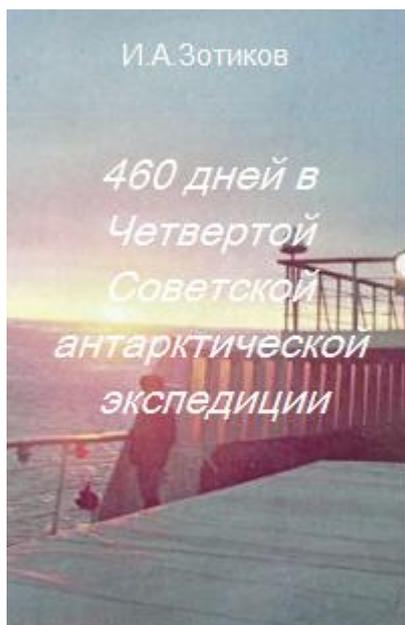


Игорь А. Зотиков

460 дней в Четвертой Советской антарктической экспедиции



**За разгадкой тайн Ледяного
континента 1**

Предисловие

В обстановке растущего международного внимания и интереса к Антарктике возникает необходимость все большего расширения знаний в этой области. В такой ситуации очень своевременным является выход книги крупного советского исследователя Антарктики, участника шести антарктических экспедиций, доктора географических наук И. А. Зотикова-учёного с мировым именем в области гидродинамики и теплофизики ледниковых масс и процессов взаимодействия океана с оледенением Земли. И. А. Зотиковым получены фундаментальные результаты по теплофизике крупных ледниковых покровов Земли, теоретически показано, что в центральной части ледникового покрова Антарктиды, у его ложа, идёт

непрерывное таяние и существуют подледниковые моря и озера. Это явление подтверждено сейчас экспериментально и принимается сейчас во внимание при всех анализах поведения современных крупных ледников, а также при реконструкциях четвертичных ледниковых покровов Европы и Америки и интерпретации следов этих оледенений.

Исследования И. А. Зотикова доказали возможность использования накопленных данных для суждения о теплообмене больших ледниковых масс с водой и в подледниковых морях. Это положение сейчас важно для расчётов, связанных с проектами будущей транспортировки айсбергов в практических целях.

И. А. Зотиковым внесён выдающийся вклад в знания о взаимодействии океана с оледенением. Он и возглавляемая им советская группа в американском «Проекте исследования шельфового ледника Росса» экспериментально доказали возможность постоянного намерзания льда в подледниковых морях, получили первые и уникальные данные о характере ледяной «крыши» подледниковых шельфовых морей, впервые обнаружили существование придонной тёплой воды в таких морях.

Закljučая рассказ об авторе, отметим, что в Антарктиде один из ледников в горах Королевы Мод назван именем Зотикова. Это название нанесено на карту по решению Бюро географических наименований Академии наук США. Работу И. А. Зотикова в Антарктиде Советское правительство отметило двумя орденами «Знак почёта», а правительство США-медалью «За работу в Антарктике».

Однако предлагаемая читателю книга посвящена не только «разгадкам тайн Ледяного континента», но и в очень большой своей части повседневной жизни полярников. Автор оригинально, занимательно и очень достоверно передаёт своеобразие существования человека в этой суровой части нашей планеты. Им прекрасно передана специфика работы и жизни в сложных условиях Антарктиды, причём, что особенно ценно, за

длительный период зимовки, продолжающийся более года. Он показывает влияние экстремальных антарктических условий на психику человека, на его чувства и здоровье, откровенно описывает, как сказывается оторванность от семьи, друзей, специфика постоянного общения только с ограниченным, относительно небольшим кругом людей.

В суровых условиях Антарктиды выполнение самой будничной работы нередко требует крайнего напряжения физических и духовных сил. Особенно сложны условия на таких внутриконтинентальных советских станциях, как Восток и Комсомольская. Экстремальные условия на куполе не всегда выдерживает даже техника. Правда, нельзя забывать, что речь в книге идёт об одной из первых советских антарктических экспедиций Полярники ещё не имели опыта работы в специфических условиях Антарктиды. Естественно, с каждой новой экспедицией совершенствовались методы исследований, модернизировались техника и быт полярников.

Особую достоверность и искренность первой части придаёт и форма повествования — в виде дневниковых записей.

Вторая часть книги посвящена описанию зимовки автора среди американских полярников на их главной южнополярной станции Мак-Мердо. К этому времени И. А. Зотиков уже опытный полярник и то, что поражало его воображение в первую зимовку, теперь он не спешит записывать в свою тетрадь. Он вообще отходит от формы дневника и записывает лишь наиболее примечательные события или уж очень специфические особенности работы и быта на южнополярной станции США.

И. А. Зотиков попал на американскую станцию Мак-Мердо благодаря такому важному международному документу, как Договор об Антарктике 1959 г. В соответствии с этим Договором в Антарктике развивается плодотворное международное

сотрудничество.

Сейчас, в канун 25-летия подписания в Вашингтоне Договора об Антарктике 1 декабря 1959 г. (вступил в силу 23 июня 1961 г.), когда возрастает значение разработанной в нём системы, важно выяснить, чем объясняется его необычайная популярность. Главная причина его популярности в том, что на его основе удалось не только не допустить, чтобы Антарктика стала ареной или предметом разногласий, но и обеспечить её использование исключительно в мирных целях. Договор запретил в этом обширном районе, расположенном южнее 60-й параллели южной широты, любые мероприятия военного характера, такие, как создание военных баз и укреплений, проведение манёвров, а также испытания любых видов оружия.

Созданная Договором об Антарктике зона мира и сотрудничества служит хорошим примером в отношении других районов земного шара.

Договор вместе с тем создал прочный фундамент международного сотрудничества в области изучения Антарктики. Он предполагает свободу научных исследований в этом регионе и путём обмена научной информацией (планами научных работ и результатами научных наблюдений) обеспечивает максимальную экономию средств и эффективность научных работ. Каждое государство должно заблаговременно уведомлять о всех экспедициях с его территории в Антарктику и о всех своих станциях в регионе, о любом персонале или оснащении, предназначенном для научных исследований или для любых других мирных целей в Антарктике. Для полноты взаимной информации государства обмениваются научным персоналом между экспедициями и станциями в Антарктике.

В результате совместных усилий стран-участниц Договора об Антарктике 1959 г. получена обширная информация в области физики атмосферных явлений, метеорологии, океанологии и т. д. Это способствовало более глубокому пониманию глобальных климатических

процессов и дало возможность успешнее их прогнозировать.

Для выявления закономерностей природных процессов в Антарктике и эволюции нашей планеты в целом огромное значение имеют важные открытия, сделанные на шестом континенте, в области гляциологии, биологии, географии и других наук, имеющих большое значение не только для выявления природных закономерностей Антарктики, но и для понимания эволюции нашей планеты в целом.

Для того чтобы в Антарктике не производилось какой-либо деятельности, противоречащей принципам или целям Договора, предусмотрено право каждого подписавшего его государства назначать из числа своих граждан наблюдателей, имеющих полную свободу доступа в любое время в любой район или во все районы Антарктики, включая все станции, установки и оборудование в этих районах. Для инспекций открыты также морские и воздушные суда в пунктах разгрузки и погрузки грузов в Антарктике.

В своё время некоторыми странами были выдвинуты претензии на «суверенитет» в том или ином районе Антарктики, но Договор 1959 г. заморозил вопрос о подобных территориальных претензиях. Об этом чётко говорит, в частности, пункт 2 ст. IV Договора: «Никакие действия или деятельность, имеющие место, пока настоящий Договор находится в силе, не образуют основы для заявления, поддержания или отрицания какой-либо претензии на территориальный суверенитет в Антарктике и не создают никаких прав суверенитета в Антарктике. Никакая новая претензия или расширение существующей претензии на территориальный суверенитет в Антарктике не заявляются, пока настоящий Договор находится в силе».

Советский Союз и ряд других государств никогда не признавали указанных претензий. Эта позиция СССР закреплена в нотной переписке и других официальных документах. Так, она была выражена ещё до подписания Договора 1959 г. в ноте от 2 мая 1958 г. В ней

говорилось, что «Советский Союз сохраняет за собой все права, основанные на открытиях и исследованиях русских мореплавателей и учёных, включая право на предъявление соответствующих территориальных претензий в Антарктике» («Правда» от 4 июня 1958 г.).

Важным элементом системы Договора 1959 г. об Антарктике является механизм претворения в жизнь его постановлений посредством регулярных Консультативных совещаний, проводимых странами-участницами Договора по вопросам использования Антарктики только в мирных целях; содействия научным исследованиям в Антарктике; содействия международному научному сотрудничеству в Антарктике, содействия осуществлению прав инспекции, осуществления юрисдикции в Антарктике, охраны и сохранения живых ресурсов в Антарктике.

По всем этим и другим вопросам Консультативные совещания разрабатывают рекомендации для своих правительств относительно мер по претворению в жизнь Договора. Рекомендации консультативных совещаний подлежат утверждению всеми государствами, принимавшими участие в их выработке. После этого они приобретают обязательную силу и становятся нормативными положениями, развивающими и дополняющими статьи Договора об Антарктике. С момента вступления договора в силу состоялось 11 консультативных совещаний и принято в общей сложности более 100 различных рекомендаций.

В интересах всего человечества необходимо, чтобы Антарктика всегда использовалась исключительно в мирных целях и не стала бы ареной или предметом международных разногласий. Это зависит прежде всего от строгого соблюдения Договора об Антарктике 1959 г. и разработанной в нём системы, положившей начало новым международным соглашениям для дальнейшей регламентации международно-правового режима Антарктики, нужда в которых ощущается

уже сейчас. По примеру международного космического права, где на базе основного документа — Договора о мирном исследовании и использовании космического пространства 1967 г. — заключён ряд соглашений по конкретным космическим проблемам, в области правового регулирования режима Антарктики на базе Антарктического договора были разработаны и уже вступили в действие Конвенция о сохранении тюленей Антарктики 1972 г. и Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики 1980 г.

В связи с резким сокращением тюленей в Антарктике понадобились срочные меры для защиты этого вида. Конвенция указывает закрытые для промысла районы и сезоны.

Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики 1980 г. преследует цель сохранения уникальной антарктической экологической системы в целом. Эта Конвенция охраняет все живые ресурсы Антарктики, все живые организмы, «обитающие к югу от антарктической конвергенции». Эта линия представляет собой комплексную географическую границу Антарктики, где происходит слияние тёплых северных и холодных южных потоков вод, что обуславливает их высокую продуктивность. Предотвращение сокращения численности любой вылавливаемой популяции до уровня ниже таких, которые обеспечивают её устойчивое пополнение, немислимо без распространения сферы действия Конвенции до линии антарктической конвергенции, учитывая хорошо известную взаимосвязь между отдельными компонентами уникальной экологической системы Антарктики.

Конвенция 1980 г. учредила разветвлённый механизм, включающий Комиссию и Научный комитет, в функции которого входит подготовка проектов решений относительно мер по сохранению живых ресурсов, оценка состояния популяций, обработка данных о результатах промысла, разработка программ исследования состояния живых

ресурсов на международном уровне.

Особо обстоит дело с решением проблемы сохранения и использования минеральных ресурсов Антарктики. Уровень изученности Антарктики ещё не позволяет дать чётко обоснованную оценку её минерально-сырьевого потенциала. Учёные и практики считают, что промышленная эксплуатация антарктических ресурсов — ещё дело будущего.

В связи с большой чувствительностью экологической системы Антарктики очень сложно прогнозировать последствия нерегулируемой эксплуатации минеральных ресурсов этого региона.

Необходимо поставить надёжный заслон перед любой неконтролируемой деятельностью в Антарктике. Соответствующий международно-правовой режим должен не противоречить Договору 1959 г. и полностью основываться на его положениях.

Действующие международные соглашения по Антарктике создали надёжную основу для всеобщего международного сотрудничества по широкому кругу вопросов. Любое государство в любой момент может присоединиться к этим соглашениям.

Договор об Антарктике 1959 г. встречает своё 25-летие как важный инструмент международного сотрудничества, мира и безопасности.

Нельзя не подчеркнуть значение Договора об Антарктике 1959 г. в качестве важного прецедента в вопросах борьбы за запрещение и нераспространение ядерного и другого оружия массового уничтожения на обширных пространствах земного шара.

Разработанный в 1959 г. Договор об Антарктике послужил хорошим примером для заключения впоследствии подобных соглашений. Так, в 1971 г. был заключён договор о запрещении размещения такого оружия на дне морей и океанов. Кроме того, Договор 1959 г. дал в своё время импульс для заключения Московского договора 1963 г. о запрещении испытаний ядерного оружия, Договора 1967 г. о

мирном исследовании и использовании космического пространства, Договора 1968 г. о нераспространении ядерного оружия, Договора 1967 г. о безъядерной зоне в Латинской Америке (Договор Тлателолко), а также для планов создания безъядерных зон в различных регионах земного шара и т. п.

Благотворная роль Антарктического договора для прогрессивного развития ряда областей современного международного права более чем очевидна.

В этом плане нельзя не согласиться с рекомендациями XI-го Консультативного совещания (Буэнос-Айрес, 1981), участники которого отметили, что «система Договора об Антарктике оказалась эффективной для поддержания международного согласия в развитии целей и принципов Устава ООН, в том числе запрещения любых мер военного характера, обеспечения защиты антарктической среды, в содействии научных исследований в Антарктике на благо всего человечества».

Правда, с тех пор положение в мире изменилось, обстановка стала взрывоопасной. Силы милитаризма и агрессии, стремясь превратить не только космос, но и Антарктику, не говоря уже об остальных частях земли, в арену термоядерной войны, активизировали свою чрезвычайно опасную для будущего человечества деятельность.

В этих условиях значение Договора об Антарктике особенно увеличивается. Положения договора, запрещающие проведение в Антарктике любых мероприятий военного характера, включая производство ядерных взрывов, позволяют поставить надёжный заслон на пути распространения на этот регион гонки вооружений и включения его в сферу военно-стратегических интересов империалистических государств.

Всех людей доброй воли не могут не вдохновлять важнейшие решения ООН, принятые в декабре 1983 г. на XXXVIII сессии Генеральной Ассамблеи по вопросам осуждения угрозы ядерной войны, замораживания ядерных арсеналов,

запрещения войны в космическом пространстве и недопущения военных действий из космоса в отношении земли.

Все эти решения, принятые подавляющим большинством государств-членов ООН, несомненно, в определённой мере опирались на прецедент Антарктического договора и созданной на его основе системы.

Советский Союз выступает за всемерное укрепление Договора об Антарктике, оценивая его как чрезвычайно важный международный документ, направленный на поддержание мира и безопасности на всей планете.

*Г. П. Задорожный, профессор
международного права*

От автора

*...Я жду
от каждого
писателя,
плохого или
хорошего,
простой и
искренней
повести о его
собственной
жизни, а не
только о том,
что он
понаслышке
знает от
других людей:
пусть он
пишет так,
как писал бы
своим родным
из далёких
краёв...*

**Генри
Дейвид Торо
«Уолден, или
Жизнь в лесу»**

Жены тех, кто ездит в Антарктиду, не любят её. Она отнимает у них мужей слишком надолго. И всё-таки, когда мы, полярники, собираемся вместе и первый тост предлагаем за Прекрасную Антарктиду наши жены присоединяются к нему. Ведь холодная их соперница была не

только разлучницей, она многое и дала их мужьям. Они чувствуют это по блеску, которым загораются глаза мужчин при воспоминании об Антарктиде.

Эта книга о двух зимовках на шестом континенте. Как я первый раз попал в Антарктиду? Вы узнаете об этом из книги. В ту первую свою экспедицию я вёл дневник. Когда вернулся, уже много книг об Антарктике было написано, поэтому я забросил свои тетрадки на полку. Казалось, всё, что там записано, слишком лично и не будет интересно другим. Прошло с тех пор много лет. За это время я шесть раз побывал в Антарктиде, провёл там более тысячи дней. И понял: те записи, что были сделаны очень давно, стоят того, чтобы представить их на суд читателю. Ведь по ним можно проследить, как изменялся человек в процессе зимовки, как менялось его отношение ко многому. Можно понять, из скольких мелочей складывается главное, как менялось само представление о том, что же главное. И хотя для моего сегодняшнего "я" многое из того, что записано, кажется наивным, в то же время мой опыт говорит: да, всё, что там написано, правда, и правда не одного человека, а и многих из тех, кто также впервые, полный романтики, приезжает зимовать.

Читая свои старые записи, я с удивлением слежу за ходом мыслей незнакомого мне человека, постепенно понимающего, что он попал в компанию людей, которые вместе должны пройти всю предназначенную им дорогу, об истинном характере которой они не имели понятия. То, что казалось им дома страшным, на деле не стоило упоминания. То, о чём они у себя дома даже не думали, оказалось действительно тяжёлым. И человек, который писал дневник, менялся незаметно для себя. Последние страницы написаны уже совсем другим. Лучшим? Худшим? Не знаю. Просто человеком, который провёл много времени в Антарктиде и не жалеет, что он это сделал.

За прошедшие годы многое изменилось и на антарктических станциях. Когда-то засыпанная выше крыш снегом советская южнополярная станция

Мирный, о которой в основном идёт речь в первой части книги, полностью перестроена. Появились новые, прекрасные, благоустроенные дома, сделанные так, что их уже не засыпает снег пурги. Появились новые, более надёжные тягачи и снегоходы, более совершенные самолёты и научные приборы. Теперь уже наши полярники могут разговаривать со своими родными на Большой земле по радиотелефону; воздушный мост связывает новую столицу Антарктиды — станцию Молодёжная с Москвой и Ленинградом.

И всё-таки, как это ни удивительно, мои наблюдения говорят о том, что для тех, кто проводит зимовку в новых домиках и водит новые тягачи, мало что изменилось в Антарктиде. Ведь море осталось тем же, Ледяной континент, перед которым человек — «слеза на реснице», остался тот же, мужское братство — то же, полярная ночь зимовок — та же. А новые дома, тягачи, самолёты и осциллографы — это лишь изменившаяся декорация этих главных элементов, создающих неповторимый психологический экзамен или, скорее, школу, которая называется зимовкой в Антарктиде.

БИЛЕТ В АНТАРКТИДУ

— Погоды не бу-удет... Погоды не бу-удет... — тоскливо, как бы про себя, повторял огромный, широкий в плечах человек в толстой тёмной засаленной куртке и светлых собачьих унтах. Сгорбившись, ни на кого не глядя, он ходил взад и вперёд по маленькой площадке, покрытой свежавыпавшим снегом.

Рядом с двухмоторным самолётом Ли-2 в это раннее утро собрался экипаж, люди в таких же куртках с поднятыми остроконечными капюшонами, тоже в унтах. Они знали своего командира и поэтому, не обращая внимания на его слова, продолжали готовить самолёт.

— Тише, ребята. Слон думает, — негромко сказал один из них.

«Слоном» в авиационных кругах

звали за внушительную комплекцию и невозмутимое спокойствие, которое он сохранял даже в сложных лётных ситуациях, командира авиационного отряда экспедиции известного полярного лётчика Героя Социалистического Труда Бориса Семёновича Осипова.

Борис Семёнович действительно думал. Надо было лететь на купол, то есть в центральную часть огромной,

диаметром почти в пять тысяч километров, лепёшки льда. Ли-2 пока стоял на внешнем и самом тонком краю её — на станции Мирный. Значит, надо было пролететь тысячу километров, а это почти предел, куда может добраться загруженный самолёт с аварийным запасом горючего. В центральной части Антарктиды толщина этой гигантской ледяной лепёшки достигала около четырех тысяч метров. И именно на этой высоте появилась маленькая станция Комсомольская. Самолёт готовили для полёта на эту станцию, расположенную на полпути к Южному полюсу.

