничто не смутит. Оба бортмеханика принадлежат к лучшим специалистам воздушного флота. И все же куда приятнее участвовать во всем самому, а не скучать на больничной койке", - продолжал раздумывать Чухновский.

Немало хлопот с самолетом! Прежде всего надо было снять длинные крылья и погрузить огромный фюзеляж с тремя моторами на платформу между трубами ледокола и как следует закрепить его. Под словами "как следует" надо разуметь: так надежно, чтобы при любой качке самолет не сдвинулся с места, а это значит гораздо крепче, чем на твердой земле. Затем следовало заготовить все необходимое для моторов, продовольствие для экипажа из четырех человек, радиостанцию, полярное снаряжение - ведь всегда надо учитывать возможность вынужденной посадки и поход по замерзшему морю. Всего 420 килограммов основного груза и, кроме того, много запасных частей: два шасси (и по две пары запасных лыж к каждому), необходимые для посадки самолета на лед, и одно шасси на поплавках - для

посадки на воду; два запасных мотора; комплекты пропеллеров деревянных и металлических, двенадцать тонн бензина, зимнее смазочное на шестьдесят часов полета и множество запасных частей, принадлежностей и приборов.

Командиру летной части все время казалось, что еще чего-то не хватает.

Итак, в порту спешно грузится "Красин". Портовые краны скрипят и скрежещут, уголь тонна за тонной исчезает в бункерах, которых на ледоколе 27, но начальник экспедиции решил заполнить их лишь частично, чтобы позднее, в Норвегии, взять кардиф, отличающийся высокой калорийностью и почти не дающий золы. Ведь чем лучше уголь, тем больше радиус действия корабля. Далеко на севере "Красин" будет один-одинешенек. Это самый большой ледокол в мире. Чего не может сделать он, то и подавно будет не под силу другим. Если с "Красиным" что-нибудь случится, никто ему "е поможет. Поэтому начальник экспедиции Р. Л. Самойлович хотел как можно лучше обеспечить ледокол. Уголь - кровь корабля - должен быть самого высокого качества. Итальянцы обещали приготовить кардифский уголь для "Красина" в норвежском порту Берген. А сейчас ледокол должен как можно скорее выйти в море. Итальянцы охвачены тревогой, они перестали верить в своих альпинистов и, кажется, не очень полагаются на большие итальянские гидропланы, которые уже начали спасательные полеты.

Команда "Красина" делает все, что в ее силах, чтобы уложиться в срок, поставленный Комитетом. Главное, чтобы все, что надлежит погрузить, было принято на палубу и в трюмы; о размещении груза позаботятся уже в пути. Стрелы поднимают самые разнообразные грузы один за другим; здесь и целые туши животных, складываемые в корабельный холодильник, ящики, бочки, тюки, консервы, колбаса, ветчина, а также шубы, шапки, белье, цемент, керосин, железные поковки, доски, бревна... Погрузка идет все быстрее. Стук лебедок не прекращается ни на минуту, но темпы работы всем кажутся недостаточными; хотелось бы их ускорить. Распоряжения следуют одно за другим, люди выбиваются из сил, всюду гонка и спешка, не .ослабевающие

ни днем, ни ночью.

Наконец наступает полдень 15 июня, и задача, оказавшаяся невыполнимой за предоставленные "Красину" дни, все же решена в кратчайший возможный срок.

Ледокол со всем снаряжением и экипажем подготовлен к опасной полярной кампании, чреватой всякими случайностями, осложнениями и сюрпризами.

Подготовлен за 4 дня, 7 часов и 40 минут!

В ночь на 15 июня на ледокол прибыли гости, чтобы пожелать счастливого плавания. Времени на формальности и церемонии уже не оставалось. Александр Петрович Карпинский, президент Академии наук СССР, восьмидесятидвухлетний старик, который прибыл одним из первых, не согласился, чтобы моряки прервали погрузку и спустили для него трап. "Красин" стоял у стенки в Угольной гавани, и Карпинский попросил просто-напросто спустить стрелой корзину, в которой его и подняли на палубу.

Гостей много, большая кают-компания заполнена людьми так, что в ней трудно дышать, хотя иллюминаторы и обе двери открыты настежь. Здесь заместитель народного комиссара иностранных дел, начальник порта и его заместители, работники Института по изучению Севера, друзья и родственники отъезжающих. Прибыл и итальянский генеральный консул. С краткой, но содержательной речью обратился к личному составу академик Карпинский.

- План вашей экспедиции разработан на основании точных сведений об атмосферных и ледовых условиях в тех далеких местах, куда вы направляетесь, - сказал он. - От вас требуется большое мужество и отвага, но я глубоко убежден, что вы окажете действенную помощь потерпевшим катастрофу и спасете людей, которым иначе угрожает смерть!

Это были пророческие слова, исполнившиеся раньше, чем миновал месяц.

Представитель команды, судовой электрик "Красина", ответил следующими немногими словами, ставшими неписаным лозунгом экспедиции:

- От имени всех заявляю, что вернемся домой, только выполнив задачу, которая перед нами поставлена!

Гости уже давно покинули палубу, а краны все еще подают последние тонны угля. Наконец настало время "Красину" выходить из Угольной гавани.

По удивительному совпадению момент, когда были отданы швартовы, характеризовался цифрой, кратной пяти; пятница, 15 июня, 15 часов 15 минут. Три портовых буксира начали отводить ледокол кормой вперед от причала, а затем ввели его в узкий прямой канал, углубленный на протяжении восьми миль в мелководной Невской губе.

В канале необходима особая осторожность, и этот короткий путь занял у "Красина" целых четыре часа. В Кронштадте приняли с водолея питьевую воду и воду для питания котлов. Утром 16 июня в 7 часов 13 минут ледокол оставил Кронштадт. Вскоре "Красина" догнал гидроплан с запасными частями для самолета "ЮГ-1", но задержка была небольшой, и ледокол пошел дальше со скоростью 12 - 14 узлов.

Но и теперь экипаж не получил давно заслуженного отдыха. Необходимо было разместить в должном порядке все, что было в спешке погружено на ледокол, и как следует закрепить на случай качки. В штормовую погоду ледокол, корпус которого в поперечном сечении имеет форму, близкую к яйцевидной, подвержен жестокой качке, его все время валяет с борта на борт. Палуба была загромождена разнообразными грузами, что производило безотрадное впечатление. В обычных условиях даже самый беззаботный капитан отказался бы выйти в море с таким "захламлением".

- У меня не хватает людей, - пожал плечами невозмутимый Карл Петрович, когда начальник экспедиции указал ему на беспорядок, царивший на палубе.

Руководство экспедиции провело короткое совещание.

- Этому легко помочь, - решил заместитель начальника экспедиции П. Ю. Орас, молодой и энергичный военный моряк. - Что делают наши корреспонденты? (Так здесь называли представителей печати, участников

экспедиции). Пока у них никакой работы нет, выдадим им робы, и пусть они наведут порядок в провизионных трюмах.

Как решили - сделали! Корреспонденты - пять молодых мужчин - на несколько часов скрылись в "преисподней" - такелажном трюме, где была сложена часть продовольствия, У них был строгий начальник в лице корабельного врача.

- Нет, не пойдет, - напустился он на долговязого худощавого журналиста Николая Шпанова, не обращавшего никакого внимания ни на характер продуктов, ни на содержание консервных банок и укладывавшего все вместе на деревянные стеллажи кладовой.

- Чеснок и лук вместе с сахаром! Почему бы тебе уж заодно не поставить сюда и брусничное варенье?

Шпанов весело ухмыльнулся и переложил продукты в соответствии с полученными указаниями.

Шестым журналистом на "Красине" была молодая корреспондентка газеты "Труд" Любовь Воронцова. Для нее нашлась другая работа, которую мужчины охотно уступают слабой половине: починка белья и пошивка занавесок, деливших кают-компанию на временные каюты. Ей помогала Ксения, пожилая женщина, служившая на ледоколе уборщицей.

Перед руководством экспедиции все время стоял мучительный вопрос: будет ли в Бергене подготовлен для "Красина" кардифский уголь? Не придется ли ждать? Опытные полярники прекрасно понимали, что значит на Севере время, где вся обстановка может коренным образом измениться за несколько часов и непоправимо решить судьбу потерпевших катастрофу, затерянных в полярной пустыне! Наконец была получена успокоительная телеграмма от советского посла в Норвегии А. М. Коллонтай. Она сообщала, что кардифский уголь уже доставлен и ждет "Красина"!

В четверг 21 июня, в прекрасный солнечный день, ледокол вошел в Берген-фьорд, но только через четыре часа его отбуксировали в Угольную гавань.

Вновь шла бункеровка, и угольная пыль носилась по палубе, проникая всюду. Уголь грузили и с помощью портовых кранов с берега, и судовыми лебедками с лихтеров, стоявших под бортом ледокола. Бункер за бункером заполнялся черным, блестящим углем. Но емкость имевшихся на "Красине" 27 угольных ям оказалась недостаточной, и капитан ледокола распорядился из досок сколотить на палубе временные бункеры и насыпать в них еще сто тонн угля. Плыть с таким грузом на верхней палубе по бурному морю, конечно, опасно, но этот уголь рассчитывали сжечь раньше, чем ледокол выберется из прибрежных островов, где море в любую погоду спокойно, как пруд!

- Сколько же у нас угля? - поинтересовался начальник экспедиции, когда после тридцатичасовой непрерывной погрузки прекратился наконец шум кранов. Капитан усмехнулся.

- Заведующий угольным складом утверждает, что у нас примерно тысяча двести тонн отечественного угля и тысяча пятьсот восемьдесят девять тонн кардифского. Но верить ему не следует. Любой заведующий всегда прибедняется и не говорит всех запасов. Я полагаю, что угля у нас по крайней мере на одну пятую часть больше названного количества.

Для Эгги это была необычайно длинная речь; но все выслушали ее с большим удовольствием. Более трех тысяч тонн угля, если капитан прав! С этим можно кое-чего достигнуть даже в самых тяжелых льдах.

В Бергене "Красин" принял на палубу двух гостей. Один из них был пожилой, уже поседевший доцент университета Осло, доктор Адольф Хоель, отличный знаток Шпицбергена, человек тихий, скромный и очень любезный. Вторым был молодой итальянский журналист Давид Джудичи; он представлял несколько итальянских газет, и у него, как он подчеркнул, были серьезные обязательства перед редакциями. Он должен ежедневно телеграфировать самое меньшее 5 тысяч слов.

- Пять тысяч слов в день? - ужаснулся начальник экспедиции. - В этом случае судовая рация будет обслуживать только итальянскую печать, а как

же все остальное? Могу разрешить самое большее десятую часть требуемого количества.

Джудичи упрашивал, настаивал, ссылаясь на прессу, правительство и самого "дуче", но все было напрасно.

- Для вас будет сделано одно исключение, - заявил в конце концов начальник экспедиции (Джудичи облегченно вздохнул). - В тот день, когда мы спасем экспедицию Нобиле, я разрешу вам удвоить количество слов!

У Джудичи разочарованно вытянулось лицо, но в свое время он напомнил об этом обещании.

Короткая летняя ночь опустилась на Бергенский порт, когда три норвежских буксира подали свои тросы на корму ледокола и повели его по извилистому фьорду к выходу в открытое море. Буксирам пришлось немало поработать, ледокол был сильно загружен, его осадка достигла предельной марки. Наконец небольшая "эскадра" тронулась в путь. На берегах плясали огоньки, был канун Ивана Купалы, весело празднуемого норвежцами. Огоньков становилось все больше и больше, и вскоре прибрежные скалы были усеяны ярко пылающими кострами. Они освещали путь "Красина"....

САМОЛЕТЫ НАД "КРАСНОЙ ПАЛАТКОЙ"

На следующий день после неудачного полета Магдалены, в среду 20 июня, над льдиной потерпевших катастрофу раскинулось синее небо без единого облачка. Солнце светило круглые сутки, и так пригревало, что мне, несшему раннюю утреннюю вахту, пришлось снять тяжелую непромокаемую полярную куртку, подшитую овчиной, и остаться в легкое спортивном свитере. В палатке еще спали, и меня, единственного бодрствовавшего на льдине, окружала глубочайшая тишина, какая бывает только в Заполярье. По временам ее нарушал грохот какой-нибудь льдины, подтаявшей на солнце, в результате чего центр ее тяжести перемещался и она внезапно опрокидывалась. Иногда эти звуки можно было принять за отдаленную

канонаду. Хотя я и знал о их происхождении, они все же вводили иногда в заблуждение, и тогда я хватался за тяжелый бинокль, чтобы осмотреть горизонт. Однако по-прежнему пустынно было вокруг; ничего, кроме льда, ослепительно блестящего под лучами солнца. Прекрасная погода стояла уже несколько дней. Яркий свет вызывал болезненное ощущение в глазах, я прикрывал их и старался смотреть сквозь ресницы, с сожалением вспоминая о дымчатых снеговых очках, исчезнувших вместе с вещевым мешком.

Отдаленный лай привлек мое внимание. Посмотрев в бинокль, я увидел Титину. Собачка стояла метрах в ста от палатки на низкой удлиненной льдине и бешено лаяла на большого белого медведя, неуверенно приближавшегося к ней. Я напряженно следил за развертывающейся сценой. Собачка отрывисто и злобно лаяла, не отступая ни на шаг. Медведь, который находился от Титины на расстоянии пятидесяти-шестидесяти метров, нерешительно остановился. С минуту он стоял, медленно покачивая головой из стороны в сторону, и мне показалось, что в бинокль я читаю в его глазах презрительный вопрос: "Должен ли я тобой заняться, жалкая маленькая тварь? Да и стоишь ли ты того, чтобы я тебя сожрал? И будешь ли ты достаточно вкусна, если ты так противно лаешь?" Ни разу в жизни медведь не видел такой маленькой забияки, издающей столь необычные звуки. После короткого размышления громадный зверь повернулся и не слеша затрусил по направлению к островам.

Вдогонку ему Титина еще несколько раз победно пролаяла, затем весело побежала к палатке. Она хитро взглянула на меня, как будто хотела сказать: "Видишь, какая я молодчина!" Обойдя низкую льдину, на которой стоял передатчик, Титина перескочила небольшую трещину и вскоре после этого исчезла за грязноватой серо-зеленой "водяной" льдиной.

- Иди сюда, Титина! Ах ты неблагодарное маленькое создание. Ты знаешь, что время обеда еще не наступило и что ты от меня пока ничего не получишь. Титина была недалеко, ясно слышалось брэнчание ее ошейника.

- Хотелось бы знать, чем ты питаешься, раз мы тебе ничего не даем, -

продолжал я свой монолог. Подождав немного, я осторожно пошел по следам Титины и вскоре обнаружил ее. И тут неожиданно разрешилась загадка ее самоснабжения. Когда заготавливалось медвежье мясо, оно было разделено на двенадцать или пятнадцать кусков. Куски эти подвесили на веревке на некотором расстоянии один от другого, чтобы мясо свободно охватывалось воздухом и меньше портилось. Висело оно достаточно высоко, чтобы Титина не могла его достать. Вербка была прикреплена к верхушкам нескольких высоко торчащих льдин, но солнце растопило одну из них настолько, что веревка сползла и кусок мяса упал на снег. Никто этого не заметил, так как мясо мы пока брали с противоположного конца веревки.

Титина стояла около упавшего куска и усердно уплетала сырое мясо. Увидев меня, она перестала есть и выжидающе посмотрела.

- Приятного аппетита, Титина!

Собака коротко и весело залаяла, как будто поняла, и снова принялась за еду. Мне не хотелось ей мешать; на медвежье мясо я уже не мог смотреть, а теперь, когда вот-вот должны прилететь самолеты, можно ожидать чего-нибудь более вкусного, чем жесткая, как подошва, высушенная солнцем и ветром, наполовину испорченная медвежатина. Меня также совершенно не волновало, что своим лаем Титина спугнула медведя, которого, возможно, удалось бы застрелить.

Но не все разделяли мою точку зрения. Трояни, который сменил меня, бранился, что я не разбудил всех для охоты на зверя.

- Убить медведя! - сердился я. - Сначала нам пришлось бы пристрелить Титину, чтобы она его не спугнула; впрочем, Маддалена сбросит нам, наверно, что-нибудь повкуснее, чем это протухшее мясо.

- Вот неисправимый человек! - ворчал Трояни. - Черт возьми, уже восемь часов!

Он поспешно разбудил Биаджи, который протер глаза, надел наушники и начал ловить "Читта-ди-Милано"; Нобиле в это время готовил скудный завтрак.

- Маддалена вылетел в семь часов из Конгс-фьорда к нам. На борту у него есть рация, - доложил Биаджи.

Это вдохнуло в Нобиле новую бодрость, и он сразу же начал отдавать распоряжения.

- Попробуй с ним связаться непосредственно, Биаджи, - приказал он. - Скажи ему, что мы будем давать направление по радио, как только он появится в поле нашего зрения. Когда он будет прямо над нами, мы передадим сигнал "VVV". Сигнал "KKK" будет означать: "Сбрасывайте припасы!". Спроси, где именно мы находимся.

Приказ следовал за приказом. Радист вылез из палатки, пошел к передатчику и вскоре доложил, что удалось установить непосредственную связь с самолетом Маддалены, который подходит к проливу Хинлопен и самое позднее через три четверти часа будет над палаткой.

Теперь я после бессонной ночи и не думал об отдыхе. Все вылезли из палатки, даже Чечони. Хотя намечалось наводить самолет Маддалены по радио, так сказать, шаг за шагом, Нобиле распорядился подавать сигналы также и другими средствами. Я неохотно взял свой флажок и поднялся на льдину, на которой стоял за день до этого. Трояни налил в консервную банку масло с бензином, добавил немного тряпок и небольшое количество асфальтовой мастики.

- Маяк готов! - насмешливо доложил он генералу.

Наиболее легкую работу взял на себя Вильери. Он решил, что Биаджи кто-нибудь должен помогать у рации; а лучше, чем морской офицер, этого никто не сумеет сделать. И Вильери удобно расположился на льдине, которая была значительно ниже, чем моя, и стал ждать. Чечони, который раньше обещал, что покажет всем остальным, как надо сигнализировать, решил использовать солнце. Он просто и быстро изготовил зеркало: тонкую деревянную дощечку оклеил блестящими листочками станиоля. Ему посчастливилось - солнечный зайчик, отраженный от его примитивного зеркала, попал Маддалене прямо в глаза и был (если не считать радио)

единственным сигналом, который летчик своевременно заметил.

Волнение итальянцев достигло предела. Только я спокойно стоял на своем посту и с досадой думал о том, что вся эта великолепная сигнализация совершенно ни к чему, когда по радио можно договориться с самолетом легко, быстро и надежно. Я взглянул на импровизированные флаги, снова поднятые на радиомачту. Они висели неподвижно, так как не было ни малейшего ветерка. Погода была чудесная, словно по заказу. Погруженный в раздумье, я не уловил рокота моторов, который послышался в четверть десятого.

Биаджи дал летчикам правильное направление, но вначале они, казалось, не обратили на это внимания. Самолет продолжал лететь по первоначальному курсу, уклоняясь от палатки на целую милю. Нобиле начал сердито покрикивать на свою команду, требуя немедленной сигнализации. Но тут внезапно самолет повернул и в следующий момент с оглушающим ревом пролетел так низко над льдиной, что были отчетливо видны не только знаки на крыльях, но и лица людей. У летчиков создало впечатление, что под ними неожиданно раскрылся театральный занавес. Они увидели палатку, человека, стоявшего на высокой льдине и отчаянно размахивающего флажком, и другого, сидящего неподалеку, - это был Нобиле, подававший сигнал зеркалом. Но все это продолжалось лишь доли секунды и исчезло из поля зрения раньше, чем Биаджи перестал передавать сигнал "VVV".

Гидроплан пролетел дальше, потом развернулся и снова прошел над палаткой, и так повторилось несколько раз. Казалось, что на самолете не слышат и не видят сигналов с льдины или же эти сигналы только сбивают с толку пилотов. Впечатлительные итальянцы на борту летающей лодки, по-видимому, утратили спокойствие и не обращали внимания на указания Биаджи.

Так продолжалось довольно долго; большая металлическая птица носилась над лагерем, а Биаджи как сумасшедший бросался от передатчика к приемнику, чтобы вовремя услышать, что сообщат с самолета. Наконец там

как бы образумились и стали послушно выполнять каждую команду Биаджи. Трижды повторяемый сигнал из трех точек и одного тире - тройное "V" - передавался вновь и вновь; затем последовал сигнал "ККК" - "сбросить продукты!" Кто-то высунулся из кабины, и из самолета начали падать небольшие предметы. Первое мгновение - стремительно, а потом раскрывались желтовато-серые шелковые парашюты, и падение резко замедлялось.

Нобиле держал компас перед глазами, брал пеленги и быстро записывал в радиожурнал направления, в которых приземлялись пакеты. Моторы ревели над находящимися на льдине повеселевшими людьми, с самолета продолжали сбрасывать пакеты. Потом наконец "Савойя" описала прощальный круг над льдиной, повернула на запад и быстро исчезла в голубом небе, провожаемая жадными взорами шести человек. Все мы свободно могли поместиться в большой летающей лодке, если бы только нашлось подходящее место для ее посадки. Эх, если бы не закрылся прекрасный, прямой и широкий канал к востоку от лагеря, который так мне приглянулся?

Впрочем, теперь у нас не было времени для того, чтобы предаваться грустным мыслям. Необходимо было немедленно собрать все сброшенное. Разделили между собой обязанности. Вильери и Биаджи, руководствуясь записями Нобиле, искали свертки и складывали их на полпути к лагерю, а я и Трояни переносили их оттуда к палатке. К сожалению, многие из сброшенных пакетов упали в каналы с открытой водой и утонули или же были сброшены так далеко, что приблизительное направление, отмеченное по компасу Нобиле, не давало возможности их отыскать.

Но, несмотря на это, было собрано довольно много, и четыре человека неустанно переносили к палатке пакеты с парашютами, хотя приходилось двигаться очень медленно и осторожно, обходя трещины, которых было так много вокруг лагеря. Каждый пакет был словно сюрпризным подарком: неизвестно было, что в нем находится. В числе других вещей очень обрадовала всех обувь; хотя это не были высокие сапоги, которые здесь

более всегогодились бы, и не высокие башмаки со шнуровкой, а только ботинки, но они были кожаные, на твердой подошве, способной защитить ноги от острых льдин. Только Вильери очень расстроился, когда, примерив одну пару за другой, убедился, что ни одна не налезает на его большие ноги.

- Не огорчайтесь, - утешал Нобиле. - Мы телеграфируем на "Читта", чтобы для вас достали ботинки самого большого размера, который вообще существует на Шпицбергене; бьюсь об заклад, что вы их натянете.

Очень обрадовали и аккумуляторы, но, к сожалению, они от удара об лед были настолько повреждены, что Биаджи проработал на них не более получаса. Старые надежные аккумуляторы "Италии" служили нам до последней минуты. Винтовки военного образца, сброшенные Мадаленой, также были повреждены. Даже мастер на все руки Чечони не знал, что делать с одной из них, а у второй был отломан приклад, хотя ствол и затвор не получили никаких повреждений. Искусный "кавалеро" аккуратно приладил отбитую часть приклада к месту, смазав замечательным авиационным клеем, и обмотал несколько раз веревкой. Я отказался произвести пробный выстрел из этой винтовки, опасаясь, что она разлетится на части; мои опасения передались остальным. Оскорбленному Чечони не оставалось ничего другого, как испытать винтовку самому, чтобы доказать, насколько он уверен в своем мастерстве.

- Все вы трусы, - сказал он. - Поставьте-ка банку вон на ту льдину, - приказал он Биаджи.

Телеграфист весело усмехнулся и охотно выполнил распоряжение, установив большую двадцатилитровую канистру из-под бензина на льдине метра два высотой, расположенную на расстоянии неполных сорока шагов от Чечони.

- Кто дорожит жизнью, станьте за волшебным стрелком, - серьезно посоветовал Вильери.

Чечони, удобно расположившийся на куске войлока, только сердито

нахмурил лицо, заросшее грязновато-белой щетиной, но воздержался от резкого ответа, поскольку Вильери был офицером. "Кавальеро" вставил в магазинную коробку обойму с патронами, проверил затвор, потом подтянул здоровую ногу, оперся о нее рукой, в которой держал винтовку и прицелился.

- Знаменитый выстрел с колена Виннетуа, вождя апачей, - возвестил я. Трояни, который тоже читал роман об индейцах, рассмеялся, но сразу же стал серьезным.

- Вы знаете физику, Бегоунк? - спросил он.

- Я ее изучал, - последовал осторожный ответ. - А что вас интересует?

- О чем говорит принцип действия и противодействия применительно к стрельбе из винтовки? - с серьезным видом расспрашивал Трояни.

- Ах, это! Я еще сохранил в памяти третий закон Ньютона. На нем основаны отдача ружья при выстреле и основательная оплеуха, которую получают новички, если они не прижмут приклад плотно к плечу.

- Подождите, - прервал меня Трояни. - Достаточно! Из этого ясно, что приклад, когда он отлетит при выстреле от ствола, сбросит одного из нас на землю, так как мы стоим как раз сзади. Отойдем в сторону?

- Правильнее сказать, сбросит на снег, а не на землю, потому что здесь, к сожалению, никакой земли нет, - поправил я, будучи всегда пунктуальным.

Чечони не понимал французской речи, но по нашим жестам догадался, что мы не верим в его искусство стрелка. Не говоря ни слова, он зажмурил один глаз и спустил курок. Раздался короткий сухой удар, не вызвавший никакого отзвука. Винтовка благополучно выдержала выстрел, мишень тоже спокойно стояла на месте. Биаджи весело рассмеялся, остальные также улыбались.

- Неужели я промахнулся? - произнес Чечони с досадой.

- Конечно нет: вы прострелили бак насквозь, - с нарочитой серьезностью сказал Трояни. - Здесь случай, который нередко наблюдается

на фронте: смертельно раненный солдат не меняет положения, в котором его настигла пуля. Принеси мишень, Биаджи!

Радист весело подбежал к канистре, поднял ее и, медленно поворачивая, показал блестящие стенки одну за другой. Они не были даже поцарапаны.

- Ты, по-видимому, хорошо отремонтировал винтовку, но пулю слегка относит в сторону, - заметил Трояни и с серьезным лицом дал совет: - Если бы винтовку повернуть таким образом, чтобы она составила прямой угол с направлением, по которому ты намеревался стрелять, то есть на 90°, ты обязательно попал бы в цель.

- Иначе говоря, когда появится медведь, я повернусь к нему боком и буду стрелять прямо перед собой, - пояснил Биаджи.

- Все вы заодно. Стреляйте сами! - рассердился Чечони, отбрасывая винтовку.

В ответ прозвучал веселый смех четырех товарищей. У всех было хорошее настроение; появление самолета, который наконец обнаружил льдину с палаткой, подняло слабеющее мужество. Нобиле не разделял веселья. Он подсчитал запасы, которые сбросил Маддалена, и все больше хмурился. Здесь не было бензиновой печки, которая была так нужна; винтовки и аккумуляторы разбились при падении. Не было пеммикана и шоколада. Из продуктов оказались только норвежские овсяные вафли, варенье, немного апельсинов и лимонов и несвежие бананы.

Он ругал своих земляков за то, что они сбросили вместо продуктов ненужные лакомства. Но его подчиненные с ним не согласились. После длительного питания только медвежьим мясом и молочными пастилками всем хотелось хлеба, печенья, фруктов. И мы с благодарностью приняли дары Маддалены. Прежняя пища была так бедна витаминами, что все уже болели в легкой форме цингой, хотя и не подозревали этого. На фрукты, включая даже начинавшие портиться бананы, буквально набросились и съели с большим аппетитом. Я раньше не любил ничего кислого, но теперь с наслаждением съел целый лимон, так велика была потребность организма в

витаминах.

Маленькие норвежские овсяные вафли, намазанные апельсиновым вареньем, каждый с удовольствием обменял бы на всю обеденную порцию медвежьего мяса. К сожалению, вафли были очень быстро съедены. Тогда обитатели "красной палатки" покаянно вернулись к небольшому пакету с булочками, которыми сначала пренебрегали, потому что они упали в канал и пропитались горькой морской водой. Из булочек пытались удалить морскую соль, промывая их в пресной воде и просушивая затем на солнце. Но горький вкус все-таки сохранился. Однако на это никто не обращал внимания, и булочки также были съедены очень быстро.

Вскоре после полудня в тот же день, когда Маддалене удалось снабдить нас кое-чем, снова послышался шум моторов. На этот раз обитатели палатки могли поднять на мачту настоящие сигнальные флаги, какими пользуются на судах. Пестрые флаги были привязаны вместе с парашютами к некоторым пакетам, сброшенным с самолета Маддалены, для того чтобы их можно было легче найти на снегу. В бинокль стали видны небольшие норвежские самолеты. Это Ларсен с Хольмом все еще продолжали искать лагерь Нобиле. Но и на этот раз они не добились успеха, а вскоре им дали другое задание: найти потерпевший аварию самолет Амундсена...

- У нас сегодня действительно день авиации! - сказал радостно возбужденный Трояни, когда около 20 часов вдали вновь зарокотали моторы. Находящиеся на льдине только что поужинали и, так как была прекрасная погода, сидели возле палатки. После дневного неудавшегося визита норвежских летчиков флаги с мачты решили не спускать, поэтому сейчас можно было спокойно сидеть и ждать. Титина, которая утром отчаянно лаяла и бегала по льдинам, когда Маддалена сбрасывал на парашютах пакеты, на этот раз не обратила внимания на самолеты, хотя они и пролетали над самой палаткой.

Пилоты, у которых солнце было за спиной, издали увидели флаги лагеря, и, хотя летчиков никто не направлял по радио, они летели прямо к

палатке. Небольшая эскадрилья состояла из одного большого гидросамолета и двух меньшего размера. Они пролетели так низко над палаткой, что можно было ясно видеть опознавательные знаки на нижней плоскости крыльев: три черные короны на белом круге. Самолеты не задержались над льдиной; они пролетели над ней и быстро исчезли на востоке. К своей базе они возвращались другим путем, сделав, очевидно, такой большой круг, что со льдины их даже не слышали.

Появление самолетов и то, что они не обратили внимания на палатку, вызвало живую дискуссию. Вильери решил, что большой гидроплан был "Латам" - Амундсена, а меньшие, сопровождавшие его, - норвежские: Рийсер-Ларсена и Лютцов-Хольма.

- Сомневаюсь, - быстро отозвался я. - Все три были одной и той же национальной принадлежности, так как у них одинаковые опознавательные знаки.

- Вам все известно лучше, чем остальным, - произнес надменно старший лейтенант Вильери.

Я хотел возразить, но Нобиле меня опередил.

- Он прав, - сказал генерал. - Норвежские самолеты помечены двумя параллельными белыми полосами; я видел их достаточно года два тому назад, когда мы летели на дирижабле через Норвегию.

Так как никто из нас не знал, что три черные короны на белом поле являются шведским опознавательным знаком, вечерние воздушные визитеры остались загадкой. Одно только ясно, что целью их полета был не лагерь Нобиле, а район, лежащий к востоку от него. В конце концов мы решили, что летчики, по-видимому, искали обломки дирижабля. Но это было не так. Большой самолет был шведский трехмоторный "Упланд", который утром в этот день вместе с итальянским гидропланом "Дорнье-Валь", пилотируемым Пенцо, прибыл в Конгс-фьорд. Оба небольших самолета вылетели со шведской базы в проливе Хинлопен, присоединились к "Упланду" в пути и затем вместе с ним искали Амундсена, который исчез два дня назад, вскоре после того, как

покинул норвежский порт Тромсё.

- Теперь самолеты будут прилетать к нам каждый день, - обнадеживал меня Трояни, когда я принимал от него ночную вахту.

Но будущее показало, что он ошибался. Рано утром густой туман окутал лагерь; только в полдень туман начал рассеиваться, и мое сообщение, что видимость все время улучшается, было принято с большой радостью. На обед, кроме медвежатины, для разнообразия были выданы норвежские вафли и мармелад. Чудесное лакомство для всех, а особенно для меня, оставившего все мясо Титине! Однако на этот раз собачонка была не очень довольна; она медленно ела, поминутно поднимая голову, и жадно смотрела на вафлю, которая быстро исчезала у меня во рту. Наконец я не выдержал ее взглядов и отломил ей небольшой кусочек. Титина тотчас проглотила его, облизнулась, ожидая еще, но безуспешно. Тогда она обиженно залаяла и убежала, гремя ошейником.

- Несомненно, на свой страх и риск пошла искать мармелад!

- Мне кажется, - присоединился ко мне Трояни, - нам следовало бы пойти за нею и поступить так, как эльзасские крестьяне, которые специально держат свиней для поисков трюфелей.

Хотя Трояни и не ожидал, чтобы Титина что-нибудь нашла, он все же поднялся и вместе с Биаджи отправился на поиски пакетов с самолета Маддалены, которые они вчера могли не заметить. Вильери, я и оба раненых остались в палатке. Вильери любил полежать после обеда, а мне не хотелось выходить на яркий солнечный свет. Боль в глазах с течением времени становилась все сильнее; в палатке я чувствовал себя гораздо лучше, так как голубая шелковая подкладка не пропускала солнечные лучи. "Почему Маддалена не сбросил также снеговые очки? - думал я. - Но, возможно, они и были в одном из многочисленных ненайденных пакетов". Попытался уснуть, но мне мешал оживленный разговор между Нобиле и Вильери.

Нобиле в отличие от других не был успокоен прилетом Маддалены, а еще

острее почувствовал обиду. Попытки его земляков оказать помощь казались Нобиле слишком медленными, нерешительными и неловкими. Он телеграфировал в Конгс-фьорд, чтобы все итальянцы руководствовались советами Амундсена, который был там единственным знатоком в таких делах. Но если бы итальянская спасательная экспедиция и решила всецело следовать указаниям прославленного норвежского полярника, она не могла бы этого сделать, так как самолет Амундсена не возвратился. Нобиле, разговаривая с Вильери, возмущался все больше. Если бы не пожалели самолета, они могли бы произвести посадку с несколькими сильными людьми, с нартами, собаками и помогли бы нам добраться до островов.

Мне такая постановка вопроса казалась слишком эгоистичной: ведь при аварии самолета мог серьезно пострадать его экипаж. Этого нельзя ни от кого требовать!

И, кроме того, летчик еще может отважиться на рискованную посадку, ну а местный охотник со своими собаками? Зато с другим мнением Нобиле, что итальянцам следовало перенести базу спасательной экспедиции ближе к лагерю, все согласились. Несчастный капитан альпийцев Сора вместе с голландцем Ван-Донгеном, местным поселенцем и шпицбергенским почтальоном, который и зимой развозил на собаках почту по западному побережью, совершили поход по льду на острова Брок и Фойн. Они чуть не погибли. А ведь любой из двух мощных итальянских самолетов легко мог доставить их на любой из этих островов. В достаточно просторных бухтах, покрытых ровным и прочным льдом, может сесть и большой гидроплан. С островов же капитану Сора было бы значительно легче добраться на собачьих упряжках до лагеря Нобиле и вывезти оттуда обоих раненых, неспособных двигаться самостоятельно.

Ответ на все эти спокойные, а по временам и не очень спокойные, рассуждения о посадке самолета уже носился в воздухе. Нобиле еще не закончил резкой критики своих соотечественников, как у откинутого полога палатки появился Трояни. Оказавшись внутри палатки, он с довольным видом

доложил, что вдвоем с Биаджи обнаружил метрах в двухстах - трехстах к югу от палатки льдину, которая кажется идеальной посадочной площадкой. До нее им не удалось добраться, потому что путь небезопасен, но издали разглядели льдину хорошо. Надо полагать, она совершенно ровная, широкая - длиной двести пятьдесят - триста метров.

Генерал оживился. Он сразу сделал ряд дельных распоряжений. Прежде всего приказал Биаджи сообщить об этом "Читта-ди-Милано", затем отправиться вместе с Вильери на льдину.

- Дорога может оказаться опасной, поэтому свяжитесь веревкой.

Возьмите с собой карты, оборотная сторона которых окрашена анилиновой краской, и разложите их на ровной льдине в виде посадочного знака.

Распоряжения Нобиле были исполнены, и через день, 22 июня, после обеда, прилетели оба итальянских самолета - светло-зеленая "Савойя"

Маддалены и серый "Дорнье-Валь" Пенцо. Всем казалось, что Пенцо серьезно намерен совершить посадку. Он шел временами так низко, что я, махая красным флажком на своей высокой льдине, невольно втягивал голову в плечи, как будто опасаясь, что самолет заденет меня. Но легчик в конце концов не решился сесть на льдину.

В этот прилет самолеты снабдили лагерь более щедро, чем за два дня до этого было сделано Маддаленой. Они сбросили: новые аккумуляторы; две резиновые лодки, одна из которых могла свободно выдержать пять человек; две винтовки (одна из них выдержала удар при падении), спиртовую плитку "Мета"; пару огромных ботинок для Вильери; сигнальные дымовые шашки, спасательные пояса, ящик с лекарствами и снеговые очки.

Трояни на этот раз не принимал участия в переноске пакетов к палатке. Перед обедом у него начался жар, вызванный, вероятно, острым катаром желудка. Нобиле посчитал пульс - сто десять ударов в минуту и, хотя Трояни упирался, уложил его в один из спальных мешков, которые два дня тому назад были сброшены Маддаленой; во втором, снаружи, под открытым небом, так как стояла прекрасная погода, спал Биаджи.