Прогноз погоды, который дал синоптик Леонид Жданов, был ниже среднего. Но лететь всё-таки надо было. И вот Осипов ходил сейчас, всматриваясь в серенький недалёкий горизонт, в тёмные размытые тучи, которые громоздились со стороны моря, и пытался угадать, что же будет с погодой через много часов, когда его самолёт вернётся из Комсомольской, сможет ли он снова сесть здесь. Другого аэродрома не было ближе, чем в радиусе тысяча километров.

Самый «заводной» и пижонистый из экипажа, флагштурман авиаотряда Юра Робинсон, которому тоже предстояло лететь, вдруг произнёс:

— Да, ребята, а ведь «труба» вот-вот выйдет из Ленинграда и тогда начнёт считать мили...

«Трубой» в полярных экспедициях называют любое долгожданное судно.

Экипаж и механики молчали, добродушно улыбаясь. Все думали примерно об одном и том же «Зимовка кончается, и, как ни удивительно, мы прожили здесь с тех пор, как ушла последняя „труба“, почти триста дней и

триста ночей. За это время было так много всякого... А теперь за нами выйдет судно, которое пересечёт Атлантический, а потом Индийский океаны, и наконец наступит день, когда мы все поднимемся на его борт».

В то раннее утро рядом с лётчиками, готовившимися к полёту на Комсомольскую, топтались ещё три «пассажира», среди которых был и я. Мы должны были лететь этим самолётом и остаться на Комсомольской. Нам, улетающим на купол, думать о «трубе» было ещё рано: для нас главная работа была ещё впереди.

...Каждый из трех «пассажиров», добирающихся тогда на Комсомольскую, имел свою исследовательскую программу Я, например, хотел протаять там как можно более глубокую скважину во льду, измерить температуры по всей глубине и попытаться выяснить на основе этой информации, какова же температура у дна ледника Антарктиды, в центральной её части.

Именно поэтому я и хотел начать бурение на станции Комсомольская. Тогда, в том далёком 1958 году, я, как и многие, был уверен, что выполнить такое бурение будет не очень трудно. Ведь всего несколько месяцев назад, в середине полярной зимы, мы уже проплавили с помощью электрического нагревателя первую свою скважину во льду Антарктиды. Однако пробурили совсем неглубоко. В верхних слоях талая вода, образующаяся при бурении льда, уходила в пористые стенки толщи, но чуть глубже поры снега и фирна уже смыкались, и вода оставалась в скважине. Нагреватель уже не проплавливал себе дорогу вниз, а лишь кипятил воду в образовавшейся вокруг него каверне, все более увеличивая её диаметр.

— Ну что же, — решили мы с начальником мастерской Мирного Наумом Савельевичем Блохом, который превратил один из засыпанных снегом домиков посёлка во что-то похожее на колхозную кузницу, только под снегом, — тогда мы возьмём длинную трубу, в нижней её части установим электрический

нагреватель, а выше поместим какую-нибудь электрическую помпу для откачки образующейся при оттаивании воды. При таких условиях нагреватель не будет тратить энергию на бесполезный перегрев воды. Куда откачивать воду? А в верхнюю часть той же трубы, отделённую перегородкой от помпы. Так мы и сделали.

И вот, полный надежд, нетерпеливо ждал я полёта на Комсомольскую, чтобы наконец начать бурение. В мечтах я представлял себе, как бур уходит все глубже и глубже. Метр пробурил, откачал воду в верхнюю часть трубы — подними её. Вылил воду, снова опустил бур на дно скважины, включил ток — и бури следующий метр, Главное — успевай поднимать — опускать. Так мне казалось. Откуда мне было знать, что я смогу пробурить лишь какие-то шестьдесят метров — ничто по сравнению с четырьмя тысячами метров толщины ледника.

Подняв стёганный капюшон куртки и чуть отвернувшись в сторону от жёсткого ветра, постоянно дующего в это время суток с купола, я в который раз ловил себя на мысли: не сон ли это? Я ли стою здесь, среди этого хаоса льдов, на краю Земли, дожидаясь, пока для нас троих прогреют моторы самолёта?

А ведь совсем недавно я работал в лаборатории Энергетического института имени Кржижановского в Москве. По образованию авиационный инженер, я учился здесь в аспирантуре, занимался изучением процессов плавления и разрушения на поверхности метеоритов и других тел, входящих с большими скоростями в атмосферу. Я совал модели, сделанные в виде конусов и сфер, в сверхзвуковую аэродинамическую трубу с горячим воздухом или прямо в раскалённую струю ракетного двигателя и смотрел, фотографируя, как тает срезаемая головной ударной волной передняя часть этих тел, пытался создать математические модели процесса разрушения метеоритов, входящих в плотные слои атмосферы. В поисках природных аналогий просмотрел много литературы, интересовался всем, что написано о льде и ледниках. Ведь таяние в них играет немалую роль, и

изучают эти процессы уже давно. Но к моему удивлению, обнаружилось, что ледники, эти громадные массы сползающего по горным склонам льда, ещё мало изучены. А ведь то, чем я занимался — теплообменом в толще, определяет у этих сверкающих на солнце красавцев все их существование, их прошлое и будущее. Сотни людей изучают процессы, происходящие в машинах, но создаётся новая машина — и большая часть работ представляет собой лишь исторический интерес. А тут рядом лежала белоснежная целина, и какая! Ведь машина Земли работает вечно, поэтому каждая крупница знания о ней никогда не потеряет интереса. Точка зрения была для меня новой и невероятной. А какие объекты исследований! Горы, моря, Антарктида!

Тогда, в далёком 1956 году, почти тридцать лет назад, все вдруг заговорили об Антарктиде. Первая Советская антарктическая экспедиция высадилась на этом континенте. Суда, доставившие её туда, вернулись обратно, и десятки статей очевидцев появились в газетах, огромные фотографии украшали витрины улицы Горького...

Я снова просмотрел литературу по гляциологии. Узнал, что Антарктиду можно представить приближённо как огромную, круглую, если смотреть сверху, ледяную плиту. Она отвесно обрывается в окружающие её моря. Под действием собственного веса эта плита, толщина которой в центре около четырех километров, растекается по радиусам к периферии и, достигнув берега, откалывается в виде айсбергов. Именно поэтому края плиты намного тоньше, чем центральная часть, и форма её напоминает каравай хлеба. Антарктический «каравай» льда сохраняет свою форму благодаря тому, что на его поверхность постоянно ложится снег.

Оказалось, что процесс переноса тепла, происходящий в толще огромного ледяного щита Антарктиды, очень схож с процессами, происходящими у поверхности куска железа, летящего с космической скоростью сквозь воздух к Земле. Только на то, что происходит с

метеоритом за доли секунды, в Антарктиде нужны сотни тысяч лет. Математические уравнения процесса теплообмена для маленького метеорита и огромного ледникового покрова оказались одинаковыми в так называемом «безразмерном виде».

«А что если предложить эту аналогию как основу подхода к исследованию теплового режима ледника Антарктиды? Составить программу и самому попробовать выполнить её?» — думал я.

«Да нет, куда уж мне, — тут же себе отвечал, — даже стыдно быть таким нахалом»



Так выглядит карта Антарктиды

сегодня.

Но вот лабораторию облетел слух: Вася Пелевин увольняется, он едет в Антарктиду. Вася! Мой коллега по лаборатории! Бегу к нему: — Это правда?

Вася смеётся:

— Да, уезжаю. Через месяц уходит корабль.

Вася Пелевин — заслуженный мастер спорта по альпинизму, тоже кандидат наук, будет месяц плыть на судне вокруг земли, пересекая тропики и экватор, а потом где-то в загадочной ледяной стране строить новую станцию, проводить какие-то наблюдения, бороться с чем-то. Значит, то, о чём пишут в книгах, о чём мечталось каждому с детства, а потом постепенно забывалось как сказка, возможно? Возможно ли?

Вспомнил, что есть за душой. Ещё мальчишкой я работал трактористом. Это плюс. Потом авиационный институт, мечта строить самолёты, чтобы самому летать на них, а поэтому в свободное от учёбы время — парашютная школа. Это, пожалуй, а тоже плюс. Но мечта о самостоятельных полётах оставалась мечтой: почему-то одно время студентов, даже из авиационного института, не принимали в аэроклубы. Решил попробовать себя в другом. И вот альпинистский лагерь: горы, сияющие на солнце ледники, восхождения. Потом их было много, не один десяток. По-видимому, здесь тоже можно поставить плюс.

Однако летать я всё-таки научился. Отчаявшись попасть в аэроклуб, я поехал к самому начальнику авиации ДОСААФ, генералу Н. П. Каманину. Нашёл его на аэродроме. Волнуясь, рассказал о своём желании научиться летать.

Ещё бумажка? — хитро задал единственный вопрос Каманин. Я подал заявление, и генерал написал поперёк: «Начальнику первого аэроклуба. Зачислить. Каманин». А через два месяца я первый раз вёл самолёт с мешком в передней кабине вместо инструктора.

Пожалуй, это можно отметить тоже

как плюс — всё-таки пилотское свидетельство...

Пришло время, я защитил диплом инженера, но мечту летать пришлось оставить. Врачи нашли, что у меня близорукость.

Прямая дорога раздваивалась. В одну сторону шла непроторённая тропинка молодого инженера, имеющего диплом пилота первоначального обучения и мечтающего летать испытателем, в другую — проторённая дорога молодого специалиста — конструкторское бюро исследовательская работа. Все товарищи по курсу идут этой дорогой. Я тоже пошёл по ней и не пожалел. Работа была такой интересной!

Я жил реактивными двигателями, чертежами, заводом три года, пока не стало ясно, что с моими знаниями далеко не уедешь. Надо учиться дальше.

И вот кто-то сказал мне, что в Энергетическом институте имени Г. М. Кржижановского Академии наук СССР есть Лаборатория физики горения и им нужен аспирант. Я подал заявление и меня приняли.

Полтора года почти каждый день до глубокой ночи сидел я в библиотеках, изучал теоретические основы гидродинамики и теплообмена. Ну а потом в лаборатории началась гонка эксперимента. Всем вдруг стало интересно узнать, что станет с конусом из легкоплавкого материала, если его вставить в горячий сверхзвуковой поток. А потом возникла аналогия с Антарктидой.