При переноске пакетов в палатку я ходил почти ощупью, так как не мог как следует открыть глаза. Как только начинал смотреть на дорогу, в глазах появлялась колющая боль, отдававшаяся в голове. Когда переноска пакетов была закончена, я попробовал надеть темные очки, которые Нобиле нашел в одном из пакетов. Стало значительно легче, однако носить их я не смог: очки были плотно закрыты со всех сторон, и слезы, не перестававшие течь, вскоре их заполняли.

Я сидел за палаткой и вытирал глаза тыльной стороной руки. Тут меня застал Вильери, обрадованный ботинками, которые оказались ему впору. Вильери не особенно дружил со мной, но сейчас расчувствовался, думая, что его товарищ по несчастью плачет. С участием он спросил, что со мной, чем я так огорчен.

- Я почти ничего не вижу.

- Ага, это снежная слепота! Ничего, пройдет - мы все страдаем от нее, но только не так сильно.

Едва он удалился, подошел Биаджи. Он принес пачку сигарет. Его верный друг радист Педретти всучил сигареты летчикам, чтобы они сбросили их над палаткой. Педретти собственноручно их запаковал и написал имена адресатов, никого не забыв. На пачке, предназначенной для единственного иностранца, он старательно написал: "Бегоунек". Биаджи, вручая мне эту пачку, счел своим долгом как-нибудь меня утешить "Lei, domani sera Kingsbay"³⁸.

Биаджи всегда говорил со мной на умышленно ломаном итальянском языке, чтобы я легче понял.

Я уныло покачал головой. Это было бы чудом, а чудес не бывает. Но через четверть часа снова подошел Вильери с известием, которое вызвало у обитателей лагеря большие надежды. Биаджи только что принял сообщение с "Читта-ди-Милано"; итальянские летчики передали, что посадочная льдина слишком коротка для их летающих лодок, но они обратились к шведам, у которых есть самолет на лыжах, чтобы те совершили посадку около лагеря и

вывезли пострадавших на сушу. Нобиле тотчас же решил: первым полетит Чечони, а вторым Бегоунек, заболевший снежной слепотой.

ШВЕДЫ СОВЕРШАЮТ ПОСАДКУ

Тот факт, что доктор Финн Мальмгрен, ассистент Упсальского университета, находится в потерпевшей катастрофу экспедиции Нобиле, был, видимо, немаловажной причиной, побудившей шведское правительство отправить спасательную экспедицию на север. Но это, конечно, было не единственной причиной. Если бы их земляка и не было на льдине, шведы все равно пришли бы на помощь. У шведов сложились замечательные полярные традиции.

Финн Мальмгрен, простой, прямодушный человек и незаурядный научный работник, пользовался большой популярностью в своей стране. Он был хорошо известен благодаря лекциям, с которыми выступил, возвратившись на родину после трехлетней экспедиции на "Мод", дрейфовавшей вдоль северных берегов Евразийского материка. Он много выступал публично и после того, как на дирижабле "Норвегия" перелетел через Ледовитый океан и Северный полюс на Аляску. Шведская общественность была глубоко взволнована судьбой ученого и требовала, чтобы Швеция оказала быструю и эффективную помощь.

План шведской спасательной экспедиции был тщательно продуман. Основной упор делался на самолеты, но не исключалась возможность проникнуть в полярные льды и на корабле. Подходящим для этой цели оказалось небольшое, но надежное полярное паровое судно "Квест" водоизмещением 125 тонн. Оно очень хорошо показало себя в тяжелых полярных льдах южного полушария во время последней экспедиции Шеклтона в 1921 - 1922 годах. Погрузить самолеты на его палубу, разумеется, невозможно. Их доставит большое транспортное судно "Таня", которое будет держаться в открытом море, у кромки тяжелых плавучих льдов. "Таня"

возьмет три машины: "Фоккер" Лундборга, поставленный на лыжи, и два гидроплана типа "Ганза-Бранденбург" на поплавках. Мощный трехмоторный гидроплан "Уп-ланд" перелетит на северную базу по воздуху.

На организацию всей экспедиции не потребовалось и двух недель. Первой вышла более быстроходная "Таня", направившаяся на север, к острову Медвежий, который, как маяк, расположился на половине пути между Скандинавией и Шпицбергенom. За "Таней" последовал маленький тихоход "Квест", казавшийся по сравнению с ней просто большой лодкой. Оба судна, не задерживаясь в Конгс-фьорде, поспешили дальше на север: их ближайшей целью был остров Датский. Оттуда за 31 год до этого, в 1897 году, вылетела к Северному полюсу злополучная экспедиция шведского инженера Андре и его спутников Стриндберга и Френкеля. Деревянный крест, поставленный на том месте, откуда поднялся воздушный шар "Орел", экипаж "Тани" будет видеть в течение многих дней, стоя на якоре у северного берега острова. Ровное каменистое побережье не достигает здесь значительной ширины. Море врзается в него узким заливом, названным Панни в честь вспомогательного судна экспедиции Андре. Хорошая якорная стоянка укрыта почти со всех сторон от капризов ветра. Не только "Таня", но также "Квест" и другие суда и самолеты кратковременно пользовались удобной бухтой.

Пока "Таня" сгружает самолеты, "Квест" уходит дальше. Его задача - выбрать для экспедиции опорный пункт как можно ближе к лагерю Нобиле.

Летчик, капитан Торнберг, начальник шведской экспедиции, решил прислушаться к мудрому совету шведских специалистов-полярников.

В высоких широтах легко может случиться, что на базе будет стоять прекрасная погода, а вокруг лагеря Нобиле непроницаемый туман, который сделает невозможной работу самолетов. Поэтому следовало перебросить машины как можно ближе к цели. Торнберг намеревался базироваться хотя бы на побережье Северо-Восточной Земли (Шпицберген), которую из лагеря на льдине видели в течение всей последней декады июня. Пролив Хинлопен как

будто создан для этой цели. Здесь проходят сильные морские течения, в нем никогда не образуется сплошной ледяной покров, хотя нередко пролив заполняется плавучими льдами.

"Квест" нашел отличное место для базы на 80-й параллели, у входа в залив Мурчисона, в самом западном углу Северо-Восточной Земли. Здесь было и свободное от льда водное пространство и ровный снег на низком берегу для посадки "Фоккера" Лундборга. Местами блестели желтоватые стволы деревьев, принесенных течением из далекой Сибири. Многочисленные птицы: чайки, кайры, глупыши, гуси и гаги с великолепным мягким и теплым пухом - гнездились на плоском побережье и на скалах, которые возвышались над ним примерно в полумиле, а затем уходили под одно из ледяных полей, покрывающих большую часть Северо-Восточной Земли, достигающих отметки около 60 метров. Экипаж "Квеста" и летчики, быстро добравшиеся сюда по воздуху, часто находили к ужину крупные свежие яйца.

Последний из участвовавших в шведской экспедиции трехмоторный юнкере "Упланд" и сопровождавшая его летающая лодка "Дорнье-Валь" итальянского летчика Пенцо вылетели из норвежского порта Тромсё в среду 20 июня, и через 6 часов 10 минут достигли Конгс-фьорда. Нильсон, пилотировавший "Упланд", задержался в Нью-Олесунне только на три четверти часа, чтобы телеграфировать домой о благополучном перелете. Он вежливо отклонил приглашение итальянского офицера (который немедленно приплыл в моторной лодке к самолету) посетить "Читта-ди-Милано" и отдохнуть там.

Договориться, правда, было нелегко; итальянский офицер, кроме своего родного языка, знал английский и французский, а Нильсон - только немецкий.

- Что он делает! - сказал удивленно итальянский летчик своему бортмеханику, когда увидел, что "Упланд" начал разбег для взлета. - Ведь он провел шесть часов в воздухе и очень утомился!

Между тем гидроплан легко оторвался от воды, поднялся в воздух, повернул на северо-запад и через двадцать минут опустился в бухте Панни,

рядом с "Таней". Время было предвечернее, и стояла великолепная погода.

Нильсон съехал в лодке на берег, чтобы посоветоваться о дальнейших действиях с начальником экспедиции Торнбергом.

- Жаль пропустить такой прекрасный день! - сказал он, едва успев поздороваться.

- Вы не устали? - спросил Торнберг.

- Этот вопрос я уже слышал полчаса тому назад, рассмеялся Нильсон. -

Ни я, ни мои люди, ни "Упланд" не устали, капитан!

- А бензина у вас достаточно?

- Более тысячи литров. Вполне хватит! Торнберг заказал солидный мясной обед с горячим кофе и, пока его готовили, совещался у карты с Нильсоном и двумя другими летчиками - Шиббергом и Розенвардом.

- Если вы не встретите затруднений, охватите как можно более широкий район, - сказал Торнберг. - О группе Нобиле можно пока не беспокоиться: утром Маддалена сбросил им все необходимое. Ищите главным образом группу Мальмгрена и посмотрите в окрестностях лагеря Нобиле, не сел ли там случайно Амундсен.

Сержант Нильсон кивнул.

- Я слышал в Нью-Олесунне, что он туда не долетел.

Торнберг нахмурился.

- Почему вы не летели вместе, сержант! - сказал он с упреком.

- Как же мы могли? - торопливо и обиженно возразил Нильсон. - Мы прилетели в Тромсё через два дня после вылета Амундсена. Он знал, что мы в пути, то не стал ждать нас. Вы знаете Амундсена. Орел летает один.

Пенцо по-товарищески следовал за нами. Хотя он и итальянец, но очень милый человек.

Торнберг слегка улыbnулся, заметив отрицательное отношение Нильсона к итальянцам. Он понимал, что спокойные северяне едва ли найдут общий язык с подвижными, самоуверенными, а здесь на севере довольно-таки беспомощными южанами.

Было около 18 часов, когда "Упланд" в сопровождении двух "Ганза-Бранденбургов" покинул бухту Панни. Шведы направились на восток, чуть отклоняясь к северу, а от мыса Северного до предела снизили скорость и пошли на высоте неполных ста метров над паковым льдом. Экипажи- всех трех самолетов упорно искали группу Мальмгрена или же ее следы. Южнее острова Фойн самолет Шиберга внезапно отделился от остальных. Его наблюдателю показалось, что он видит на снегу человеческие следы. Шиберг стал делать круги и спустился до высоты 20 метров. "Упланд" в сопровождении второй "Ганзы" тоже вернулся, чтобы помочь Шибергу в поисках.

- Безусловно, я видел их! - взволнованно твердил летчик Христель, который в этот день был наблюдателем на самолете Шиберга.

-Посмотрите, вот! - воскликнул он торжествующе. На большом ледяном поле действительно виднелись неясные следы. По величине они могли принадлежать человеку. Но при той скорости, с которой самолеты проносились над ледяной поверхностью, нельзя было рассмотреть их как следует. Следы вели к острову, и летчики видели их на протяжении нескольких миль, но потом они внезапно исчезли в густой сети крупных медвежьих следов. Но и те вскоре пропали у большой извилистой трещины во льду и дальше не появились, хотя Шиберг, за которым следовали остальные два самолета, долетел до самого острова.

- Вот загадка! - качал головой Христель. - Ведь не могли же медведи съесть людей. Медведь не библейский кит, который проглотил Иону! Шиберг усмехнулся.

- Кто знает, какой давности эти человеческие следы. Они занесены снегом. А медвежьи следы, по-видимому, значительно более свежие.

- Пусть так, - согласился Христель, - но куда же тогда делись эти люди? Не поднялись же они в воздух, как самолет?

Шиберг пожал плечами.

- Это не такая сложная загадка, как ты думаешь. Лед здесь все время

двигается, отдельные льдины меняются местами, и те, на которых есть следы, могли приплыть из другого района.

Христель признал это возможным. И в самом деле, льды, которые были под ними, не производили впечатления сплошного поля. Они делились на множество полей меньшего размера, отделенных одно от другого каналами различной ширины. Вблизи же острова лед был нагроможден беспорядочно расположенными валами высотой в несколько метров. Казалось, что на площади многих квадратных километров нет ни одного ровного участка достаточной величины, чтобы мог лечь взрослый человек.

- Брр! Не хотел бы совершить здесь вынужденную посадку! - сказал

Шибберг инстинктивно взял на себя штурвал. Самолет послушно поднялся. Приближался берег острова, на котором серая скала выступала на снежном фоне.

- Здесь не так уж плохо! - крикнул Христель. - Тут ты мог бы совершить посадку вполне благополучно. - И он, смеясь, указал на маленькую, со всех сторон защищенную скалами бухту с блестящей водной поверхностью.

Шибберг кивнул. Он повернул штурвал и последовал за остальными двумя самолетами, кружившими над островом. Но напрасно наблюдатели внимательно всматривались через бинокли в каждую ложбинку, в каждое ровное место на побережье, над которым пролетали; на острове Фойн не было ни малейшего следа, никаких признаков людей. Только потревоженные птицы носились над своими гнездами в скалах.

После получасовых поисков над островами Фойн и Брок самолеты направились на восток. Вдруг Христель схватил Шибберга за плечо.

- Смотри, они здесь. Прямо по курсу!

Шибберг в первую минуту не понял. Он думал, что его товарищ увидел кого-нибудь из группы Мальмгрена. Но в переплетении теней и светлых полос вдруг бросились в глаза разноцветные пятна. Заметнее всего были ярко-зеленые и красные. Они резко выделялись на белом фоне. Христель

временно взял на себя управление самолетом и передал Шибергу бинокль. Лагерь Нобиле! Он промелькнул, как мимолетный кадр из фильма, и тотчас исчез позади. Шиберг увидел только палатку, и ему показалось, что около нее стоят люди и машут им. Но при большой скорости полета он не был уверен, что действительно их видел, а так как ведущий "Упланд" не задержался над лагерем, то он должен был следовать за ним.

Теперь поднялись несколько выше, и кругозор расширился. Всюду простирались ледяные поля, с той только разницей, что к востоку от промелькнувшего под ними лагеря льды были монолитнее, все чаще попадались обширные и ровные на вид площадки, на которых мог бы совершить посадку гидросамолет на поплавках. Прошло четверть часа, еще четверть часа... Летчики миновали двадцатимильную зону за лагерем Нобиле, где, по утверждению итальянцев, упали обломки дирижабля.

Нигде ни следа обломков, ни единого признака того, что здесь находились люди.

"Упланд" повернул назад, к западу, прямо против солнца, и начал обследовать ледяные поля, летая с севера на юг и обратно. Обе "Ганзы" следовали за ним, но летели несколько ниже. Христель все время держал бинокль перед глазами. Шиберг внимательно следил за "Упландом", за приборами, за картой и за поверхностью льда. Один раз, залетев дальше на юг, он увидел серые скалы мыса Ли-Смит и к востоку от него неправильные очертания острова Большого (Стурё). Самолет повернул на восток. Над горизонтом поднялся белый округленный щит. По карте это был труднодоступный остров Белый (Витё), берега которого редко освобождались от льда. На трех шведских самолетах никто и не подозревал тогда, что этот остров в будущем откроет тридцатилетнюю загадку исчезновения экспедиции Андре.

Шиберг с беспокойством посмотрел на бензомер. Если они даже не полетят на остров Датский и останутся на вспомогательной базе в проливе Хинлопен, как об этом договорились перед стартом, все равно пора

возвращаться. Нильсон, словно угадав его мысли, повернул в эту минуту "Упланд" и прибавил газ. Большой трехмоторный "Юнкере" пошел прямо на запад. Далеко в стороне остался лагерь Нобиле, так как летчики держались побережья Северо-Восточной Земли. Они миновали группу маленьких занесенных снегом островков, прилегающих к северным берегам Северо-Восточной Земли, на одном из которых двумя неделями позже Шибергу придется приземлиться на небольшом самолете, чтобы снять участников спасательной экспедиции.

До мыса Платен лед был сплошной, и Дуве-фьорд был почти весь покрыт им. Но дальше к западу до самого мыса Северного лед был уже в значительной мере разрушен и широкие полыньи разделяли его на небольшие ледяные поля.

- Для группы Мальмгрена путь будет нелегким, если она здесь еще не прошла! - сказал Шиберг Христелю.

Летчик задумчиво кивнул головой. От напряженного разглядывания поверхности льда у него уже начали болеть глаза, несмотря на снеговые очки. Он на минуту опустил бинокль и с горечью подумал о безрезультатном полете. Не нашли ни Мальмгрена, ни Амундсена, ни обломков дирижабля. Его удивляло больше всего то, что ничего не удалось заметить. Шиберг видел "Италию" над Стокгольмом, когда летал с Лундборгом на его самолете встречать дирижабль. Это был гигант более ста метров длиной, и вот его обломки оказалось невозможно заметить с воздуха... Да, поиски на дрейфующих льдах - чрезвычайно трудное дело. Если не повезет, не найдешь ничего. Примером может служить лагерь Нобиле, который неожиданно возник на их курсе, хотя они его не искали. Только по счастливой случайности могут они встретить и группу Мальмгрена или же обнаружить остальных участников экспедиции Нобиле, унесенных на обломках дирижабля. Об Амундсене летчик пока не очень беспокоился. Вспомнил, как тот пропал без вести почти четыре недели, когда три года тому назад пытался добраться до Северного полюса на двух гидропланах "Дорнье-Валь" и все же

в конце концов благополучно вернулся!

Мыс Северный и остров Низкий остались позади. Мыс Платен, с опасными мелями вокруг него, был теперь прямо под ними. Здесь предстояло разлучиться с "Упландом", который продолжал полет в западном направлении, в то время как обе "Ганзы" повернули влево. Через десять минут после этого Шиберг сел вместе со следовавшим за ним Розенвардом в пятидесяти метрах от "Квеста", стоявшего на якоре; шлюпка уже ждала их. Через четверть часа летчики сидели в маленькой кают-компании за столом с обильным угощением и отвечали на расспросы экипажа судна.

Следующий день был посвящен вынужденному отдыху, потому что густой туман окутал весь залив Мурчисона. Не было видно даже острова Китового, лежащего не более чем в полумиле к югу от их стоянки. Однако все были взволнованы сообщением, принятым рацией "Квеста", о том, что начальник их экспедиции решил попытаться совершить посадку около "красной палатки". Это делалось по просьбе итальянцев, у которых не было самолета на лыжах и которые сообщили Торнбергу, что недалеко от лагеря Нобиле есть ровная льдина длиной не менее трехсот метров. Она вполне пригодна для посадки "Фоккера"; ведь Лундборг при испытательном полете поднялся в воздух с взлетной дорожки только в пятьдесят метров длиной!

Торнберг распорядился, чтобы Лундборг в сопровождении самолета Шиберга прежде всего доставил группе Нобиле необходимые запасы и одновременно сбросил письменные указания, как подготовить посадочную площадку. Шведские летчики вместе с тем должны внимательно обследовать состояние льда вокруг лагеря Нобиле и проверить, действительно ли там возможна посадка. Капитан Торнберг был предусмотрителен и осторожен и не хотел напрасно рисковать жизнью людей, руководство которыми было ему доверено.

Лундборг, который находился со своим "Фоккером" на острове Датском, где была главная база, очень обрадовался поручению. Он был молод и отважен. Если повезет, то за один день можно вывезти весь лагерь Нобиле

на вспомогательную шведскую базу в заливе Мурчисона. Только бы еще один такой день, как вчера, - ясный и солнечный, без тумана и с хорошей видимостью! Летчик тщательно готовил свой "Фоккер", грузил припасы для обитателей "красной палатки" и, когда закончил эту работу, начал составлять краткую инструкцию.

После многочисленных исправлений Лундборг наконец закончил свое сочинение и представил на утверждение начальнику экспедиции.

- Это слишком длинно, Эйнар, - заметил тот, - как ты предполагаешь доставить записку?

Лундборг удивился:

- Да просто в пакете, который я заверну в непромокаемый холст, капитан. Как же иначе?

- Это неразумно! Пакет может упасть туда, где его никто не найдет?

Лучше всего копии короткой записки с нашими указаниями вложить во все пакеты с продуктами, которые мы сбросим итальянцам.

Торнберг взял авторучку и после небольшого раздумья написал по-английски: "Если найдете посадочную площадку длиной не менее 250 метров, удобную для самолета на лыжах, обозначьте ее красными парашютами, расположенными в виде буквы "Т" верхней частью против ветра. Шведская экспедиция, Торнберг".

- Вероятно, излишне указывать, как они должны отметить посадочную площадку. Ведь это же летчики, господин капитан! - подчеркнуто возразил Лундборг, несколько задетый тем, что его текст не был принят командиром.

Торнберг улыбнулся:

- А что, если они все забыли за те четыре недели, что пробыли на льду?

Вечером, после возвращения итальянских самолетов на базу, в лагере Нобиле было получено сообщение с "Читта-ди-Милано" о намеченном вылете шведских самолетов. На этот раз сигнализация с льдины была более простым делом, чем раньше, так как у ее обитателей были теперь дымовые шашки,

сброшенные с самолета итальянцами. Зрение у меня после целого дня, проведенного в малоосвещенной палатке, несколько улучшилось. Мне предложили надеть снеговые очки и пойти посмотреть на это чудо сигнализации. Все покинули палатку, кроме Трояни: у бедняги все еще был жар.

Едва только в лагере услышали отдаленный гул моторов, Биаджи сорвал предохранитель и бросил шашку на лед; от удара она тотчас же воспламенилась. Поднялся столб густого черного дыма, на значительной высоте расплывшийся широким облаком.

- Это похоже на пожар на нефтеперерабатывающем заводе, - сказал я с довольным видом. - Уж этого летчики не могут не заметить.

- Они уже заметили и идут прямо сюда! - ответил Вильери, глядя в бинокль. - Я вижу два самолета.

И действительно, минутой позже самолеты уже кружили над палаткой. Шведы сбросили пять желтых пакетов, опускавшихся на маленьких красных парашютах, после чего самолеты сразу же повернули назад и улетели, пробыв над лагерем менее пяти минут.

- Молодцы, - похвалил их Биаджи, - эти летчики могли бы и бомбить с успехом.

Хвалебный отзыв Биаджи был вполне справедлив. Все пять пакетов упали так близко от палатки, что Биаджи и Вильери быстро их подобрали. В них был прекрасный карабин с патронами, маленькая резиновая лодка, большая коробка с пеммиканом, сухие аккумуляторы, сигареты "Абдулла", апельсины и бутылка виски - все в полной сохранности. Эти дары были приняты с горячей благодарностью, но особенное воодушевление вызвала записка, вложенная в каждый пакет. Она содержала краткие указания Торнберга о том, как следует обозначить посадочную площадку, если будет найдена подходящая льдина.

- Итак, шведы наконец приземлятся, - удовлетворенно проговорил я.

- И вы полетите вторым за Чечони, - сказал с улыбкой Нобиле.

- Вы знаете, что я готов остаться до последней минуты, генерал.

Нобиле кивнул.

- Я это знаю, Бегоунк. Я помню, что вы мне сказали еще на первой стоянке.

Нобиле имел в виду наш разговор в палатке еще до того, как была установлена связь по радио. Нобиле спросил тогда меня, сколько времени, по его мнению, потребовалось бы мне для того, чтобы добраться до острова Брок. Я был удивлен таким вопросом. Генерал пояснил, что, возможно, наступит момент, когда здоровые люди должны будут отправиться в поход. Тогда я сказал, не раздумывая:

- С вами я прилетел, с вами и вернусь!

И теперь у меня не было иного решения. Поэтому я нисколько не огорчился, когда на другой день после прилета шведов Нобиле передвинул мой отлет на третье место и поставил впереди Трояни. У Трояни все еще была повышенная температура, и он чувствовал большую слабость, тогда как мое зрение благодаря защитным очкам улучшилось настолько, что лишь временами в глазах ощущалась колющая боль. Я мог уже работать и на другой день после воздушного визита шведов, 23 июня, после обеда занялся резиновыми лодками. Биаджи и Вильери еще утром выполнили указания Торнберга и разложили красные шведские парашюты на посадочной льдине буквой "Т", повернутой верхней частью против ветра. На обратном пути Вильери угодил в воду и поэтому теперь спал в палатке, а снаружи на солнце сушилась его одежда.

"Красная палатка" напоминала погруженный в сон замок из сказки о спящей красавице. Трояни спал беспокойным сном больного человека. Биаджи дремал снаружи на солнышке в одном из спальных мешков, сброшенных с самолета Мадалены, а генерал уснул рядом с Вильери в палатке. Чечони выбрался наружу и помогал мне советом и делом. Еще вчера мы подложили под клипперботы большие итальянские шелковые парашюты, чтобы лодки стояли на сухом. Солнце, которое за последние дни только один раз

скрылось в тумане, ни на минуту не закрывалось облаками. Снег таял очень быстро, особенно в тех местах, где что-нибудь лежало; любой предмет независимо от его величины и цвета отражал солнечные лучи хуже, чем белый снег, и сильнее поглощал тепло. Предметы, окрашенные в темный цвет, все глубже уходили в снег.

Необходимо было накачать воздух в надувные борта клипперботов. Я присоединил шланг воздушного насоса к вентилю лодки и начал усердно качать. Работал я чисто механически, размышляя в то же время о прилете шведов, а Чечони между тем заклеивал царапину в борту другой лодки. Солнце жгло неумолимо, и я вскоре сбросил полярную куртку, затем свитер и остался в легкой спортивной майке. Пот лил со лба, воздушный насос издавал свист при быстром движении поршня вверх и вниз, но лодка по-прежнему оставалась сплющенной.

- С ума сойти можно, куда же это уходит воздух?

Я распрямил уставшую спину и вытер пот со лба.

Чечони услышал, но ничего не понял, так как это было сказано по-чешски, оглянулся и захохотал. Он что-то начал объяснять, но я понял только одно слово "закрыть" и тотчас же сообразил, в чем дело. Борта лодки были разделены на шесть отдельных воздушных камер, чтобы не мог выйти весь воздух, если бы лодка прорвалась в одном месте. Я не обратил внимания на то, что металлические перекрыватели, отделяющие камеры одну от другой, не закрыты и что выпускной краник тоже открыт. Таким образом, воздух, который я так старательно накачивал, свободно выходил наружу. Рассмеявшись, я исправил свою оплошность. Не прошло и четверти часа, как одна лодка была хорошо надута, и я приступил ко второй, которую Чечони тем временем привел в порядок. Это был большой, прочный, овальной формы клиппербот, который в случае необходимости мог поднять всю группу Нобиле. С этой лодкой пришлось повозиться несколько дольше, но вскоре работа была закончена. Я начал укладывать в меньшую четырехугольную лодку банки с пеммиканом, шоколадом и небольшие продолговатые банки с

мясными консервами, которые были сброшены утром итальянцами. На банках была надпись "Corned beef"³⁹, и эта надпись сразу перенесла меня ко временам юности. Все экспедиции в романах Жюль Верна, куда бы они ни направлялись - в пустынные ли просторы Арктики или же в Экваториальную Африку, - всегда везли с собою эти консервы.

- Ах, если бы генерал сегодня распорядился улучшить меню обеда такими консервами вместо отвратительного медвежьего мяса, которое становится все более невкусным!

Тут я вспомнил о своих поварских обязанностях, которые со времени болезни Трояни выполнял один. Торопливо вынул из кармана часы. Был уже восьмой час вечера, а генерал все еще спал. "Не стоит его будить, - подумал я, - пусть хоть раз как следует выспится, по крайней мере будет в хорошем настроении". В глубине души я надеялся, что, когда генерал проснется, будет уже поздно готовить медвежье мясо. И надежда сбылась! Нобиле проснулся в девятом часу вечера и решил, что на этот раз будет холодный ужин - шоколад, немного сухарей, пропитавшихся морской солью, несколько подгнивших бананов и вафли с мармеладом. Хотя генерал спал долго, настроение у него вопреки моим расчетам не улучшилось. Барометр, который уцелел во время катастрофы, начал заметно падать. Значит, погода испортится. К тому же радиосвязи с "Читта-ди-Милано" в этот вечер не было... И тем не менее генерал не стал возражать, когда Вильери предложил выпить по глотку виски для подкрепления сил и в честь шведов, которые намеревались совершить посадку на льдине. Каждый выпил немного виски, налитого в стеклянный граненый колпачок, который когда-то прикрывал потолочную лампу в гондоле дирижабля и, уцелев при катастрофе, служил теперь стаканом для воды.

Чечони поднес стаканчик ко рту, но внезапно остановился и воскликнул:

- Они здесь!

Вильери, Биаджи и я выскочили из палатки. Нобиле и Чечони с трудом выбрались вслед за нами. Действительно, все ясно услышали отдаленный гул

моторов. Нобиле стал быстро и нервно отдавать распоряжения. Пусть Биаджи зажжет дымовую шашку и тотчас после этого вместе с Вильери поспешит на посадочную льдину, где зажжет вторую шашку. Бегоунок пусть поднимется на льдину и машет флажком по направлению посадочной льдины; одновременно он будет следить за действиями Вильери и Биаджи и за дальнейшим развитием событий, докладывая обо всем Нобиле. Трояни остался пока в палатке, в своем спальном мешке. Чечони по собственному почину начал исправлять санки с помощью проволоки. Он был необычайно взволнован: ведь для него наступал час освобождения от ледяного плена!..

Распоряжения Нобиле на этот раз исполнялись точно и охотно. Стоял штиль, и густой черный дым высоко поднимался в голубоватом небе. Вильери взял ледоруб, который был сброшен самолетом Магдалены, и, не привязавшись веревкой к Биаджи, поспешил вместе с ним на посадочную площадку. Я поднялся на свою льдину.

Биаджи с Вильери не прошли и 50 метров, когда шведские самолеты были уже над лагерем. Один из них был на лыжах, другой - гидроплан на поплавках. Я начал усердно махать флажком в сторону посадочной площадки. Самолет с поплавками продолжал держаться на прежней высоте, а самолет на лыжах, сделав круг, стал снижаться, и у меня создалось впечатление, что самолет садится. Однако самолет вновь взмыл вверх, и звук мотора изменился с увеличением числа оборотов. Шведы, по-видимому, внимательно рассматривали и проверяли поверхность льдины. Нервное напряжение Нобиле усиливалось с каждой минутой.

Наконец самолет пошел на посадку и вскоре, подпрыгивая, побежал по льдине, наклоняясь крыльями то в одну, то в другую сторону, пока, наконец, не остановился, хотя мотор не переставал работать. Второй самолет сделал еще один круг над лагерем и улетел в западном направлении.

- Самолет совершил посадку, - радостно доложил я.

Генерал начал что-то очень быстро говорить Чечони, который ему так же

быстро отвечал Из их разговора я понял только, что наступил конец их страданиям и что пришел час спасения Я продолжал следить в бинокль за товарищами, возвращавшимися с посадочной площадки Их сопровождал третий человек; прошло целых двадцать минут после того, как сел самолет, пока они добрались до палатки. Швед - молодой, высокий человек с белокурыми волосами и приятным гладко выбритым раскрасневшимся лицом, был одет в безупречный комбинезон летчика и с явным сочувствием смотрел на Нобиле, худого, обросшего седоватой бородой Приложив руку к шлему для воинского приветствия, он представился по-английски:

- Лундборг, старший лейтенант шведского военно-воздушного флота!

Нобиле поднялся, поддерживаемый мной и Вильери. Он подал летчику руку и, запинаясь, поблагодарил за большое мужество, проявленное при посадке

- Я рад, что мне это удалось сделать первому, - просто ответил

Лундборг с приятной улыбкой.

Нобиле продолжал говорить и был явно растроган. Говорил он по-английски быстро, но с ошибками, голос временами дрожал Генерал еще раз поблагодарил летчика и, показывая на Чечони, который не спускал с Лундборга глаз, закончил:

- Этот полетит первым!

Нобиле с трудом уселся на лед, ожидая ответа. Летчик был смущен. Он окинул взглядом грузную фигуру Чечони и затем решительно произнес:

- Я убежден, что мне удастся по одному вытащить отсюда всех.

Посадочная площадка хорошая, и погода благоприятствует. Я вернусь снова этой ночью, а в следующую ночь закончу эвакуацию лагеря. Но этого человека, - он показал на Чечони, - я теперь взять не могу. Он слишком тяжел, а я не один - со мной наблюдатель Мой "Фоккер" не поднимется с такой перегрузкой. Вы полетите первым. Вы больше всех нужны для руководства спасательными работами. Нобиле смутился.

- Я должен лететь? - спросил он взволнованно. Затем перевел для

Чечони и Биаджи на итальянский язык предложение Лундборга. Вильери и я

понимали все, что говорил Лундборг.

- Что вы скажете по этому поводу? - обратился Нобиле к своим товарищам.

Некоторое время все смущенно молчали. У меня мелькнула мысль, что генералу следовало бы остаться на месте до конца, как капитану тонущего корабля. Но тотчас же я передумал и не сказал ни слова. Ведь Нобиле - больной человек с незажившим переломом, неспособный ходить, он так же, как и Чечони, является балластом для остальных. Впоследствии я часто горько сожалел, что не последовал первому побуждению и не предостерег его от ошибки. Чечони не раздумывал долго.

- Летите, генерал, я дождусь своей очереди! - произнес он. - А в конце концов, если что-нибудь случится, вы по крайней мере позаботитесь о наших семьях!

Как решится вопрос, касалось Чечони больше, чем остальных. И если он, калека, не был против того, чтобы летел Нобиле, то другим и, подавно нечего было возражать. Вильери и Биаджи в смущении что-то пробормотали, а я только кивнул головой. Нобиле вполз в палатку за некоторыми из своих вещей и обратился к Трояни с тем же вопросом, может ли он, Нобиле, улететь первым. Трояни в нескольких словах выразил свое согласие, а позже, как и я, сожалел о том, что не обдумал всего и не отговорил Нобиле от его намерения.

На "большой земле" люди, рассуждающие трезво и логично, справедливо порицали Нобиле. Если Лундборг был уверен, что за две ночи перевезет всех со льдины на вспомогательную шведскую базу, то не имело никакого смысла Нобиле лететь первым. Вместо него свободно можно было взять Трояни, который весил даже меньше, чем Нобиле. Если же, наоборот, Лундборг, как опытный летчик, предвидел затруднения и не имел полной уверенности в том, что ему удастся перевезти всех шестерых, то долгом начальника экспедиции было оставаться на льдине до окончания спасательных операций.

Потом и сам Лундборг жалел, что своей настойчивостью заставил Нобиле пережить невероятно тяжелые минуты и испортил ему весь жизненный путь. Он старался выручить Нобиле, утверждая, что руководствовался приказом вывезти генерала первым. Но у палатки об этом приказе конкретно не было сказано, и все, кто об этом писал⁴⁰, основывались на информации, которую Лундборг дал впоследствии⁴¹.

- Прошу поспешить, и не берите с собой ничего тяжелого; чем меньше будет нагрузка самолета, тем лучше для нас, - торопил Лундборг.

Пока Нобиле искал дневник с записями радиограмм и фотографию своей дочери, Лундборг разговаривал со мной.

- Вы здесь действительно далеко на севере; тут настоящая полярная обстановка, - сказал он и, вынув из кармана "Кодак", сделал ряд снимков, которые обошли весь мир.

Он хотел снять также и Титину, но вертлявая собачонка не имела желания фотографироваться, хотя я и приманивал ее куском сырого медвежьего мяса.

- Видно, ей здесь неплохо, - засмеялся швед. - Но вот что странно: по фотографиям в журналах и по описаниям я считал, что Титина белая с черными пятнами, а они каштанового цвета!

Я удивленно посмотрел на фокстерьера. Действительно, пятна Титины, которые в Конгс-фьорде были почти совсем черными, под действием полярного солнца побурели. Лундборг расхохотался:

- Обесцвечивание теперь модно, и Титина, по-видимому, довольна, что стала блондинкой!

Лундборг был в прекрасном настроении, которое передавалось остальным; будущее представлялось в самом радужном свете, хотя мы сначала и были смущены неожиданной переменой очереди вылетов.

* * *

Нобиле между тем закончил сборы. Очень взволнованно он обнял и поочередно поцеловал каждого из нас:

- До свидания сегодня ночью!

Лундборг простился торопливо и только напомнил, что Чечони сейчас же должен быть доставлен на посадочную площадку, чтобы не задерживать второй вылет. Затем небольшая группа медленно удалилась: Биаджи и Вильери несли Нобиле, который после четырех недель болезни и страданий весил немногим более пятидесяти килограммов. Лундборг шел впереди и в трудных местах помогал им. Его бортмеханик, лейтенант Шибберг, которому ожидание показалось слишком длительным, заглушил мотор и пошел навстречу.

Чечони растроганно обнял и расцеловал меня и начал готовиться в путь.

Лежавший в жару Трояни смутно осознавал происходящее и странно на него реагировал. Он выбрался из спального мешка, поискал что-то на опустевшем месте Нобиле и заявил:

- Теперь, когда генерала нет, я могу взять еще один апельсин!

Нобиле очень внимательно следил за правильным распределением продуктов и не разрешал никаких добавок никому, что, конечно, в нашем положении было совершенно правильно.

Трояни в поисках апельсина сделал еще одно открытие и слабым голосом позвал своих товарищей, чтобы показать находку. Чечони думал только о своем вылете, и у него не было ни малейшего желания снова с трудом забираться в палатку. Зато я с любопытством сунул голову внутрь палатки.

- Посмотрите, что я нашел,- с торжествующим видом заявил Трояни.

В руке он держал небольшую бутылку с коричневой жидкостью. Я был разочарован.

- Мы об этом давно знаем. Это витаминный экстракт генерала. Помните, как он предлагал нам выпить по ложке, а мы отказались, говоря, что здоровы и не нуждаемся ни в каких лекарствах?

- Неважно, - ответил Трояни с раздражением больного человека. - Это

такой же напиток, как и всякий другой, и, так как нет виски, выпьем теперь это в честь нашего спасения.

Он сделал большой глоток и вручил бутылочку мне. Не желая раздражать Трояни, я выпил несколько капель. Напиток имел противный вкус экстракта из кореньев для супа, смешанного с каким-то лекарством. Трояни заткнул бутылочку пробкой и с моей помощью вновь забрался в свой спальный мешок

Возвратясь на свою льдину, с которой обычно производил наблюдения, я стал следить за небольшой группой людей. Они уже добрались до самолета, вокруг которого весело прыгала Титина. Всю дорогу собака то бежала впереди, то возвращалась назад, и я, наблюдая в бинокль, вспомнил слова Трояни, что у Титины больше всего шансов на спасение, так как ей легче, чем всем остальным, ходить по глубокому снегу и по неровным льдинам.

Мотор вновь заревел, Вильери с Биаджи подняли Нобиле со снега, на котором он лежал, и передали шведам, которые уложили его на пол кабины. Титина позаботилась о себе сама; она прыгнула в "Фоккер", как будто всю жизнь только это и делала. Неблагодарной собачонке даже не пришло в голову проститься со мной, хотя последние две недели я прикармливал ее жареной медвежатиной. Не обратила она внимания и на звавшего ее Вильери, не пожелав показаться в дверях самолета. Она нашла себе теплое местечко в непромокаемом чехле от мотора, который лежал в одном из углов кабины, и спокойно ожидала старта. Ждать пришлось недолго. Нобиле в последний раз закричал: "До свидания!" - и летчик дал газ. Биаджи и Вильери ухватились за крылья, чтобы придержать самолет, мотор заревел еще громче, и "Фоккер" начал разбег по льдине. Он безупречно оторвался, прошел над торосом, ограничивающим льдину с южной стороны, сделал круг над лагерем и круто поднялся. Через несколько минут я мог только в бинокль различить на западе едва заметную точку, которая вскоре исчезла.

Вильери и Биаджи возвратились в палатку утомленные. Старший лейтенант Вильери, которого Нобиле назначил своим заместителем и начальником лагеря на то короткое время, пока все не будут сняты с льдины, заявил,

что теперь необходимо немного отдохнуть и подкрепиться. К моей большой радости, он приказал открыть банку мясных консервов и добавить к этому несколько сухарей. Хотя полуночная закуска была разделена всего на три части (Трояни спал, а Чечони был так взволнован предстоящим вылетом, что ему кусок не шел в горло), каждому досталась небольшая порция. И все же она оказалась очень кстати. Закусив, стали совещаться о том, как перенести Чечони.

Санки исключались; хотя Чечони и старался исправить их как можно лучше, они были так непрочны, что под человеком, весящим сто килограммов, они развалились бы через несколько шагов. Нести Чечони на руках Вильери считал невозможным. Генерал вдвое легче, и все-таки они невероятно устали при переноске, так как дорога очень плохая. Правда, поможет Бегоунек, но и генерала помогал нести Лундборг, а на последнем отрезке пути еще и Шибберг.

- Положим "кавалеро" в спальный мешок Биаджи и потащим его по льду, а в трудных местах будем переносить, - предложил я.

- Это невысказано! - произнес начальническим тоном Вильери. - Видно, что вы еще не побывали на посадочной льдине. Мешок изорвется в клочья, прежде чем мы пройдем четверть пути.

Оскорбленный резким замечанием, я пожал плечами и не стал участвовать в дальнейшей дискуссии. Она была очень оживленной и велась на итальянском языке. Чечони, выслушав несколько слов упрека, закончил ее тем, что решительно пополз на четвереньках по направлению к посадочной площадке. Он обладал невероятной силой, надежда же на спасение удвоила ее. У меня, смотревшего на него с восхищением, возникло опасение - сможет ли он выдержать такой трудный "поход". Но когда я увидел, что Чечони пытается перебраться через небольшой южный канал, ограничивающий "Медвежью льдину", то поспешил ему на помощь.

Проворный Биаджи был уже здесь с несколькими дощечками, из которых мы вдвоем соорудили небольшой мостик, после чего, приподняв Чечони, помогли

ему преодолеть опасное место. Но это было только началом тяжелого пути, который к тому же значительно удлинялся многочисленными обходами. Льды поминутно меняли свое положение. На том месте, где еще полчаса назад Вильери и Биаджи прошли совершенно свободно, теперь зиял неожиданно открывшийся канал. Пришлось обходить. В двух местах не было и обходного пути; оставалось только одно - использовать для переправы небольшую льдину. Долго потом при воспоминании об этом неприятный холодок пробегал у меня по спине. Вильери перешел на другой берег канала первым и подтолкнул ледорубом льдину обратно к нам. Затем Биаджи перекрыл щель между льдиной и берегом канала несколькими дощечками; он привязал Чечони к себе веревкой, и тот и а животе переполз на льдину. Чечони продолжал лежать на льдине, пока ее не подтянули к противоположному берегу.

Теперь Вильери построил мостик на другой стороне, и Чечони, который лежал почти весь в воде, так как льдина под тяжестью его тела погрузилась в воду, выбрался наконец на другой берег. Помочь ему или просто перенести на руках было невозможно, так как льдина не могла выдержать трех человек.

Бравый "кавалеро", казалось, не чувствовал усталости. Его подкрепляла надежда на скорое спасение. Даже лежа животом на льдине, он шутил, что хорошо отдохнет. Там же, где дорога была лучше, он, волоча сломанную ногу, двигался на четвереньках так быстро, что мы едва попевали за ним.

По прямой линии посадочная площадка была удалена от "Медвежьей льдины" не более чем на сто пятьдесят метров, но многочисленные обходы удлиняли дорогу настолько, что на переход требовалось почти полчаса. Прошел уже час после полуночи с 24 на 25 июня, когда выбившиеся из сил четыре человека добрались до цели.

Я попал сюда впервые и осматривался с изумлением. Мне казалось чудом, что среди нагромождения торосов и льдин, разделенных многочисленными трещинами, число которых при установившейся теплой погоде все время

возрастало, оказалось такое большое и ровное ледяное поле. Возможно, что длина его и не достигала 325 метров, как считал Вильери, но, во всяком случае, приближалась к тремстам метрам. Льдину покрывал толстый ровный слой снега изумительной белизны, на котором отпечатались следы лыж самолета. Здесь же в снегу желтели две лунки, которые продышали тюлени, чтобы выбираться из воды наружу. Эти отверстия использовались тюленями в последний раз, по-видимому, давно, так как они были закрыты вновь образовавшимся льдом. По этим отверстиям можно было судить о толщине льда - не менее двух метров.

Со всех сторон посадочную площадку окружали торосы высотой в несколько метров, состоявшие из нагроможденных одна на другую льдин. С того места, на котором мы отдыхали, были видны лежащие на снегу красные парашюты, образовавшие букву "Т", нижний конец которой обозначал начало беговой дорожки. Льдина не везде была такой ровной, как казалось на первый взгляд; небольшие зеленые флажки обозначали препятствия, которые летчику следовало обходить.

Ночь была восхитительной - тихой и ясной. Солнце светило вовсю, и для ожидающих самолет время шло быстро. Итальянцы весело и с надеждой говорили о будущем. Биаджи шутил, что оставит военную службу и откроет небольшой ресторанчик, который назовет "Al urso bolito"⁴². Чечони заявил, что будет снова летать, как только у него заживет нога. Вильери, как казалось, был сыт по горло канцелярской службой в министерстве военно-морского флота и хотел перейти на какой-нибудь военный корабль.

- Теперь вас, конечно, назначат корвет-капитаном, - высказал свое предположение Биаджи.

Вильери выразил сомнение. Оставалось отслужить еще три года, прежде чем ему присвоят это звание. На внеочередное повышение он не рассчитывал и не ошибся, так как фашистская военная комиссия, которая впоследствии расследовала причины неудачи экспедиции Нобиле и катастрофы дирижабля, отнеслась к нему очень строго, как и ко всем участникам экспедиции,

которые заступались за Нобиле.

Только я молчал и не принимал участия в разговоре. Не хотелось строить какие-либо планы на будущее. То мне казалось совершенно невероятным возвращение на родину после целого месяца страданий и опасностей, то наоборот, все представлялось несложным и вполне осуществимым. Две или три посадки "Фоккера" Лундборга спасут всех от гибели. Впрочем, я не особенно предавался мечтам, после которых было бы слишком горько возвращаться к действительности.

В ожидании прошел час, за ним другой. Солнце, которое в полночь стояло низко над горизонтом, вновь начало подниматься и греть сильнее. Темы для разговора у итальянцев были исчерпаны и они умолкли. Ожидание начало казаться слишком продолжительным, и Вильери принялся высчитывать, когда же может вернуться Лундборг. Самолет улетел за полчаса до полуночи с 23 на 24 июня и направился к Ostra gruppen⁴³, как называли шведы свою базу в проливе Хинлопен. Если даже лететь обходным путем вдоль побережья, то и тогда не наберется 120 миль. "Фоккер" с тремя людьми на борту не может лететь с обычной скоростью, но все же свободно преодолет это расстояние за час с четвертью, может быть и скорее, - если учитывать почти полное безветрие. Со времени его вылета отсюда прошло уже три с половиной часа. Если бы он после возвращения на базу сразу же, не теряя времени, полетел обратно, то давно был бы здесь.

Ожидающих начало охватывать беспокойство. Все молчали и напряженно прислушивались, не нарушит ли тишину гул мотора. Сигнальная дымовая пашка давно лежала на снегу в полной готовности. Но единственным звуком, который по временам раздавался в глубокой полярной тишине, был грохот какой-нибудь отдаленной пришедшей в движение льдины.

- Он уже не прилетит! - грустно произнес я, обращаясь к Вильери. - Вы увидите, что он не возвратится больше, удовлетворившись спасением генерала!

Но я тотчас устыдился своего несправедливого отношения к честному

шведу.

- Вот он! - радостно воскликнул Чечони, уловив отдаленный шум мотора. Остальные замерли, прислушиваясь. Да, "кавалеро" не ошибся! Очень слабый звук, напоминающий тихое жужжание насекомых, непрерывно усиливался. Вильери поспешил зажечь дымовую шашку. Дул легкий западный ветер и отклонял столб дыма к востоку.

Сняв снеговые очки, я попытался смотреть незащищенными глазами, так как боль в глазах стала значительно слабее. Я увидел оба шведских самолета уже над льдиной. Самолет на лыжах круто снизился и стал садиться, уменьшив обороты мотора. Летчик не обратил внимания на направление ветра или же не сумел определить его по отклонению дыма. Ветер дул не навстречу, а вбок, но такой слабый, что не мог помешать посадке...

* * *

Возвратимся несколько назад. Когда "Фоккер" Лундборга благополучно поднялся в воздух, Нобиле пытался встать, чтобы в последний раз взглянуть на место, где провел месяц страданий и где его товарищи теперь с нетерпением ожидали своего спасения. Шибберг помог ему и указал на палатку. Она показалась Нобиле жалкой, грязной тряпкой, с трудом различимой на белом фоне. Только красные и зеленые сигнальные флаги на мачте выделялись более отчетливо на заснеженной поверхности.

Вскоре эта картина исчезла из поля зрения. Шибберг уступил свое сиденье Нобиле и стоял теперь позади него, показывая ему место к югу от острова Фойн, где за три дня до этого они увидели человеческие и медвежьи следы.

- Вчера, когда я летел с нашей западной базы к проливу Хинлопен, мне показалось, что видел сидящую фигуру, - сказал Лундборг, следивший за приборами. - Это было недалеко от мыса Северного. Вероятно, Мальмгрен, подумал я, но мне не пришло в голову, что, если бы это был человек, он,

конечно, махал бы мне чем-нибудь. Я тотчас снизился, но фигура внезапно расплылась. Это был лишь обман зрения - игра света и тени!

- С подобной игрой света сталкиваешься здесь постоянно, - добавил Шибберг.

Нобиле стало холодно. Шибберг помог ему лечь на пол кабины и закатал его в чехол от мотора, с которого прогнал Титину. Недовольная этим собачка принялась искать другое убежище, и Нобиле взял ее к себе, чтобы она не запуталась в тросах рулей. Титина сначала вырывалась, но тепло от рук Нобиле примирило ее с тем, что ее потревожили, и она успокоилась. Но как только, менее чем через час после вылета, самолет начал снижаться для посадки, она вырвалась и была первой в самолете, кого приветствовали шведы на восточной базе, когда торопливо открыли дверцу "Фоккера".

Лундборг сел на берег, покрытый глубоким снегом. Торнберг ожидал его с двумя спутниками, которые подхватили Нобиле и отнесли его с полкилометра на чистую от снега площадку, в так называемый лагерь летчиков. Палаток там не было, и в плохую погоду летчики отсиживались на "Квесте", отдавшем якорь в полумиле от берега, в небольшой, хорошо защищенной бухте. Невдалеке стояли гидросамолеты "Ганза-Бранденбург" и трехмоторный "Упланд", прилетевшие с западной базы.

В лагере, прямо на голой земле, рядом с кучей плавника, заготовленного для костра, лежали непромокаемые одеяла, спальные мешки и прочие экспедиционные принадлежности.

Все вокруг казалось Нобиле сном: лагерь на побережье, высокие, стройные, тщательно выбритые и щеголевато одетые белокурые шведы, забота, с которой к нему относятся и от чего он уже давно отвык. Его осторожно уложили в спальный мешок, укутали шею шерстяным шарфом, сварили на примусе какао. Его засыпали вопросами на немецком и английском языках, предложили сигарету и стаканчик коньяка, бутылку которого откупорили по случаю удачи Лундборга.

Время шло. После короткого отдыха Лундборг подготовился к новому

полету. Теперь на "Фоккере" он будет один, чтобы вывезти Чечони. Из предосторожности, желая как можно больше облегчить самолет, он снял с него все, кроме карабина с патронами и чехлов для мотора. Розенвард, который на другом самолете должен был сопровождать Лундборга, был тоже готов. Торнберг и товарищи пожелали им успеха, и вскоре оба самолета поднялись в воздух.

Был третий час. Полет к лагерю группы Нобиле прошел без приключений. Меньше чем через час после старта в проливе Хинлопен Лундборг увидел дымовой сигнал на посадочной льдине. Он поборол утомление, которое начало овладевать им, сделал круг над посадочной площадкой и начал быстро снижаться. Он не заметил, что коснулся лыжами снега только в середине посадочной дорожки, хотя это и не имело бы значения, если бы длина дорожки была более трехсот метров. Ста пятидесяти метров вполне достаточно для его самолета. Однако Лундборг упустил из виду, что самолет теперь легче, чем при предыдущей посадке. Скорость движения все еще была велика, когда торос, преграждавший посадочную площадку с северной стороны, вырос прямо перед Лундборгом в угрожающей близости. Пилот пытался свернуть влево, где было больше свободного места, но легкий биплан закачался с боку на бок, затем хвост поднялся, и самолет, скапотировав, упал на верхние несущие плоскости.

ЕЩЕ ОДИН ПОТЕРПЕВШИЙ АВАРИЮ

Четыре человека, с нетерпением ждавшие прилета "Фоккера", теперь, затаив дыхание, наблюдали за тем, что произошло. В течение какой-нибудь одной минуты мы лишились последней надежды на спасение. Второй шведский самолет, снижаясь, кружился над льдиной, очевидно, пилот хотел увидеть, что с Лундборгом. Это побудило к деятельности и стоявших на льдине; едва только мы пришли в себя, как все вместе - Биаджи, Вильери и я - поспешили к опрокинувшемуся "Фоккеру".

К счастью, Лундборгу не требовалось помощи. Пояс, которым он был привязан к сиденью, спас его; одно мгновение летчик висел головой вниз, затем быстро освободился, и, прежде чем мы успели добежать, он уже стоял на льду рядом с самолетом и махал кружившим над ним товарищам в знак того, что жив и здоров. Действительно, он отделался только ссадинами на носу. Лундборг был очень взволнован. Позже, подружившись со мной, он расспрашивал, о чем тогда говорил, потому что первых мгновений после аварии совершенно не помнил.

На вопрос Вильери, нельзя ли перевернуть "Фоккер" и подготовить к полету, Лундборг ответил по-английски:

- Больше уже летать не будет. Можете его сжечь!

В самом деле, даже беглый осмотр показал, что с теми средствами, которые имелись под рукой, "Фоккеру" помочь невозможно. Он лежал на верхних плоскостях, крепления были исковерканы, одна лыжа висела криво, конец пропеллера был отломан. Когда Биаджи с помощью одного из топоров, привезенных Лундборгом, добрался до бензобаков, он обнаружил, что в них осталось не более тридцати - сорока литров бензина. Можно было без опасения оставить его в бензобаках, вытечь он уже не мог.

Пока Биаджи спасал драгоценное горючее, я и Вильери старались утешить Лундборга. Он слушал нас очень рассеянно и не переставал повторять: "Что скажет теперь генерал! Я обещал ему, что доставлю вас всех в течение сегодняшней ночи!" Затем он начал вытаскивать из кабины находившиеся там вещи. На это потребовалось немного времени. У него были с собой только карта, карабин с патронами, пистолет с несколькими обоймами, две лопаты и два топора, ящичек с лекарствами и бинтами, две пары лыж с палками, непромокаемые чехлы для мотора, блокнот.

Дрейфующие на льдине, число которых снова стало прежним, провели короткое совещание о том, что делать дальше. Решено было прежде всего перенести лагерь на посадочную площадку, и сделать это немедленно - в следующую же ночь. Это было более чем своевременно. "Медвежья льдина"

уже сильно подтаяла; со всех сторон вокруг нее образовались каналы, а около палатки нельзя стало ходить, так как вся поверхность льдины покрылась водою, образовавшейся от растаявшего снега. Но как быть с Чечони? Нельзя было заставлять его совершить изнурительный переход в палатку, а затем опять на посадочную льдину. Порешили на том, что Чечони пока будет лежать на крыле "Фоккера" - на совершенно сухом месте. Ему оставили оба чехла с самолета Лундборга и карабин с патронами на случай появления медведей.

В палатке застали уже одетого и подготовившегося к полету Трояни, который должен был лететь после Чечони. Трояни все еще нездоровилось, и на мой вопрос, как он себя чувствует, проворчал лишь несколько слов недовольства. Биаджи передал радиограмму на "Читта-ди-Милано" с сообщением о происшедшем и первую в его практике частную радиограмму. В ней Лундборг сообщал молодой жене о том, что жив и здоров.

Я изумил своих товарищей заявлением, что, может быть, разумнее вместо перемещения лагеря подумать о походе на сушу, то есть на один из островов - Брок или Фойн.

- А как вы, собственно говоря, представляете себе такой поход? - спросил Вильери.

У него был высокомерный тон, как всегда при разговоре со мной. Меня раздражал этот тон, который, по-видимому, и был причиной того, что мы с Вильери не находили общего языка. Виноваты в этом, разумеется, были оба, и в минуты трезвого раздумья, особенно впоследствии, когда писали об экспедиции, оба признали и высоко оценили друг друга.

- Мои соображения несложны, - с раздражением ответил я, - для такого похода сейчас создались самые благоприятные условия. Лед перестал двигаться, наши координаты в течение нескольких дней не изменились ни на одну милю, и вы сами это отлично знаете по вашим же астрономическим определениям. Одного человека, неспособного двигаться самостоятельно, уже нет. Вместо него у нас появился здоровый и сильный помощник. Чечони

поташим в резиновой лодке.

Вильери пренебрежительно пожал плечами.

- Пока мы его не смогли переправить в лодке даже на посадочную площадку, - сказал он насмешливо.

Хотелось резко возразить, что никто и не пытался это сделать, но, овладев собой, я промолчал.

- Впрочем, подождем, что нам ответит генерал, - закончил короткое совещание старший лейтенант Вильери.

Это был убедительный довод, и я больше не настаивал на своем предложении. Ближайшее будущее показало, что Вильери был прав, высказавшись против похода на острова, хотя он возражал главным образом потому, что был ленив и его пугали трудности похода. Если бы мое предложение было принято, всех нас ждала неминуемая гибель.

Лундборг, отправив свою телеграмму, забрался в палатку и спустя минуту уже крепко спал. Остальные последовали его примеру; ведь мы не спали всю ночь! Я воспользовался спальным мешком Биаджи, так как радист на этот раз в виде исключения предпочел расположиться в палатке. Впервые за все время пребывания на льдине я улегся в спальном мешке - небывалый комфорт! Проснулся только к вечеру и тотчас же принялся готовить обед, который можно было одновременно считать и ужином. Лундборг тоже проснулся, подсел ко мне и начал расспрашивать о жизни на льдине.

По-немецки он говорил довольно хорошо, и я, обрадованный, что есть, с кем поговорить, охотно ему отвечал.

Во время беседы я нарезал почерневшее медвежье мясо на куски, положил их на сковородку, изготовленную Чечони, прибавил кусок масла, поджег бензин под щепками и стал жарить, Лундборг с большим интересом следил за моей работой, но восхищения не проявлял. Мясо было неаппетитным, а чистота посуды оставляла желать лучшего: хотя на льдине и было теперь достаточно пресной воды от растаявшего снега, но не было ничего подходящего для мытья посуды.

- На Хинлопенской базе нам частенько удавалось подстрелить жирного гуся, а яиц там более чем достаточно. Каждое утро мы собирали их по нескольку штук на человека, - мечтательно вспоминал Лундборг.

Я сочувственно покачивал головой, понимая, что пребывание на льдине будет очень тягостным для нового товарища по несчастью. Трудно привыкнуть к нашей убогой жизни, к жесткой экономии, которая по приказу Нобиле продолжала соблюдаться, несмотря на то что запасы продуктов уже несколько раз пополнялись⁴⁴. Вообще я не понимал, почему Нобиле упорно соблюдал эту бессмысленную экономию. Состояние льда заметно ухудшалось; было очевидно, что льдина с нашей палаткой продержится не долго и то же произойдет со льдами вокруг нас. Следовательно, нельзя было и думать о зимовке на льдине. К чему тогда экономить продовольствие? Если мы когда-нибудь отправимся походом на сушу, то все равно не сможем много взять с собой. Отказаться бы по крайней мере от этого отвратительного медвежьего мяса, которым приходится питаться уже четвертую неделю.

- Медвежатина не так уж плоха, - старался я тем не менее утешить Лундборга, который только вздыхал в ответ.

Он с трудом съел кусочек мяса и вежливо отказался от большей части своей порции, сказав, что ему вполне достаточно. Вильери заметил, с каким отвращением летчик ел медвежатину, и предложил ему шоколад и сухари.

Вечером приняли радиogramму Нобиле. Он послал ее сразу после того, как шведский самолет, управляемый самим Торнбергом, доставил его с Хинлопенской базы в бухту Панни на острове Датском, куда перешел "Читта-ди-Милано". В телеграмме Нобиле всячески старался поддержать надежду на спасение у оставшихся на льдине и ободрить их. Обещал, что прикажет немедленно поставить на лыжи "Юнкере", на котором прилетели финские летчики Сарко и Лиир; самолет носил название финского порта - "Турку". Нобиле сообщил также, что для большей уверенности в успехе операции по спасению товарищей он закажет в Англии два маленьких

спортивных самолета типа "Moth"45 (с лыжами), которые могут сесть на очень маленькую площадку. Он пошлет также продовольствие и бензиновую плитку, так как бензина у них теперь более чем достаточно.

На телеграмму Нобиле реагировали по-разному. Итальянцы приняли ее восторженно, Лундборг был настроен довольно оптимистически, я не испытывал особенной уверенности в будущем, но молчал. Для меня было ясно, что теперь не может быть и речи о походе по льду. Вместе с другими я принял участие в переноске лагеря. Большую часть запасов перетащили в рюкзаках, сброшенных с самолета итальянцами. Лундборг помогал, хотя этого никто от него не требовал.

Начались частые и трудные переходы с "Медвежьей льдины" на посадочную площадку и обратно. Об одной из льдин, которая служила шатким переходным мостиком через канал, я долгое время после переселения не мог вспомнить без содрогания. Эта льдина, когда человек осторожно прыгал на нее, опускалась и покрывалась водой. Необходимо было некоторое время неподвижно стоять и ждать, когда восстановится равновесие. Только тогда можно было прыгать на противоположный берег. А там возвышался ледяной торос, который ограничивал посадочную площадку с северной стороны. Стоило поскользнуться или сделать неловкое движение, и человеку грозила верная гибель, так как тяжелый рюкзак увлек бы его в воду под лед раньше, чем удастся сбросить или перерезать ремни.

Вильери держал себя как начальник лагеря. Улетая, Нобиле назначил его своим заместителем, и вскоре назначение было подтверждено телеграммой помощника секретаря министерства итальянского военно-морского флота Сирианни. Положение Вильери было довольно щекотливым, так как из пяти человек руководимой им группы двое были иностранцами, для которых не имели никакой силы приказы итальянского чиновника. С некоторым смущением Вильери сообщил мне об этом назначении. Я спокойно ответил, что хотя и являюсь только гостем экспедиции, а не оплачиваемым сотрудником, но охотно подчинюсь общему руководству в интересах дела.

Прежде всего на новую стоянку был перенесен большой запас мясных консервов, их сложили на одном из двух непромокаемых чехлов мотора "Фоккера" недалеко от самолета. Для Чечони еще раньше принесли спальный мешок, который "кавалеро" принял с большой радостью. Но теперь он жаловался, что не спал все это время, опасаясь белых медведей. Необходимо было послать ему охрану, и я предложил свои услуги.

Это было после возвращения в палатку из третьего и в ту ночь последнего перехода к новому лагерю. Вильери провожал меня, но до самолета не дошел и вернулся от северного края посадочной площадки, опасаясь тумана. Я сбросил со спины тяжелый рюкзак и вытер ладонью пот со лба. Туман сначала поднялся белой пеленой на горизонте, от которой начали отделяться длинные седые пряди, закрывшие часть неба, а затем с огромной скоростью понесся дальше и в течение нескольких минут закрыл весь небосвод. Потом туман начал медленно опускаться к поверхности льда и вскоре так сгустился, что не стало видно даже флага на мачте, хотя расстояние до нее от посадочной льдины было менее двухсот метров.

Я поднял тяжелый рюкзак и потащил его к самолету, на крыле которого отдыхал "кавалеро". Чечони радостно приветствовал меня и сказал, что теперь немного поспит, после того как целых тридцать шесть часов не смыкал глаз.

- Хорошо, - я с трудом вытащил из кармана свои старые часы. - Теперь два часа утра, я буду бодрствовать до девяти, потом будете дежурить вы, а я часа два посплю.

Договориться с Чечони было нелегко, так как мой запас итальянских слов был весьма ограничен; пришлось объясняться жестами и показать на циферблате часов часы дежурства каждого из нас. "Кавалеро" не переставая кивал головой в знак того, что все понял, затем накрыл голову капюшоном, и через минуту раздался его громкий храп.

Началась семичасовая вахта. Зрение мое улучшилось настолько, что при неярком свете туманного утра я мог обойтись без очков. Медленными шагами

ходил я между северным каналом, складом продовольствия и спящим товарищем. Время тянулось невыносимо медленно, в голове роились невеселые мысли. Авария самолета Лундборга заставит летчиков отказаться от дальнейших посадок в районе лагеря. "Хобби", "Браганца" и "Квест" не дошли и до мыса Северного. О советских ледоколах радио Сан-Паоло передало, что один из них - "Малыгин" - застрял у острова Надежды, где путь ему преградили тяжелые льды. Судя по карте, ему не удалось пересечь 77-ю параллель и он был затерт льдами в 220 милях к югу от потерпевших катастрофу. О "Красине" же, самом мощном русском ледоколе, сообщалось, что он все еще грузит уголь в норвежском порту Берген⁴⁶.

Мне снова представилась вся безнадежность нашего положения. Я старался думать о чем-нибудь другом. Некоторое время просматривал свою записную книжку, в которую более или менее регулярно заносил короткие заметки о жизни на льдине. В чьи-то руки она попадет, кто будет ее читать первым? Записи велись на чешском языке, и только в заголовке стояла короткая просьба, изложенная по-французски, чтобы нашедший книжку переслал ее моей невесте по указанному адресу.

Туман сгустился настолько, что "Медвежья льдина" скрылась совершенно. Я стоял у северного канала, против небольшой льдины, служившей "паромом" при переходе через него. Вдруг мне показалось, что на другом берегу в густой мгле движется какая-то тень. Я подошел ближе и увидел медведя, вынырнувшего из тумана прямо передо мной. Зверь казался огромным - в тумане все предметы кажутся больше, Я невольно отступил на шаг и сунул руку в карман, где у меня лежал в кожаном футляре короткий нож из отличной шведской стали. Лундборг привез два таких ножа и один из них подарил мне, когда увидел, с каким трудом я режу твердое медвежье мясо коротким изогнутым итальянским ножом.

В приключенческих романах, которые мне довелось читать еще в детстве, описывалось, как смелые охотники закалывают ножом огромного серого медведя гризли; но то был настоящий охотничий нож "bowie knife"⁴⁷ с

острым лезвием, длиной почти в полметра! Поэтому я торопливо направился к самолету, где лежал карабин. Бежать я не хотел, опасаясь, что быстрыми движениями скорее привлеку внимание зверя. То, что канал не является для медведей препятствием, мы убедились по их прежним посещениям лагеря.

"Чечони, urso, urso"⁴⁸, - звал я "кавалъеро" приглушенным голосом еще издали. Чечони моментально проснулся, сбросил с головы капюшон, схватил карабин, который лежал рядом с ним, и стал целиться в медведя. Тот стоял в нерешительности, покачивая головой из стороны в сторону. Потом медведь с минуту понюхал воздух в направлении покинутых тюленями и замерзших лунок, повернулся и исчез в тумане. Чечони, готовый выстрелить, положил карабин и стал объяснять мне, что не следовало кричать, надо было тихо подойти и сказать на ухо: "Чечони, urso, urso!.."

- Хорошо, следующий раз я так и сделаю! Но теперь ваша очередь дежурить - уже девять часов, а я немножко посплю!

Чечони неохотно уступил мне свой спальный мешок и с карабином в руке сел рядом на крыло самолета, завернувшись в чехол для мотора. Не проспал я и десяти минут, как почувствовал, что кто-то трясет меня за плечо.

Испуганно поднялся, откинул капюшон, прикрывавший лицо, и увидел Чечони, который склонился надо мной, спрашивая который час?

- Рано, - проворчал я, вынимая часы из кармана, - еще нет и половины десятого. Вы должны меня разбудить в полдень. Разве у вас нет часов?

Я улегся снова, а "кавалъеро" с недовольным видом занял свое место, вытянув сломанную ногу. То же самое повторялось еще два раза, хотя не прошло и одного часа. Тут у меня лопнуло терпение. Я отдал часы Чечони и попросил его дать мне спокойно поспать до двенадцати часов.

- Но я не вижу циферблата, - сокрушенно произнес "кавалъеро".

У меня сразу прошел сон. Неужели и бедный Чечони заболел снежной слепотой, которая мне причиняла такие мучения два дня назад? Вообще говоря, это могло случиться, хотя Чечони большую часть времени находился в палатке, а не на ярком солнце. Мне не пришло в голову, что Чечони по

пути на посадочную площадку отлично видел и все это было просто хитростью, чтобы поспать самому. Я уступил Чечони спальный мешок и, завернувшись чехлами для мотора, расположился рядом. Я бодрствовал, устремив взгляд на запад, в сторону островов, откуда нередко приходили медведи. Чечони сразу же уснул и проспал до полудня, когда его разбудил мой разговор с Лундборгом.

Швед пришел, чтобы узнать, как мы себя чувствуем, и проверить состояние посадочной площадки. Туман уже рассеялся, но горизонт все еще скрывался во мгле. Поверхность льдины была в хорошем состоянии, и только некоторые места, там, где лыжи "Фоккера" сгребли снег, вызывали сомнение. Эти места выделялись темным цветом.

После короткого разговора Лундборг ушел обратно на "Медвежью льдину". Чечони спал не так крепко, как прежде, - его мучил голод. Я тоже проголодался, Вильери при моем уходе ни слова не сказал о продуктах. Я полагал, что старший механик снабжен продовольствием в достаточном количестве. Но теперь оказалось, что у Чечони ничего нет. Что делать? Недалеко от нас лежало сто килограммов мясных консервов, но я, соблюдая лагерную дисциплину, не хотел ничего брать из этого запаса без согласия Вильери. Только к вечеру по настойчивой просьбе Чечони я пошел к складу продовольствия. Там нашел несколько кусков шоколада и сухари, которыми мы немного утолили голод.

Около десяти часов вечера пришли Вильери и Биаджи. Они принесли кое-какие мелкие вещи, и Вильери попросил меня помочь им перенести палатку. Вильери был убежден, что мне удалось как следует отдохнуть, но я был голоден и почти не спал, тем не менее без всяких возражений согласился. На "Медвежьей льдине" Трояни, у которого была еще повышенная температура, заклеивал щели в полотнищах палатки. Спросил его о здоровье, и Трояни неприветливо ответил, что ему немного лучше. Палатку сложили, перенесли к самолету и установили прямо под рулем "Фоккера", высоко торчащим в воздухе. Самолет защищал палатку от ветра, а полосы на

руле, желтая и голубая, заменяли сигнальный флаг.

Чтобы под ногами в палатке не было так сыро, уложили несколько деревянных досок от палубы гондолы "Италии" и алюминиевый капот, снятый с мотора "Фоккера". На "Медвежьей льдине" в палатке была разостлана медвежья шкура, но она настолько пропиталась водой, что лежать на ней было очень неприятно. Медвежью шкуру разложили на крыле самолета в надежде, что под солнечными лучами она высохнет, а пока пол в палатке застелили итальянскими парашютами. После этого в течение нескольких дней все спали на сухой подстилке, но затем шелковые парашюты пропитались водой от растаявшего снега, который мы заносили в палатку на обуви.

В первую же ночь новоселья около палатки появился медведь. Все были утомлены и крепко спали. Вильери признавал, что было бы бесчеловечно потребовать от меня, чтобы я провел без сна еще одну ночь. Лундборгу он не решался предложить нести вахту. А назначить кого-либо из своих соотечественников он не мог; Чечони и Трояни были больны, а Биаджи разложил спальный мешок на крыле самолета и удобно устроился в нем на ночь.

Итак, спали все, и медведь беспрепятственно осматривал в лагере все, что его могло интересовать. Он не проявил любопытства по отношению к Биаджи, но его внимание привлек непромокаемый чехол от мотора, в который были завернуты мясные консервы. Он оттащил его немного в сторону, чтобы как следует осмотреть, но затем, по-видимому, испугался какого-то звука, донесшегося из палатки, и убежал.

Утром все передвижения ночного гостя были разгаданы по следам на снегу.

- Медведь! Как жаль, что мне не удалось убить его, - сказал Лундборг.

- Медведь! Хорошее дело! Если бы он тронул лапой передатчик, всему бы пришел конец, - возмутился новый начальник лагеря Вильери.

Что касается вашего желания, старший лейтенант, то нечего огорчаться, - обратился я к Лундборгу, - медведи у нас не редкость, и вам вскоре

представится случай убить одного из них. Опасения же Вильери за радиопередатчик гораздо серьезнее. Если мы не будем дежурить, аппарат может постигнуть печальная судьба.

Вильери в смущении промолчал. Охрана необходима, но кого назначить на вахту? Сам он любил удобства, и у него не было ни малейшего желания нести караульную службу. Я вывел его из затруднения.

- Знаете что? Если вы позволите мне днем спать сколько угодно, я готов дежурить все ночи. Днем никто, за исключением меня, спать не будет, и дневная вахта излишня, так как почти постоянно кто-нибудь будет находиться вне палатки.

Вильери охотно согласился на мое предложение, а Лундборг взял с меня обещание, что я тотчас разбужу его, как только замечу медведя. Хотя у меня не было никакого желания снова прибавлять к меню медвежатину, я все же сдержал свое обещание. Случай подстрелить медведя представился на следующий же день. Ранним утром, когда моя вахта уже заканчивалась, севернее лагеря показался медведь. Биаджи в это время тоже был на ногах, и ему очень хотелось выстрелить в медведя, но по моей просьбе он уступил эту честь гостю.

Я с беспокойством следил за Лундборгом, схватившим карабин.

- Немного далековато, - давал Биаджи знаки шведу. "Это к нашему счастью, да и к счастью медведя тоже", - подумал я.

Лундборга предупредили, что расстояние до медведя не менее ста метров и что подвижная цель в тумане видна неотчетливо; лучше выждать, пока зверь подойдет ближе. Но старший лейтенант, опасаясь, что добыча уйдет, открыл стрельбу. За несколько секунд раздалось пять выстрелов, но безрезультатно. Казалось, что медведя не удивило, что в него кто-то стреляет. Он неторопливо повернулся и совершенно спокойно удалился в северном направлении.

- Не огорчайтесь, скоро появится новый, - утешал я разочарованного шведа, но не угадал. Это был последний медведь, посетивший лагерь.