В лаборатории я и познакомился с Васей, который собирался в Антарктиду. В тот раз я рассказал ему о себе, просил помочь устроиться в антарктическую экспедицию.

— Весь штат укомплектован, — ответил просто Вася. — Попробуй сходи в Комиссию по изучению Антарктиды при Академии наук, только там, кажется, лежат два мешка заявлений.

Необещающее начало. Но я знал главное: раз Вася едет значит это возможно. И потом я вдруг почувствовал, что готов свернуть на эту дорогу, не оглядываясь, не колеблясь. Я уже

чувствовал к тому времени что это главное.

Два или три раза я приезжал в Межведомственную комиссию по изучению Антарктики Президиума Академии наук СССР. Стоял около двери и возвращался. Я знал, что учёным секретарём комиссии была молодая женщина Ирина Яковлевна Лапина. Но что я скажу ей: «Здравствуйте, я хочу в Антарктиду...»? Я представлял как с ироническим любопытством взглянут на меня из-за столов она и сослуживцы. Ведь в Антарктиду едут лишь избранные. Два мешка заявлений о чём-то говорят. Но через эту пытку необходимо было пройти.

Лапина приняла приветливо. Она все выслушала, все поняла. Никто иронически не улыбнулся. Но ответ был таков: «Ничем не можем помочь...» Я и сам сразу почувствовал это. Три девушки. Папки с бумагами. Фотографии пингвинов на стенах. Спокойная, неторопливая обстановка. Было ясно, что не отсюда готовятся и отправляются в далёкий путь огромные суда, тысячи тонн груза, сотни людей.

Визит к Ирочке (сейчас я зову её так) был всё-таки очень важным. Она не удивилась и не смерила меня презрительным взглядом. Наоборот, она сказала, что заняться изучением термического режима ледников, по её мнению было бы очень интересно. От Ирочки я узнал, что планированием научных работ будущих антарктических экспедиций и подбором в них людей занимается Главное управление Северного морского пути.

— Зайдите поговорить к начальнику управления Василию Федотовичу Бурханову. Он очень приятный человек, сам занимается наукой, интересуется Антарктидой, — посоветовала Лапина. — Я думаю, что все будет в порядке. Желаю удачи.

На улице Разина, недалеко от площади Ногина, стоит большой старинный особняк. Рядом с громадными дубовыми дверями чёрная стеклянная доска с надписью: «Главное управление Северного морского пути». В вестибюле

большие панно, фотографии: О. Ю. Шмидт И. Д. Папанин, челюскинцы, дизель-электроход «Обь» во льдах с пингином на переднем плане.

Здесь царила Арктика. И в те годы Антарктика тоже. Там работали моряки, лётчики, снабженцы, синоптики. Слышался треск телетайпов, пробивался писк морзянки Да, это то место, которое мне нужно. Здесь живут какой-то своей жизнью, но я для всех этих людей чужой, случайный человек.

Приветливая секретарша пропустила меня к начальнику управления почти сразу. Огромный кабинет. Картины с кораблями во льдах. Длинный стол для заседаний и в конце его за письменным столом сравнительно молодой адмирал, Это и был В. Ф. Бурханов. Волновался я очень, но постарался объяснить, чем я занимался, как заинтересовался гляциологией и какие работы мне казалось бы целесообразным провести для изучения термики ледников в Антарктиде. Сказал, что пришёл сюда потому, что сам хочу поехать туда, хотя даже Арктику видел только в кино. Это не смутило адмирала. Он подумал с минуту. Ещё раз взглянул на меня.

— Хорошо. То, что вы собираетесь делать, на мой взгляд, довольно интересно. Но я не специалист по ледникам. В следующей экспедиции будет, по-видимому, работать группа гляциологов. Ещё никто не знает, кто её начальник. — Василий Федотович хитро улыбнулся: — Но, по-моему, им будет профессор Савельев из Московского университета. Свяжитесь с ним. Если вы хотите поехать в Антарктиду зимовать, это не трудно сделать. Вам просто надо пролезть через несколько игольных ушек. Во-первых, надо, чтобы работы, которые вы можете там провести, понравились бы начальнику отряда гляциологов; проектов таких работ будет много, больше, чем возможно их выполнить на средства, которые ему отпустят. Во-вторых, ваша программа должна быть реальной для выполнения. Надо достать приборы, оборудование, подготовить все для работы в таких условиях, когда не будет

возможностей запросить помощи или консультации с Большой земли. Это тоже не легко. Надо также, чтобы здоровье оказалось достаточно хорошим, ведь придётся выдержать долгую полярную зиму.

Адмирал остановился.

— Я дам вам один совет, — улыбнулся он. — Постарайтесь стать незаменимым в отряде.

Дело в том, — пояснил он, — что сначала, при подготовке, ваш гляциологический отряд будет большим. Но перед отъездом выяснится, что где-то что-то перерасходовали, и от части работ и ещё большей части людей придётся отказаться. Постарайтесь, чтобы ваша работа была одной из самых главных, а вы — совершенно незаменимы. Желаю Вам успеха.

Я вышел из кабинета так, будто билет до Антарктиды был у меня уже в кармане.

Старался я очень и в результате действительно 17 декабря 1958 года уже стоял на борту белоснежного лайнера «Михаил Калинин», дававшего прощальный гудок перед далёким рейсом в Антарктику. Он вёз зимовщиков четвертой по счёту Советской экспедиции в Мирный, на смену их товарищам.

Вот, о чём я вспоминал, ожидая полёта на станцию Комсомольская. Мы мысленно уже отложили было свой отлёт, как вдруг к нам подошёл, распрямившись, приободрившийся Осипов:

— Ну, что стоите? — закричал он. — Загружайте самолёт. Тут же механики запустили моторы, и экипаж, послушный знаку своего командира, заторопился, подсаживая друг друга на стремянку.

В первый вечер нашего появления на Комсомольской в маленькой кают-компании шла вечеринка. Экипаж станции принимал гостей. Я рассказывал о новостях Мирного. Радио тоже передавало новости, но главной из них, ради которой и собралась компания, было то, что «труба» — судно, которое так ждали зимовщики, — вот-вот выйдет к нам.

— Да, ребята, — сказал, обращаясь ко всем, разомлевший механик, — а ведь

столько ребят сейчас там, дома, радуются, что они наконец отправляются в Антарктиду.

Обычно подобное замечание вызывает у полярников взрыв смеха. Но в этот раз почему-то все молчали...

— Как странно все это, — в задумчивой тишине произнёс кто-то. — Зачем мы всё-таки сюда ездим?..

Каждый думал о своём. Думал и я, вспоминал, как получил свой билет в Антарктиду. Билет оказался счастливым — это я понимаю уже теперь, спустя почти четверть века.

ДОРОГА В ДЕСЯТЬ ТЫСЯЧ МИЛЬ

Ура, мы едем в Антарктиду!

*...Мне
кажется, что
я читаю нечто
знакомое,
написанное
другим
человеком,
который был
мне близок и
все же был
другим...*

**Дж. Неру
«Открытие
Индии»**

За месяц до отплытия наш гляциологический отряд насчитывал двадцать одного человека, но Василий Федотович Бурханов оказался прав, чем ближе подходило время отъезда, тем больше оказывалось в экспедиции финансовых дыр, которые надо было затыкать. В результате гляциологи оказались на борту, понеся большие численные потери. Вот каков был их состав. Руководителем отряда назначили доктора геолого-минералогических наук, профессора кафедры мерзлотоведения Московского университета Бориса Александровича Савельева. В отряд входили два старших научных сотрудника: геоморфолог Андрей Петрович Капица и я, теплофизик; четыре младших научных

сотрудника: специалист по механике льда и снега Сергей Борисович Ухов, геофизик Юрий Фёдорович Дурнин, физик Анатолий Всеволодович Краснушкин, специалист по структуре льда Валерий Александрович Судаков, а также два инженера: геодезист Леонид Иванович Хрущёв и инженер — буровик Николай Иванович Казарин. Лишь девять человек вместо двадцати одного!

К моменту отъезда мы уже хорошо знали друг друга, ведь последние полгода мы с утра до вечера были вместе: составляли заявки на приборы и оборудование, выпрашивали их где только можно, а потом в подвале кафедры мерзлотоведения Московского университета сортировали, проверяли и упаковывали тысячи и тысячи приборов, проводов, химикалий, инструментов — ведь туда, куда мы ехали, уже невозможно будет что-нибудь дослать.

Все мы были уже на «ты» и звали друг друга по именам. Исключением был наш начальник, которого мы называли в глаза по имени-отчеству, а за глаза — сокращённо: БАС.

В отряде только три человека обладали полярным опытом — БАС, Андрей Капица и Коля Казарин. БАС много лет работал и зимовал в Арктике, изучая полярные морские льды, Андрей Капица лишь год с небольшим назад вернулся после зимовки в Первой Советской антарктической экспедиции. Он строил Мирный, ходил с санно-тракторным поездом открывать внутриконтинентальную станцию Пионерская. Самый старший член нашего отряда Коля Казарин (ему было около сорока лет), которого мы из уважения к его возрасту и заслугам звали часто хотя и на «ты», но Николай Иванович, провёл более года в Антарктиде в составе Второй Советской антарктической экспедиции.

Казарин с помощью специального бурового станка должен был бурить скважины в толще снега и льда по пути движения санно-тракторного поезда. Толя Краснушкин — ироничный, с лицом и повадками Мефистофеля — будет; опускать в эти скважины специальное

устройство для получения данных о плотности снега и льда на разных расстояниях от поверхности. Серёжа Ухов, чуть выше среднего роста, в очках, должен был заниматься исследованиями механических и прочностных свойств снега и льда. Я обязан был обеспечить измерение температур в скважинах во время похода, а также провести ряд температурных наблюдений в прибрежных областях. Наконец, сам БАС и его ученик — мягкий, застенчивый, улыбчивый крепыш Валерий Судаков — должны были изучать структуру снежно-ледяной толщи как во время похода, так и в лабораторных условиях. Кроме того, Валерий будет помогать и в моих работах.