Широкая полоса припая, окаймляющая берега островов, за последние дни частично растаяла, а частично была унесена морскими течениями и ветром. Не было уже прочного ледяного поля между землей и лагерем, а белый медведь хотя и является отличным пловцом, тем не менее избегает дальних странствий по открытой воде. Свою обычную пищу - тюленей - он находит в достаточном количестве и у освободившихся от льда побережий островов, и ему незачем плыть на далекие льды. Таким образом, обитатели лагеря были избавлены от дальнейших визитов медведей, и я вскоре пришел к выводу, что мне теперь больше не обязательно целую ночь бродить вокруг. Нередко во время своей тоскливой восьмичасовой вахты я забирался в палатку. Там обычно заставал тоже бодрствующего Лундборга. Старший лейтенант тяжело переживал обрушившийся на него удар судьбы, сделавший его в одно мгновение таким же несчастным, затерянным в полярных льдах, как и те, к кому он шел на помощь. Он не мог примириться со своим новым положением, задумывался над постигшим его бедствием, и мучительные мысли не давали ему заснуть. Его радовали мои ночные посещения и летчик подолгу шепотом разговаривал со мной. Мы рассказывали друг другу о родине, о своей работе и друзьях, но чаще всего вспоминали Мальмгрена и гадали о том, что случилось с ним и его спутниками и какая судьба ждет нас самих.

Дни, прошедшие после аварии Лундборга, были мало обнадеживающими. Погода не улучшалась, атмосферное давление упало еще на тридцать миллиметров, а это предвещало дальнейшее ее ухудшение. Снова поднялся ветер; сначала северный, но потом направление его стало часто и резко меняться. В спокойную погоду, которая удерживалась с 19 по 27 июня, льдина с палаткой проходила не более двух миль в сутки; теперь же за один день она подвинулась на целых двенадцать миль в юго-восточном направлении, в сторону открытого моря. Когда 29 июня туман рассеялся, оба острова - Брок и Фойн - оказались далеко на северо-западе. Зато побережье Северо-Восточной Земли заметно приблизилось. Невооруженным глазом можно было ясно видеть синевато-черные скалы, отвесно

спускающиеся в море, и огромный ледник у мыса Ли-Смит, отражающий ослепительные солнечные лучи.

Вооружившись морским биноклем, я взобрался на высокий торос и стал внимательно осматривать южную и юго-восточную часть горизонта. Облегченно вздохнул, когда увидел всюду ледяные поля, казавшиеся сплошными. Значит, непосредственной опасности пока не было, но ветер мог неожиданно изменить направление, разломать лед и разогнать мелкие льдины. Тогда у нас останется единственный и последний выход: отчаянная попытка добраться на четырех резиновых лодках до ближайшего берега.

Я навел бинокль на острова, расположенные к юго-востоку от лагеря. Вдали ясно вырисовывался гористый остров Большой. Казалось, что его северный берег террасами спускается к морю и что можно было бы пристать к острову или на льдине при благоприятном ветре, или в лодках. Но берег Северо-Восточной Земли был значительно ближе, по моим расчетам - в каких-нибудь семи милях. Я снова медленно просматривал в бинокль всю юго-восточную сторону горизонта. Там, затуманенные далью, смутно вырисовывались неприступные берега острова Белого (или Витё, как называют его норвежцы). Разглядывая остров, я и не подозревал, конечно, что наши давние предшественники - шведские воздухоплаватели - уже тридцать лет спят на этом острове вечным сном...49

Положение группы Вильери оставалось таким же безотрадным, как и до прилета Лундборга. В телеграммах с "Читта-ди-Милано", которые уже не подписывались Нобиле, сообщалось, что финский пилот Сарко поставил свой самолет "Турку" на лыжи и совершил несколько удачных пробных полетов. Он только ждет благоприятной погоды, чтобы вылететь за оставшимися на льдине. Пока же нам предлагалось регулярно сообщать о состоянии льда, посадочной площадки и о погоде в лагере. Но как раз состояние льдины и погода все больше тревожили и приводили нас в уныние.

Теперь приходилось интересоваться не только ветром, но и температурой воздуха. Спиртовый термометр, уцелевший при катастрофе дирижабля, висел

под крылом самолета, и его показания снимались несколько раз в день. Мы с беспокойством замечали, что становится все теплее, температура большей частью держалась около нуля, в начале июля даже поднялась до 2?. И лишь ночью температура была 2 - 3? ниже нуля. В потеплевшей морской воде льдина подтаивала снизу, и я с тревогой видел, что толщина ее по краям уже не превышала одного метра.

Поблизости от палатки поддерживалась тщательная чистота и различные предметы, оставленные случайно на снегу, немедленно удалялись, но эти предосторожности мало помогали. Как только кто-нибудь выходил из палатки, он тотчас же проваливался в воду, скапливающуюся в подтаявшем снегу. В палатку начала затекать вода, и парашюты, на которых располагались люди, скоро совершенно промокли. Было ясно, что в ближайшее время снова придется переселяться. Но не может же это продолжаться бесконечно! На льдине появилось много темных мест. Это были лужи воды, покрытые тоненькой корочкой льда.

Настроение при таком положении вещей не могло не испортиться. Только Биаджи и я иногда шутили; остальные имели удрученный вид, нервничали и легко раздражались. Коренастый невысокий Биаджи как-то встал передо мной и с усмешкой начал:

- Quaranta cinque motori: - Сорок пять моторов:

- Sette mila cavalla: - Семь тысяч лошадиных сил: - добавил я, улыбаясь.

- E noi siamo sul pack! - А мы все еще на льдине! - закончил Биаджи и, шлепнув ладонями о колени, весело расхохотался⁵⁰.

В самом деле, это было и смешно и вместе с тем трагично. В нескольких часах полета от нас собралась целая эскадрилья самолетов, и она не могла спасти шесть человек, находившихся в столь рискованном положении.

Самим неуравновешенным был Вильери, хотя именно он должен был, как начальник группы, быть наиболее выдержанным и служить примером для других. Впрочем, его нельзя было слишком строго судить. Он страдал от

ревматических болей, которые могут вывести из равновесия и более спокойного человека, чем Вильери. Его раздражительность проявлялась особенно резко при общении с обоими иностранцами. Я избегал попадаться ему на глаза и разговаривал с ним лишь в неизбежных случаях. Тем не менее мне не удалось предотвратить горячего спора, который вспыхнул после того, как Лундборг вновь поднял вопрос о походе. Спор возник, когда в конце июня ветер начал относить льдину с палаткой по направлению к мысу Ли-Смит.

Преодолеть только семь миль, и можно оказаться на твердой земле. Что нужно для этого? Самое большее два дня похода, думал Лундборг. Они сообщат об этом по радио на итальянскую базу, чтобы летчики могли сбросить у цели их похода все, что им понадобится. Каждый захватит с собой небольшое количество продовольствия в рюкзаке; к одной из резиновых лодок они прикрепят лыжи, в нее сядет Чечони, остальные потянут его. Если по пути встретятся разводья, они поочередно переправятся в лодке.

Мне этот план очень нравился. Подобно Лундборгу, я стоял за решительные действия. Просто считал позорным рассчитывать лишь на постороннюю помощь и не пытаться спастись собственными силами. Перевозка Чечони способом, который предлагал Лундборг, казалась мне вполне осуществимой. Но Вильери настаивал на своем первоначальном мнении и на выполнении указаний, которые дал по радио Нобиле. Необходимо ждать! Он держал себя высокомерно и поминутно раздражался, так что дело дошло до бурных пререканий между ним и обоими гостями экспедиции. Вильери навязал свою волю итальянцам, и, хотя Биаджи охотно присоединился бы к предложению Лундборга, план похода на сушу все же, к счастью, отпал. Как показал дальнейший опыт, пеший поход не мог бы закончиться благополучно, так как лед между лагерем и Шпицбергом был в очень плохом состоянии, а льдина уже на следующий день начала удаляться от побережья.

Лундборг с трудом привыкал к неудобствам лагерной жизни. Его удручала

грязь, с которой приходилось мириться, так как не было теплой воды для мытья.

- Если бы здесь был хоть примус, - высказал он однажды в ночном разговоре свои затаенные мысли. - Нагрел бы воды, вымылся как следует и побрился!

Я промолчал. За пять недель я уже привык спать в одежде и даже не мыть руки. Но я полностью соглашался с Лундборгом, когда тот ругал летчиков, обвиняя их в трусости, в нежелании помочь нам. На самом же деле мы просто не знали о героических усилиях советского летчика Бабушкина, который в это время безуспешно пытался на своем маленьком самолете добраться до лагеря. Лундборг и я недооценивали тогда мужество и норвежских летчиков, которое они проявили при полетах на своих небольших самолетах. Наши надежды были связаны только с двумя большими итальянскими самолетами и мощным трехмоторным шведским "Упландом".

Почему же они не появляются?

Лундборг после спора с Вильери пришел в полное отчаяние.

- Пойду один, - сказал он решительно. - Возьму маленькую лодку, которую мы вам сбросили, уложу в нее немного продуктов и все, что смогу унести на спине. Карабин оставлю здесь. Если встречу медведя, я обойдусь моим автоматическим пистолетом. Через два дня буду на суше. Сообщите об этом по радио на нашу базу. Может быть, это расшевелит их и они прилетят хотя бы для того, чтобы посмотреть, как я буду брести по льдинам.

Мне стоило больших трудов отговорить его от отчаянного замысла.

- Один человек в полярных льдах совершенно беспомощен, особенно в это время года, - говорил я уверенным голосом, стараясь оставаться спокойным.

Летчик молча выслушал все доводы и только передвинул кобуру с пистолетом, которая, у него была под головой, чтобы удобнее было лежать. На этот раз он даже не зажег трубку, которую охотно покуривал. Открыв свою карманную аптечку, он принял два порошка от бессонницы...

- Если самолеты не смогут сесть, остается еще советский ледокол "Красин", - продолжал я свои уговоры. - Недавно он прошел Конгс-фьорд и скоро доберется до нашей льдины. - Я всячески старался ободрить своего нового друга, хотя в эту минуту сам не очень-то верил в помощь ледокола. Лед казался мне непреодолимым препятствием для любого корабля. Я не представлял себе, что может сделать ледокол при соответствующем опыте, мужестве и настойчивости его команды.

- Эх, "Красин", "Красин"! Когда же будет конец всему этому? - произнес ни во что уже не веривший Лундборг и махнул рукой.

Ледокол нашел неожиданного защитника в лице Чечони. "Кавальеро" не спал и в продолжение всей моей беседы с Лундборгом, которую он не понимал, занимался своими заметками. Они были двоякого рода. Во-первых, на миллиметровой бумаге, по показаниям уцелевшего высотомера дирижабля он ежедневно вычерчивал кривую атмосферного давления и, во-вторых, на карте, по сообщениям радио, правда нерегулярным и довольно редким, он отмечал движение "Красина". Кривая атмосферного давления после продолжительного падения начала медленно подниматься, предвещая улучшение погоды, а по карте "Красин" застрял севернее мыса Платен; уже второй день ледокол вперед не продвигался.

Слово "Красин" привлекло внимание Чечони. Он бросил в нашу сторону задумчивый взгляд, затем поднялся и стал быстро что-то объяснять взволнованным голосом. Лундборг, который не понимал ни слова по-итальянски, только вздохнул и улегся спать. Мне удалось понять, что Чечони толкует о том, как хорошо будет, когда ледокол примет нас на борт. "Кавальеро" старался жестами сделать более понятным то, что он говорил. Он сложил пальцы правой руки так, как будто держал бокал, и поднес руку ко рту - *Mangiare, poi whisky, whisky*, - Покушать, потом виски, виски, - повторял он.

Я улыбнулся и кивнул головой. Лундборг закрыл глаза и притворился спящим. Впрочем, через некоторое время он действительно уснул под

действием принятых порошков. Вильери, Трояни и Биаджи спали более или менее спокойно. Чечони аккуратно сложил свои бумаги и тоже улегся. Один я по-прежнему не мог заснуть. Закурил сигарету и откинул полог у входа в палатку, чтобы дым выходил наружу и не беспокоил спящих. Стояла теплая ночь, температура удерживалась чуть ниже нуля. Дул довольно сильный ветер, и мне не пришлось выходить из палатки, чтобы определить его направление. Это был южный ветер, довольно редкий в этих широтах. Через открытый вход он проникал в палатку, несмотря на то что фюзеляж "Фоккера" довольно хорошо защищал ее от ветра. Иначе бывало, когда ветер дул с востока. Он пробивался через все щели в самолете и наполнял воздух жалобными, завывающими звуками, напоминавшими мне осенние вечера, проведенные в деревне, и вой ветра в печной трубе.

Я тихо поднялся, чтобы укрепить кольца палатки. Выходя, взглянул на календарик, прикрепленный к шесту. Трояни старательно зачеркнул прошедший день - среду 4 июля. Ночь была на исходе, и погода в самом деле начала улучшаться. Солнце выглянуло из-за рваных облаков, и я некоторое время колебался, не разбудить ли Вильери, чтобы определить координаты лагеря. Но старший лейтенант жаловался днем на ревматизм, а после ужина долго не мог уснуть. Стоит ли будить и нарушать его покой? Ведь солнце, вероятно, покажется и днем.

Я обошел лагерь, уделяя особое внимание северному каналу, заполненному мелкими льдинами, которые нагнал в него северо-западный ветер. Никакой опасностью это нам не грозило. Теперь ветер вновь унесет лед на юго-восток в открытое море. На востоке у горизонта протянулась серая полоса водяного неба.

Радиостанция была в порядке. Мачта антенны стояла прочно, и под нею на сухом месте, на дощечках, которые положил заботливый Биаджи, был установлен наш небольшой передатчик, обеспечивающий связь с миром...

Я посмотрел на часы; было около 8 часов утра - пора будить всех и готовить завтрак. Я взял алюминиевый котелок, кое-как вытер его влажным

куском шелкового парашюта и пошел к ближайшей луже, чтобы набрать воды. Затем разбудил Трояни и Биаджи. С радистом пришлось немного повозиться, прежде чем убедить его, что пора покинуть спальный мешок и отправить на "Читта-ди-Милано" обычную утреннюю сводку о погоде, координатах лагеря и состоянии льда. Трояни между тем с аптекарской точностью отмерял какао и сухое молоко. Он высыпал то и другое в котелок с водой и после многократных попыток зажег кубики твердого спирта. Лундборг после недолгого сна проснулся и с часами в руке с большим интересом следил за тем, как бледное колеблющееся пламя горящего спирта нехотя лизало стенки посуды.

- Бензиновая печь, которую сбросили ваши соотечественники, ни к черту не годна, - обратился он к Трояни. - Пройдет не менее получаса, прежде чем нагреется вода; на любом примусе я смог бы это сделать за пять минут!

Трояни поддакнул.

- Может быть, она предназначена не для варки пищи и не для кипячения воды. Может быть, они думали, что мы хотим гладить белье и будем нагревать на ней с помощью сухого спирта походный утюг. Ведь они живут совсем в другом мире, чем мы здесь, на льдине, - сказал он иронически.

Наконец какао было готово; Трояни крошил в него сухарей, пропитавшихся горько-соленой морской водой, и разделил его на совершенно равные порции; все с большим аппетитом принялись за завтрак.

- Наконец-то у нас еда, как у людей, - заявил Лундборг с довольным видом, вылизывая последние капли голубовато-серой жидкости.

Мои надежды на сон были разрушены взволновавшим всех известием, которое принесла утренняя передача "Читта-ди-Милано". Шведы уже несколько дней назад получили небольшой самолет "Мотылек", испытали его и, так как погода улучшилась, решили устроить для него вспомогательную базу на берегу, как можно ближе к лагерю Вильери для полетов за нами.

Возможно, что самолет прилетит сегодня. Необходимо осмотреть льдину и

обозначить взлетно-посадочную дорожку.

Все, кроме Чечони, сразу же после завтрака начали осмотр льдины. Мы прошли ее вдоль. Посредине, примерно там, где садился "Фоккер", лед был очень плохой. На каждом шагу ноги проваливались в воду по щиколотку. Здесь не мог бы сесть далее маленький спортивный самолет. Восточный край льдины сохранился лучше, и посадка была возможна, хотя и не без некоторого риска. Площадку решено было немного выровнять, заделав неровности снегом.

Был уже полдень, когда я лег спать. Но не прошло и двух часов, как меня разбудило шумное оживление. Пока я спал, прилетели шведские гидропланы и кружили над лагерем. Вскоре они улетели, а на снегу остались красные парашюты и привязанные к ним пакеты, сброшенные с самолетов. В пакетах были коробки с пеммиканом, шоколадом, шведские газеты и письмо для Лундборга. Гидропланы ушли от лагеря, но еще некоторое время летали над побережьем.

Шведские газеты были от 1 июля. На первой странице была помещена фотография Лундборга, под которой стояла подпись: "Капитан Лундборг". Я горячо поздравил своего друга с повышением, но Лундборг не принимал поздравлений, утверждая, что это не внеочередное повышение, а только обычное служебное продвижение. Летчик был в прекрасном настроении, так как уже прочел полученное письмо. Его товарищи сообщали, что возвратятся вечером и что "Мотылек" попытается сесть у лагеря.

Вечером обе "Ганзы" вернулись в сопровождении мощного "Упланда". Они некоторое время кружились над лагерем и сбросили несколько пакетов на парашютах. Были сброшены палатка для двух человек и бензиновый примус для Лундборга, забытый шведами при утреннем прилете.

- А это вам, - сказал Лундборг, вручая мне лист бумаги.

Это была телеграмма, которую послала Лундборгу из Норвегии моя сестра Анна. Она ожидала пароход-угольщик, который доставил бы ее в Конгс-фьорд, и в телеграмме просила Лундборга, еще не зная об аварии его

самолета, чтобы он сделал для ее брата то, что сделал для Нобиле, сняв его с льдины. После того как я, сильно растроганный, прочитал просьбу сестры, между Вильери и Лундборгом произошел короткий деловой разговор.

- Где намерены ваши соотечественники устроить вспомогательную базу? - спросил Вильери.

- Я думаю, что они и не собираются ее организовывать, - ответил летчик не задумываясь.

- Как же так? - удивился Вильери. - Без вспомогательной базы хотят спасти нас на таком маленьком самолете?

Лундборг смутился. В письме не было ни слова о том, что его соотечественники собираются спасти всех шестерых. Прилетят только за ним и не будут рисковать дальнейшими полетами. Разве у итальянцев нет таких же самолетов? Однако до сих пор они даже и не пытались сесть у лагеря. С какой же стати только им, шведам, постоянно рисковать жизнью? Но всего этого летчик не мог сказать Вильери. Это было бы жестоко, и, кроме того, после этого итальянцы могли отказаться готовить дорожку для "Мотылька". Лундборг торопливо поправился.

- Они мне ничего об этом не пишут. Но думаю, что вспомогательная база, несомненно, будет где-нибудь организована - может быть, у мыса Брунн.

Вильери молча кивнул головой. Я тоже с недоверием встретил слова капитана. Шведы, конечно, ограничатся только спасением своего товарища, подумал я, но, поборов чувство горечи, стал помогать остальным. Надо было издалека перетаскивать снег на дорожку и утрамбовывать его. Дело двигалось медленно, так как, за исключением Лундборга, все очень ослабели от длительного недоедания. Биаджи, обычно самый энергичный из нас, в работе не участвовал. У него был острый приступ ревматизма. На посадочной площадке трудились как могли только Вильери, Лундборг и я; ослабевший после болезни Трояни мог оказать ничтожную помощь.

Нервы Лундборга были натянуты, и во время работы не обошлось без

небольшой словесной стычки. Темные лужи поглощали одну лопату снега за другой, а результатов работы почти не было заметно.

- Может быть, перенести летную дорожку немного к востоку. Мы обошли бы большие лужи, - предложил Вильери.

Работал он с исключительным старанием и остановился на мгновение, устало вытирая пот со лба. Он обратился ко мне по-французски, а я повторил его слова Лундборгу по-немецки. Капитан принял их с раздражением.

- Я обойдусь без вашей помощи и приведу в порядок дорожку сам! - отрезал он.

Вильери на этот раз благоразумно промолчал, мы продолжали утомительную работу и закончили ее только через три часа. Вскоре поле этого снова прилетел, на этот раз с востока, большой "Упланд", сопровождаемый "Ганзой". С "Упланда" были сброшены для Лунд-борга кое-какие мелочи: табак, губная гармоника и новое письмо с сообщением о прилете "Мотылька" в ближайшую ночь. Лундборг был теперь в прекрасном настроении. Он играл на губной гармонике и, уверенный в близком спасении, раздал нам свое белье, что еще более убедило меня в том, что шведы ни за кем больше возвращаться не собираются.

Никто и не помышлял о сне, и меньше всех Чечони. Бедный "кавалеро" думал, что шведы сразу же, как только доставят Лундборга на свою базу, возвратятся за ним. Он быстро выбрался из палатки и почти не притронулся к ужину; на этот раз мы ели под открытым небом. Ночь была очень теплой. Термометр показывал 2 градуса выше нуля, и Лундборг с беспокойством обходил посадочную дорожку, обозначенную красными флажками. Полночь уже миновала, и наступило 6 июля, когда послышался шум моторов шведских самолетов.

Вильери и Трояни зажгли дымовую шашку, но шведы, по-видимому, не заметили дыма и продолжали кружиться над мысом Ли-Смит, отыскивая лагерь южнее, чем он находился в действительности. Лундборг начал беспокоиться.

К счастью, второй дымовой сигнал был замечен, и вскоре самолеты были над льдиной. Прилетели "Упланд" и крошечный самолет, который рядом с большой трехмоторной машиной казался игрушкой. Его пилот, старший лейтенант Шиберг, сделал всего один круг над льдиной, резко снизился до высоты примерно 50 метров и, сделав горку через "Фоккер", пошел на посадку в самую худшую часть льдины, не обращая внимания на подготовленную и обозначенную флажками дорожку.

"Мотылек" сел благополучно, и Вильери с Лундборгом, которые подбежали к нему первыми, придерживая самолет за крылья, помогли Шибергу вырулить на подготовленную дорожку. "Мотылек" легко скользил по ней до буквы "Т", которая была в 15 метрах от перевернутого "Фоккера". Шиберг не покинул своего места. С помощью Лундборга и Вильери он поставил машину против ветра и начал торопить Лундборга, который не заставил себя ждать.

Лундборг взял только свой фотоаппарат, оставив все остальное в палатке, и устроился на сиденье самолета позади Шиберга.

Вильери, Трояни, Биаджи и я обступили небольшой самолет. Это был тоже биплан, размах его крыльев был вдвое меньше, чем у "Фоккера", который также относился к классу очень маленьких самолетов, но даже рядом с ним "Мотылек" казался просто игрушкой...

Лундборг в последний раз пожал всем руки. Он попросил Вильери погрузить на ледокол "Красин" хотя бы мотор его самолета, если русские не смогут взять весь самолет⁵¹. Просьба была в полном противоречии со словами Шиберга, обещавшего возвратиться за остальными. Но в ту минуту никто не обратил на это внимания.

С искренним пожеланием удачи пять человек следили за разбегом крошечного самолета. "Мотылек" постепенно увеличивал скорость. Временами он накренился, когда лыжа его попадала в снежную яму, но вслед за тем выпрямлялся снова; оторвался он от льда раньше, чем добежал до конца подготовленной дорожки. Поднявшись в воздух, самолет описал круг над лагерем и в сопровождении "Упланда" взял курс на запад. Через несколько

минут самолеты исчезли из глаз, напряженно следивших за ними людей, оставшихся на льдине. Гул моторов тоже вскоре перестал быть слышен. Чечони терпеливо ждал перед палаткой возвращения самолета. Чтобы весить меньше, он снял тяжелый верхний полярный костюм. "Кавальеро" не замечал ветра. Я долго стоял рядом с Чечони, но у меня не хватило мужества сказать ему, что шведы уже не вернуться. Я даже помог Чечони рассчитать, когда может "Мотылек" возвратиться со вспомогательной базы, расположенной где-то у мыса Брунн, как говорил Лундборг. Мыс находился от лагеря не более чем в 40 милях. Полет туда и обратно потребует не больше часа. Добавим еще час Шибергу на отдых. Итого два часа. Самое позднее в половине третьего он должен быть здесь. В действительности вспомогательная база была расположена значительно ближе, у небольшого прибрежного острова Эсмарк, находящегося всего в восьми милях от лагеря, то есть менее чем в четверти часа полета; к счастью, никто из находившихся на льдине не знал этого.

"Кавальеро" ждал до 4 часов утра и, только совершенно окоченев, забрался в палатку. Я стоял на вахте и торжественно обещал, что немедленно разбужу его, как только услышу шум мотора. Но самолеты больше никогда не появлялись над льдиной с ее измученными ожиданием обитателями...

ПОСЛЕДНИЙ ПУТЬ РУАЛЯ АМУНДСЕНА

Когда Руаль Амундсен два года тому назад возвратился из удачной экспедиции на дирижабле "Норвегия", он заявил своим друзьям, что считает это завершением своей деятельности как полярного исследователя. Капитан Вистинг, его постоянный спутник в течение многих лет, выразил сомнение.

- Вы еще достаточно молоды, и вам рано уходить на отдых. Не так ли, капитан?

- Мне пятьдесят четыре года. В таком возрасте полярник может считать,

что заслужил пенсию!

- Но Джон Франклин был на пять лет старше, когда отправился в свой самый дальний полярный путь.

- Странно, что сейчас вы вспомнили о несчастном Франклине, Вистинг, - сказал Амундсен, немного подумав. - Знаете ли вы, что он и пробудил во мне желание стать полярным путешественником? Когда мне было пятнадцать лет, я познакомился с его путевыми дневниками. Я тогда учился в гимназии и готовился к карьере медика, что было страстным желанием моей матери. Но к медицине меня не очень тянуло. Чтение записок Франклина пробудило совершенно другие мечты, от которых я не мог избавиться. Они овладели мною всецело, и ничто в мире не могло заставить меня отказаться от них. К тому же моя мать скончалась, когда я был на втором курсе медицинского факультета. Ничто больше не могло помешать осуществлению моих планов.

- Любопытно, что именно Франклин натолкнул вас на мысль стать полярником и что вы добились наибольшего успеха как раз там, где он встретил свою смерть. Четыреста лет люди пытались открыть северо-западный проход; сколько при этом погибло кораблей и отважных моряков! И только вам первому удалось на небольшом сорокасемитонном промысловом судне "Йоа" с командой в шесть человек пройти от Гренландии до Аляски.

Амундсен нахмурился.

- Вы правы. С этого начались мои полярные открытия, но вместе с тем и все мои затруднения. У меня никогда не было достаточно денег ни на одну из моих экспедиций. В этом различие между мною и Франклином, которому британское адмиралтейство выделило для его последнего путешествия два корабля. Но я не жалуясь. Я знаю, что Норвегия бедна в сравнении с Великобританией и все же помогла мне в меру своих возможностей. Я начал свои полярные исследования без гроша и так же, наверное, закончу их. У меня будет немало хлопот, чтобы расплатиться со всеми, кому я должен. Не забывайте, что успешная экспедиция дирижабля "Норвегия" закончилась с

дефицитом в 75 тысяч долларов!

- Неужели? - удивился Вистинг. - Я полагал, что американский миллионер Элсуорт и фашистский "дуче" Муссолини в финансовом отношении были достаточно щедры! Ведь она же называлась "Экспедицией Амундсена - Элсуорта - Нобиле!"

Амундсен горько усмехнулся.

- Лучше об этом не говорить! Элсуорт внес большой вклад, это энтузиаст полярных исследований. Я ему очень обязан за экспедицию на двух "Дорнье-Валях"; он возместил добрую половину всех расходов. Итальянцы же считали, что облагодетельствовали нас, продав нам старый дирижабль с небольшой скидкой. Недаром в газетах писали, что мы заплатили за него больше, чем следовало. О Нобиле лучше умолчать! Он собрал урожай там, где не сеял. В Америке сразу же после возвращения он прочитал ряд лекций, за которые ему щедро заплатили. Но это еще не самое плохое. Хуже всего, что в своих выступлениях он приписал себе весь успех экспедиции. Впрочем, вы его сами хорошо знаете!..

Вистинг смущенно промолчал. Он не вполне разделял предубеждение Амундсена к Нобиле, с которым хорошо познакомился во время экспедиции на "Норвегии", где был штурманом. Он высоко ценил Нобиле как конструктора и пилота и после посадки "Норвегии" на Аляске готов был принять участие в новой полярной экспедиции на дирижабле, задуманной Нобиле. Позже, когда разгорелся неприятный спор между Амундсеном и Нобиле, он, разумеется, принял сторону своего старого командира, хотя и не во всем был с ним согласен.

Амундсен жил на своей небольшой вилле в Осло. У него не было семьи, и ничто не отвлекало его от напряженной работы. Книга об экспедиции на дирижабле "Норвегия" вскоре была закончена. В ней норвежский путешественник еще довольно благожелательно отзывался о Нобиле и даже восхищался его мастерством пилота, но в своей следующей книге, "Моя жизнь исследователя", Амундсен дал волю своей неприязни. Побудили его к

этому сообщения заграничной печати о том, что Нобиле готовит собственную полярную экспедицию. Маститый полярник хотел предостеречь людей, не имеющих достаточного опыта, об опасностях этой затеи, но невольно допустил ряд резких выпадов, вызванных личным нерасположением к Нобиле. Это оттолкнуло от Амундсена многих почитателей, в том числе и на его родине в Норвегии.

Амундсен отрицательно относился к задуманной Нобиле экспедиции, подготовка к которой с самого начала сопровождалась недобрыми предзнаменованиями. Тем более, что речь шла о полете к полюсу, в район, который не переставал манить Амундсена с младенческих лет. Амундсен лично знал многих из экипажа "Италии". Мальмгрен провел три года на "Мод" во время ее неудачного плавания, а затем в 1926 году находился на борту дирижабля "Норвегия", вместе с Ардуино, Каратти, Чечони и Помеллой. Все они - очень хорошие работники. Бегоунк занимался тогда исследованием атмосферы в Конгс-фьорде и отдал на "Норвегию" единственный имевшийся у него прибор для научных наблюдений.

Первому тревожному сообщению об исчезновении дирижабля "Италия" Амундсен не придавал серьезного значения. Он удивился, что норвежское министерство обороны нашло необходимым созвать 26 мая совещание специалистов, которые должны были обсудить вопрос о помощи "Италии". Тем не менее он охотно принял участие в совещании, где встретился с такими ветеранами полярных исследований, как Отто Свердруп и Гунар Исааксен. Участвовал в совещании и его друг и бывший спутник в двух экспедициях - капитан авиации Рийсер-Ларсен.

- По-видимому, нет еще основания для опасений, - высказал свое мнение Амундсен на прямой вопрос председательствующего на совещании генерала. - Такой дирижабль, как "Италия", может при благоприятных условиях держаться в воздухе 250 часов.

- Но как раз таких условий не было, погода была очень скверной.

Тромсё сообщало, что разыгралась буря, когда дирижабль возвращался от

полюса. Не исключаю, что дирижабль разбит ураганным ветром - возразил Свердруп.

- В таком случае всякая помощь будет излишней, - высказал свое мнение практичный Исааксен.

- Все это одни предположения, а надо действовать, - решительно заявил председатель собрания. - Армия даст два небольших самолета. Вы возьмете на себя руководство, капитан Рийсер-Ларсен?

- Разумеется, - удивленно произнес летчик. - Ведь это равносильно приказу, а я солдат. А если бы даже было не так, я всегда готов помочь людям, потерпевшим катастрофу!

- Я тоже, - просто сказал Амундсен.

Присутствующие посмотрели на него с удивлением; всем было хорошо известно его отношение к Нобиле. Готовность Амундсена принять участие в спасательных операциях была встречена с глубокой благодарностью.

Амундсен был единственным человеком, который обладал опытом полярника и знанием летного дела. Он коротко изложил свои соображения о спасательной экспедиции: морские суда непригодны; ледовая обстановка вокруг Шпицбергена в это время года настолько неблагоприятна, что ледокол сможет обследовать весьма ограниченный район; только большой гидросамолет типа "Дорнье-Валь", на каком он три года назад попытался достичь Северного полюса, может обеспечить успех.

- Наш военно-воздушный флот не имеет такой машины, капитан. Норвегия не великая держава - с досадой произнес председатель.

Амундсен пожал плечами. В душе он уже знал, что предпринять. Он не возражал против окончательного плана, который был принят по предложению Исааксена: полярные шхуны должны проникнуть как можно дальше к северным берегам Шпицбергена, а две небольшие "Чайки" (гидросамолеты "Ганза-Бранденбург") будут базироваться на них. Суда с самолетами выйдут немедленно. Хорошо уже то, что сразу будет что-то предпринято, думал Амундсен. У него окажется больше времени на подготовку!

Амундсен начал готовить свою экспедицию сразу, как только покинул совещание. Первая телеграмма была послана Вистингу, старому товарищу по славным путешествиям. Не примет ли он участия в новой полярной экспедиции для спасения экипажа "Италии". Ответ пришел без задержки. Короткий и ясный, одно только слово: "Разумеется". Вторая телеграмма с аналогичным предложением была послана старшему лейтенанту Лейфу Дитрихсону, который за три года до этого с таким мастерством пилотировал в полярных областях летающую лодку "Дорнье-Валь", на борту которой был Амундсен. Однако уверенности в благоприятном ответе не было, ведь перед этим Дитрихсон отказался от участия в экспедиции на дирижабле "Норвегия"; он только что женился, и молодая жена уговорила его остаться, так как полет был очень опасен. Но Амундсен напрасно беспокоился. Согласие Дитрихсона было получено быстро. Он сразу взял на себя хлопоты, связанные покупкой в кратчайший срок гидросамолета "Дорнье-Валь".

Оставалось самое главное: достать деньги. Проклятая забота, не оставлявшая Амундсена в покое с той минуты, как он начал свой путь полярного исследователя, снова встала перед ним. Ничего лучшего не пришло в голову, как обратиться к старому покровителю, который уже дважды выручал его в самое тяжелое время, - к американскому миллионеру Линкольну Элсуорту. Каблограмма в Соединенные Штаты Америки была краткой, но тем не менее стоила довольно дорого. С беспокойством ожидал Амундсен ответа, который задерживался, так как телеграмма следовала за Элсуортом, путешествовавшим по обширной территории Соединенных Штатов. Наконец в начале июня ответ пришел. Одновременно была получена телеграмма Дитрихсона о том, что "Дорнье-Валь" подготовлен. Амундсен облегченно вздохнул, когда прочел краткий ответ Элсуорта, что он охотно примет участие в экспедиции.

Амундсен не скрыл обрадовавшего его известия от корреспондентов, и вскоре весь мир узнал, что старая дружная пара Амундсен - Элсуорт вновь

отправится в белую пустыню, - на этот раз на помощь потерпевшим катастрофу на "Италии". Амундсену пришлось вскоре пожалеть, что он поторопился поделиться своей радостью с журналистами. Пришла новая телеграмма Элсуорта с указанием суммы, которую молодой американский богач был готов пожертвовать на экспедицию. Рушились все планы Амундсена, так как предложенная Элсуортом сумма составляла лишь четвертую часть того, что было необходимо при самых скромных расчетах. Поэтому прежде всего Амундсен предложил Дитрихсону по телеграфу немедленно отказаться от заказа на покупку самолета "Дорнье-Валь". Журналистам он откровенно поведал горькую правду. Норвежскую общественность, которая сначала довольно равнодушно отнеслась к мероприятиям своего правительства, это несколько расшевелило. Был начат сбор средств, но добровольные взносы поступали туго. Между тем были получены первые сообщения по радио из лагеря на льдине, которые вызвали живой отклик во всем мире, в том числе и во Франции.

Рене Гильбо, майор авиации, грозный для немцев летчик-истребитель, участник первой мировой войны, как раз готовил на севере Франции в аэропорту Кодбек-ан-Ко близ устья Сены свой гидросамолет для полета через Атлантический океан. Он хотел попытаться разыскать бесследно пропавших в океане соотечественников Нюнгессера и Колио, которые предвосхитили его намерение перелететь через океан. Поиски не особенно его воодушевляли, так как со времени исчезновения обоих злополучных летчиков прошло около двух лет. Но это был как раз период увлечения первыми трансатлантическими перелетами, и стоило попытаться. Нашлись добровольцы, готовые на любой риск; это были старший лейтенант военноморского флота де Кювервиль, механик Брази и радист Валетта. Машина, которую они предполагали использовать для полета через океан, считалась в то время лучшей во Франции. Это была недавно построенная летающая лодка "Латам-47". Гильбо уже испытал ее во время дальнего перелета из Кодбека в тунисский порт Бизерту. Когда они летели над

долиной Роны, дул резкий боковой мистраль, но деревянный биплан, усиленный стальными креплениями, прекрасно выдержал напор ветра. На самолете были установлены два очень хороших мотора "Фарман" по 500 лошадиных сил. Грузоподъемность самолета составляла почти 4 тонны, и при скорости 140 километров в час дальность полета достигала 5000 километров.

Известие о том, что Амундсен отказался от самолета "Дорнье-Валь", очень заинтересовало майора Гильбо. Амундсен был любимым героем его юности. Смелые полярные исследования действовали на юношеское воображение. Особенно большое впечатление произвело открытие Амундсеном Южного полюса. Позже, когда Гильбо стал взрослым, он внес некоторые поправки в свои прежние суждения, считая, что самым большим подвигом полярного исследователя, никем не превзойденным, было открытие северо-западного прохода. Но юношеское восхищение Гильбо героем обоих полюсов ничуть не уменьшилось. Он долго размышлял над сообщением газет о неудавшемся приобретении Амундсеном гидросамолета, сожалел, что с ним нет Кювервиля, который недавно при аварии лишился трех пальцев на левой руке. Гильбо хотел бы с ним посоветоваться. Но в конце концов это не так важно. Кювервиль, конечно, к ним присоединится, если только Брази и Валетта будут согласны, а главное - если министерство военно-морского флота даст разрешение!

Он поговорил с обоими товарищами.

- Что вы скажете, ребята, если вместо Атлантики мы полетим куда-нибудь в другое место?

- А куда именно, командир? - нетерпеливо спросил Брази, небольшого роста человек с морщинистым лицом, один из лучших бортмехаников морской авиации.

- В такие места, где немного холоднее, чем над Атлантическим океаном,
- ответил Гильбо.

- На Северный полюс за людьми Нобиле! - торжествующе воскликнул

Валетта, осведомленный по газетам и радиопередачам обо всем, что происходит в мире.

Гильбо молча кивнул. На морщинистом лице Брази появилась довольная улыбка.

Ясно было, что товарищи согласны. Но как отнесутся к этим планам господина "там, наверху?" Он имел в виду начальство в министерстве военно-морского флота. Он был изумлен, выяснив по телефону, что туда как раз поступила просьба норвежского дипломатического представителя о предоставлении самолета с большой дальностью полета для экспедиции Амундсена и что министерство готово удовлетворить эту просьбу и предоставить Амундсену "Латам". Таким образом, все было решено.

Амундсен принял известие из Франции с большой радостью, так как мог теперь не сомневаться в осуществлении своих планов. Дитрихсон, как летчик с большим опытом, отнесся более прохладно к такому разрешению вопроса о самолете. По его мнению, для их экспедиции больше всего подходил гидросамолет "Дорнье-Валь", как построенный, целиком из металла и потому более прочный и надежный при посадке как в море, так и на лед.

Вистинга озадачило заявление Гильбо, что весь экипаж он комплектует сам.

- Для меня в таком случае не останется места! - сказал он огорченно.

- Не печальтесь, вы последуете за нами на корабле в Конгс-фьорд, - утешал его Амундсен. - Ведь там будет наша база!

Моторы "Латама" быстро отремонтировали.

Де Кювервиль как раз вышел из военного госпиталя и перед вылетом снял последнюю повязку. В субботу 14 июня самолет с экипажем из четырех человек был готов к старту в Кодбек-ан-Ко. Тут возникла неожиданная задержка. На рассвете подул неблагоприятный для взлета ветер, при котором возникает опасное волнение в устье Сены при столкновении речного течения с морским, называемое французами "маскарет". Пришлось ждать, так как при большой нагрузке гидросамолета разбег мог оказаться слишком

большим и захватить опасную зону. Наконец около восьми часов утра ветер затих, но несколько попыток подняться в воздух окончились неудачей: самолет был слишком перегружен. Только в десятом часу удалось оторваться от воды, и "Латам", сопровождаемый небольшой группой друзей, которые пришли проститься с экипажем, взял курс на северо-восток к английскому порту Дувр.

Это был первый перелет из Франции в Норвегию. Воздушное сообщение между отдельными государствами в то время только еще налаживалось. Впереди у "Л-47" были 1500 километров и не очень благоприятная погода над Северным морем. Легчики не задержались в Дувре и достигли норвежского побережья у Ставангера через восемь часов после вылета из английского порта. "Латам" очень хорошо справлялся с встречным ветром, и Гильбо решил без посадки в Ставангере лететь еще 60 миль до Бергена, где была назначена встреча с Амундсеном. Он благополучно достиг цели и в воскресенье утром 17 июня приветствовал Амундсена, приехавшего на гидроаэродром.

С восторгом смотрел Гильбо в лицо любимого героя своей юности.

- Я счастлив, что полечу под вашим командованием, мой капитан! - сказал он Амундсену.

Амундсен улыбнулся. Он привык к поклонению.

- Как прошел перелет, майор?

- Хорошо, хотя мы летели против сильного холодного ветра над Северным морем. От Кодбека до Бергена добрались за тринадцать летных часов.

- Первый перелет из Франции в Норвегию! Поздравляю вас, майор, - сказал Амундсен, пожимая руку Гильбо.

- Надеюсь, что "Латам" будет иметь успех и в высоких широтах, - выразил надежду французский летчик, - хотя его ожидает серьезная конкуренция.

- Да, - кивнул Амундсен. - Пенцо с самолетом "Дорнье-Валь" уже в Тромсё. Шведский "Упланд" должен прилететь туда сегодня или завтра.

Ожидается еще и финский самолет.

- Мы тоже полетим через Тромсё, капитан?

- Конечно, иначе нельзя. Там мы получим наиболее полные сводки погоды в полярной области, - ответил Амундсен.

- И присоединимся к остальным летчикам?

- Увидим!

Амундсен не любил вопросов; его спутники по прежним экспедициям хорошо это знали и не надоедали ему. Француз разочарованно замолчал. Не говоря более ни слова, он пошел посмотреть, как "Латам" заправляется бензином; Амундсен намеревался вылететь в тот же день вечером.

Амундсен не был общительнее и с майором Мейстерлинком, председателем норвежского аэроклуба, который пришел с ним проститься.

- Не знаю, куда полетел Амундсен. Он мне этого не сказал, - отвечал позже майор на многочисленные вопросы, с которыми обращались к нему, как к человеку, который последним разговаривал с Амундсеном в Бергене. - Поскольку Амундсен ничего не сказал, я полагаю, что он отправился прямо к обломкам дирижабля, о месте аварии которого до сих пор ничего не известно!

Брази проверял работу моторов, де Кювервиль следил за ремонтом поплавка, который был слегка поврежден при посадке, а Вистинг грузил на "Л-47" припасы. Остановка в Тромсё намечалась очень короткой, там летчики только немного отдохнут и сразу же вылетят на север. Набережная Бергена была переполнена народом, в фьорде было много лодок с людьми, прибывшими проводить великого сына Норвегии. Словно предчувствуя, что они видят его в последний раз, и как бы желая загладить впечатление от несправедливой критики, которой он подвергся в последнее время, норвежцы толпились вокруг Амундсена, провожали его восторженными возгласами и пожеланиями успеха.

"Л-47" был готов к старту, и сторожевые суда освободили от лодок пространство для взлета. Было 20 часов, когда перегруженный гидроплан

побежал по воде, но только через двадцать минут после нескольких попыток поднялся над фьордом. Раздались восторженные клики тысячной толпы, а с крейсера "Королева Мод" был произведен артиллерийский салют.

"Латам" набрал высоту 700 метров и пошел прямо на север. Утром 18 июня, в седьмом часу, он сел в бухте Тромсё.

Амундсена уже ждали друзья во главе с его старым товарищем и помощником в предыдущих экспедициях аптекарем Цапфе. Амундсен отдыхал у него в течение нескольких часов. Французы же расположились на отдых в "Гранд-отеле" - низком и широком деревянном здании на главном проспекте маленького городка. И здесь Амундсен никому не сообщил о том, куда направляется. Только от Гильбо корреспонденты узнали, что, по его расчетам, они будут в Конгс-фьорде через восемь часов после вылета из Тромсё и что вылетят они вскоре после обеда.

В бухте стояли прекрасные машины: "Дорнье-Валь" итальянского майора Пенцо и "Турку" финского летчика Сарко. Трехмоторный шведский "Упланд" должен был прилететь завтра. Казалось, что между командирами этих самолетов и "Латамом" возникла молчаливая конкуренция. Ни одна из сторон не стремилась согласовать действия. Амундсен укрылся в домике Цапфе и не проявлял никакого интереса к другим самолетам. Его интересовала только сводка погоды, которую дал ему директор знаменитого Географического института в Тромсё, выдающийся ученый Крогнес. По сводке, на Шпицбергене стояла благоприятная погода, а между ним и островом Медвежьим держался туман, вызванный, по-видимому, близким соседством плавучих льдов. Туману не придавалось большого значения, но позже выяснилось, что Магдалена, который вылетел в этот же день из Вадсё, совершил вынужденную посадку к западу от острова Медвежьего и потерял целый час.

Послеобеденная сводка, которую получил "Латам" перед самым вылетом, гласила, что туман в районе острова Медвежьего рассеялся. Самолет был готов к старту; в бензобаки заправили 3400 литров горючего, что обеспечивало дальность полета не менее 4000 километров. Четыре француза,

Амундсен и Дитрихсон были уже на борту. Вскоре после 16 часов Гильбо опробовал моторы. "Л-47" был перегружен, но тем не менее поднялся при умеренном встречном западном ветре, когда летчик дал полный газ. На высоте 300 метров самолет, развернувшись, лег на курс и вскоре исчез из глаз провожавших.

В 16 часов 45 минут были приняты сигналы Валетты, но это оказалось лишь проверкой работы рации. В 17 часов 40 минут в эфире вновь появился Валетта. На этот раз он запрашивал радиостанцию Ингёй в северной части Норвегии о ледовой обстановке в районе острова Медвежьего. Это была последняя радиограмма, принятая с "Латама". Требуемые сведения были тотчас переданы, но Валетта не ответил, зачем они нужны.

И вот миновали дни и недели. Первые опасения за судьбу гидросамолета и его экипажа сменились печальной уверенностью в том, что произошло несчастье. Причину запроса Валетты о ледовой обстановке объясняли какой-нибудь неполадкой в моторах, устранение которой требовало посадки. Недостаточно прочная летающая лодка могла не выдержать ударов о волны, и "Латам", по-видимому, пошел ко дну так быстро, что Валетта не успел даже послать сигнал SOS.

В течение шести недель целая эскадра, в том числе норвежский военный корабль "Норденшельд", исследовательское судно "Михель Сарс", французский крейсер "Страсбург", "Хобби", ледоколы "Красин" и "Малыгин", экспедиционное судно "Персей", а также норвежские, шведские, советские и итальянские самолеты принимали участие в розысках "Латама" и его экипажа. Затем в начале сентября поступило распоряжение прекратить все спасательные операции. В пятницу 31 августа вечером норвежский рыбацкий барк "Бродд" под командой капитана Гарейда выловил недалеко от маяка Тора у норвежских берегов поплавок с надписью "Латам-47". Морским течением этот обломок самолета был принесен сюда с того места, где злополучный "Л-47" закончил свой полет. Предположение о судьбе самолета полностью подтвердилось. Не нужно уже было дальнейших доказательств,

какими послужили большие бензобаки самолета, найденные рыбаками спустя еще шесть недель у западных берегов Норвегии. Руаль Амундсен и его пять спутников нашли смерть в волнах Баренцева моря, менее чем через два часа после вылета из Тромсё. Они пожертвовали своей жизнью при выполнении самого благородного долга человека, каким является спасение других людей. Гибель Амундсена является славным завершением его жизни, с которой связаны замечательные успехи в истории полярных открытий. Он пожертвовал собой, чтобы помочь экспедиции, руководимой человеком, которого он своим недружелюбным отношением в свое время обидел больше, чем кого-либо из людей, встретившихся на его бурном жизненном пути.

ПОЛЕТЫ БАБУШКИНА

Баренцево море даже летом неприветливо встречает мореходов. Экипаж ледокольного парохода "Малыгин" убедился в этом, когда вошел в его воды в субботу утром 16 июня. Как и всякое ледокольное судно, "Малыгин" не был предназначен для плавания в открытом море при большом волнении. В поперечном сечении ледоколы имеют яйцеобразную форму, которая позволяет лучше выдерживать напор льдов, но вызывает на волне чрезвычайно стремительную, порывистую качку.

Журналисты, находившиеся на "Малыгине", как говорится, "отдавали дань морю" и с совершенно позеленевшими лицами плакались В. Ю. Визе, начальнику экспедиции, на свое тяжелое состояние.

- Что вы? - притворно удивлялся маститый полярник. - Разве это волнение? В такое море любой моряк выйдет совершенно спокойно на маленьком йоле⁵².

- Моряк - может быть, но обитатель суши едва ли, - возразил измученный морской болезнью журналист, желудок которого упорно отказывался принимать какую-либо пищу.

- Как только войдем во льды, качка прекратится, и мы поплывем, как по

пруду, - утешал несчастного капитан Д. Т. Чертков, которому стало жаль бедного сухопутного человека.

- Да, но когда это будет! - вздохнул журналист.

- Скоро, товарищ, ждать уже недолго, - утешил Визе.

Он как раз разглядывал в бинокль северную часть горизонта и заметил вдали, по курсу парохода, узкую белую полосу, несомненный признак льдов. Температура воды начала понижаться, и, хотя лето было в разгаре, она вскоре упала ниже нуля⁵³.

Это было вторым признаком того, что лед близок, и вскоре действительно встретились первые плавучие льды. В это время судно находилось на 75°54' северной широты и 29° восточной долготы. До сих пор оно делало 10-11 узлов, но теперь уменьшило скорость наполовину, хотя льдов было еще мало.

- Осторожность никогда не мешает, - заявил капитан ледокола журналистам в ответ на их жалобы, что таким тихим ходом никогда не добраться до цели. Капитану не хотелось говорить о том, что "Малыгину" идти осталось недолго и что он вскоре застрянет во льдах. На льдинах, которых, по мере продвижения на север, становилось все больше, не было и следа маленьких озер с пресной водой, образующихся от таяния снега. Здесь на севере лето еще не начиналось. К тому же восточный ветер спланивал льдины и затруднял плавание "Малыгина". Сначала под ударами форштевня льдины раскалывались, расступались, иногда тяжело переворачивались в воде, а судно шло вперед. Вскоре, однако, льды стали тяжелее. "Малыгин" должен был давать задний ход и с разбега наносить новый удар. Чем дальше к северу, тем чаще приходилось прибегать к такому маневру.

Вечером 18 июня на большой льдине появилось семейство медведей.

Старые моряки не любят, когда стреляют в первого встретившегося медведя. Когда-то из-за суеверия считалось, что такой выстрел приносит несчастье кораблю. Первым на льдину вылез из воды медведь, за ним появилась

медведица, и следом за нею вскарабкались два медвежонка. Медведи некоторое время внимательно наблюдали за плывущим ледоколом, затем затрусили в том же направлении, в каком двигалось судно; медведь по временам останавливался и приседал на задние лапы, чтобы лучше разглядеть невиданную огромную "рыбу". Медвежата между тем то катались по снегу, то дрались между собой, как невоспитанные дети, пока медведица не замечала возни и не водворяла порядок, награждая озорников увесистыми затрещинами. Спустя несколько минут мишки нырнули один за другим в широкую полынью с открытой водой. Вскоре вся семья появилась на другой льдине и через некоторое время скрылась из глаз за низким торосом.

К вечеру 18 июня "Малыгин" находился на 76 градусе и 37 минуте северной широты, то есть за 18 часов прошел только 43 мили. Но вскоре ход еще больше замедлился, а когда толщина льда достигла двух с половиной метров, судно остановилось. Только "Красин" мог преодолеть такие льды и то с трудом.

В это время на западе показались неясные очертания острова Надежды (Хопен). Долгое время остров обозначался на картах в разных местах, и только четыре года назад норвежский капитан Иверсен точно определил его положение. "Малыгин" мог теперь подтвердить, что остров нанесен правильно. Льды задержали судно к юго-востоку от черных, покрытых ослепительно белыми ледяными шапками скал острова. 19 июня "Малыгину" удалось продвинуться еще на несколько миль, а 20 июня, после тяжелой борьбы, еще на одну милю, затем ледокол окончательно застрял. Это случилось в 25 милях от острова, на который до сих пор не ступала нога человека. Начальник экспедиции и капитан не хотели бы оказаться ближе к острову. Лоции настоятельно предостерегают от этого, так как остров со всех сторон окружают многочисленные скалы и мели.

Руководство экспедиции провело короткое совещание. Еще в Москве предполагалось, что "Малыгин" не сможет продвинуться выше этих широт. Теперь дальнейшая работа ложилась на летчиков. К сожалению, радиус

действия небольшого самолета "Ю-13" составлял только 400 миль, то есть как раз расстояние от ледокола до "красной палатки". При благоприятной погоде Бабушкин мог бы за четыре часа долететь туда, но после этого бензина едва хватило бы в обрез лишь на то, чтобы вернуться к судну прямым путем. Единственным выходом было создание промежуточного заправочного пункта. Одного взгляда на карту оказалось достаточным для выбора места, - наиболее подходил для этой цели один из трех островов Земли Короля Карла, расположенной к югу от Северо-Восточной Земли Шпицбергена.

Лед вокруг "Малыгина" был удобен для взлета; он был ровным, и на нем лежал слой плотного снега.

Прежде всего необходимо было выгрузить разобранный самолет и смонтировать. Помогали в этой работе все, кто мог, в том числе и пятеро журналистов, которые, хотя и старались не покладая рук, но большой пользы от них не было.

Наконец все трудности были преодолены, собранный "Ю-13" стоял на лыжах, и бортмеханик старательно "налаживал" работу мотора. Моряки с "Малыгина" не разделяли высокого мнения летчиков о их самолете. Легкая машина рядом с могучим корпусом "Малыгина" казалась такой ничтожной!..

- Ведь она и вас-то самого не поднимет! - заметил молодой кочегар, взглянув на крохотный самолет и на могучую плотную фигуру Бабушкина.

- Еще как поднимет, браток, и не одного, а всех четырех. Вот увидишь! "Ю-13" доказал его правоту, когда в четверг 21 июня после плавного, не более чем стометрового разбега, безупречно оторвался от ледяной поверхности и поднялся в воздух. На борту его находились: пилот, бортмеханик, метеоролог и радист. Пробный полет был непродолжительным, но, так как день был исключительно ясный и солнечный, а видимость очень хорошей, Бабушкин поднимался в воздух еще два раза. Во втором полете принял участие заместитель начальника экспедиции А. М. Лавров, который решил лично оценить ледовую обстановку и выяснить, есть ли для

"Малыгина" надежда освободиться в ближайшее время из ледового плена.

Оказалось, что положение не так уж плохо. Правда, впереди лежало огромное ледяное поле, но за ним была вода с отдельными ледяными полями, среди которых "Малыгин" мог бы продвинуться дальше на север. Капитан ледокола выслушал сообщение с нескрываемой радостью, но все же захотел увидеть все собственными глазами. Бабушкин охотно поднялся с ним в воздух, в третий раз за этот день, и Чертков убедился, что дело обстоит именно так, как ему обрисовали. Едва только "Ю-13" сел на лед рядом с "Малыгиным", как со скоростью экспресса налетел туман. Сначала появились расплывающиеся в воздухе седые клочья, а вслед за ними надвинулась сероватая непроглядная пелена, которая окутала все вокруг ледокола так плотно, что с палубы не стало видно даже самолета, стоящего поблизости.

Туман еще не совсем рассеялся, когда начали разбирать самолет на отдельные части и с большим трудом поднимать на палубу ледокола. Грошев ворчал, считая работу совершенно излишней. Ведь "Малыгин" все равно не пробьется через двадцатипятимильное поле сплошного мощного льда.

- Эй, не каркай, Грошев! - покрикивал на него Бабушкин, хотя в душе соглашался с ним.

- Вот увидите сами, Михаил Сергеевич, - упрямо твердил бортмеханик и оказался прав. Целые сутки обе машины "Малыгина" работали полным ходом; судно содрогалось так, что посуда на столе подпрыгивала. В результате же этих отчаянных усилий "Малыгин" продвинулся на север на неполную милю! Руководство экспедиции решило, что бессмысленно мучить старый, добрый "Малыгин" и терять заклепки из обшивки его корпуса, не говоря уже о непроизводительном расходе драгоценного угля. Теперь слово за летчиками, пусть попытают счастье!

- Сразу бы так! Нечего было терять время попусту! - продолжал ворчать Грошев, вновь принимаясь собирать самолет на льду.

- Ты еще достаточно налетаешься, дорогой дружище, нечего ругаться! - посмеивался над ним кинооператор экспедиции И. А. Валентэй, у которого

было прекрасное настроение: Бабушкин обещал взять его с собой, если строгая проверка покажет, что он умеет не только вертеть ручку кинокамеры, но и сможет заменить радиста. На этот раз судовая команда располагала уже достаточным опытом сборки, через два часа самолет был готов к вылету. Все свободное место в фюзеляже загрузили канистрами с бензином. Бензобаки также были до отказа наполнены горючим. Погода в этот день, 22 июня, была отличная, на небе ни единого облачка, а ветер такой слабый, что дым "Малыгина" поднимался прямо вверх.

Под громкие крики "ура" самолет поднялся в синее небо. Вначале он летел на незначительной высоте, и кинооператору удалось снять прекрасные кадры: ледокол и ледяное поле вокруг него, на котором отчетливо видна тень самолета. Вскоре "Ю-13" набрал высоту и пошел на север. Через некоторое время "Малыгин" скрылся за горизонтом вместе с угрюмым узким островом Надежды. Кинооператор, для которого это был первый полярный полет, радовался, как малый ребенок; все ему нравилось, даже плавучие льдины, которые они увидели за непроходимым ледяным полем, преградившим путь "Малыгину". Где-то к западу от курса лежал большой остров Эдж, но его не удалось разглядеть даже в бинокль, хотя видимость была очень хорошей и остров не мог находиться дальше чем в тридцати милях.

- Напрасно стараетесь, - заметил Бабушкин, - здесь все сливается вместе, морской лед и суша, покрытые снегом. Поэтому и было столько ложных открытий островов и земель, которые в действительности оказались нагромождениями льдин, покрытых снегом.

Молодого человека интересовал не столько остров Эдж, сколько маленький безымянный островок, расположенный у восточных берегов большого острова и получивший известность в истории полярных робинзонов. Сто девяносто лет тому назад здесь потерпели кораблекрушение четыре русских промысловика. У них был мушкет и двенадцать зарядов, несколько досок, куски железа с разбитого судна, огниво, топор, нож и котелок. Располагая только этим, они в течение семи лет поддерживали свою жизнь,

питаюсь мясом оленей, которых добывали стрелами, после того как израсходовали порох. Один из них не выдержал лишений. Трех остальных в хорошем состоянии подобрало русское промысловое судно; вместе с большим запасом оленьих шкур, которые они после возвращения домой продали с большой выгодой...

- Хотел бы я знать, откуда здесь олени?

- Как откуда? Из Сибири, как и плавник, который мы видели у острова Надежды, - ответил бортмеханик.

- Ну, полноте! Не могли же олени пройти по замерзшему морю тысячи миль? Чем бы они питались в пути?

Говорить приходилось громко, так как шум мотора проникал в кабину, несмотря на хорошую звукоизоляцию, и Бабушкин слышал весь разговор.

- Грошев не выдумывает, - подтвердил он слова бортмеханика. -

Начальник экспедиции вчера за ужином рассказывал, что где-то здесь на северных берегах Шпицбергена подстрелили очень старого оленя, у которого к рогам была привязана птичья ножка с коготками. Так помечают оленей на полуострове Ямал.

- Ведь для оленя, который бежит налегке, это просто прогулка; посмотри, сколько он может встретить мест, где найдется ягель, - говорил бортмеханик, поворачивая перед кинооператором летную карту, вставленную в планшет. - С полуострова Ямал олень через остров Белый перебегает на Новую Землю, где может как следует попасться. Затем он направляется прямехонько к Земле Франца-Иосифа. Это большая группа островов, расположенная в северной части Баренцева моря и тянущаяся далеко на запад к Шпицбергену. Следующими остановками для оленя будут остров Виктория, остров Белый (Витё) и остров Большой. Последний расположен уже около Северо-Восточной Земли Шпицбергена, против мыса Ли-Смит. Таким путем без больших затруднений олень добирается до Шпицбергена...

Внезапно белый свет залил кабину. Бортмеханик и кинооператор бросились к иллюминаторам. Льда не было видно. Все окутал туман.

Бабушкин поднялся до высоты в три тысячи метров, но и там не оказалось синего неба. Всюду вокруг них, под ними и над ними стоял туман, подобный беловатой мутной жидкости, от которой веет враждебным холодом.

- Надо возвращаться, ничего не поделаешь! - решил Бабушкин, опасавшийся обледенения самолета.

- Какая досада, мы уже пролетели сто миль; более половины пути до Земли Короля Карла, - жаловался Грошев.

Бабушкин между тем развернул самолет и на полной скорости пошел на юг. Кинооператор передал сообщение на "Малыгин", что "Ю-13" возвращается. В кабине наступила тягостная тишина, нарушаемая только приглушенным рокотом мотора. Летели по компасу. Было очень мало надежды на то, что в тумане удастся найти судно. Так прошло полчаса и еще полчаса. Неожиданно бортмеханик, который не отрываясь смотрел вперед, заметил несколько правее от курса темное, расплывающееся в воздухе пятно, которое постепенно увеличивалось.

- Вот он! На "Малыгине" шуруют в топках, дают нам сигнал дымом!

Действительно, так и было. Бабушкин спустился ниже и через несколько минут они заметили неясные очертания "Малыгина". Вскоре судно выступило из тумана, палуба его была заполнена людьми, которые старались разглядеть самолет. Бабушкин сделал круг и благополучно сел на лед.

На следующий день, в субботу, туман начал редеть, а поздно ночью рассеялся совершенно; восточный ветер быстро развеял его последние остатки. Над "Малыгиным" вновь раскинулось голубое небо, и полуночное солнце отбрасывало на ледяное поле резкую тень ледокола.

- Сегодня полет будет, несомненно, успешным, - заверил Бабушкин, когда вскоре после полуночи прощался с Визе. Летчик оказался прав.

Погода стояла замечательная, ветер слабый, а видимость не меньше чем на тридцать миль с высоты тысячи метров, на которой обычно держался Бабушкин при полете. Незадолго до двух часов впереди показались темные скалы Земли Короля Карла. Собственно говоря, это не Земля, а группа

островов - три больших острова и много мелких.

Бабушкин собирался сесть на среднем большом острове Королевском и, снизившись до 500 метров, сделал круг над островом, скалы которого в некоторых местах; поднимались на большую высоту, и сел в заливе на берег, покрытый снегом.

С самолета сняли четыре канистры с бензином и поставили их на концы кумачового полотнища. Красный четырехугольник должен был служить своеобразным маяком для самолета. Решили, кроме того, поставить на самой высокой горе вымпел, чтобы не ошибиться при следующих прилетах и определять направление ветра при посадке.

Захватив карабин, все трое начали подниматься по откосу. Сначала это не требовало больших усилий, но вскоре подъем стал крутым и с трудом удавалось находить на нем более или менее проходимые места. Обледенелые камни выскальзывали из-под ног, и кое-где пришлось лезть на четвереньках.

Несмотря на мороз, пот струился по спине, и летчики один за другим снимали меховые куртки.

- Оставим их здесь. Когда пойдем обратно, заберем! - решил Бабушкин.

- Ты не боишься, друг, что медведь присвоит твою куртку? -

поддразнивал Грошев кинооператора. Но тот под тяжестью своего киноаппарата только пыхтел и ничего не ответил. Спустя некоторое время Бабушкин решил, что и свитер ни к чему, раз солнышко так прекрасно греет, и разделся до рубашки.

- А я оставлю здесь эту дурацкую железку, стоит ли тащить ее на себе?

- решил бортмеханик, имея в виду карабин, который он нес.

- Ты этого не сделаешь! - запротестовал кинооператор. - А вдруг столкнемся с медведем?

- Ну и что же, ничего не случится! Просто ты замахаешь руками над головой, и медведь начнет улепетывать, так что только пятки засверкают!

- засмеялся бортмеханик.

Два с лишним часа было затрачено на восхождение.

Наконец летчики добрались до вершины. Немного отдышавшись, кинооператор усердно завертел ручку своего аппарата, медленно поворачивая его во все стороны, а Бабушкин и Грошев тем временем сложили из камней небольшую пирамиду. Закончив свое сооружение, они воткнули в него красный флаг, предусмотрительно захваченный с собой, и оставили лист плотной бумаги с надписью: "Здесь были участники экспедиции по спасению потерпевших катастрофу на дирижабле "Италия". 24 июня 1928 года".

Когда было заснято все, что могло представить интерес, начали спускаться с горы. На ходу подобрали оставленную одежду и к 7 часам утра были у самолета.

К ледоколу летели в отличном настроении. Первая часть задания была выполнена: база создана, бензин оставлен.

Погода была хорошей, небо ясным и видимость вполне удовлетворительной. Так летели примерно час, как вдруг совершенно неожиданно перед самолетом встала серая стена тумана. Туман простирался влево и вправо на необозримое пространство; подниматься над ним не имело смысла: он оказался настолько густым, что увидеть сквозь его толщу ледокол тоже было невозможно.

- Черт побери! Откуда только берутся эти туманы? Словно их ведьмы варят в волшебном котле и выливают перед нашим носом, когда нам нужно лететь! - ругался бортмеханик. - До стоянки еще добрых тридцать миль.

Что будем делать, Михаил Сергеевич?

- Немедленно сядем, - коротко ответил Бабушкин.

Он снизился до ста метров и начал искать место для посадки.

- Гм, вы хотите здесь садиться? Мне это совсем не нравится!

- Как будто ты никогда не садился со мной на лед в Белом море, - отвечал Бабушкин, описывая самолетом большой круг.

- Да, но там был прочный, сплошной лед, а здесь плавучие ледяные

поля.

- У нас нет выбора. Продолжать полет - безумие!

- А как мы поднимемся со льдины, на которую сядем? Есть ли гарантия, что она не расколется на части, прежде чем рассеется туман? - продолжал свои рассуждения Грошев.

- У меня нет письменного соглашения с льдиной, оплаченного гербовым сбором, - с усмешкой ответил Бабушкин.

Между тем он выбрал льдину, которая сверху казалась ему достаточно ровной и прочной. Четыре раза опытный летчик низко пролетал над ней и, тщательно все рассмотрев, благополучно посадил самолет.

- Могла бы быть чуть побольше, - недовольно ворчал бортмеханик, выйдя из кабины.

Туман сгустился. Вскипятили чай. Первые часы прошли довольно быстро, но потом время стало тянуться невыносимо медленно. Просидеть на льдине пришлось двадцать восемь часов! Но вот туман начал понемногу рассеиваться, и Бабушкин решил подняться в воздух. Минут через сорок бортмеханик, смотревший в бинокль, радостно крикнул, что видит "Малыгина"...

В понедельник и во вторник удерживалась летная погода, но пришлось менять мотор, отработавший уже много часов. Для дальнейших полетов к "красной палатке" нужна была полная уверенность в его работе. Смена мотора и пробные полеты заняли два дня. Продолжала стоять хорошая погода, но синоптик возражал против вылета. В ближайшие дни ожидался шторм!

- Так мы никогда не вылетим, - горячился Бабушкин. - Когда погода летная, вы пугаете, что она вот-вот испортится, а при плохой - мы и сами не полетим...

Наступило 29 июня; радиосводки о положении потерпевших катастрофу были неутешительными. После неудачи Лундборга летчики, находящиеся на Шпицбергене, не садились на льдину; они боялись, что их постигнет та же

судьба, что и шведский "Фоккер". У Бабушкина никаких сомнений не было. Только бы долететь до палатки, а уж сесть-то он наверняка сумеет там, где благополучно садился Лундборг. Спасет по крайней мере Чечони, неспособного передвигаться самостоятельно, и доставит его на остров Королевский или прямо на "Малыгин". Если и не удастся прилететь еще раз, то в лагере Вильери останутся, во всяком случае, здоровые люди, которым тоже будет легче, если не придется помогать товарищу со сломанной ногой. В этом полете, кроме Бабушкина и неразлучного с ним механика Грошева, на борту самолета находился радист Фоминых. Экипаж ледокола провожал улетающих пожеланиями удачи и скорого возвращения. Если все пойдет хорошо, их рано утром ждали обратно. Никто не думал, что самолет будет отсутствовать пять долгих дней, полных беспокойства и опасений за судьбу летчиков, а в дальнейшем и за судьбу самого "Малыгина"...

Вот что об этом трудном полете рассказывает сам Бабушкин.

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

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

Пришлось спуститься на ледяное поле. Это было в 22 часа 20 минут в ночь на 30 июня.

Перед спуском мы убрали антенну. Радио на нашем самолете могло работать только в воздухе. Поэтому мы оказались совершенно отрезанными от корабля, и "Малыгин" не знал, где мы и что с нами.

Посадка на льдину в ясную погоду, при хорошей видимости, если не совсем безопасна, то все же не очень сложна. Совсем другое дело в

тумане. Все воспринимается в искаженном виде. Торосы не дают никакой тени. Видишь сверху ровную белую поверхность и совершенно не замечаешь выступов, неровностей, бугров, способных погубить самолет в одну минуту. Покружив над льдиной, я нашел приблизительно то, что нужно для условно безопасной посадки.

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

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

На этой льдине мы просидели сорок два часа в ожидании, когда пройдет туман.

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

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

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

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

Погода испортилась. В ночь на 2 июля начался предсказанный синоптиком циклон. Пошел снег, а потом разыгралась пурга. Ветер свирепствовал.

Каждую минуту мы ждали, что лед начнет двигаться и ломаться.

Продовольствия оставалось немного. Грошева мы еще на первой льдине избрали завхозом, и он великолепно справлялся с этой ролью.

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

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

На наше счастье, хотя лед вокруг трещал, крошился и ломался, с нашей льдиной большой беды не случилось. Шторм начал мало-помалу стихать, ветер переменял направление. Худшее прошло. К трем часам дня 3 июля ветер почти совершенно стих. Открылся остров Надежды. Высчитав, что "Малыгин" находится от нас на расстоянии двадцати - тридцати километров, мы решили лететь.

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

Я не мог дальше в безрезультатных поисках "Малыгина" тратить незначительные и драгоценные для нас запасы бензина. Пришлось снижаться на первую попавшуюся льдину. Вот именно - на первую попавшуюся.

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

Пригодные для посадки льдины обычно покрыты толстым слоем снега. Сверху снег чистый, без черных пятен. Много торосов. Негодные для посадки льдины не имеют торосов, их края ровные, снег лежит на них тонким слоем; от продушин или от того, что снег сдуло ветром, на

поверхности таких льдин много черных пятен.

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

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

Небо очистилось, погода как будто установилась. Решив, что теперь-то уж мы наверняка найдем "Малыгина", стали готовиться к отлету.

Лед под нами таял и весь был испещрен небольшими лужицами. Глубина некоторых достигала сорока сантиметров. Фоминых попал в одну из них и провалился по пояс. Мы его быстро вытащили, выжали на нем одежду и переодели в запасное белье.

Положение было скверное. Мы находились на льду местного замерзания. Он недостаточно надежен, всего лишь около полуметра толщиной и в состоянии таяния. Подниматься с такого поля рискованно. Мы решили так: я даю полный газ и рулю в торосы один. Если инерции будет достаточно, самолет проскочит. Товарищи подойдут пешком, а там, в торосах, мы расчистим площадку и поднимемся. План удался вполне. В десятом часу утра мы поднялись.

Напряженно шарим по горизонту - ледокола не видно. Вдруг Грошев толкнул меня локтем. Вдали он приметил точку, черневшую подле южной части острова Надежды.

- Есть, есть, Михаил Сергеевич! Летим туда! Неужели команде "Малыгина" захотелось погулять по земле, на которую никогда не ступала нога человека! Этого не могло быть. Ведь читали же малыгинцы в лоции, что любое судно, попав в эти воды, в девяноста случаях из ста рискует либо быть раздавленным айсбергами, либо наскочить на подводные камни и пропороть днище. Обо всем этом малыгинцы осведомлены не хуже нас. Я

снова взглянул на остров:

- Нет, не может быть, это не ледокол:

Вскоре мы увидели поднимающуюся снизу полоску легкого дымка. Дальше нельзя было сомневаться. Это был ледокол, стоявший под парами. Видеть судно мы не могли, так как остров закрывал его своей тенью.

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

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

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

В одном отношении буря оказалась полезной: она разогнала ледяные поля, и освободившийся "Малыгин" вновь двинулся на север. Он шел вдоль 30-го градуса 20-й минуты восточной долготы и продвинулся вперед на восемьдесят миль, но 6 июля льды опять остановили его на 78-й параллели. Теперь "Малыгин" был значительно ближе к группе Вильери, и Бабушкин решил вылететь снова. Опять собрали "Юнкерс" на льду, и ранним утром 11 июля в 2 часа 20 минут Бабушкин вылетел по направлению к мысу Ли-Смит, но уже через десять минут рация "Малыгина" приняла сообщение, что самолет встретил густой туман и вынужден возвратиться.

Это был 15-й полет Бабушкина. За все полеты обе лыжи "Ю-13" получили

такие повреждения, что их нельзя было отремонтировать собственными силами Запасных же не было. Пришлось лыжи заменить поплавками. Между тем "Малыгин" вновь преодолел льды, которые держали его в плену, и проник за 79-ю параллель в поисках самолета Амундсена и группы экипажа "Италии", исчезнувшей вместе с обломками дирижабля. (На советских ледоколах эту группу называли "группой Алессандрини".) Однако "Малыгин" не мог развить успеха и вынужден был отказаться от дальнейшего продвижения в более высокие широты, так как оставшегося на ледоколе запаса угля могло хватить только для возвращения в Архангельск. Когда в субботу 14 июля "Малыгин" повернул на юг, направляясь в обратный путь, неполных 70 миль отделяли его от льдины, на которой находилась "красная палатка".