Маленький, кругленький, с хитроватыми глазами Лёня Хрущёв, геодезист высшего класса, должен был осуществлять штурманское обеспечение похода, провести ряд исследований в районе станции Мирный и в прибрежной зоне.

Но все это нам лишь предстояло сделать, а пока нас разместили по прекрасным двухместным каютам теплохода «Михаил Калинин», который готовился в Рижском порту к отплытию в далёкий путь. Я оказался в одной каюте с огромным, полным энергии Андреем Капицей Забегая вперёд, скажу, что с ним вместе я прожил больше года в одной комнате нашего домика в Мирном, с ним делил каюту на теплоходе «Кооперация» по дороге домой и всегда с удовольствием вспоминаю об этом.

А теперь обратимся к записям, сделанным в то время. Они начаты с первого дня экспедиции.

День первый. День отплытия нашего экспедиционного судна. Он прошёл в томительном ожидании. Лишь в семь вечера собрались в салоне теплохода, и начальник пароходства сообщил, что вечером уйдём. Последние прощальные речи Хорошо, что я не взял с собой жену. Прощание затянулось. Сейчас уже ночь. Наконец все покинули судно. Новая команда, всем свободным от вахты находиться в своих каютах. Таможня и пограничники ведут проверку, затем

прощаются:

— Большое спасибо, счастливого плавания.

Вот и все. Граница как бы отодвинулась: теперь, ещё не отплыв, мы уже по ту её сторону

По радио раздаётся повторенная в каждом уголке судна команда.

— Палубной команде стоять по местам, приготовиться к отдаче швартовых!

Подошёл буксир и начал оттягивать корму от пирса. Между стенкой и бортом зашумела, вливаясь в проход, чёрная, с мелким льдом и какими-то щепками вода. На пирсе — два пограничника и двое портовых парней, перекидывающихся словами прощания со своими знакомыми девушками из экипажа нашего судна.

Развернулись, дали тройной гудок и, набирая ход, пошли мимо редких судов причала. Сразу же нам ответил буксир, а затем загудели другие корабли. Мы идём вдоль стенки, где стоят на первый взгляд мёртвые громады. Но когда мы поравнялись с ними, неожиданно с каждой из них раздаётся густой рёв. Наше судно отвечает коротким гудком: «Спасибо» — и в ответ тоже короткий гудок. И все же один незнакомый, сияющий на чёрной воде красавец промолчал, когда мы проходили мимо. Было обидно, мы тоже не дали гудка.

День второй. Утро хмурое, слегка туманное. Разбудил «спикер» — так называется устройство, передающее во все закоулки судна нужный приказ по радио вне зависимости от того, выключено оно или нет

«Прошли 150 миль, температура воздуха плюс два градуса, воды — плюс три, ветер и волна два балла. Подъем.»

Снизил ход, гудит сирена, размеренно вращается радиолокатор на мостике. То справа то слева проплывают мимо бортов «вешки». Это не очень прямые деревянные шесты с флажком или как бы веником из прутьев на конце, кажется, неведомо как попавшие и держащиеся здесь в открытом море и делающие его сразу похожим на мелкое озеро или большой пруд, у которого из-за

тумана не видно берега.

Днём начали работать. Организовали учёный совет, в который вошли профессор Александр Михайлович Гусев — знаменитый альпинист и полярник, добродушный человек, любитель хорошей шутки; наш БАС; Павел Стефанович Воронов — уже зимовавший в Антарктиде геолог, всегда вылощенный, безукоризненно одетый педант с тонким ленинградским юмором, Андрей Капица, я, ещё один геолог из Ленинграда — самоуверенный Юрий Суппе, начальник рейса — представительный, высокий капитан дальнего плавания Факторович, капитан «Калинина», другое судовое начальство. На совете разгорелся жаркий спор между Вороновым и Савельевым. Несмотря на старания Гусева, унять их не удалось. Новый совет, казалось, грозил стать неуправляемым, однако гонг, приглашающий на обед, мгновенно примирил учёных.

Распорядок дня определился следующим образом подъем в 7, завтрак с 7.30 до 8.30, обед с 12.00 до 13.00, чай с 15.30 до 16.30, ужин с 19.30 до 20.30

Сегодня мы уже жили по времени, сдвинутому на час! позже, завтра сдвинем ещё на час. При этом сдвигается все — подъем, завтрак и т. п.

Два часа назад взглянул в окно и бросился на палубу. В темноте блестели огоньки. Гданьск! Нет, это лишь бакены прохода на рейд Гданьска. Судно почти остановилось, едва-едва двигалось по инерции. Море как зеркало, чёрная, абсолютно гладкая поверхность, и совсем рядом медленно уходит за корму большое грузовое судно, залитое светом. На трубе звезда — значит, не наше. На всех советских судах на трубе широкая красная полоса.

Погода мягкая, на небе ни облачка, яркая луна кладёт на море свою дорожку, исчезающую в лёгком тумане, слегка прикрывшем чёрный горизонт. Тишина.

День третий. Бросили якорь. Минут через двадцать подошёл лоцманский катер. Надпись на борту: «Пилот-21», Первый раз в жизни вижу, как настоящий лоцман поднимается по трапу.

Наш вахтенный подаёт ему руку, но лоцман, не! опираясь на неё, сам прыгает через борт. Таков традиционный ритуал.

В Ленинграде нашему судну сменили его «родные» бронзовые винты на более прочные, стальные, однако стальные винты вызывают вибрацию всего судна. Поэтому решили снова поставить свои, бронзовые. Вот для этого мы и пришли в Гданьск, решив стать в док. Лоцман говорит, что док скоро освободится.

К ночи опустился густой туман, на рейде со всех сторон, как петухи утром, перекликаются сирены и бьют колокола. Капитаны волнуются, а нас снова зовут в столовую. Ужин ничем не отличается от обеда. Это объясняется расписанием вахт: каждая вахта должна иметь обед — горячую пищу с первым блюдом.

День пятый. Вчера по пути к Килью мою писанину прервала качка, первый раз на сравнительно малой волне наше судно начало ходить с борта на борт. Сразу стало не по себе. Довольно неприятно ходить как медведь расставив ноги, и всё равно не быть уверенным, что тебя вот-вот не бросит в стену. Посидели часа два на палубе ожидая, что придётся бежать к борту, но ожидания не оправдались, и мы даже с аппетитом поужинали. Или качка уменьшилась, или мы к ней привыкли. Правда, Андрей сообщил, что в океане такая погода называется штилем, и рассказал шутку:

«Ну, как море?» — «Тихо, волнение — два балла». — «А что такое три?» — «Легко узнать: когда тебя первый раз вырвет, — это и будет три».

Во время обеда мы почувствовали, что судно остановилось. На борт приняли нового лоцмана. Все выскочили на палубу. С левого борта надвигается пирс входа в Кильский канал. Ещё минута, и швартовка закончена. Первое впечатление — идеальный порядок. Чисто вымытая, как палуба, мостовая, красный трехэтажный дом, из окон которого нам машут женщины. Вот идёт мимо мужчина с большим портфелем.

— Привет-привет! — кричит он весело. Наши ребята в ответ машут шапками. С левого борта, метров на

двести, затон, заполненный судами. Рядом маленькое голландское судно. Длинные парни молча смотрят на нас с палубы, мы на них. Молчим: уж с ними-то едва ли встретимся, земной шар велик и кругом океан.

Рядом с пирсом между домами стоит большая ёлка с горящими лампами. Ведь приближается Новый год. Здесь уличные ёлки не украшают ни игрушками, ни цветными лампами. На встречном голландском судне маленькие ёлочки привязаны даже к верхушкам мачт.

Прямо по носу — вход в канал — закрытый воротами шлюз. Канал на одном уровне с морем, но шлюзы — входной и выходной — защищают его от действия приливов. Раздаётся команда с берега: проверить «мюзик-шип», то есть корабельную сирену.

Но вот шлюз открыт, и мы входим в него под приветственные возгласы стоящих на берегу. Канал неширокий, не шире канала имени Москвы. Снизу он тоже выложен камнем, только камни плоские. Такая же насыпь, наверху деревья. В середине насыпь имеет ступень, по которой идёт автострада.

Начинаются селения, состоящие из красивых двух-трехэтажных домиков из красного кирпича или оштукатуренных. Громадные зеркальные окна, нарядные машины и ёлки, залитые светом «белых» ламп. Народ очень приветлив. Обычная картина: идёт машина, поравнявшись с нами, сбавляет ход, сигналист. Через широкое стекло нам машут руками, платочками. И мы не остаёмся в долгу.

К вечеру подошли к выходному шлюзу, прошли его и остановились у пирса. Пирс как платформа электрички. Ширина метров десять, с одной стороны мы, с другой — гигантский «грузовик», собирающийся пройти канал, то есть идущий в обратную сторону.

Судно стоит здесь минут тридцать, час. Но вот гудок, и мы уходим в море. Теперь до Дакара земли уже не будет...

День шестой. Сейчас пишу в кают-компании. Через полчаса ужин, то есть второй обед. Сегодня у нас «штормовое» меню. Утром была селёдка с

картошкой и чай, в обед кислые щи и запеканка, сейчас, наверное, тоже что-нибудь солёное или кислое. Это лучше идёт в волну. Полчаса назад: прошли самое узкое место проливов Па-де-Кале и Ла-Манш. Сперва были видны на берегу английские и французские, маяки, потом остались лишь английские.

Близится Новый год. По радио передают концерт для моряков и полярников. У нас и экипажа новая забота. Как встретит нас всегда бушующий зимой Бискайский залив, северные «ревущие сороковые»? Все разговоры начинаются: «Вот проскочим Бискайский...»

Ведь если попадём в шторм, может трепать долго, а тогда прощай новогодний праздник.

Идёт усиленная подготовка к Новому году. Конечно, особенную активность проявляют наши девушки. Их в экипаже человек двадцать (вся команда — девяносто). Мы знакомы в основном с нашими официантками, приветливыми, молодыми, красивыми. На такие суда очень строгий отбор. Девушки все имеют образование не менее десяти классов плюс курсы переводчиков и школа стюардесс. Флот любят.