КОРАБЛЬ, СОКРУШАЮЩИЙ ЛЬДЫ

Когда самолет Торнберга с Нобиле на борту сел в бухте Панни и моторная лодка доставила раненого и изнуренного генерала на "Читта-ди-Милано", матросы и младшие офицеры приняли его восторженно. Они отнеслись к его возвращению без задних мыслей: перед ними был несчастный, больной человек, сломленный судьбой. Казалось, что Нобиле за пять недель постарел на двадцать лет. Это уже не был блестящий генерал, покинувший не так давно Конгс-фьорд при восторженных возгласах итальянских моряков и норвежских рабочих. Поэтому Нобиле, подавленный физическими и душевными страданиями, вызывал только сочувствие.

Совершенно иначе встретил Нобиле капитан Романья, командир "Читта-ди-Милано", назначенный начальником итальянских спасательных экспедиций. Едва Нобиле был перенесен в каюту, как появился Романья и обратился к нему со словами:

- Господин генерал, вас могут осудить, что вы вернулись первым. Было бы уместно объяснить это!

Нобиле, который писал в это время первую телеграмму своим товарищам

по льдине, посмотрел на него с изумлением и горечью. Возможно ли, что кто-нибудь так отнесется к тому, что Лундборг спас его первым? Сочтут трусом? Разве забыты все доказательства мужества, которые проявлены им и его спутниками во время этой и предшествующих экспедиций? Неужели к нему отнесутся, как к капитану тонущего корабля, который обязан последним покинуть палубу? Ведь в данном случае совершенно иное положение! Капитан должен позаботиться о спасении пассажиров и экипажа. Для этого на корабле имеются необходимые средства. Но что он мог сделать на льдине для своих товарищей, когда лежал в палатке раненый, сам нуждаясь в помощи? Там в его распоряжении была лишь ненадежная рация, сигналы которой капитан Романья, человек, сейчас упрекающий его, слушал, когда заблагорассудится, и сообщениями которой почти всегда пренебрегал.

Нет, место Нобиле было только там, где сосредоточено руководство всеми спасательными операциями. Здесь он мог принять наиболее решительные меры для спасения товарищей. Если была возможность сократить страдания оставшихся на льдине, то только исправив ошибки, допущенные за это время его соотечественниками, и обеспечив энергичное руководство.

Кто мог это сделать после того, как Амундсена не стало? Только не капитан Романья, человек, не имеющий никакого полярного опыта, обеспокоенный лишь тем, что скажет мир, когда узнает, что Нобиле спасен первым!

Совесь Нобиле чиста, и товарищи не сомневаются в нем. Клеветникам же он легко докажет, что по-прежнему не страшится опасностей. Самолет Сарко свободно поднимет пять человек. Финны уже поставили "Турку" на лыжи. Как только погода улучшится, самолет полетит на льдину, и он, Нобиле, будет на нем. Он останется там, в палатке. Сарко возьмет трех его товарищей, а за остальными двумя и за ним прилетит еще раз. Двух полетов будет достаточно, чтобы спасти всех.

Сарко и Лир сделали несколько пробных полетов над островом Датским, причем после каждого полета безупречно приземлялись. Самолет садился на

дорожку длиной немногим более ста метров. У Нобиле держалась высокая температура, но он с нетерпением следил за ходом подготовки. Все было в порядке, оставалось только выждать летной погоды. Пройдет двадцать четыре часа после первого вылета, и они будут все вместе на шведской вспомогательной базе. А перевезти их всех из пролива Хинлопен в Конгс-фьорд будет нетрудно.

Капитан Романья относился к Нобиле с нескрываемой неприязнью и не стеснялся проявлять свое недовольство даже перед иностранцами, например в присутствии капитана Торнберга, начальника шведской спасательной экспедиции. Торнбергу уже довелось познакомиться с враждебностью к Нобиле фашистских старших офицеров, и все-таки швед был поражен, когда после посещения им больного Нобиле Романья остановил летчика, сказав с досадой:

- Зачем вы его сюда привезли? Он нам здесь только мешает!

Секретные приказы, которые Романья получил из Рима, очень обрадовали капитана. Итальянское правительство предписывало воспрепятствовать во что бы то ни стало намерению Нобиле возвратиться в "красную палатку". Романья поспешил поставить Нобиле в известность об этих распоряжениях.

- Я узнал, господин генерал, что вы хотите лететь с финнами, - начал он, как только вошел в каюту Нобиле. Генерал взглянул на него удивленно. Откуда тот мог узнать об этом? Но в конце концов это не имело большого значения. Романья торопливо продолжал: - Должен предупредить вас, что только что получены приказы из Рима. Мне предписано всеми средствами воспрепятствовать вашему личному участию в какой-либо спасательной экспедиции. Если вы будете уклоняться от выполнения этого приказа, я поставлю часового к дверям каюты!

По отношению к русским Романья не решался держать себя так бесцеремонно и предпочел тактику проволочек, добиваясь этим своей цели с не меньшим успехом. Спасательная экспедиция на ледоколе "Красин" получила приказ от своего Комитета взять Нобиле на борт, если генерал

этого пожелает. В воскресенье 1 июля "Красин" находился на той же широте, что и "Читта-ди-Милано". Ледокол шел полным ходом на север, но был готов остановиться и подождать Нобиле. В 10 часов 12 минут на ледоколе была принята радиограмма:

"Генерал Нобиле хотел бы перейти на ваш корабль, чтобы дать указания. "Читта-ди-Милано".

Руководство экспедиции немедленно ответило:

"Приветствуем намерение Нобиле. "Красину" трудно зайти в залив Панни из-за большой осадки ледокола и непрерывного тумана; неизбежна большая потеря времени. Не может ли "Читта-ди-Милано" подойти к нам?"

Только через два часа пришел краткий ответ:

"Подойти к вам невозможно. "Читта-ди-Милано".

Все было ясно...

"Красин", который почти не продвигался вперед в ожидании ответа, дал полный ход всеми тремя машинами. Вскоре ледокол достиг северного побережья Шпицбергена, вдоль которого пошел прямо на восток, намереваясь пробиться к лагерю Вильери кратчайшим путем, который проходил между мысом Северным и семью островами. Ларсен, самолет которого стоял вместе с "Браганцей" у мыса Северного, сообщил по радио, что между этим мысом и мысом Платен лед незначительной толщины и "Красин" легко его преодолет.

Сначала это действительно было так. Но вскоре наступило разочарование. В двух милях восточнее двадцать первого меридиана "Красин" встретил тяжелые многолетние льды и за целый час пробился вперед только на два корпуса! Приходилось отвоевывать буквально каждый сантиметр. По двадцать раз подряд он давал задний ход, отступал и с новыми силами обрушивался всей своей мощью на одно и то же место. Но лед был прочен как сталь.

Наконец ледокол остановился. Было признано, что нет смысла растрчивать силы в напрасной борьбе, что семь островов можно обойти и с севера.

К счастью, еще сохранился канал во льду, который ледокол пробил вчера с таким трудом, иначе для "Красина" был бы затруднен и обратный путь. К

западу от Семи островов восточный ветер сильно расширил майну. За пять часов ледокол дошел до самого северного из Семи островов, маленького скалистого островка Росса. Там пришлось остановиться для небольшого ремонта правой машины.

В это время больной, прикованный к постели Нобиле беседовал в своей каюте на "Читта-ди-Милано" с молодым итальянским летчиком Пенцо. Он всеми силами старался ускорить спасение потерпевших катастрофу, хотя приказы из Рима не позволяли ему принять личное участие в спасательных операциях.

- Итак, - сказал Нобиле, - итальянские летчики получили приказ не подвергать себя опасности, но это не должно повести к тому, что иностранные летчики также утратят свое воодушевление и мужество.

Поводом для этого упрека явился разговор, состоявшийся перед этим между Нобиле и Сарко. Финский летчик, еще так недавно энергично готовившийся вылететь на помощь группе Вильери, на вопрос Нобиле, полетит ли он теперь, когда погода начала улучшаться, ответил уклончиво, а когда Нобиле стал настаивать на определенном ответе, Сарко ответил, что, по словам итальянских летчиков, льдина непригодна для посадки.

- Это не я отговаривал Сарко от полета! - обиженно ответил Пенцо на упрек Нобиле.

- Я знаю и не обвиняю ни вас, ни экипаж вашего самолета. Я помню, как вы низко летали над нашей палаткой и искали место для посадки. Я знаю, что это Мадалена повлиял на финнов. Когда я убеждал Сарко вылететь хотя бы на поиски обломков "Италии", он уклонился, оправдываясь тем, что ему необходимо сменить мотор. Я сам летчик и хорошо знаю, что за восемьдесят часов, которые налетал самолет, износ мотора не может быть настолько велик, чтобы его нужно было менять.

Пенцо не хотел обвинять товарища. Он перевел разговор на другое:

- У них "Турку" на поплавках, а моя летающая лодка так тяжела, что ей нужен большой разбег на льду. Но я клянусь вам, генерал, что полечу

сразу же, как только близ лагеря Вильери откроется канал достаточной длины. Ширина для меня не имеет значения: я сяду даже при ширине канала только в десять метров!

Это обещание давало какую-то надежду на спасение группы Вильери, но надежду весьма неопределенную, так как за долгие недели жившие на льдине только один раз видели возле лагеря канал достаточной длины для посадки летающей лодки. Нобиле не ослаблял своих усилий. От русских пришли плохие новости: сообщалось, что Бабушкин пропал без вести, и вскоре после этого "Красин" застрял у Семи островов. Надежда на быстрое продвижение ледокола рухнула. Благополучная посадка Шиберга у палатки и спасение Лундборга вновь ободрили летчиков.

Нобиле решился на последний шаг - он попросил Торнберга навестить его. Начальник шведской экспедиции любезно согласился и пришел вместе с Лундборгом. Нобиле выслушал сообщение Лундборга о состоянии здоровья оставшихся на льдине, об их чаяниях и тотчас после этого обратился со своей просьбой. Он понимал, что унижает себя и своих соотечественников, но иного выхода у него не было. Что из того, что надменная фашистская Италия его устами просит помощи у представителя небольшого северного народа? Вся мощная авиация Муссолини оказалась бессильной, и ее летчики не в состоянии спасти от гибели своих соотечественников, в то время как эти скромные иностранцы уже три раза садились около лагеря.

Шведы молча выслушали его просьбу о новом полете к "красной палатке". На их лицах отражалось сочувствие несчастью Нобиле и его товарищей. Торнберг долго молчал, и Нобиле с тревогой ожидал, что он скажет. Откажет ли, выскажет ли справедливый упрек по адресу итальянцев, которые сами ничего не предпринимают, не задаст ли прямой вопрос о том, почему требуют от них, иностранцев, рисковать своей жизнью? Наконец Торнберг заговорил, и лицо Нобиле просияло.

- Хорошо, мы попытаемся вновь совершить посадку, - спокойно сказал швед. - Сегодня ночью мы подготовимся к полету. Сообщите по радио в

Хинлопен все необходимые сведения: состояние посадочной льдины, видимость и т. д.

Обрадованный Нобиле потребовал от Романьи, чтобы тот приказал телеграфировать в лагерь Вильери о предстоящем полете шведов на льдину. Романья немедленно выполнил его просьбу. Однако Биаджи не дал квитанции в приеме, и рация "Читта-ди-Милано" напрасно вызывала "красную палатку". Биаджи умолк и не ответил ни в ту ночь, ни в последующие дни.

* * *

Вечером 6 июля, когда Лундборг на самолете Шиберга покинул льдину, потерпевшие катастрофу получили от него радиограмму. Лундборг сообщал, что Шибергу пришлось совершить ночью вынужденную посадку и что поэтому он не смог возвратиться. Никакого обещания, что он прилетит в следующую ночь, ни слова о намерении вывезти хотя бы Чечони! Лундборг дал лишь совет лучше питаться, сообщил, что шведские самолеты доставят еще продовольствие, разрешил пользоваться его личными вещами и очень настойчиво предостерегал от похода на сушу. Если льдина даст трещины, они должны перебраться на другую. Лундборг видел с самолета большое ледяное поле на расстоянии полкилометра к югу от палатки. В километре от них уже чистое море. Если они вздумают отправиться в поход, им придется оставить большие резиновые лодки в лагере, а без них они не смогут переправиться через открытую воду.

Ответ Вильери на телеграмму Лундборга был одобрен всеми. Вильери заранее благодарил Лундборга за обещанное продовольствие, поздравил его со спасением, но и намеком не просил Шиберга возвратиться. С таким же достоинством ответил он на запрос Романьи, сколько человек из числа потерпевших катастрофу было снято с льдины этой ночью. Его ответ гласил: "Вильери, Бегоунек, Трояни, Чечони и Биаджи просят сообщить координаты "Красина"".

Это была последняя радиограмма. Радиопередатчик на льдине перестал работать, приемник тоже молчал. При поверхностном осмотре Биаджи не обнаружил никаких повреждений. Для более тщательной проверки не было времени; следовало немедленно переселяться. Вокруг палатки чернели настоящие озера, и со всех сторон в нее затекала вода. Перетаскиваться начали в воскресенье 8 июля. Вильери выбрал новое место для палатки на той же посадочной льдине, примерно в шестидесяти метрах к югу от прежней стоянки. Снега там было мало, поэтому решили устроить на новом месте сухой настил для палатки. Биаджи с Трояни обрубил топором нижние плоскости "Фоккера", которыми он был повернут кверху, и на них установили палатку. Крылья казались на вид очень толстыми и массивными, но в действительности состояли из легкого деревянного каркаса, обшитого тонкой фанерой. Поэтому, когда Биаджи стал топтать ногами, чтобы стряхнуть снег, он продырявил пол каблуками. Вот почему такой способ очистки обуви был запрещен; все должны сметать с нее снег куском парашюта, который лежал перед входом в палатку.

Я с удовольствием покидал старое место. Большая нагрузка на льдину, какую составляли "Фоккер", лагерь и пятеро людей, постоянно меня беспокоила. Теперь мы уходили от сильно перегруженного северного края и переселялись на самую середину льдины, где лед должен сохранить наибольшую толщину. При этом не нужно было переправляться с грузом через опасные трещины. Путь лежал по ровной поверхности, и предприимчивый Чечони придумал, как облегчить работу. Большую часть запасов уложили в три резиновые лодки, которые накачали воздухом. Лодки поочередно привязывали к веревке такой длины, что она доходила до нового лагеря. Там Биаджи с помощью Чечони, который сидел рядом с ним, вручную выбирали веревку и таким образом подтягивали лодку к себе. Дело не всегда шло гладко. На льдине в некоторых местах были неровности, и перетаскивать лодку через них помогали Вильери и я, причем приходилось впрягаться в лодку и тянуть ее изо всех сил.

Многие вещи были оставлены на старом месте. При переселении почти вся запасная одежда, медвежья шкура, парашюты, старый разрезанный спальный мешок и один из двух новых спальных мешков намokли. Все это разложили на крыльях "Фоккера" для просушки, хотя постоянные туманы не позволяли особенно надеяться на успех.

Оба отрубленных нижних крыла образовали в палатке хороший сухой пол, который возвышался на тридцать сантиметров надо льдом. Следовательно, можно было не опасаться, что в новое жилище будет затекать талая вода. Установка палатки вызвала большие затруднения. Слой снега был очень тонким, а лед под ним был таким твердым, что в него невозможно было даже топором вбить окованные железом колышки. По моему совету привязали три угла палатки к лодкам, которые все время держали надутыми воздухом на случай разлома льдины. Четвертый угловой колышек был прижат бидоном с маслом. Таким же способом укрепили и промежуточные колышки.

Трояни долго ломал голову над тем, как установить центральный шест палатки. Наконец догадался зажать его нижний конец между крыльями самолета, и шест держался на месте довольно крепко. Хуже обстояло дело с мачтой антенны, которую тоже перенесли ближе к палатке. Укрепить ее было трудно, и по несколько раз в день она падала.

Сразу же после переселения Биаджи с Чечони принялись за тщательную проверку радиии. Чечони при всем его искусстве все же нечаянно разорвал тонкую проволочку в передатчике. Но Чечони нашел выход из положения. Для исправления не было ни припоя, ни паяльника. Олово он взял с консервной банки, плоскогубцы заменили паяльник, а замечательный примус Лундборга - паяльную лампу. Однако, несмотря на все усилия, вновь установить связь с "Читта-ди-Милано" не удалось. Биаджи регулярно вел передачи, но никто ему не отвечал. Было неизвестно, слышит ли его "Читта-ди-Милано" или нет. Подумали, что, может быть, изоляция провода, служившего антенной и свободно лежавшего на снегу, где-нибудь повреждена и происходит заземление. Привязали один конец антенны к "Фоккеру", а другой - к

стойке, составленной из лыжных палок и весла, но и это не помогло.

Пришлось отказаться от дальнейших попыток восстановить радиосвязь с внешним миром и заняться делом, которое Трояни признал "более разумным". Нарисовали на куске плотной белой бумаги шахматную доску и вырезали фигуры.

Немая рация привела бы обитателей льдины в отчаяние, теперь к этому относились совершенно безразлично, так как знали, что не остается ничего иного, как покориться судьбе и терпеливо ждать. После предостережения Лундборга вопрос о походе на сушу больше не поднимался, и вместе с этим отпал единственный повод к разногласиям. Прекратились теперь и словесные стычки между Вильери и мной. Вильери почти весь день проводил в спальном мешке, где согревал свою пораженную ревматизмом руку, а я развлекался игрой в шахматы. Дома меня считали слабым игроком, а здесь я вдруг оказался самым сильным и должен был давать фору тем, кто соглашался со мной играть. Чечони отлично играл в шашки, и ему приходилось привлекать партнеров тем же методом.

Только Чечони был сильно раздосадован прекращением связи с "Читта-ди-Милано". Он лишился своего любимого занятия - отмечать на карте по радиосообщениям продвижение "Красина" на карте и заключать с товарищами пари "Quante miglia oggi?" - "Сколько миль пройдет он сегодня"? О "Красине" теперь говорили часто, и итальянцы приставали ко мне с расспросами о русских, будут ли они по-прежнему пытаться нас спасти? Ведь славянин должен знать русских! На это я с неизменной уверенностью отвечал, что русские будут бороться с трудностями до последней возможности.

- И уж если они к нам не пробьются, то это не удастся никому в мире,

- добавил я с глубоким убеждением.

- Ну, это, по-моему, слабое утешение! - возразил однажды Трояни.

- А у вас есть какое-нибудь другое, лучшее? - отрезал я обиженно.

* * *

В том, что радиосвязь лагеря Вильери с "Читта-ди-Милано" была прервана, была своя хорошая сторона. Сообщения о "Красине" могли в эти дни поколебать у нас последнюю надежду. После ремонта правой машины "Красин" продолжал упорную борьбу со льдом. Пробиваться становилось все труднее, но тем не менее за время от полуночи до полудня 4 июля ледокол продвинулся вперед на 15 миль. Он находился теперь только в 70 милях от лагеря Вильери. Толщина льда здесь достигала двух метров, и все три машины "Красина" работали полным ходом. Падал густой снег, и видимость не превышала ста метров. За вахту, то есть за четыре часа, ледокол прошел пять миль. Сравнительно неплохо, и команда была довольна. Но потом наступили трудные минуты. Лед стал еще толще, и на левом гребном винте сломалась одна лопасть.

За один час ледокол шестнадцать раз давал задний ход и вновь и вновь наносил удары по одному и тому же месту! Несмотря на все усилия, "Красин" за час продвинулся вперед только на четыре своих корпуса - всего на четыреста метров! В 20 часов 30 минут 3 июля застопорили машины. Пришлось выждать, пока ветер и прилив разгонят лед. Ледокол находился теперь к северо-востоку от Семи островов. Его координаты были 80°50'30" северной широты и 22°12'30" восточной долготы.

Чухновский решил лететь. Зачем зря мучить "Красин", когда до "красной палатки" так близко! Не пройдет и часа, как "Красный медведь" (так назывался его трехмоторный "ЮГ-1") будет на льдине. Он заберет сразу всех, и делу конец!

- А если льдина окажется в плохом состоянии? - спрашивает начальник экспедиции.

Чухновский машет рукой.

- Посмотрим! Не думаете же вы, что нам не удастся сесть там, где удалось шведам?

Этого, конечно, никто не думал!

Чухновский нашел на расстоянии двух-трех километров от ледокола льдину с ровной поверхностью, словно созданную для взлета "Красного медведя". Итак, "аэродром" найден. Но как доставить к нему тяжелый трехмоторный самолет? Необходимо, чтобы "Красин" подошел к льдине. Но этого нельзя сделать быстро, и пока механики готовили машины, летчики устанавливали "Красный медведь" на лыжи.

Небольшой переход ледокола к "аэродрому" занял целых четыре часа. Летчики остались очень довольны льдиной. Она казалась ровной, и площадь ее составляла почти квадратный километр. В полдень, правда, снег на ней подтаивает, но летчики, не обращая на это внимания, сразу же принялись за работу. Сначала необходимо наметить взлетную дорожку. Хотя поверхность и кажется довольно ровной, но небольшие препятствия все же есть, причем увидеть их можно, только когда подойдешь вплотную. Эти неровности отметили анилиновой краской. В ночь на 7 июля перетащили фюзеляж и крылья самолета и произвели сборку. Вслед за тем проверили работу моторов. Левый и средний моторы давали перебои, и механики довольно долго провозились с ними, пока наконец не добились безупречной работы. "Красный медведь" готов к старту.

Туман помешал полету к лагерю Вильери, но Чухновский хотел испытать самолет хотя бы над "аэродромом", и, как только туман несколько рассеивается, он поднимается в воздух. "Красный медведь" ведет себя в полете так, как этого ожидали, и летчики вполне удовлетворены. Через 27 минут Чухновский заходит на посадку. Между тем на льдине тревога. Едва самолет поднялся в воздух, как провожавшие с ужасом обнаружили, что одна из лыж висит вертикально. При таких условиях благополучная посадка была бы просто чудом, а в довершение всего на самолете ничего не подозревают! Радио самолета не работает, и вот кому-то приходит в голову мысль положить на снег лыжи, чтобы дать понять Чухновскому, что лыжи его самолета не в порядке.

- Какой идиот положил лыжи на дорожку? - ругается бортмеханик, глянув вниз.

Чухновский из-за шума моторов не слышит его замечания. Он спокойно снизился, и чудо в самом деле свершилось: при соприкосновении со льдом лыжа выровнялась, и "Красный медведь" благополучно опустился на лед. Неисправную лыжу быстро укрепили.

Хуже обстояло дело с повреждениями, полученными "Красиным". Кроме лопасти левого винта, были сломаны оба ограничителя углов перекладки руля, а на муфте образовались трещины. Произвести ремонт можно было только в доке, и в ближайшее время ледокол мог лишиться рулевого управления.

Положение ледокола оказалось очень серьезным, и командный состав собрался на совещание. Казалось, однако, ничто не может нарушить невозмутимость капитана: "Руль сюда, руль туда, - помахивает он рукой. - Полгода я плавал на "Литке" без руля, и ледокол работал"⁵⁴. Тревожило другое; руль не единственная забота. "Красин" получил уже много ран, хотя и менее серьезных, но главное - запас угля приближается к концу! Никто не ожидал такой трудной ледовой обстановки; форсирование тяжелых льдов потребовало значительно большего расхода угля, чем можно было предположить. На борту 156 человек. Если что-нибудь случится с "Красиным", никто в мире не сможет ему помочь. Более мощного ледокола не существует. Положение чрезвычайно серьезное и ответственность велика!

Но никто из членов экипажа и не думает о возвращении, когда цель так близка, - по последним сведениям до лагеря Вильери всего 60 миль. Что такое расстояние "Красному медведю"? Для обитателей льдины все уже подготовлено - продовольствие, одежда и другие необходимые вещи, а также самые подробные указания о том, как обозначить посадочную дорожку, чтобы "ЮГ-1" мог сесть на льдину. Горючего возьмут немного, только на 6 часов полета, этого вполне достаточно: чем меньше загружен самолет, тем легче управлять им и тем безопаснее полет.

Лишь бы этот проклятый туман скорее рассеялся! Но он продолжает сгущаться. Только во вторник 10 июля, на шестой день дрейфа "Красина" у Семи островов, туман начинает редеть. Около 15 часов погода проясняется настолько, что виден мыс Платен, расположенный в тридцати милях к юго-востоку. Лучшей видимости нельзя и желать. Пилоты занимают свои места перед приборами управления самолетом. Спокойно усаживается наблюдатель, за ним протискивается долговязый кинооператор; бортмеханики все еще не могут успокоиться - они продолжают проверять что-то снаружи самолета и влезают в кабину только после категорического приказа Чухновского. Заработали моторы. Тяжелый самолет начинает разбег. Экипаж ледокола провожает самолет криками "ура" и пожеланиями успеха. "Красный медведь" отрывается от ледяной поверхности и набирает высоту. Часы показывают 16 часов 20 минут. Вскоре самолет скрылся в темных облаках, нависших над островами Брок и Фойн.

"Маркони"55 в радиорубке "Красина" находится в полной готовности. В 16 часов 42 минуты удается установить связь с самолетом, который сообщает, что он летит над островом Карла XII. Этот остров был первым кусочком твердой земли, который увидела команда "Италии" после гибели дирижабля. В 17 часов 15 минут Чухновский прошел над островом Эсмарк, на котором недавно совершил посадку Шибберг на своем маленьком самолете, чтобы пополнить запас бензина, когда он летел с Лундборгом из лагеря Вильери. Вскоре под "Красным медведем" показали ледники Северо-Восточной Земли. В 17 часов 50 минут на "Красин" поступило малоутешительное сообщение о том, что "красную палатку" обнаружить не удалось. В 18 часов 18 минут, после двух часов полета, Чухновский сообщил о своем решении вернуться.

- И так, не повезло? - разочарованно говорят в радиорубке ледокола.

- Ничего удивительного, - спокойно замечает заместитель начальника экспедиции. - Ведь уже третий день нет известий из лагеря Вильери и все это время льдина с палаткой не стояла на одном месте! Она, вероятно,

переместилась на несколько миль от того пункта, где ее ищет Борис Григорьевич, исходя из последних координат, переданных с "Читта-ди-Милано". В это время новая забота отвлекает общее внимание. Все озабоченно поглядывают через иллюминаторы на посадочную площадку, которая начинает закрываться туманом. В топки "Красина" бросают тряпки, пропитанные маслом, чтобы из труб ледокола выходил густой черный дым - сигнал для летчиков. Но кто-то говорит, что дым малозаметен, и отдается приказ выкатить на лед бочки с маслом и поджечь их.

В 18 часов 45 минут взволнованный радист И. В. Юдихин записывает два слова, которые удалось принять: "Группа Мальмгрена", но затем в приемнике раздавался только треск, среди которого радист, напрягая слух, улавливает только одно слово: "Карл". Это отрывочное сообщение производит ошеломляющее впечатление; его передают из уст в уста, и то, что не досказало радио, легко угадать: Чухновский обнаружил группу Мальмгрена в районе острова Карла XII! Сколько раз в этих местах пролетали самолеты различных наций - норвежские, шведские и даже итальянские, и никто ничего не заметил даже в прекрасную солнечную погоду, а вот их товарищи нашли группу Мальмгрена в первый же полет! Радость, однако, омрачалась опасениями за судьбу "Красного медведя" и его экипажа.

Рация "Красина" подтверждает прием, а команда выпускает сигнальные ракеты. Все на ледоколе внимательно прислушиваются, и порою людям кажется, что в тумане они слышат очень отдаленный гул моторов. Но вновь наступает ни одним звуком не нарушаемая, мертвая полярная тишина, которая в туманной атмосфере кажется еще более глубокой. Молчит и радио, хотя Юдихин изо всех сил старается добиться слышимости. Страх закрадывается в сердца всех. Что случилось с "Красным медведем"? Ведь на нем уже израсходован весь бензин! В напряженном ожидании проходит час, и наконец удается принять более обстоятельное сообщение: "Из-за тумана не можем приблизиться к "Красину". Видели группу Мальмгрена. Намереваемся

совершить посадку у Семи островов". Затем связь снова прервалась. Только около полуночи снова послышался позывной сигнал самолета "КМ". В 23 часа 30 минут была принята даже целая фраза. "Красный медведь" сердился: "Почему не отвечаете? Я вызываю вас во второй раз, отвечайте!" Разумеется, его требование было немедленно выполнено. В течение следующих 16 минут с "Красного медведя" поступает отрывочное сообщение. Он совершил посадку у мыса Вреде, шасси повреждено, нашел группу Мальмгрена.

"Красин" настойчиво требует сообщить координаты. Но только в 1 час 30 минут, уже 11 июля, поступила подробная радиограмма.

"Карта № 303. Мальмгрен обнаружен на широте восемьдесят градусов сорок две минуты и долготе двадцать пять градусов сорок пять минут, на небольшом высоком остроконечном торосе среди разреженного льда. Двое стояли с флажками, третий лежал навзничь. Сделали над ними пять кругов. Группу Вильери обнаружить не удалось. Виден был только мыс Вреде. Подходящего места для посадки не было. Сели на торосистое ледяное поле в одной миле от берега, на который можем выйти. Посадка совершена к юго-западу от мыса Вреде или мыса Платен. Туман мешает точно определить. В конце пробега снесло шасси. Все здоровы. Обеспечены продовольствием на две недели. Считаю необходимым, чтобы "Красин" немедленно шел на спасение Мальмгрена. Чухновский".

На "Красине" высказывались всевозможные предположения относительно того, как удалось обнаружить группу Мальмгрена.

Но с самого начала не вызывало никаких сомнений одно: "Красин" немедленно выходит на спасение. Сначала все складывалось хорошо, ветер и морские течения разогнали ледяные поля, но затем пришлось снова пробивать тяжелые льды толщиной более двух метров. С 16 до 18 часов ледокол продвинулся только на двести метров. Ровно в полночь ледокол проходит островок Карла XII, высотой не более ста метров, передовой форпост Шпицбергена. Первой вахте (с полуночи до 4 часов утра) повезло:

ледокол за это время сделал целых семь миль прямо к цели. Лед легко поддается, и все от души радуются. Хотя в эти часы вся команда, за исключением вахтенных, обычно спит, палуба полна людьми. В наблюдательную бочку на мачте (так называемое "воронье гнездо"), в которой моряки не любят мерзнуть, теперь хотел бы подняться каждый. Не нужна даже премия, обещанная первому, кто увидит группу Мальмгрена - сотни глаз и десятки биноклей направлены на ледяную равнину.

Непрерывный вой оглушающей судовой сирены разносится в мертвой полярной тишине на многие километры. Вахтенный начальник внезапно восклицает:

- Человек! Вижу человека!

Все взгляды устремляются туда, куда указывает штурман А. Д.

Брейнкопф. Да, несомненно, это человек, хотя до него еще далеко. Он движется навстречу и странно машет руками. Начальник экспедиции отмечает время: 5 часов 20 мин., четверг, 12 июля. "Красин" направляется прямо к темной фигуре, которая медленно движется по льду. В 6 часов 40 минут ледокол находится приблизительно в трехстах метрах от небольшой льдины. На ней два человека. Один из них бежит по льду, как помешанный, и жестами просит, чтобы "Красин" подошел ближе; второй лежит на спине, приподняв только голову, и протягивает руку, словно давая этим знать, что он жив.

Стоящий человек смотрит в бинокль, потом складывает руки рупором и кричит:

- "Krassin"! Welcome! - "Красин"! Добро пожаловать!

Машины на "Красине" застопорены, ледокол останавливается, спускают трап. На лед сходят моряки с досками, веревками и носилками. Лед здесь ненадежный, битый, и приходится перекидывать доски между отдельными льдинами. Это затрудняет продвижение к двум несчастным, к которым они с радостью побежали бы. Льдина, на которой находились двое из группы Мальмгрена, была всего десять метров длины и восемь метров ширины.

- Вы Мальмгрен? - спрашивает первый из добравшихся и с нетерпением ждет ответа.

- Нет, я командор Цаппи!

- А где Мальмгрен?

Хотя вопрос задан по-русски, но жесты достаточно выразительны, чтобы Цаппи понял. Итальянец быстро говорит что-то и показывает рукой на лед. Ответ Цаппи ясен всем: Мальмгрен погиб! А как же Борис Григорьевич сообщал о трех людях на льдине - двух стоявших и одном лежащем? Но пока некогда разбираться в этом. Перед моряками лежит Мариано. Глаза у него блестят от жара, он пытается что-то сказать, но, по-видимому, неспособен произнести ни слова. На соседней, отделенной трещиной льдине разложены брюки в качестве знака для летчиков. При мимолетном наблюдении с быстро летящего самолета их можно было принять за фигуру лежащего человека. Рядом с брюками из лоскутов одежды и брезента выложена фраза, предназначенная для летчиков, которые несколько раз пролетали над группой Мальмгрена, но не заметили ее. "Help. Food. Mariano, Zappi" - "Помогите продовольствием. Мариано, Цаппи".

Лед в очень плохом состоянии, и немало потребовалось усилий для того, чтобы осторожно, без толчков перенести Мариано на носилках на палубу ледокола Цаппи отказался от помощи. Он идет сам и уверенно переходит по наклонным доскам, переброшенным между льдинами. Сам поднимается по трапу на палубу, только придерживаясь одной рукой за поручни Радость на "Красине" по поводу спасения двух человек безмерна. Из котельного отделения вылезает потный и чумазый кочегар и, улыбаясь, произносит:

- Все-таки мы их спасли!

Под глазами у него на почерневшем от сажи лице заметны следы слез в виде двух светлых бороздок.

Пока спасенным оказывают необходимую помощь на медицинском пункте, "Красин" продолжает свой путь. Руководство экспедицией стремилось во что бы то ни стало довести до конца успешно начатое дело. "Красин"

направился к группе Вильери. Ледоколу пришлось преодолевать тяжелые льды, но все же были и разводья. Поэтому командный состав ледокола не сомневался, что теперь удастся быстро дойти до "красной палатки". Вчера, 1 июля, рация "Читта-ди-Милано" после четырехдневного перерыва вновь поймала лагерь Вильери. Теперь радиосвязь будет поддерживаться каждые полчаса и "Читта-ди-Милано" будет передавать "Красину" всю полученную информацию. Ледокол не мог связаться непосредственно с группой Вильери, так как его коротковолновая аппаратура неисправна, а радиопередатчик "красной палатки" работает только на короткой волне.

Незадолго до полудня, когда "Красин" был на траверзе острова Фойн, вновь поднялась тревога. С капитанского мостика увидели человека, который стоял на холме острова и флажками подавал сигналы. Это мог быть или капитан альпийских стрелков Сора, или его проводник Ван-Донген, но задерживаться для того, чтобы принять их на борт, было нельзя. Ведь у тех твердая почва под ногами, тогда как группу Вильери носит по морю на льдине, которая в любую минуту может расколоться. Людей на дрейфующей льдине нужно спасать в первую очередь! С ледокола флажками просигнализировали человеку на острове, что его снимут на обратном пути, и "Красин" продолжал идти своим курсом на восток-юго-восток.

* * *

Капитан альпийских стрелков Дженнарио Сора был прямым и отважным человеком. Прекрасный лыжник и альпинист, он тяжело переживал неудачу своих соотечественников в санной экспедиции Кремера. Он поставил себе целью во что бы то ни стало добраться до лагеря Нобиле и спасти потерпевших катастрофу. Но где найти надежных помощников для такой экспедиции? На своих альпийцев нельзя особенно полагаться - Сора это знал! Но на борту "Браганцы" были два человека, которые предложили себя в спутники. Одним из них был норвежский инженер Варминг, вторым -

22-летний голландец Ван-Донген, который уже в течение пяти лет возил и а собаках почту на Шпицбергене, обеспечивая связь между шахтерским поселком Лонгьир и шведскими угольными шахтами Свеа-грува. Первый поселок расположен в заливе Адвент, Ис-фьорда, а второй - у бухты Браганца в заливе Ван-Мейен.

Ван-Донген в своих одиноких поездках прошел через всевозможные приключения, особенно опасные зимой, в бесконечную ночь, когда стоят трескучие морозы. Он полюбил этот удивительный пустынный край белой смерти и с большой охотой, как и Варминг, присоединился в Конгс-фьорде к экспедиции "Браганцы". Сора, Ван-Донген и Варминг покинули "Браганцу", стоявшую на якоре у мыса Северного, 18 июня с нартами и девятью собаками в упряжке. Первое время они быстро двигались по ровному льду. Варминг вскоре заболел снежной слепотой, и его пришлось оставить у мыса Платен с палаткой и месячным запасом продовольствия. Там он чувствовал себя неплохо; несколько дней отдыха в полумраке палатки вернули ему зрение. Тогда он решил вернуться та "Браганцу" и через два дня без всяких затруднений добрался до судна.

Хуже пришлось двум храбрецам, которые продолжали свой путь. Дуве-фьорд был еще покрыт льдом, по которому они продвигались вперед довольно быстро. Они делали одиннадцать километров в день. Такую скорость нужно считать рекордной, так как путь им нередко преграждали трещины и каналы; переправа саней, продовольствия и собак на резиновых лодках задерживала на продолжительное время. Сколько раз за день им случалось принимать холодную ванну, а потом сушиться у огня. Дальше дорога стала еще хуже, и на третий день, когда они отошли на значительное расстояние от суши, направляясь к острову Брок, они встретили труднопроходимые нагромождения многолетнего льда. В довершение ко всему им пришлось без всякого укрытия выдержать пургу, продолжавшуюся несколько часов.

Ветер разбил лед, и до острова Брок они добрались с огромными

трудностями. У них осталось только четыре собаки; остальных пришлось пристрелить, так как для всех не хватило бы сушеной рыбы - юколы. Практичный Сора пополнил обеденное меню мясом убитых собак, с тем чтобы сохранить больше продовольствия для людей с "Италии".

До сих пор Сора и Ван-Донген все же успешно продвигались вперед. От мыса Платен до острова Брок, несмотря на все препятствия, они добрались всего за шесть дней. Зато теперь, когда до острова Фойн оставалось неполных три мили, им пришлось затратить на преодоление этого расстояния целых 30 часов. Бушевала пурга, в некоторых местах им приходилось брести по пояс в сугробах рыхлого снега, и за целый час удавалось продвинуться вперед только на сто метров. Несмотря на все мучения, Сора и Ван-Донген покинули остров Фойн и снова вступили на предательский лед, как только немного отдохнули. По последним сообщениям, полученным на "Браганце", лагерь Нобиле был расположен всего в десяти километрах к востоку от Фойна.

Но сведения были от 18 июня, а теперь уже наступило 1 июля. За это время льдина с потерпевшими катастрофу прошла длинный путь, и ее давно не было там, где ее искали два смельчака. После трехдневных напряженных поисков они лишились нарт вместе с большей частью продовольствия, которые провалились во внезапно образовавшуюся трещину. Сора и Ван-Донген вынуждены были возвратиться на остров Фойн, куда и добрались через два дня, почти без продовольствия.

Дневной рацион ограничили до крайнего предела, и все же пришлось застрелить еще двух собак и питаться их мясом. Остались только передовики - "Бернгард" и "Неро". Оба пса совсем одичали и пищу себе добывали сами. Было загадкой, где и как они это делали? Ван-Донген предполагал, что собаки научились ловить рыбу или, может быть, им удалось поймать тюленя и они где-то прячут мясо, чтобы не отобрали хозяева.

У Сора и Ван-Донгена оставалась последняя слабая надежда, что лед

вскоре разойдется, тогда они смогут переплыть в резиновых лодках на Шпицберген и воспользоваться продовольствием вспомогательного склада у мыса Платен. В это время появился "Красин"... Они усердно ему сигнализировали, но, по странной случайности, не заметили ответных сигналов, переданных с ледокола, и решили, что никто на "Красине" их не заметил. В полном изнеможении и совершенно упавшие духом, они спустились по заснеженному склону холма, с вершины которого сигнализировали "Красину". Каково же было их удивление, когда в тот же день вечером над пустынным островом раздался гул моторов! Прилетели две шведские "Ганзы", пилотируемые Торнбергом и Шибергом, и финский "Турку", снова поставленный на поплавки.

Полные радости, два друга выбежали на лед. Самолеты сели в длинном, но узком разводье. Летчики поделили между собой спасенных: Ван-Донгена взял на свою "Ганзу" Торнберг, а капитана Сора принял на борт финский самолет. Летчики охотно захватили бы с собой и собак, но те как раз где-то охотились. Ждать было нельзя: канал, на котором стояли самолеты, мог закрыться.

- Как это случилось, что вы прилетели за нами? - удивлялся Сора.

- Очень просто! Русские сообщили нам, где вы находитесь, и сказали, что захватят вас на обратном пути. Мы подумали, что "Красину", может, не удастся выполнить свое обещание, и решили снять вас с острова немедленно. Лир, механик самолета "Турку", долго возился с капризничавшим мотором, и шведы всячески ему помогали. Наконец, когда сближающиеся ледяные края канала угрожали сомкнуться и раздавить "Турку", Сарко удалось подняться в воздух. Обрадованный спасением Сора пел и свистел в течение всего перелета до шведского лагеря в проливе Хинлопен.

* * *

Вечером 11 июля, после четырехдневного перерыва, Биаджи удалось поймать в эфире короткую передачу радиостанции Сан-Паоло, но обитатели "красной палатки" не проявили к этому большого интереса. На другой день утром нормально была слышна работа рации "Читта-ди-Милано". Извещение о том, что радиосвязь прерывалась из-за атмосферных помех, вызвало научные дебаты в "красной палатке".

- Атмосферные помехи - это сплошная чушь, - авторитетно заявил я.

- Что же такое случилось, по-вашему? - спросил Вильери с улыбкой, которая на этот раз была добродушной и не вызвала у меня раздражения.

- Причина - Солнце! Солнечные пятна и излучение, с ними связанное.

- Но если все это происходило в атмосфере, то это и были атмосферные помехи, - возразил Вильери. Я только усмехнулся.

Чечони огорчен тем, что сегодня он не получил ответа по радио на свой обычный вопрос о "Красине": "Quante miglia oggi?" - "Сколько миль пройдет он сегодня"? - и не может отметить положение ледокола на карте. "Читта-ди-Милано" об этом ничего не сообщил. Все сохраняли удивительное спокойствие: казалось, что мне удалось влить во все сердца свою непоколебимую, как скала, уверенность в помощи русских.

Вскоре выяснилось, что я не обманулся в своих надеждах. Незадолго до полудня 12 июля "Читта-ди-Милано" передал сообщение, которое глубоко взволновало всех обитателей "красной палатки": "Красин" преодолел льды, которые несколько дней держали его в плену у Семи островов, и утром в тот же день принял на борт Мариано и Цаппи в пункте, расположенном в нескольких милях к северу от острова Брок. В общем радостном возбуждении никто, кроме меня, не обратил внимания на то, что в сообщении ничего не говорится о Мальмгрене. Я был встревожен. Что с Мальмгреном? Отделился ли он от остальных и один отправился на сушу? Но вскоре нам стало известно о постигшей Мальмгрена судьбе...

Все сидели в палатке после позднего обеда и курили трубку Лундборга (сигареты давно уже кончились), ходившую по кругу, как "трубка мира" у

индейцев. Биаджи надел наушники, чтобы принять послеполуденное сообщение с "Читта-ди-Милано". Едва он выслушал несколько слов, как лицо его приняло такое странное выражение, что Трояни рассмеялся. Не ожидая вопроса, радист заговорил:

- Бедный Биаджи! Теперь тебе придется попотеть! "Читта-ди-Милано" извещает, что к нам приближается "Красин" и каждый час мы должны слушать сообщения о координатах ледокола!

- Зря они там разволновались, - проворчал Трояни, - утром "Красин" был в нескольких милях к северу от острова Брок, оттуда еще порядочный кусок пути до нас! Кто знает, где он снова застрянет и скоро ли сможет пробиться к нам.

После его слов начались пари на то, когда подойдет "Красин". Я, как самый большой оптимист, бился об заклад, что "Красин" будет в пятницу 13 июля. Но действительность превзошла даже мои предсказания: прошло немного времени, и в 17 часов 5 минут мы отчетливо услышали сирену "Красина".

Никакая музыка в мире не казалась мне такой упоительной, как эти отдаленные звуки судовой сирены! Даже в тех случаях, когда недалеко от палатки со страшным грохотом сталкивались льдины, мы не выскакивали с такой поспешностью из палатки, как в эту минуту! Чечони выбрался наружу совершенно самостоятельно и, опершись на два весла, как на костыли, выпрямился и смотрел вместе с остальными на запад, - туда, откуда доносился долгожданный звук.

Но преодолевавший все преграды ледокол внезапно умолк, а невооруженным глазом его еще не было видно. Несмотря на это, итальянцы решили немедленно открыть стрельбу из винтовок и карабина Лундборга. Мне казалось, что расстояние еще слишком велико и что на "Красине" все равно не услышат выстрелов из-за шума машин, но не стал отговаривать товарищей. Более разумную мысль подал Трояни: зажечь дымовую шашку, а Биаджи решил воспользоваться биноклем, чтобы увидеть ледокол. Он

забрался на самолет Лундборга и вскоре сообщил, что видит на западе дым "Красина" на расстоянии восьми - девяти миль. Биаджи поспешил уведомить об этом радиogramмой "Читта-ди-Милано", как вдруг ледокол неожиданно повернул и начал удаляться.

Несчастливыми людьми снова овладела тревога, которую несколько успокоил Вильери, сказавший, что ледокол не может плыть, как обыкновенный корабль, - прямо к цели, а должен выбирать наиболее легкий путь во льдах и двигаться иногда в обход. Как выяснилось позже, дело было не в этом. Радиостанция "Читта-ди-Милано" перепутала сообщение Биаджи, что "Красин" находится к юго-западу от "красной палатки", и передала на ледокол указание, что палатка расположена к юго-западу от ледокола. Поэтому "Красин" круто развернулся и лег на обратный курс. К счастью, в этот момент Вильери осенила мысль зажечь еще одну дымовую шашку. Русские заметили дым и немедленно повернули на него. Если бы не это, наше спасение могло задержаться еще на несколько дней, тем более что ночью навалился туман.

Достаточно насмотревшись в бинокль на "Красина", обитатели палатки принялись за последний ужин на льдине. Биаджи обратился к начальнику лагеря с просьбой в честь радостного события выдать каждому по одной банке мясных консервов. Вильери полагал, что осторожность никогда не мешает, и разрешил поделить между всеми только три банки консервов. Трояни стал готовить ужин на примусе Лундборга, я с удовольствием наблюдал за тем, как много масла кипело на сковородке.

- Держите меня, милый Бегоунек, а то я положу туда все масло, которое у нас осталось, - упрашивал Трояни.

Со смехом я отобрал у него банку.

- Это было бы вредно. Мы совсем отвыкли от жирного.

Торопливо поужинав, снова выбрались из палатки. В 20 часов стал хорошо виден густой дым "Красина". Начали собираться. Вильери роздал остатки белья и шоколада. Каждый увязывал пожитки в кусок непромокаемого

холста. Я вложил в свой узелок карту и записную книжку, забытую Лундборгом, и еще некоторые мелочи. Затем все, нетерпеливо ожидая "Красина", с восхищением стали следить за тем, с какой легкостью могучий корабль сокрушает лед, который так долго держал нас в плену.

Биаджи, который стоял рядом со мной, испускал громкие восторженные возгласы при виде того, как огромный корпус корабля то вздымался, выходя на лед, то опускался, когда лед ломался под его тяжестью; казалось, что ледокол, испытывая сильную килевую качку, идет по морским волнам. Молча разделял я восхищение Биаджи "Красиным" и радость остальных,ждавших избавления. Вместе с чувством радости я испытывал большое удовлетворение от того, что именно русские спасают от неминуемой гибели большую часть уцелевших при катастрофе "Италии" членов ее экипажа. Я все время твердо верил в помощь русских и не напрасно обнадеживал товарищей. А ведь надменная итальянская военщина, и в Риме и на "Читта-ди-Милано", кичившаяся своим сомнительным происхождением от гордых древних римлян, так ничего и не смогла сделать для спасения своих соотечественников.

В 21 час 15 минут "Красин" подошел к западному краю льдины, на которой находился лагерь Вильери. До палатки оставалось около тридцати метров. Ясно слышится звонок телеграфа. Машины на "Красине" застопорены; высоко поднимаются две огромные желтые трубы, каждая из которых украшена красной звездой. Спускают трап, и вскоре снег чернеет от нескольких десятков сошедших с судна людей, принесших спасение. Пока Биаджи передает по радио последнее приветствие со льдины и благодарность всем, кто принимал участие в спасательных операциях, его товарищи обнимаются с русскими. В эту минуту все невыразимо счастливы. Только моя радость омрачена известием о гибели Мальмгрена...

ТАЙНЫ ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

Ледокол, одержавший победу паи стихией и принесший нам спасение,

стоит на якоре у края льдины с "красной палаткой". Спускается туман. "Красин" ждет. Его экипаж готов завершить свою трудную задачу, большую часть которой он уже выполнил. Он полон решимости продолжать путь в поисках унесенной с обломками дирижабля "группы Алессандрини", как ее называют русские. Но у "Красина" нет больше самолета; его "Красный медведь" не способен собственными силами покинуть бухту Рийпа, где он сделал вынужденную посадку. Бабушкин в это время считался пропавшим без вести, да его машина и не обладает такой дальностью полета, чтобы перебазироваться на "Красин" и с него продолжать поиски. Ледокол же лишен возможности своим ходом вести поиски обломков "Италии", так как его машины требуют ремонта, а угля осталось слишком мало. В этих обстоятельствах руководство экспедиции обращается к Романье с просьбой о том, чтобы итальянские самолеты попытались найти группу Алессандрини. Если им это удастся, экипаж "Красина" приложит все усилия, чтобы добраться до нее и снять всех.

Ответ на радиограмму задерживается. Романья ждет указаний из Рима. Он сообщил туда мнение на этот счет Цапpli, который после своего спасения развил бурную деятельность и сразу же отправил на "Читта-ди-Милано" ряд телеграмм. В них он изложил соображения о бесполезности поисков дирижабля, обломки которого упали на лед, воспламенились и сгорели вместе с оставшимися людьми... Только после двенадцати часов ожидания "Красин" получил ответ на свой запрос. Ответ, вызвавший изумление всего экипажа:

"Ноль часов семь минут. "Красину". 648. В соответствии с указаниями своего правительства, которые только что получил, не считаю возможным предпринимать теперь поиски третьей группы без самолетов и жду вас, чтобы принять от вас спасенных. Соболаговолите прибыть в Кингсбей, а если, это окажется для вас трудным, подожду вас в Адвентбее56.

"Читта-ди-Милано".

Итальянцы очень ловко обошли совершенно ясную просьбу о помощи

самолетами, скрыв, что из Рима пришел приказ об отправке спасенных на родину и о запрещении использовать большие итальянские самолеты⁵⁷.

Получив эту странную радиограмму, ледокол отошел от льдины, на которой уцелевшие при катастрофе члены экипажа "Италии" провели семь тревожных недель. "Красин" двинулся в обратный путь в субботу 14 июля, в 3 часа 25 минут.

В 13 часов прошли мимо того места, где утром 12 июля были взяты на борт Мариано и Цаппи. Всюду, куда ни бросишь взгляд, волнуется темно-серый океан, и только кое-где белеют мелкие льдины. Оба итальянских офицера были спасены, можно сказать, в последнюю минуту.

На "Красине" и не думают свертывать свои спасательные операции. За два дня "Красин" не без труда достигает бухты Рийпа, куда пришлось пробиваться в очень тяжелых льдах, чтобы подойти к "Красному медведю". Его экипажу пока жилось не плохо. Летчики застрелили двух оленей и основательно пополнили свой запас продовольствия. Оленина пришлась им по вкусу, хотя ее варили в морской воде, так как при вылете с "Красина" забыли взять соль. "Браганца", стоявшая на якоре у мыса Северного, выслала к ним санную партию с продовольствием. Ее вел опытный норвежский охотник Ялмар Нейс, которому помогали его спутники - Маттеода, Альбертини и сержант альпийских стрелков Гуальди. Эти три итальянца уже привыкли к полярным походам, и отряд шел довольно быстро. Все же они не могли состязаться с ледоколом и добрались до самолета Чухновского одновременно с "Красиным".

Погрузив тяжелый самолет, "Красин" направился в Конгс-фьорд. Лишь на короткое время он задержался у "Браганцы", на которую перешла группа Нейса, и 20 июля бросил якорь в Конгс-фьорде, недалеко от "Читта-ди-Милано". Он передал на итальянский пароход всех спасенных и вскоре после этого спустил на воду отремонтированный и поставленный на поплавок самолет Чухновского. "Красный медведь" должен был ожидать здесь возвращения "Красина", который 25 июля ушел в норвежский порт Ставангер,

чтобы произвести там необходимый ремонт и запастись углем для второго похода в высокие широты - на поиски группы Алессандрини и пропавшего без вести Амундсена. Но по пути на долю ледокола выпало еще спасение немецкого туристского парохода "Монте-Сервантес" с 1500 пассажирами на борту, который звал на помощь. Капитан его никак не предполагал, что сравнительно небольшая льдина может нанести такой ущерб стальному борту огромного судна водоизмещением 14 тысяч тонн. Небольшой толчок - в результате пробоина на три метра ниже ватерлинии, длиной почти в четыре метра и шириной в полтора метра! Для "Красина" новая задержка была очень некстати, но нельзя было отказать немецкому капитану в его просьбе о помощи. Ледокол зашел в залив Бельсунн, где стоял на якоре злополучный "Монте-Сервантес" с глубоко ушедшим в воду носом, накренившийся на правый борт так, что лопасти левого винта показались из воды.

Советским водолазам и механикам пришлось немало потрудиться над заделкой пробоины в носовой части парохода, после чего оба судна вместе покинули залив.

В северном норвежском порту Хаммерфест "Красин" расстался со спасенным им судном, 6 августа встал в Тромсё под погрузку угля и питьевой воды, а 11 августа его торжественно встречали в Ставангере. Поставив ледокол в док, норвежцы тотчас же приступили к ремонту; работы велись быстро, и уже 24 августа "Красин" вышел из Ставангера, задержался ненадолго в Бергене для пополнения бункера лучшим кардифским углем и 26 августа снова взял курс на север.

* * *

...Когда обитатели "красной палатки" оказались на "Красине", им показалось, что они попали в какой-то новый мир. Они вымылись, побрились и облачились в новую одежду, выданную им на ледоколе. С удовольствием провел бы я всю ночь в беседе со своими спасителями, и только мысль о

том, что за плечами у русских много дней неустанной работы при самом ограниченном отдыхе, заставила меня уже далеко за полночь отправиться спать.

Мне пришлось стать центром внимания команды ледокола и журналистов, потому что из всех потерпевших катастрофу я лучше других говорил по-немецки - на языке, которым многие русские хорошо владели. Кроме того, Цаппи, который принял на себя руководство своими земляками, немедленно запретил им говорить что-либо о гибели дирижабля, а это как раз и интересовало журналистов больше всего. Конечно, запрещение Цаппи было встречено на корабле неодобрительно. Надо сказать, что Цаппи с самого начала не вызвал к себе симпатии. Русских удивляло различие в одежде Цаппи и Мариано. В то время как на Цаппи было целых три комплекта - в том числе и меховая полярная куртка Мальмгрена, - его спутник был одет очень плохо. Мариано, неспособный двигаться, был настолько истощен, что его приходилось кормить с большими предосторожностями, тогда как Цаппи, свободно ходивший без посторонней помощи, с самого начала ел, не ограничивая себя в пище. Это наводило на мысль, что он объедал своего товарища, расходуя большую часть продовольствия на себя.

Метавшийся в жару, беспомощный Мариано, у которого еще в Конгс-фьорде пришлось ампутировать до колена правую ногу, обмороженную и пораженную гангреной, вызывал сочувствие русских, Цаппи же, наоборот, производил отталкивающее впечатление своим надменным видом и поведением. Он был лишен всякого чувства товарищества. Командование ледокола хотело предоставить мне отдельную маленькую каюту, а всех итальянцев поселить в судовом лазарете, но Цаппи решительно запротестовал. Королевские итальянские офицеры не могут жить в одном помещении с унтер-офицерами! Как быстро он забыл о том, что жил со своими подчиненными на шести квадратных метрах в жалкой палатке! Гостеприимные русские хозяева деликатно промолчали. Только румяный, улыбающийся заместитель начальника экспедиции сказал мне: "Мы хотели вас поселить поудобнее, доктор, но

командор Цаппи воспротивился присутствию Биаджи и Чечони в отведенной для итальянцев каюте. Против вас Цаппи ничего не имеет, поэтому мы предоставили Чечони небольшую отдельную каюту, предназначенную для вас. Биаджи устроился в одном из уголков кают-компаний".

Конечно, я ничего не имел против того, что Чечони поместили лучше всех, хотя находиться все время в обществе Цаппи, надменного и бесцеремонного даже по отношению к больному Мариано, было не очень приятно. С самого начала своего пребывания на "Красине" я ломал голову над вопросом, как могло случиться, что опытный полярник Мальмгрен погиб, тогда как слабый Мариано выдержал трудной поход? И почему Мальмгрен, во всем такой обязательный и пунктуальный, не передал мои письма Цаппи. На вопросы о том, что произошло с Мальмгреном, Цаппи отвечал так неохотно и с таким раздражением, что пришлось прекратить расспросы. Мариано же не мог говорить, он метался в сильном жару. Русские только повторяли сведения, которые сообщил им Цаппи сразу же после спасения, в первые минуты охватившей итальянского офицера многоречивости. По словам Цаппи выходило, что Мальмгрен отморозил ноги, и тяжелый путь лишил его последних сил. После двенадцати дней похода итальянцы покинули товарища, согласно выраженной им воле, и оставили на льдине умирающим. Он сам предложил взять у него одежду и оставшееся продовольствие...

Обстоятельства похода Мальмгрена, Мариано и Цаппи так и остались загадкой, хотя впоследствии Цаппи добавил к своему первоначальному рассказу различные подробности. Мариано никогда не говорил о Мальмгрене, и, когда ему задавали вопросы, он каждый раз ссылаясь на Цаппи. Цаппи хорошо понимал, что их жестокий, бесчеловечный и единственный в истории полярных экспедиций поступок требует какого-то объяснения. Поэтому он постоянно подчеркивал, что для них было важно не собственное спасение, что целью похода была организация помощи оставшимся в "красной палатке". Они считали себя "исполнителями распоряжений свыше", которых, однако, никто им не давал, и якобы ради этой высокой миссии пришлось

пожертвовать Мальмгренем, который все равно уже погибал и которому ничем нельзя было помочь!..

"Состояние льда было очень неблагоприятным для похода, - поведал Цаппи в своих показаниях комиссии по расследованию в Риме. - Мальмгрен уже в первые дни похода отморозил правую ногу. Мариано также слегка отморозил руку, но она позже зажила. Душевное состояние Мальмгрена с самого начала было подавленным. В конце второго дня у него был нервный припадок. Он причитал, метался и произносил бессвязные слова. Я и Мариано утешали и старались облегчить его состояние массажем и теплым питьем. Примерно через четверть часа он пришел в себя, просил не придавать значения тому, что с ним происходило, и простить его за то, что он нас так встревожил. После этого случая между нами был разговор о возвращении в лагерь. Однако мы решили двигаться дальше, во-первых, потому, что палатку нам теперь было бы трудно найти, а во-вторых, потому, что на нас возложена важная и ответственная миссия.

Трудности пути все возрастали, положение становилось все более тяжелым. Особенно плохо чувствовал себя Мальмгрен. Его походка стала неуверенной, он с трудом преодолевал самые незначительные препятствия, а когда падал, мы должны были помогать ему подняться. Состояние его отмороженной правой ноги ухудшилось настолько, что с ее пальцев слезли ногти, а руки опухали так, что он ничего не мог делать. Тут он нас попросил, чтобы мы убили его ударом топора по голове, заявив, что предварительно закутает голову курткой, чтобы мы не увидели рану.

Мы, конечно, решительно отвергли эту просьбу, долго уговаривали его, и он наконец согласился продолжать путь. Но на двенадцатый день похода Мальмгрен упал на лед и сказал буквально следующее: "Я не в состоянии двигаться дальше. Останусь здесь! А вы уходите!" Мы пытались его уговорить дойти с нами хотя бы до ближайшего ледяного поля, которое было более надежным, чем то, на котором мы стояли. Все было напрасно. Он обнажил правую ногу и показал им отставшую на ней кожу и гниющие мышцы.

Просил рассказать его землякам, почему не мог двигаться дальше, и вновь упрашивал нас убить его топором.

Он отказался от продуктов, сказав, что это только продлит его мучения на несколько дней. Говорил о своей матери. Просил меня, чтобы я доставил в Стокгольм его компас, который был для него дорогой памятью о другой экспедиции. Он хотел также послать в Стокгольм свой докторский золотой перстень, но ему не удалось снять его с распухшего пальца. По его просьбе мы уложили его в яму, которую выкопали в снегу, и прикрыли сверху снегом. Рядом положили кусочки льда, чтобы он мог утолять жажду.

Полные отчаяния, мы перешли потом на более прочную льдину, которая была расположена в нескольких десятках метров дальше. Там мы отдыхали целых десять часов, в надежде, что Мальмгрен передумает и придет к нам. Мы видели его еще раз. Он стоял, опираясь на глыбу льда, около вырытой для него ямы и громко предлагал нам идти дальше⁵⁸.

Потом Мальмгрен исчез. Я полагал, что он совершил какой-нибудь отчаянный поступок, хотя мы все дали друг другу обещание, что умрем спокойно, своей смертью. Через несколько часов мы поднялись с места и с тяжелым чувством в душе продолжали трудный поход, умоляя бога о помощи. Это было 12 июня 1928 года.

Во время дальнейшего похода двигаться вперед становилось все труднее, так как с наступлением более теплого времени снег таял и перебираться с льдины на льдину становилось все труднее. Через три дня Мариано неожиданно ослеп. Мы должны были остановиться, глубоко огорченные тем, что не достигнем намеченной цели - Северо-Восточной Земли. Мы отдыхали два дня и, когда зрение Мариано несколько улучшилось, снова двинулись в путь. Надежда на помощь появилась у нас 17 или 18 июня, когда над нами на высоте двести-триста метров пролетел гидросамолет, но, к великому нашему огорчению, летчики нас не заметили. В следующие дни гидропланы пролетали над нами еще четыре раза, но никто не обратил на нас внимания. Мы шли еще примерно четыре дня, пока 21 или 22 июня не добрались до

острова Фойн. Когда нас отделяло от берега расстояние не более километра, мы вынуждены были сделать еще одну остановку, так как Мариано вновь перестал видеть. Я взял его за руку и повел, но он упал и поранил ногу, из-за чего нам снова пришлось отдыхать. Между тем льдину, на которой мы находились, стало медленно относить от острова.

Мариано предложил мне бросить его, оставив только немного пеммикана и одеяло. Но я ответил, что без его помощи не выйду на сушу, потому что мне одному не преодолеть широкое водное пространство. Между тем за время с 23 по 25 июня нас отнесло на четыре - пять миль от берегов Северо-Восточной Земли. Продовольствия оставалось всего на пять дней.

Мариано уговаривал меня во что бы то ни стало добраться одному до земли, если у меня хватит сил, но я отказался. Мы дошли до большой льдины, и я устроил из кусков льда что-то вроде укрытия. Около 30 июня был съеден последний кусок пеммикана. Мы проглотили его с благоговейным чувством, как причастие, и с мыслями, обращенными к богу.

У Мариано уже не было сил двигаться дальше. Я пытался всякими способами раздобыть какое-нибудь пропитание, но мне не удалось. Тогда я решил отказаться от дальнейшей борьбы за жизнь, несмотря на то что Мариано убеждал меня не предаваться отчаянию, так как по полетам самолетов в стороне мыса Ли-Смит можно было судить, что спасательные операции идут полным ходом.

Нам оставалось только покориться своей судьбе, пока наконец 10 июля нас не заметили с большого самолета, который сделал над нами пять кругов. Но прошел целый день, а самолет не возвращался, и нам не сбросили никакого продовольствия, о котором мы просили сигналами. Тут Мариано, потерявший последние силы, предложил мне, чтобы после его смерти я высосал его кровь и съел мясо. Я, естественно, отверг это!.."

Таковы были свидетельские показания Цаппи. Много темных мест оставалось в его рассказе, и не всегда он был последователен. В качестве единственного вещественного доказательства достоверности своих слов он

предъявлял компас, якобы полученный им от Мальмгрена. Но этот компас я видел уже в руках Мариано, когда Мальмгрен и его спутники покидали "красную палатку". По словам Цаппи, Мальмгрен был совершенно спокоен, когда они решились его покинуть на произвол судьбы. Их поступок был неслыханным, и несколько строк, написанных Мальмгреном, послужили бы важным доказательством того, что они решились оставить Мальмгрена одного только в интересах спасения оставшихся в "красной палатке", как настойчиво утверждал Цаппи. Почему же они не попросили Мальмгрена об этом? Почему они покинули льдину, находившуюся недалеко от Мальмгрена, и не вернулись к нему еще раз? Почему Цаппи на неоднократные расспросы русских о том, где и в каком состоянии они оставили Мальмгрена, каждый раз отвечал по-разному? Ведь он был морским офицером, привыкшим к точности! Почему итальянская комиссия по расследованию не заинтересовалась этим пунктом в показаниях? Почему Мариано, который в лагере на льдине был таким энергичным и инициативным, упорно молчал и предоставлял все объяснения Цаппи, а сам только подтверждал его показания? Почему Мальмгрен не передал мои письма? Последний вопрос заставил в свое время задуматься опытного полярника, норвежского доцента Хоеля, который в комиссии по расследованию задал этот вопрос Цаппи. Почему Мальмгрен, который происходил из незажиточной семьи, не послал своей матери деньги, которые оставались у него? Почему Цаппи заведомо лгал, утверждая, что он ничего не ел 12 дней, в то время как его вид и медицинское обследование, произведенное на "Красине" доктором Средневским, доказывали, что Цаппи не принимал пищи самое большее два дня.

На все эти вопросы, вероятно, никогда не последует исчерпывающего ответа⁵⁹. Обстоятельства гибели несчастного, доверчивого Мальмгрена, по-видимому, навсегда останутся одной из тайн Ледовитого океана.

* * *

Начался последний акт полярной трагедии - поиски той группы из экипажа "Италии", которая была унесена на обломках дирижабля, а также розыски экипажа самолета "Латам-47". Не только родственники шести несчастных, исчезнувших вместе с обломками "Италии", но и вся итальянская общественность были возмущены неслыханным равнодушием, с каким итальянское правительство отнеслось к их судьбе. Ведь до спасения группы Вильери их даже не искали. Шведские самолеты, которые пролетели на восток над "красной палаткой" 20 июня, повернули назад. Через десять дней после этого шведский "Упланд" в сопровождении итальянских летающих лодок вылетел на поиски обломков дирижабля, но все три машины возвратились от мыса Ли-Смит, за которым дальше на восток простирался туман.

Диктатор Муссолини не очень считался с возмущением итальянской общественности, несмотря на то что весь мир порицал итальянское правительство и восхищался благородством русских. Хотя советские полярники по отношению к потерпевшим катастрофу и являлись иностранцами, они были полны решимости искать обломки "Италии", тогда как соотечественники пропавших без вести и пальцем не хотели пошевелить. Итальянцы приобрели в Норвегии два маленьких самолета "Макки-18", снабженных лыжами; этим самолетам было достаточно такой же короткой посадочной дорожки, как и "Мотыльку" Шибберга. "Читта-ди-Милано", доставив в Норвегию Нобиле и остальных членов его экспедиции, спасенных "Красиным", обратным рейсом привез 10 августа эти самолеты в Конгс-фьорд, но они никакого участия в спасательных операциях так и не приняли.

Нобиле хотел остаться в Конгс-фьорде, чтобы после возвращения "Красина" из Норвегии участвовать в дальнейших поисках группы Алессандрини. Русские радушно приглашали его, но строгий приказ итальянского министерства авиации немедленно вернуться вместе с

остальными спасенными итальянцами в Рим расстроил планы Нобиле.

Начальник экспедиции на "Красине" высказал свое сожаление по этому поводу, когда Романья перед отплытием "Читта-ди-Милано" пришел проститься с ним.

- У вас такое опытное руководство и такие блестящие командиры, что нет нужды в участии генерала Нобиле, - любезно ответил итальянец.

Политика итальянцев была совершенно ясна.

Итак, Нобиле вынужден был ехать в Италию, где полгода спустя комиссия по расследованию, не жалея похвал для Мариано и Цаппи, совершивших "героический" поход, осудила Нобиле как виновника гибели дирижабля, который спасся первым и проявил неблагодарность по отношению к своим соотечественникам, очернив их самоотверженные попытки прийти на помощь потерпевшим катастрофу...

Одно время в Конгс-фьорде находилась целая авиаэскадрилья: три большие машины, в том числе итальянские летающие лодки и русский "Красный медведь", два небольших норвежских гидроплана - Рийсер-Ларсена ("Мааке-38") и Лютцов-Хольма ("Мааке-36") - и, наконец, два "Макки-18", доставленные итальянцам из Норвегии на "Читта-ди-Милано". Но вскоре летчики расстались. "Браганца" погрузила на палубу "Макки-18", принадлежащие итальянцам, и отплыла с ними к мысу Северному. Вслед за "Браганцей" ушла к острову Медвежьему на поиски Амундсена моторная шхуна "Хобби" с норвежскими самолетами. Затем краны грузового парохода норвежской угольной компании подняли на палубу обе итальянские летающие лодки, чтобы отвезти их в Норвегию⁶⁰. Один только самолет "Красный медведь" остался в Конгс-фьорде вместе с "Читта-ди-Милано". Он ожидал "Красина", который только 2 сентября в 11 часов 30 минут бросил якорь в бухте.

* * *

Относительно дальнейших спасательных операций русские совещались недолго. Несмотря на предостережения Романьи, что время года для полетов в Заполярье уже позднее, "Красин" 3 сентября в 19 часов покинул Конгс-фьорд.

"Красный медведь" пока остался в порту; было решено, что он прилетит позже, как только "Красин" выберет удобную базу.

При выходе из фьорда "Красин" встретил "Браганцу". Она возвращалась из неудачной экспедиции, целью которой были поиски обломков "Италии" и исчезнувших с ними людей; капитан "Браганцы" норвежец Нор Свендсен информировал русских о ледовой обстановке к востоку от Семи островов. Всюду около мыса Ли-Смит открытое море, но оставшиеся льды здесь все время дрейфуют в зависимости от ветра и морских течений. Крозио настойчиво советовал воздержаться от полетов. Несущие плоскости и пропеллеры самолетов обледеневают. Когда они однажды поднялись в воздух в районе Семи островов, куски льда отлетали от пропеллера с такой силой, что пробили крылья. Это был единственный их полет, и они, конечно, не могли найти обломков дирижабля, упавшего значительно дальше к востоку от Семи островов. "Браганца" устроила на южном берегу острова Большого склад продовольствия, и на этом итальянская экспедиция завершилась.

Базой для "Красина" был избран пролив Беверли, юго-западнее мыса Северного. Чухновский встретился с большими затруднениями при попытке долететь до "Красина" и вынужден был на долгое время отложить полет из-за постоянных туманов.

Только 10 сентября Чухновский добрался до ледокола и утром вновь поднялся в воздух. На этот раз его заставил вернуться сильный ветер. В тот же день пришла радиограмма от Романьи с сообщением о том, что "Браганца" вышла в Тромсё и что "Читта-ди-Милано" грузит уголь и после полудня покинет Конгс-фьорд. Таким образом, "Красин" оставался совершенно один в полярных водах⁶¹.

Между тем погода ухудшилась настолько, что о дальнейших

разведывательных полетах нечего было и думать. С большим трудом удалось 15 сентября разобрать "Красного медведя" и погрузить его на ледокол. На следующий день после этого в 17 часов 20 минут "Красин" снялся с якоря и отправился на поиски группы Алессандрини. Сначала он шел прямо на север по 19-му градусу 30-й минуте восточной долготы; под 82-й параллелью он повернул на юго-восток, прошел те места, где на карте была обозначена легендарная Земля Джиллеса, которой не оказалось в действительности, и взял курс на юго-запад к острову Белому (Витё).

Почти все время стояла плохая погода, с туманами, дождем и снегом. Наступила осень. Солнце, почти все время скрытое туманом и облаками, лишь на короткое время поднималось над горизонтом. Когда "Красин" был примерно в 30 милях к северо-востоку от острова Белого (Витё), он повернул к Земле Франца-Иосифа. Утром 22 сентября ледокол попытался подойти к берегам Земли Александры, самого западного из островов Земли Франца-Иосифа. Но ее бухты были закрыты многолетним тяжелым льдом, и "Красин" в конце концов был вынужден отказаться от своей попытки.

Ледокол двинулся дальше к Земле Георга и достиг ее берегов вскоре после полудня. Там, на сухом скалистом выступе мыса Ниль, был устроен продовольственный склад. В нем оставили несколько сот килограммов продуктов на случай, если люди, исчезнувшие с обломками дирижабля, остались живы и когда-нибудь доберутся сюда. "Красин" еще стоял на якоре у черных базальтовых скал мыса Ниль, когда пришла радиограмма от Комитета помощи дирижаблю "Италия" с приказом прекратить поиски и возвращаться домой. В 3 часа 20 минут 23 сентября "Красин" снялся с якоря и направился на юг. Полярные воды, где еще недавно более 1400 человек с десятками морских судов, самолетов и с собачьими упряжками прилагали силы к спасению экипажа "Италии" и Амундсена с товарищами, опустели.

"Красин" уходил последним:

* * *

Что же в конце концов произошло с остатками дирижабля? Из всех уцелевших участников экспедиции Нобиле и я больше всех занимались выяснением этой проблемы. Нобиле был твердо убежден, что дирижабль не мог воспламениться в воздухе, так как моторы не работали.

К интересным результатам привело вычисление расстояния, которое мог пролететь дирижабль от места катастрофы, прежде чем окончательно упал на лед. Опросив всех товарищей, когда, по их мнению, они заметили дым, показавшийся к востоку от нашей льдины, я учел и свое собственное впечатление. Из сопоставления получилось, что дым показался самое большее через двадцать минут. Я использовал также все данные о скорости ветра в это время. Ветер был юго-западным, и до аварии дирижабль летел прямо против ветра. Бортовой журнал "Италии" уцелел; в нем сохранились записи о путевой скорости дирижабля, по данным измерений, проведенных Цаппи за полчаса до катастрофы. Известно также, какую скорость придавали дирижаблю его моторы. Таким образом, была вычислена скорость ветра, составлявшая 25 километров в час. Примерно с такой же скоростью обломки дирижабля летели на северо-восток, так как собственная скорость дирижабля была погашена при ударе о снег и льдины.