Приятно, что у экипажа нет зазнайства перед членами экспедиции. Мы чувствуем себя единым коллективом. Все ходят уже по-домашнему (хотя в столовую обязательно в пиджаке и хороших брюках). Наши ребята несут вахту вместе с матросами. Новый год будем встречать всей «семьёй» в: ресторанах первого и второго класса. Готовится самодеятельность, радиогазета, стенгазета, шикарный ужин. Одна забота, чтобы шторм пронёсся мимо нас, хотя бы 31-го.

Сегодня в полном составе собрался учёный совет, утвердили план докладов (12 научно-информационных, 6 научно-популярных, радиогазета с сообщением о странах, мимо которых идём).

Послал радиограмму жене, но забыл написать её фамилию. Так обидно. Ребята утешают: «Один известный учёный из предыдущей экспедиции послал как-то жене телеграмму подписавшись: „Иванов“.

Так он тоже переживал: жена перестала отвечать на телеграммы».

День седьмой. Первый «привет» Бискайского залива, волна 6-7 баллов, идём носом к ней, тем не менее многие уже лежат. Ветер с открытого моря такой, что на палубе еле стоишь. Значит, Бискай готов нас принять по всей форме. Иду на ботдек, то есть шлюпочную палубу. Если пробуду ещё немного в каюте — вырвет Первая волна уже перевалилась даже через ботдек, окатив нас с головы до ног.

Перед обедом первый раз отдал дань морю. Вывернуло наизнанку. Думал, конец пришёл. Потом прошло, обедал. Надо все время что-то делать: работать, писать, шевелиться. По радио сейчас идёт самая бравурная, «штормовая», музыка, чёткие танго, рок, марши. Факторович говорит, что надо продержаться сутки. Когда пройдем мыс Фенистер, будет легче. Ведь рецептов против морской болезни нет.

Наше судно идёт и при качке очень хорошо и почти не теряет хода, делаю 15 узлов. Волна уже красивая, южная, сине-зелёная, хотя солнца и нет.

Скоро ужин. Только что снова бегал к борту. Легче стал к этому относиться. Первый раз боялся, что, начав «выворачиваться», не смогу остановиться. Аэрон не помогает. Пил сам, давал другим. Никакого эффекта. Говорят, помогает лимон. Только что съел лимончик и сразу стошнило.

День восьмой. Всю ночь качало. Качка усилилась, стала бортовой... Крен градусов тридцать, винтом. Судно сначала валится на нос, затем на левый борт, а уже потом, садясь кормой, идёт на правый борт. Поэтому все время находишься в напряжении. Чувствуешь, как ползёшь вниз, упираешься ногами в стенку каюты а потом тебя волочит обратно головой вперёд, и ты сквозь сон стараешься задержать это движение. Но в общем спать можно хорошо, я спал, не просыпаясь, до завтрака.

Утром ветер стих, но зыбь сильная, боковая. Переносится легко, можно даже курить. Погода разгуливается горизонт чист временами светит солнце. Море

синее-синее, собственно, это уже не море, это Атлантика. И волна атлантическая, океанская — пологая, длинная, редкая. Сперва кажется, что она небольшая, и только когда наше судно задирает нос и валится на бок при встрече с ней, понимаешь, что это такое.

Эту волну видно сверху по тени. У неё спокойная светлая впадина и тревожная, волнующая тёмная вершина, но её мощи не чувствуешь. Она, как бомба, которая ещё не взорвалась.

Часов в одиннадцать музыка по радио внезапно оборвалась. По всему судну резко и протяжно залился звонок. По палубе бежала на нос, стуча сапогами, кучка матросов, за ними штурман. Радио ожило:

— Всем, всем! Учебная пожарная тревога! Учебная пожарная тревога! Горит камбуз. Всему экипажу и пассажирам надеть спасательные нагрудные жилеты. Пассажирам не выходить из кают.

Через несколько минут новый звонок и сообщение:

— Учебная шлюпочная тревога. Всему экипажу, кроме вахты, и всем пассажирам немедленно подняться к своим шлюпкам.

Теперь мы знаем, что делать дальше. Стоять у стенки и не мешать спуску шлюпки номер три. Это наша шлюпка. А затем в шлюпку — и грести. Оказалось, она с винтом и ручным приводом, даёт четыре узла. Выяснили попутно, что с нами в шлюпке наш ресторатор, так что ящиком коньяка мы на худой конец обеспечены.

Ночью по правому борту заметили светлую дугу, поднимавшуюся над горизонтом. Размерами и формой она была похожа на радугу. На траверзе левого борта, на той же высоте, была луна, поэтому мы назвали явление лунной радугой. Когда луна скрылась за тучами, радуга осталась. Через некоторое время часть радуги заволкли тучи. Погода сырая, на лицо и палубу садятся мелкие капельки, хотя тумана и нет.

День девятый. Идём по-прежнему на юг. Вчера передвинули часы ещё на час, теперь время Гринвича. Шторма нет и в

помине, океан спокоен, поверхность его совершенно гладкая. Правда, океан «дышит», причём так, что с непривычки в Балтийском море от такого «дыхания» мы все лежали бы. Бортовая качка. Однако все уже чувствуют себя хорошо, все, кроме нашего единственного на борту Героя Советского Союза, лётчика. Он уже два дня не встаёт.

В ресторане продолжают запивать скатерти. Первый раз мы столкнулись с этим перед Бискайским заливом. Качало сильно. Приходим обедать — на скатерти под каждой тарелкой — лужа. Оказывается, это сделано для того, чтобы нижняя тарелка, на которую ставится тарелка с супом, не скользила при качке.

Сегодня я сделал первое сообщение радиогазеты, выступал с обзором ближайшего пути. А профессор Ружницкий, польский геолог рассказывал о своих путешествиях. Он объездил почти весь мир: был на Шпицбергене и в Лаосе, в Японии и в Испании, в Монголии и во Франции.

— Я люблю путешествовать, — говорит он. — Только вдали от дома начинаешь узнавать свою родину, что в ней хорошо, что плохо, и особенно начинаешь любить свою страну.

Впереди Дакар

День десятый. Сегодня мы уже отдыхаем. Утром было ещё прохладно. Делали разминку в ковбойках и замёрзли, но чувствовали, что день будет прекрасный, первый день плавания, когда над нами только чистое бледное небо. На горизонте из-за редких чёрных облачков встаёт солнце, которое ещё не в силах потушить яркие звезды. Сегодня солнце ни разу не покинуло нас, как бы компенсируя своё долгое отсутствие. Ведь мы видим его со дня отплытия первый раз. Ещё вчера оно лишь баловалось с нами, проглядывая сквозь тучи. Капитан и вахтенный десятки раз выскакивали на мостик с секстантом в одной руке и часами в другой и уходили ни с чем, ругая неуловимое солнце. А сегодня его так много, что нельзя выйти на палубу без очков.

Блестящий штилевой океан, сверкающая, добела начищенная палуба. Все свободные от вахты здесь. Правда, несмотря на солнце, ещё не жарко. Но и это придёт Позавчера ходили в пальто, вчера в пиджаках, сегодня в ковбойках, завтра выйдем и без них. День и ночь считает лаг мили и мили. Машина выжимает всё, что можно, судно проходит четыреста миль в сутки. Это примерно семьсот километров!

Во время чая кто-то крикнул:
— Ребята, Канары!

Справа прямо из моря по правому борту поднималась громадная синеватая туча с резкими, изрезанными сверху краями и почти незаметная, прозрачная в том месте, где она уходила за горизонт. Да ведь это земля — далёкая, чужая, гористая. Она протянулась справа, заняв почти половину горизонта, и исчезала в сиреновой дымке и облаках уже настоящих. Все члены экспедиции, весь экипаж у борта. Трещат киноаппараты, в причудливых позах изогнулись фотографы. Неведомая, чужая земля, тяжёлая громада на ослепительной глади океана манит, будит воображение.

Откуда-то появились дельфины и стали нырять у борта, но нам не до них. Невольно вспоминаешь тех, кто на утлых судёнышках, иногда через многие месяцы плавания вдруг обнаруживал перед собой это чудесное видение и шёл к манящей земле. Что бы ни встретило их там, за такие минуты можно отдать многое.

Через некоторое время мы подошли к островам ближе, и в золоте заходящего солнца показалась острая вершина вулкана Теиде, возвышающегося на самом большом острове архипелага — Тенерифе. Слева виднелся другой остров — Гран-Канария. Мы идём проливом между ними.

Вечером жизнь перемещается на палубы. Начинаются танцы. Вот радио смолкло. Играет на аккордеоне один из сотрудников экспедиции, начались песни — «Раскинулось море...», «Далеко — далеко родная земля», «Мы, свой поки нув дом, в далёкий путь идём... Чужое море плещет за кормой...»

День одиннадцатый. Пересекли Северный тропик. Пройдена за сутки 421 миля. До Дакара осталась 381 миля. Ветер — три балла, волнение — два балла, температура воздуха плюс 18 градусов, воды — плюс 23 градуса.

По-прежнему ослепительное солнце, с которым по блеску соперничает океан. Не жарко, сильный ветер от хода судна однако все, у кого есть время, — на палубе. Идёт интенсивная подготовка к Новому году. На палубе уже стоит ёлка, и электрики подвели к ней свет. Наша ёлочка многое перенесла и немножко «не в форме». Её трепали ветры, заливал солёной волной Бискай, последние дни жжёт солнце. И тем не менее она нам очень мила. Ни за одной ёлкой так, пожалуй, не ухаживали. Её посадили в землю, специально для этого взятую из Риги, каждый день поливали. Утро начиналось с того, что ёлку осматривали — сперва сам капитан-наставник, затем капитан, старший помощник капитана, потом боцман, который лично обрезал начавшие осыпаться веточки. В шторм матросы, как муравьи, суетились около ёлки, стараясь укрыть её от ветра и брызг.

И вот сейчас она стоит на палубе, одеваясь в сверкающий наряд. Две других ёлочки стоят в салонах.

Рядом с ёлкой на корме наши ребята начали строить бассейн. Готовимся к экватору. Создана комиссия: председатель — Лже-Нептун — магнитолог Медведев, Нептун — Капица, консультант — Гусев...