Не более чем через двадцать минут после катастрофы появился дым на востоке. За это время дирижабль мог пролететь по воле ветра самое большее восемь километров. Если дирижабль сгорел, как утверждал Цаппи, а его утверждениям охотно "поверило" итальянское правительство, то должны были сгореть и две тысячи литров горючего, остававшиеся в бензобаках. Однако дым от такого пожара, наблюдаемый на расстоянии около восьми километров, произвел бы значительно большее впечатление, чем тот легкий дымок, который наша группа заметила на востоке. Тогда мы считали, что дым показался не дальше, чем в тридцати километрах, но в действительности расстояние должно было быть значительно меньше. Хорошо известно, как нелегко визуальнo определить расстояние на суше, а на

ледяных просторах, да еще при небольшом тумане, сделать это более или менее точно еще труднее.

А если столб дыма, замеченный нами, был вызван не пожаром дирижабля, то чем же? Высказывалось предположение, что Ардуино и его товарищи, для того чтобы облегчить дирижабль, сбросили канистру с бензином и та при падении загорелась. Однако не известно случая, чтобы бензин воспламенился просто от удара. Если исключить эту возможность, останется только одно предположение: люди после падения дирижабля подавали сигналы! Ардуино в момент, когда дирижабль после удара об лед поднялся вверх, стоял на мостике около мотора. Он видел товарищей, которые остались на льду, и, конечно, успел заметить, что мы живы. Естественно предположить, что нам пытались дать знать, что вторая группа тоже не погибла. Возможно, что позже сигналы повторялись, но из-за неблагоприятной погоды их не было видно.

Если Алессандрини и его товарищи остались в живых, в их распоряжении было до трехсот килограммов продовольствия и всевозможное снаряжение: сани, резиновые лодки, обувь, одежда. Можно предположить, что они пошли на юг, надеясь достигнуть северного побережья Шпицбергена. Они не знали, что дирижабль во время полета все более отклонялся к востоку от заданного курса, а приборов и таблиц для определения географических координат у них не было.

В том районе, где произошла катастрофа, лед движется в общем на юго-восток. Об этом свидетельствует дрейф льдины с "красной палаткой", а также путь Андре и двух его спутников. Когда в июле 1897 года три шведа на своем воздушном шаре "Орел" совершили вынужденную посадку на лед, они направились к Земле Франца-Иосифа, где был склад продовольствия, но затем решили идти на Шпицберген. Ледяное поле, по которому они шли, относилось течением, и вместо Шпицбергена они вышли на южный берег острова Белого (Витё).

Направление морских течений в этой части Арктического бассейна

позволяет считать наиболее вероятным, что обломки дирижабля, на которых находилась группа Алессандрини, были отнесены льдом также к берегам острова Белого.

Возможно, что люди, унесенные на потерявшем управление воздушном корабле, остались на месте его падения, так как не рассчитывали собственными силами достигнуть суши. Продовольствия у них было на три-четыре месяца, и они жили то надеждой на спасение, то приходя в отчаяние. Они, вероятно, увидели самолеты и всячески старались привлечь к себе внимание, но после тщетных попыток покорились в конце концов своей судьбе. Может быть, они прибегли к последнему средству потерпевших крушение в море - бутылочной почте, но и это оказалось бесполезным. А затем жестокая полярная зима положила конец их страданиям...

После гибели "Италии" прошло уже более 30 лет. И до сих пор не найдено ни одного предмета снаряжения или обломка дирижабля. Это наводит на мысль, что их вынесло на берег одного из труднодоступных арктических островов.

Со временем кто-нибудь, высадившись на труднодоступную Белую Землю, может быть наткнется там на остатки лагеря шести несчастных итальянцев, исчезнувших 25 мая 1928 года вместе с обломками дирижабля. Если затем окажется возможным разобрать их записи, как в свое время были прочитаны дневники Андре и его спутников, будет разгадана и эта тайна Северного Ледовитого океана, связанная с судьбой дирижабля "Италия" и шестерых из его команды.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Дорогие друзья, вы прочли правдивую книгу о событиях, которые более тридцати лет тому назад взволновали весь мир. У нас в Чехословакии все тогда с особым нетерпением ожидали известий о судьбе единственного чеха, который побывал на Северном полюсе. И о нем, авторе этой книги, хочется

сказать несколько слов.

Франтишек Бегоунок родился 28 октября 1898 года в Праге. Получив аттестат зрелости, он решил посвятить себя изучению физики и благодаря стипендии продолжил свое образование за границей. Ф. Бегоунок стал выдающимся учеником госпожи Марии Склодовской-Кюри, открывшей [совместно со своим супругом Полем Кюри. - Ред.] радий. Он систематически работал в ее парижской лаборатории в 1920 - 1922 годах, куда и в дальнейшем неизменно возвращался в каникулярное время.

В своей книге "Путь к открытию" профессор Бегоунок подробно описывает работу, которой он занимался почти целый год в Яхимове (1924 - 1925). Помимо участия в изысканиях для строительства трубопровода, по которому должна была поступать радиоактивная вода из источника Сворност к лечебным ваннам, он проводил научно-исследовательскую работу, связанную с определением радиоактивности источника и широко распространенных горных пород. В области геофизики Ф. Бегоунка больше всего интересовали проблемы космического излучения, которое в то время многие ученые вообще отрицали. Когда в 1926 году была организована экспедиция Амундсена - Элсуорта - Нобиле к Северному полюсу на дирижабле "Норвегия", чешскому физики представился случай провести имеющие большое значение исследования атмосферного электричества в полярных областях. Молодого ученого взяли в качестве научного сотрудника в эту экспедицию. Хотя Ф. Бегоунок и не был на дирижабле, но вел наблюдения на Шпицбергене, а во время полета над Арктикой их продолжал его друг шведский физик доктор Финн Мальмгрен. Кроме приборов Бегоунка, с которыми работал Мальмгрен, другого научного оборудования на борту "Норвегии" не было. Материалы, собранные и обработанные Мальмгреном и Бегоунком, изданы в Париже в качестве единственного научного результата экспедиции. Поэтому в декабре 1927 года генерал Умберто Нобиле пригласил доктора Бегоунка участвовать в полярной экспедиции на дирижабле "Италия", которая готовилась к маю следующего года, в первую очередь с целью научных исследований.

"Италия" прилетела в Конгс-фьорд 6 мая 1928 года и после успешных полетов над Землей Франца-Иосифа (15 - 18 мая) рано утром 23 мая стартовала к Северному полюсу. Неблагоприятная погода не позволила произвести высадку на Северном полюсе. А на обратном пути дирижабль погиб, потеряв высоту и ударившись о торосистый лед. Оставшиеся в живых члены экспедиции оказались на льдине и должны были не только бороться с опасностями, угрожающими их жизни, но и подвергнуть самому суровому испытанию свои нравственные и физические силы.

Франтишек Бегоунок в этой книге очень подробно и правдиво описывает усилия отдельных членов экспедиции, направленные к тому, чтобы горсточка людей в "красной палатке" сохранила сплоченность и не распалась. Усилия эти требовали все большего напряжения и сделались мучительными, когда начала исчезать надежда на спасение. О том, как держался сам Бегоунок, красноречиво говорит начальник экспедиции Умберто Нобиле в своей книге, написанной сразу же после возвращения на родину. На льдине, между 3 - 6 июня у Нобиле, впавшего в отчаяние, возникла мысль: не попытаться ли четверым наиболее здоровым людям из спасшейся группы добраться пешком до суши, оставив на льдине двух раненых - его самого и Чечони.

"Когда, - пишет Нобиле, - я спросил мнение Бегоунка по этому поводу, он не задумываясь твердо ответил: "Не понимаю, почему вы задаете мне этот вопрос. С вами я прилетел, с вами и вернусь! - Умиляюсь, вспоминая ответ Бегоунка. На этого яруга, с его возвышенным характером, всегда можно было положиться".

В другом месте Нобиле пишет о Бегоунке:

": Он показал моральную силу, несокрушимую стойкость и энергию в самые ужасные моменты, которые нам пришлось пережить... Он ко всему относился старательно: осматривал ли свои электрометрические приборы, разжигал ли огонь для поджаривания медвежьего мяса или ходил во время вахты вокруг палатки. Ни к кому из своих товарищей по несчастью он не относился свысока... Никогда ни от какой работы не отказывался, и я

думаю, что это самая большая похвала для человека и ученого: Вдумчивый исследователь, отрешенный от мелочей жизни... но в моих мыслях за этим пунктуальным и академически сдержанным Бегоунком встает образ другого Бегоунка, которого я люблю гораздо больше: Бегоунка в грязном и потертом овчинном тулупе, Бегоунка из "красной палатки", Бегоунка с возвышенной душой".

Эти искренние слова говорят о том, какое сильное влияние оказывало на остальных присутствие в лагере Нобиле холодного на вид и примирившегося с судьбой иностранца, которого ни страдания, ни опасения за свою судьбу не заставили уклониться от долга. Несомненно, что после ухода Мальмгрена именно Бегоунок способствовал тому, что у оставшихся надежда не исчезла окончательно даже после многих разочарований.

Нобиле не забывает и о научной деятельности Бегоунка.

"...Изголодавшийся, с руками, почерневшими от копоти, почти босой, чешский ученый не забывал своих приборов. После катастрофы он нашел их в снегу и продолжал на льдине исследования, которые вел во время полета".

Как только Бегоунок, снятый со льдины советскими полярниками, познакомился с командиром "Красина", его первым вопросом было: "Могу ли я на ледоколе продолжать свою научную работу?"

Вскоре после спасения Бегоунка ждала двойная радость. На "Красине" он получил поздравительную телеграмму от госпожи Кюри, а на палубе "Читта-ди-Милано" его встретила сестра Анна, которая с огромной энергией хлопотала о спасении потерпевших катастрофу и сумела добыть средства для организации поисков "красной палатки" при помощи самолетов еще до того, как за дело так решительно взялись советские ледоколы.

Свои наблюдения и переживания во время полярной экспедиции Бегоунок описал сразу же после возвращения на родину в книге "Семь недель в полярных льдах". В том же 1928 году книга была издана в СССР⁶² и в Швеции, а позже вышла на немецком, итальянском, голландском, испанском, словенском, румынском и на французском (с сокращениями) языках. Научные

наблюдения Ф. Бегоунка во время полета "Италии", в которых принимали участие оба его погибших товарища - Понтремоли и Мальмгрен, - были опубликованы на английском, немецком и итальянском языках.

Профессор Бегоунок читает лекции в Карловом университете.

Одновременно он, как физик-радиолог, заведует исследовательским отделением онкологического института в Праге. Ученый пытливно ищет наиболее эффективные методы облучения злокачественных опухолей, а также изучает способы защиты рабочих от радиоактивного излучения, чем занимался еще в 1924 и 1925 годах на Яхимовских рудниках. Чехословацкое правительство за научные заслуги наградило профессора Ф. Бегоунка орденом "Труд". Ф. Бегоунок - действительный член чехословацкой Академии наук.

Если экспедицией на дирижабле к Северному полюсу генерал Умберто Нобиле преследовал научные цели⁶³, то иначе относилось к этому тогдашнее правительство Италии. Для фашистского "дуче" Муссолини полет итальянского дирижабля на Северный полюс имел только рекламное и политическое значение. Поэтому, когда экспедицию постигла неудача, Муссолини стала безразлична судьба ее участников. Итальянское правительство запретило своим летчикам совершать спасательные полеты и известило телеграммой ожидавшего указаний "Красина", что оно "не считает необходимым предпринимать поиски группы Алессандрини" (несмотря на это, "Красин" во время своего второго плавания искал группу Алессандрини до 23 сентября!). Специально созданная комиссия по расследованию причин катастрофы приняла за истину вздорные показания о судьбе Мальмгрена и одобрила действия Цаппи и Мариано, тогда как Нобиле был признан виновным в плохой организации экспедиции, лишен звания и изгнан из страны. Нобиле принял приглашение приехать в Советский Союз, где ему было поручено руководство научно-исследовательским институтом дирижаблестроения. Через несколько лет Нобиле, получив разрешение итальянских властей, смог вернуться в Рим, но в 1939 году уехал в Америку. Только в освобожденной

от фашистского режима Италии он вновь обрел отчизну и в качестве кандидата от коммунистической партии Италии был избран в учредительное собрание⁶⁴. Теперь Нобиле читает лекции в Институте аэронавтики Неапольского университета.

Об экспедиции на "Красине", внесшей самый большой вклад в спасение группы Нобиле, автором этой книги рассказано все наиболее существенное. Норвегия прекратила свои операции помощи "Италии" после того, как 18 июня погиб гидроплан французской морской авиации "Латам-47-02", на борту которого находились Амундсен, пилот Гильбо и еще четыре человека. Италия отвергла первоначальное предложение норвежского правительства поручить опытному полярному исследователю Руалю Амундсену руководство всеми спасательными работами. Тогда Амундсен сам организовал спасательную экспедицию. Так как финансовая помощь американца Элсуорта оказалась недостаточной, Амундсену пришлось отказаться от покупки самолета "Дорнье-Валь", который он считал наиболее пригодным для своей цели. Поэтому на подготовку "Латама", который был предложен Амундсену в последнюю минуту, оставалось буквально несколько часов.

К несчастью, Амундсен не имел обыкновения раскрывать кому-либо свои планы. Только этим можно объяснить, что даже капитан Оскар Вистинг, его верный друг по экспедиции на Южный полюс, не знал, куда вылетел "Л-47", покинувший северный норвежский порт Тромсё 18 июня, - в Конгс-фьорд (базу большинства спасательных экспедиций) или прямо к лагерю Нобиле. Поэтому, когда радиосвязь с "Латамом" прекратилась, пришлось обследовать район между Тромсё и островом Медвежий, а также между Северо-Восточной Землей Шпицбергена и Землей Франца-Иосифа. В этих районах искали потерпевших аварию на "Латаме" не только Вистинг на "Веслекар" и Рийсер-Ларсен на "Хобби", но и Воронин на "Седове", а также "Красин" во время своего второго плавания, предпринятого для спасения группы Алессандрини, затерянной в полярных льдах. Только после того как были найдены поплавки и бензиновые баки самолета, подтвердилось

предположение, что "Латам" с шестью членами французско-норвежского экипажа погиб в море на пути к Конгс-фьорду. Дальнейшие поиски были прекращены, и 14 декабря 1928 года Норвегия почтила память Амундсена и его спутников двухминутным молчанием.

Отважный Амундсен вылетел на помощь потерпевшим катастрофу и не вернулся. Он совершил много славных дел, но эта экспедиция закончилась трагически. Память о нем неизменно будет связана с названиями трех кораблей, которые навсегда останутся символом мужества, героически-бескорыстной помощи и самопожертвования: "Италия" - "Красин" - "Латам".

Мирослав Гануш

1 Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917 - 1932 гг.

История открытия и освоения Северного морского пути, т. III, Л, 1959, стр. 302.

2 Амундсен и Элсуорт, Перелет через Ледовитый океан, М-Л, 1927, стр. 6.

3 Harald U. Sverdrup, Roald Amundsen, "Arctica", vol. 12. № 4, december 1959, pp. 221 - 236.

4 См, например, в книге А. Ф. Лактионова "Северный полюс", М, 1960, стр. 223.

5 М.И. Белов, там же, стр. 283.

6 В районе Северного полюса, где неприменимы ни магнитный, ни гидроскопический компасы, экспедиция Нобиле должна была пользоваться солнечным компасом. - Прим. ред. 7 Время указано средневропейское, по которому был поставлены мои часы. 8 Дирижабли Нобиле конструировались так, что нос воздушного корабля всегда был легче кормы. Поэтому требовалось постоянно удерживать дирижабль в горизонтальном положении с помощью рулей высоты. 9 Секстан - угломерный инструмент, служащий в

мореходной авиационной астрономии для определения места корабля или самолета по высоте небесных светил над видимым горизонтом. - Прим. ред.

10 "Читта-ди-Милано" (итал.) - "Город Милан".

11 Всюду имеются в виду морские мили (1,852 км).

12 При незначительной высоте полета показания анероида-высотомера становятся неточными и высота полета определяется по времени свободного падения тела, сбрасываемого с борта дирижабля.

13 Пеммикан в прошлом являлся важнейшим пищевым продуктом всех полярных экспедиций. При сравнительно малом весе он отличается большой питательностью. Его главная составная часть - сушеное, измельченное в порошок оленье мясо. Название "пеммикан" заимствовано из языка канадских индейцев.

Пеммикан, имевшийся в экспедиции Нобиле, содержал много примесей (горох, овес, картофель, лук, жиры, изюм и пр.), которые придавали ему очень неприятный вкус, так что в холодном виде его с трудом можно было есть.

14 Ф. Бегоунк, по-видимому, надеялся, что Биаджи удалось увидеть остальных из экипажа "Италии" - Прим. ред.

15 Перед вылетом из Конгс-фьорда Биаджи тайком погрузил на дирижабль коротковолновый передатчик. Капитан Мариано запретил ему брать с собой этот передатчик, который считал лишним.

16 "Прекрасная Италия моего сердца". 17 Морское судно для прокладки и подъема подводных кабелей и их ремонта.

18 Одд Арнесен в своей книге "Дирижабль на Северном полюсе", которая вышла на чешском языке в переводе с эсперанто (издательство Орбиа, 1929), писал, что экспедиция Кремера почти достигла мыса Северного, до которого в действительности оставалось еще очень далеко. 19 Английское слово, означающее: конек, любимое занятие, пристрастие. 20 Из двадцати шести участников американской экспедиции Грили, проведенной три года в арктической Америке (1881-1884), осталось в живых только семь человек. -

Прим. ред.

21 В полете динамо приводилось в действие ветряным двигателем. Во время движения дирижабля создавался поток воздуха, достаточно сильный, чтобы привести наружный ветряк и якорь динами в быстрое вращение. 22 Останки отважных шведских воздухоплателей были найдены через год после описываемых событий - Прим. ред. 23 Нильс Адольф Эрик Норденшельд (1832 - 1901) - выдающийся шведский полярный исследователь. Совершил ряд полярных экспедиций, во время которых произвел съемку южных и восточных берегов Шпицбергена. В 1878-1879 гг. на зверобойном пароходе "Вега" осуществил сквозное плавание северо-восточным проходом из Атлантического океана в Тихий.

24 В 1912 г. русским исследователем Арктики лейтенантом флота Г. Л. Брусиловым была организована на частные средства экспедиция на шхуне "Святая Анна" с целью пройти Северо-Восточным проходом из Атлантического океана в Тихий. Экспедиция цели не достигла: шхуна была затерта льдами в Карском море, вынесена дрейфом к северу от Земли Франца-Иосифа и бесследно исчезла. Перед тем, весной 1914 г., судно было покинуто частью экипажа. Добраться по льдам до Земли Франца-Иосифа удалось только штурману Альбанову и матросу Конраду. Участники этой экспедиции, поев жареной свежей печени белого медведя, испытывали сильные головные боли, головокружение и судороги. От этого, правда, никто из них не умер.

25 Острова Брок и Фойн лежат к северу от Северо-Восточной Земли Шпицбергена.

26 Морские компасы наполнены спиртом, в котором на поплавке плавает одетая на иглу картушка с магнитом.

27 Электроскоп и мой полярный костюм находятся теперь в Пражском техническом музее на Легне. В настоящее время широко используются сложные электронные счетчики космического излучения с многочисленными усилительными каскадами Они, конечно, не имеют ничего общего с простым

электроскопом, бывшим в моем распоряжении. Тогда такие исследования только начинались, теперь же число научных работ, посвященных изучению космических лучей, составляет уже несколько тысяч.

28 Имена пионеров Северного морского пути, открывших морской путь к сибирским рекам, затеряны в тумане истории. См. об этом М. И. Белов, Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX в. История открытия и освоения Северного морского пути, т. I, М., 1956. - Прим. ред.

29 Ледокол "Красин" построен во время первой мировой войны в Ньюкасле (Англия) фирмой "Армстронг Уитворт и К°", спущен на воду в 1917 г. и назван "Святогором". В 1926 г. ледокол переименован в честь Леонида Борисовича Красина, видного деятеля коммунистической партии. Водоизмещение ледокола - 10000 т, мощность его двигателей - 10000 л с. Длина ледокола - 98,5 м, ширина - 21,6 м.

30 Ныне Арктический и антарктический научно-исследовательский институт Главсевморпути. - Прим. ред. 31 Circa по-итальянски означает "около". - Прим. перев. 32 Такая же ошибка произошла позже на "Читта-ди-Милано", когда радист соединил слова "Foyn" и "circa" в одно слово "Франческо", которое также связали с Землей Франца-Иосифа (по-итальянски - "Terra Francesco Guiseppe"). 33 Сирианни, несомненно, был прав, когда видел в безответственном отношении к службе на "Читта-ди-Милано" главную причину того, что там не слышали сигналов потерпевших катастрофу. В том, что эти сигналы услышал русский радиолюбитель на расстоянии, не менее чем в шесть раз превышающем расстояние между кораблем и лагерем экипажа "Италии", нет ничего удивительного: короткие радиоволны благодаря отражению от несущих электрические заряды облаков в высоких слоях атмосферы могут преодолевать невероятно большие расстояния. Южнополярной экспедиции Бэрда в 1931 г удалось несколько раз установить связь с советской радиостанцией на Земле Франца-Иосифа; короткие волны обогнули почти

половину земного шара от Антарктического материка на 79° ю. ш. до острова Гукера, расположенного на 81° с. ш.

34 На западном побережье Шпицбергена, южнее Конгс-фьорда. Там, как и в Конгс-фьорде, имеются угольные шахты.

35 Каюр - погонщик ездовых собак, запрягаемых на севере в нарты.

36 Джон Франклин (1786-1847), английский полярный исследователь, служивший на флоте с 14-летнего возраста, совершил несколько экспедиций для обследования обширных пространств у северных берегов Канады. В 1838 - 1843 гг. был губернатором острова Тасмания. По возвращении в Англию он в 1845 г принял командование большой полярной экспедицией на двух военных корветах - "Эребус" и "Террор" - с экипажем в 133 человека.

Целью этой экспедиции было открытие северо-западного морского прохода между Атлантическим и Тихим океанами. Экспедиция окончилась гибелью всех ее участников. На помощь Франклину было отправлено около 50 экспедиций, снаряженных главным образом Англией. Следы экспедиции Франклина были обнаружены только через 12 лет на берегу Земли Короля Уильяма Ф. Л. Мак-Клинтоком, выяснившим и судьбу экспедиции. Как оказалось, экспедиции пришлось дважды перезимовать недалеко от Земли Короля Уильяма - острова в Канадском Арктическом архипелаге. Во время второй зимовки Франклин и часть экипажа обоих кораблей погибли, вероятно, от цинги. Оставшиеся в живых люди решили дойти по льду до Канады, но также погибли.

37 "Малыгин" (первоначальное название "Брюс") - ледокольный пароход, названный в честь известного исследователя Арктики середины XVIII столетия Степана Гавриловича Малыгина. Приобретен царским правительством в Канаде в 1915 г. Переименован в "Соловей Будимирович", совершал плавания в Белом и Баренцевом морях. Позже, уже под третьим названием - "Малыгин", проводил к устьям Оби и Енисея караваны судов, шедших в Сибирь.

38 "Вы завтра вечером будете в Кингсбее" (Конгс-фьорде).

39 По-английски - "солонина". В действительности же это консервированная смесь говядины и свинины с жиром.

40 В том числе и Бегоунк в первом издании своего полярного дневника, который был переведен на несколько иностранных языков.

41 Здесь необходимо подчеркнуть, что, оказавшись на "Читта-ди-Милано", базе своей экспедиции, в положении пленника, Нобиле выражал горячее желание принять участие в операциях на "Красине". Руководство советской спасательной экспедиции горячо приветствовало его решение. Однако, как известно, Нобиле не смог осуществить свое желание вследствие прямого запрещения, отданного фашистским итальянским правительством.

Несомненно, что кампания, поднятая против Нобиле в буржуазной печати, инспирировалась итальянским правительством и военщиной. Совершенно иначе, с большим сочувствием, отнесся к его неудачам итальянский народ.

- Прим. ред.

42 "У вареного медведя" (итал.).

43 Восточная группа (швед.).

44 Лундборг мог вторым рейсом доставить минимум 100 кг продовольствия, но почему-то не привез ничего. - Прим. ред.

45 По-английски это слово означает "мотылек".

46 В то время "Красин" уже шел Гренландским морем к западному побережью Шпицбергена.

47 Длинный охотничий нож (англ.).

48 "Медведь, медведь!" (итал.).

49 В 1930 г. норвежская китобойная шхуна "Братвааг" обнаружила на южном берегу острова Белого под снегом лагерь Андре и трупы воздухоплателей.

50 Все три фразы - на итальянском языке. Количество моторов на всех самолетах всех спасательных экспедиций было нами несколько преувеличено.

51 Самолет Лундборга был погружен советскими моряками на палубу

"Красина" и после возвращения в Конгс-фьорд передан на "Читта-ди-Милано". - Прим. ред.

52 Йол - небольшое двухмачтовое судно.

53 Морская вода замерзает при более низкой температуре, чем пресная.

54 Если у судна более одной машины, оно может ими управляться, без руля. Однако плавание становится значительно более трудным, а во льдах и очень опасным, так как поворотливость судна уменьшается.

55 Так моряки шутливо называют судовых радистов по имени итальянского техника и предпринимателя Гульельмо Маркони, который в 1896 г. разработал конструкцию приборов беспроволочного телеграфа. Он полностью повторил схему русского физика Александра Степановича Попова Попов первым осуществил (в 1895 г.) телеграфную связь без проводов и фактически является изобретателем радиотелеграфа.

56 Кингсбей - английское название Конгс-фьорда. Адвентбей - английское название Адвент-фьорда. - Прим. ред.

57 Комиссия по расследованию, назначенная итальянским правительством, установила, что такое запрещение имело место.

58 В своем первоначальном рассказе итальянцам на "Читта-ди-Милано" Цапли говорил, что Мальмгрен только кивал им, но, поскольку ему был задан вопрос, не призывал ли их этим Мальмгрен к себе, Цаппи изменил впоследствии этот пункт в своих показаниях.

59 Сомнения в достоверности сообщений Цаппи возникли у русских, когда Цаппи снял с себя несколько курток и об одной из них сказал, что она принадлежала Мальмгрелу. Русские возлагали большую надежду на киноплёнку, заснятую с "Красного медведя" пока самолет кружился над льдиной, на которой несколько часов провели Цаппи и Мариано поблизости от покинутого ими Мальмгрена. Предполагалось, что плёнка даст возможность выяснить судьбу Мальмгрена, но после проявления на ней ничего не удалось различить; из-за большой скорости полета на малой высоте снимки получились неясными.

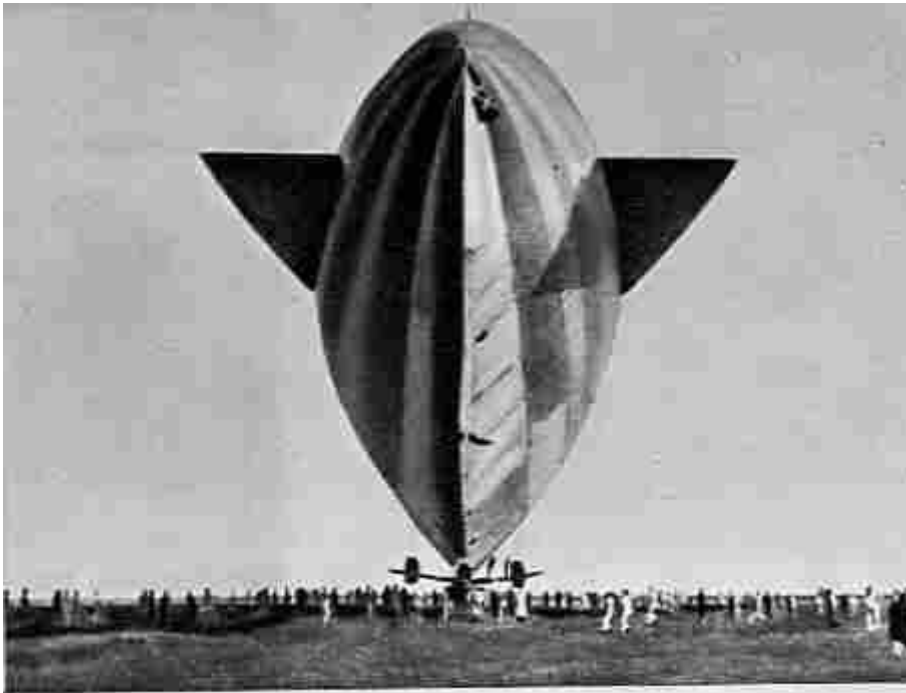
60 Вскоре после прибытия парохода в Тромсё Маддалена вылетел на своей "Савойе" на юг и благополучно долетел до Италии. Пенцо с "Дорнье-Валь" ожидал возвращения своего друга лейтенанта Крозио, который в это время командовал небольшим авиаотрядом на "Браганце". После его прибытия и Пенцо покинул Тромсё, но над долиной Роны самолет Пенцо налетел на провода электрической линии и разбился. Погиб весь экипаж: Пенцо, Крозио и унтер-офицер радист Делла-Гатта. Число жертв в спасательных экспедициях увеличилось до девяти человек. Это превысило на одного человека потери экспедиции Нобиле.

61 К тому времени поиски Амундсена были прекращены, так как находка в море поплавок "Латама-47" явилась убедительным доказательством того, что самолет потерпел катастрофу в открытом море и весь его экипаж погиб.

62 Профессор Ф. Бегоунк, "7 недель в полярных льдах", Л., 1928.

63 Эта идея принадлежит не У. Нобиле, а Ф. Нансену. - Прим. ред.

64 Умберто Нобиле в 1947 г. при поддержке коммунистов избирался депутатом учредительного собрания, как независимый. - Прим. ред.



Дирижбль «Италия» перед вылетом из Милана.



«Италия» над Моравией во время перелета Милан—Слуцк.



Экипаж дирижабля после приземления в Слуцке.

Дирижабль на стоечке у мачты в Вадце. Саша Малицкий.
Командирская кабина с приборами Бегуновца.





В районе острова Медвежий.



Копте-фьорд — база экспедиции; на заднем плане домики шахтерского поселка, слева эскадренный «Италия».

Лед в Конге-фьорде.



Дирिжабль после приземления по пути на Норвегия.

Дирिжабль после приземления по пути на Норвегию.



Командирская гондола.

За несколько минут перед вылетом в Северному полюсу.
Перед стартом.



Передняя часть дирижабля.

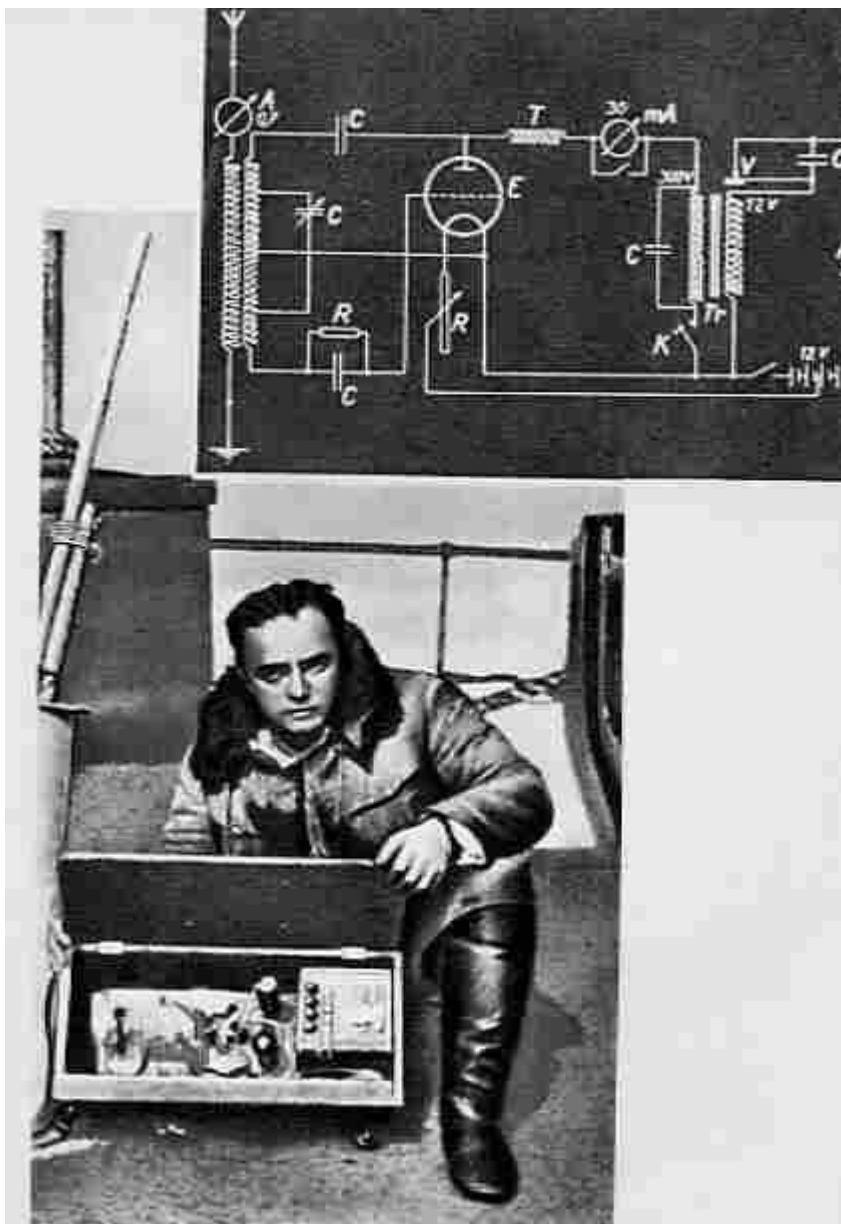


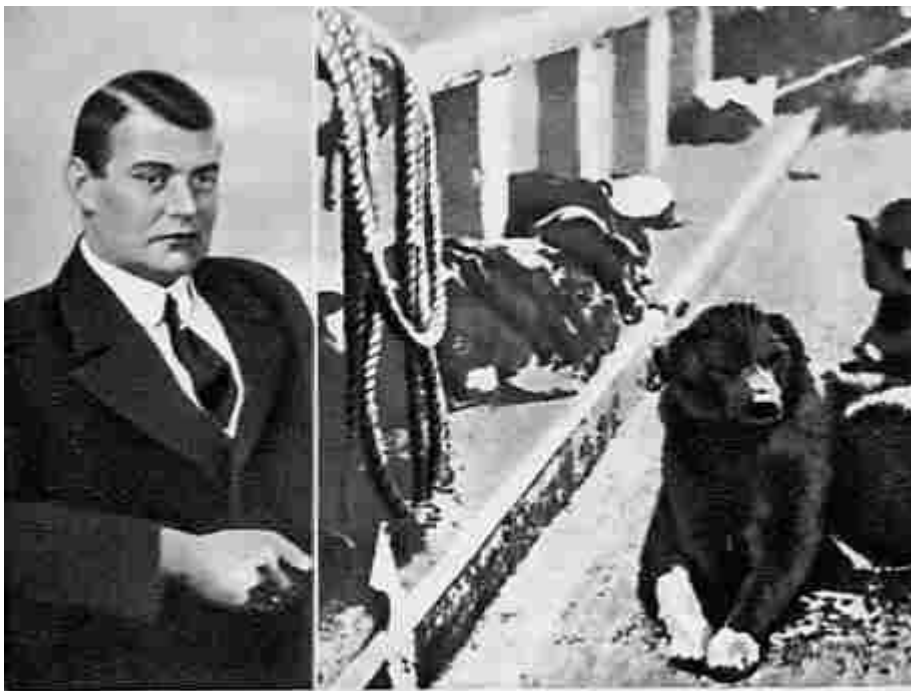
Схема коротковолнового радиопередатчика, на котором работал Бонджи.

Внизу — радист Джузеппе Бонджи.





Направление — Северная Земля.



Норвежский шлюп капитан Ялмар Рибсер-Ларсен.
Ездовые собаки на палубе «Браганши».

Потерпевшие катастрофу под сигнальными флагами, поднятыми
на мачту антенны. Слева направо: Бегонзек, Писаджи, Вильерс.





Нобиле и Бесоунек у «красной палатки».

Лундберг (с Титингой) и Нобиле (из шведской базы) в проливце Хангарден.



На «Медвежьей лапке».



Палатку установили под защитой самолета.



Самолет спасательной экспедиции Амундсена «Латам-47».

У Семи островов.





Ruijs Aymonessu



Ледокол «Красни» преодолевает тяжёлые льды у Семи островов.

«Красни» пробивается к группе Мильстрема.





Спасение Маршино (на носилках) и Цалпи (спускается по трапу с тороса).

«Храсно» у лагеря потерпевших катастрофу.





Навстречу «Красну».



Владим и Валери на «Красне».



Погрузка самолета Чукотского на палубу «Красива» в Риш-фьорде (Шпицберген).

«Красива» со спасенными и участниками экспедиции Нобеле входит в Кошге-фьорд.





Спасенные прощаются с экипажем ледокола «Красин».

«Красин», «Красная звезда» и «Митта-ди-Миданес»
в Коге-фьорде.