Сегодня видел зелёный луч. Тот самый зелёный луч, наблюдаемый иногда в море в момент заката солнца и описанный Паустовским, Грином, Леонидом Соболевым. Говорят, что увидеть его — к счастью. Ветра и волн не было. Солнце садилось в небольшой дымке. Как всегда, оно медленно приближалось к горизонту и, лишь коснувшись его быстро, точно лопнув снизу, пошло в воду, растекаясь золотым дождём и заливая все вокруг золотом. Было больно глазам, но я смотрел. Вот верхняя кромка солнца коснулась воды — и вдруг там, где она была мгновение назад, ярко вспыхнул зелёный огонь, именно

огонь, маленький, треугольный, заострённый наверху язычок, а над ним, как дым от настоящего огня, ещё стояло бурое пятно, оставшееся в глазах от только что зашедшего солнца. Секунда, две три — и огонёк погас, остался лишь бурый дымок. На палубе оживлённый говор, радость. Ещё бы, за два часа до Нового года по московскому времени увидеть зелёный луч, приметку своего счастья...

Встреча Нового года готовится грандиозная. Сейчас на палубе пусто, ведь девушки заняты стряпнёй. «Делит» их по столикам сам капитан. Столик на четырех: трое ребят и одна девушка. Только что музыка оборвалась спикером. Говорит сам капитан:

— Внимание всех членов экипажа, экспедиции и иностранных гостей. Прошу в 23.30 занять места за столиками. В связи с большим набором вин и закусок и программой самодеятельности прошу не опаздывать. Повторяю...

Мы сидим на палубе, на ботдеке, в одних ковбойках с засученными рукавами. Рядом на корме горит огнями ёлка. Через два часа Новый год придёт к нам.

Но с палубы не хочется уходить. Ночь чёрная-чёрная, море как ночь, только белый бурун за кормой. На бархатном небе миллион звёзд; они крупные, как яблоки, но расположенные столь для нас необычно, что мы не смогли найти даже Большую Медведицу. Жизнь прекрасна! Правда, мы слишком спешим, но такова жизнь. Мы всегда спешим, уходя от красивых, прекрасных мест, надеясь вернуться, и не возвращаемся...

Вечер прошёл прекрасно. На столиках были чудесные вина и закуски. Нас поздравляли Снегурочка и Дед Мороз. Читали радиogramмы, пели. Правда, наша девушка так и не пришла. Каждый из нас по очереди, а потом все вместе ходили за ней в каюту, но она была не в настроении.

Кончился вечер танцами на палубе. За кормой чёрное море, а у нас свет, сверкает ёлка, веселье, на весь корабль гремит музыка. Очевидно, нашу музыку слышно далеко. Встречные суда заинтригованы. А их здесь уже много, ведь близко Дакар и берег. Сейчас, ночью, в

пределах видимости все время огни трех-четырех судов. Ходовые огни издалека еле светят, но вот ярко вспыхнул огонь прожектора. Начал прерывисто моргать сигнальный огонь:

— Привет, я судно ФРГ, иду в Киль из Дакара. Есть ли у вас на борту женщины?

Мы отвечаем, что идём из Риги, женщин много. Нам сигналият:

— Понял. Завидую, счастливого плавания.

Пять часов утра. Сейчас все наконец разошлись. Встреча Нового года отпразднована. Получили радиogramмы. Если бы вы знали, что они для нас значат! Как дорога нам каждая весточка даже от полужнакомых людей, не говоря о близких. Радиogramмы раздавали перед Новым годом уже за столиками. Как радовались те, кто получил, как мрачнели те, кому их ещё не принесли. Я сидел с двумя поляками. Одному из них вручили радиogramму. Нетерпеливо развёрнута бумажка, лицо проясняется. Радостно смотрит на нас:

— От жены и ребятишек, у меня их двое...

Никто не тянул его за язык, но никто и не удивляется, ведь здесь это самое дорогое. Говорить о жёнах, детях, показывать их фотографии принято.

День двенадцатый. Прямо перед окном каюты полуостров Зелёный мыс, высокий коричневый холм, увенчанный белоснежной россыпью дотов с высокой белой башней. Рядом другой холм, пониже, за ним по направлению к югу километра на два тянется полоса разрозненных белых кубиков домиков. Дальше раскинулся Дакар: белоснежные кубы — небоскрёбы разных размеров, окружённые зеленью, скрывающей дома поменьше. Слова-то какие: Африка, Дакар!

У пирса стали рядом с «англичанином». Метрах в ста — польское судно. Поляки столпились у борта, смотрят вниз. Там, на берегу, несколько оборванных африканцев молча смотрят на нас, принимают конец. В стороне кучка европейцев, среди которых две женщины. Странно смотреть на них: все в тёмных

костюмах, некоторые ещё и в жилетах, женщины в шерстяных кофточках. Тут совсем не жарко.

Вот подъехала дорогая машина «опель-рекорд». Вылезают двое одинаково и ярко одетых детей, отец и мама. У нас захватило дух — какая мама!

Да, даже после небольшого перехода в море такая жизнь, семья для нас, уехавших на полтора года, кажется недостижимой.

Когда заходило солнце, десятки африканцев, что стояли на пирсе, повернувшись лицом к востоку и спиной к заходящему солнцу, начали молиться. Сначала поклон стоя, потом на коленях, и, наконец, они падают ниц. Местная элита (шофёры) молятся недолго и используют специальные коврики. Зато грузчики неистово валяются прямо на землю.

Справа молчаливый английский танкер с красным флагом, на котором в правом верхнем углу виден привычный британский крест. Таков флаг британского торгового флота.

Наша корма и его — совсем рядом, метрах в десяти. У нас гремит музыка, у ёлки — танцы. Англичане-вахтенные с завистью следят за нами. Направо, метрах в трехстах, видим линию жёлтых противотуманных огней, а дальше сквозь зелень сверкают огни города, на больших зданиях горят синяя и красная рекламы.

На небе ни облачка, море и небо одинаково черны, только изредка низко над водой бесшумно проплывают огни входящего в порт судна. Холодно и сыро. Сидим в пиджаках, но начинает пробирать дрожь. Очевидно, здесь легко можно подхватить лихорадку.

Часов в десять вечера к нам вдруг пришли гости — матросы с западногерманского грузового судна. Молодые, весёлые, здоровые ребята.

Нижняя палуба на корме почти на одном уровне с пирсом, поэтому они пошли туда, наши тоже, мы быстро организовали небольшой вечерок. Гости принесли с собой две гитары, пели хором матросские и просто народные песни. Мы тоже не остались в долгу, быстро появился баян, пошли наши русские и советские

песни. Потом обменивались значками, гости угощали нас роттердамским пивом. Угощение выглядело так: бутылки просто бросались к нам на палубу, мы в ответ кидали папиросы, конфеты, шоколад.

В Тропической Атлантике

День тринадцатый. Утром снова вышли в море. Вдруг крик: летучие рыбы! Я выскочил на палубу. Море как море, и вдруг из-под форштевня выскочила стая рыбок размером с ласточек, коричневые сверху, с белым брюшком, сверкающие на виражах. Стая примерно из пятидесяти рыбок летала над водой очень низко. Я думал раньше, что эти рыбы в воздухе будут неуклюжими, но нет, своей грациозностью они напоминали ласточек. Рыбки легко облетали встречные волны, планируя в ложбины, и лихо взлетали над гребнем. Некоторые из них делали крен и летели в сторону, затем одна за другой резко задирали «нос», теряли скорость и, подняв белый фонтанчик брызг, плюхались в голубую воду. То стаями, то в одиночку рыбки выпрыгивали тут и там, ни одна не поднималась до уровня нашей палубы.

Сопровождающие нас чайки на лету ловко схватывают этих рыбок.

Примерно до Канарских островов за нами следовали в основном наши белые чайки. Однако уже в Бискайе среди них начали встречаться тёмные экземпляры. Сейчас белых «европейцев» уже нет за нами. Одни чайки, тёмные, с белым брюшком, похожи на сорок, другие — пятнистые, словно курочка-ряба: на сером фоне ряды белых перьев.

До экватора осталось идти около четырехсот миль, завтра пересекаем его примерно часа в три. Сегодня первый по-настоящему тропический день. Температура в тени — плюс 31 градус. Все, кто может, — на палубе. Вчера соорудили на корме, рядом с ёлкой, бассейн размером четыре на пять метров и глубиной метра в два. Срубили из досок ящик, стянули его тросом, выстлали изнутри брезентом — и бассейн готов купающихся хоть отбавляй. Веселье.

Правда, судно качает и вода в бассейне расплёскивается. По шлангу в бассейн все время льётся свежая вода. На небе ни облачка, но стоит какое-то марево. Небо не голубое, а белое, горизонт в дымке. Но тропическое солнце палит изо всех сил.

Океан, как зеркало, лишь временами на нём появляется рябь, однако он «дышит», судно качается так, как в Балтике при трех баллах. Мы находимся в штилевых экваториальных широтах, ветра здесь практически никогда не бывает. Каково-то приходилось здесь парусникам?

Кажется, океан забрал в себя всю голубизну неба, добавив к нему свою. Светлая-светлая сверкающая голубизна.. Однако, кажется, что океан пустынен, лишь изредка, раз в день, выскочит из глубины пара дельфинов да промчатся над водой летучие рыбки. Сегодня первый день идём без сопровождения чаек, они отстали. Настроение у всех бодрое. Главное — шевелиться, и мы шевелимся: пишем, моем палубу, тянем разные тросы, купаемся. Аппетит отличный, правда, и повар превосходит себя. Сегодня в обед: стакан холодного сухого вина, холодная мясная окрошка (съели с Андреем по три тарелки) макароны с сыром и компот. А ведь это у нас так средний обед. Ужин ничем не отличается от обеда: первое, второе, третье и стакан сухого вина.

День пятнадцатый. Экватор прошли часов в пять вечера. День начался как обычно. С утра в тени плюс 31, на небе облака, дымка. В восемь утра, как всегда, начало вахты. Нас (меня и Андрея) послали скоблить начавший ржаветь нос корабля. Надо сначала снять всю старую краску, а потом вновь покрыть все суриком. Работали до полудня. Жарковато, все время на солнце. После обеда, кто свободен, отдыхают на палубе под тентом. Разморило от жары, задремали. Поэтому было как-то неожиданно, когда по радио объявили, что через пять минут проходим экватор. «Осталось две минуты», — предупредило радио... «Одна минута»... Наконец, длинный гудок сообщил всем: проходим!

Свободные от вахт собрались у бассейна. Здесь устроен специальный

помост, на который должен подняться Нептун и с которого бросают в бассейн «новичков», то есть первый раз проходящих экватор. Вдруг откуда-то с носа раздались звуки рога и удары барабанов тамтам. Громче, громче. На площадку перед бассейном выскочил парень, с ног до головы вымазанный чёрной краской, вокруг пояса у него болталась бахрома из верёвочек, такие же «ожерелья» были на ногах, на голове шапочка и рога. Он бьёт друг об друга громадными крышками от кастрюль. Оказалось, что это первый черт из свиты чертей Нептуна. За ним выскакивают ещё несколько чертей, а вслед важно идёт наш корабельный плотник, здоровый, вымазанный сажей детина с мечом. Он телохранитель Нептуна. На животе и спине у него нарисованы череп и кости. За ним шествует сам Нептун с густой белой бородой. Он в мантии и с большим трезубцем в руке. На голове у него золотая корона. Дальше идёт русалка — наш моторист. У русалки здоровенные груди во взятом у официанток бюстгальтере и набедренная повязка, на руках — ожерелья, на ногах — чулки, сделанные из тельняшки, чтобы все знали: русалка морская. За ней следует свита — врач в белом халате, с красным, намазанным помадой носом, доктор Айболит с трубкой и шприцем, сделанным из автомобильного насоса, и брадобрей с метровой фанерной бритвой и ведром мыльной пены, из которого торчит малярная кисть.

Нептун под оглушительные звуки тамтама поднимается на помост и, ударив трезубцем, вопрошает:

— Что за судно появилось у меня здесь, откуда и куда идёт, что за люди и где капитан?

В белоснежном костюме появляется капитан. Он объясняет, кто мы, откуда, зачем и куда идём, вручает список экипажа и просит разрешить судну перейти экватор. Но Нептун не согласен: слишком много незнакомых, первый раз проходящих экватор видит он на борту.

— Следовало бы постричь, побрить и выкупать этих незнакомцев, перед тем как будет дано разрешение, — говорит

Нептун.

Тогда капитан предлагает за судно выкуп — жбан с пуншем, а новичков отдаёт в распоряжение чертей. Нептун согласен, он разрешает нам плыть дальше и благословляет нас, желает нам счастливо вернуться. Тут же черти Нептуна и другие его приспешники быстро выпивают весь выкуп и приступают к делу. Черти вызывают по списку новичка за новичком, хватают, волокут на помост, мажут сажей и сажают на стул. Брадобрей намыливает лицо каждого малярной кистью, «бреет», доктор выслушивает их огромным стетоскопом и затем отбивающуюся жертву спиной вперёд бросают в бассейн.

Первым вызвали старпома. Он бодро вышел на помост, как на капитанский мостик. Полагается быть одетым, даже если перед этим ты был в плавках. Старпом, как и положено, вышел в полном параде, не пожалев ни костюма, ни выходных туфель...

Часа через два все мы, новички, грязные, в саже, мокрые, уже получали «дипломы», а матросам ещё присуждалось и шуточное звание моряка дальнего плавания.

День шестнадцатый. Погода испортилась ещё вчера вечером. Небо в тучах, волна, временами дождь. Ночью было объявлено о надвигающемся шторме, но обошлось. Шторма не было. Все чувствуют себя неважно: простуда или грипп. Вдруг сразу заболела половина экипажа. Большинство членов экспедиции, в том числе и мы с Андреем, тоже чихаем, кашляем и держимся за голову. Странно: простудились при переходе через экватор!

Сегодня только днём часа два посидели на палубе за укрытием от ветра. Завтра надо быть здоровыми — с утра вахта.

Голова тяжёлая, как чугун. Не могу думать и работать, не могу спать.

За время выхода из Дакара не встретили ни одного судна, не видели ни одной чайки. Море пустынное, куда ни глянь.

День семнадцатый. Дни идут, похожие один на другой. «Только море да ветер вокруг...» Первую половину дня

«стояли на вахте палубной команды», говоря проще, драили палубу. На судне культ чистоты. Мы все время в море, грязи нет и в помине, однако два раза в день палубу и стены надстроек моем сначала тёплой водой с мылом и каустиком, потом смываем водой из шлангов и немилосердно скребём швабрами.

Сегодня развлекались, как могли. Основное развлечение: подкараулить кого-нибудь более или менее хорошо одетого и окатить морской водой из брандспойта.

Сначала мы случайно облили проходившую мимо уборщицу (она здесь называется классной служительницей). Я пытался убежать по скользкой, залитой водой палубе, но упал и, растянувшись, проехал так далеко, что чуть не улетел за борт. Здорово ударился локтем. Андрей Капица так весело смеялся, извиваясь всем телом, что вонзил только что отточенный им скребок не в слой краски, которую он счищал, а в свою коленку. Андрея перевязали, после чего мы сфотографировались и пошли мыть корму. Там мы увидели отдыхающего в шезлонге одного нашего научного сотрудника-стилягу и пижона. Быстренько подготовлен и направлен шланг, но пижон пулей вылетел из шезлонга, и струя с головы до ног обдала подвернувшегося нехоти гидролога Леву Смирнова. Ах, как он был разъярён! Оказывается, он только что выстирал и выгладил свои выходные голубые брюки. Он был особенно зол ещё и потому, что два дня назад, когда он пришёл посмотреть на бассейн, кто-то «нечаянно» столкнул его туда в этих же брюках.

Не долго думая, он схватил шезлонг и запустил им в меня. Я увернулся. Он замахнулся вторым, но в это время, ничего не подозревая, к нам подошёл один из помощников капитана, и предназначенный мне шезлонг угодил в него.

Сообща решили, что всему виной наш стильга, который так быстро убежал из-под струи. Он был схвачен, втащен на помост и сброшен в бассейн. Часы мы с него сняли, чтобы не намочить, но он обнаглел до того, что попросил снять с

него и сандалеты. Каков нахал?

Вот так мы здесь отводили душу, веселились. Вечером, часов в десять, первый раз увидели, как светится море. Пока, правда, слабо. Вдоль борта в чёрной воде пролетают яркие красные искры. Впечатление такое, будто наш стальной форштевень врежется не в воду, а в камни, высекая искры, разлетающиеся в разные стороны.

День девятнадцатый. Вокруг по-прежнему пустынный океан. Небо чистое, лишь облачка у горизонта. Солнце светит так, что по палубе нельзя ходить без тёмных очков — слепит глаза. И вместе с тем очень сыро. Мы все время мокрые от пота, а ночью простужаемся. Скорее бы на «курорт» Мирный.

Час назад, в 13.40, прошли точку, над которой солнце стояло в зените.

Интересно было в это время смотреть на своих товарищей. Солнце освещает лишь макушку и кончик носа, все остальное в тени, которая большой бородой ложится на живот. Для фотографирования понятие «против солнца» для съёмки вдоль горизонта не существует. Однако это солнце коварно. Ходим без головных уборов, ведь не очень жарко, ветер 30 километров в час, тем не менее через двадцать минут становишься как «варёный рак» и голова гудит.

В полдень до тропика Козерога осталось 110 миль. В семь часов вечера выйдем из тропической зоны. Кажется, никто не жалеет об этом, хотя, когда мы только попали сюда, казалось, что рай уже где-то рядом.

Все время покачивает. Когда так качало в Северном море, подташнивало и было неприятно. Сейчас такая качка совсем не ощущается, её чувствуешь лишь потому, что трудно ходить и стоять, да потому, как прыгает вверх и вниз горизонт. Начинаем «оморячиваться». Как-то будет в «сороковых ревущих»? Пока в районе Кейптауна несколько дней бушует шторм.

Вчера Андрей Капица делал доклад о ледовой обстановке в Южном океане. Капитан и штурман загрустили. Айсберги встречаются, начиная с сороковых широт.

Чем дальше, тем их больше. В туман их видно лишь за сотню-другую метров. Мелкие айсберги почти не высовываются из воды, а весят пять-десять тысяч тонн, то есть больше, чем наше судёнышко.

Дело осложняется тем, что такие «льдинки» не фиксируются локаторами, а горизонтального эхолота у нас на судне нет. Так что у капитана сейчас болит голова не только от тропического солнца.

Сегодня я увидел Южный Крест. Вечером поднялся на мостик, стоял с вахтенным штурманом и курил. Темно, на небе масса звёзд, но горизонт закрыт. Постепенно тучи разошлись, и почти прямо по носу, чуть правее, штурман показал мне четыре крупные звезды и одну поменьше. Это и был. Южный Крест. Медведицу уже не видна Южное полушарие вступило в свои права. Сказать по совести, я ожидал большего. Созвездие по размерам не крупнее, чем ковш Большой Медведицы. Прямо над головой у нас Орион, Большой Пёс и громадное, в полнеба, созвездие Корабль. Почти в зените по вечерам сияет Сириус. Сеет Сириуса так ярко, что оставляет «лунную дорожку» на море, когда звезда стоит низко над горизонтом. В общем, я тут постепенно становлюсь астрономом — учусь работать с секстантом, находить мореходные звезды.

День двадцатый. Вот уже две недели, как мы последний раз стояли на твёрдой земле. Вчера вечером сильно качало: это отзвуки шторма, который кончился здесь сутки назад. Ходить по палубе грудно, бросает из стороны в сторону.

Сегодня была генеральная стирка. Я выстирал всё своё грязное бельё, так как за Кейптауном расход пресной воды будет ограничен. Впереди слишком длинный переход.

Жизнь наша на судне становится однообразной. Если появляется на горизонте судно — это событие даже на мостике. Все суетятся, радист связывается с ним по радио, включается семафор. «Кто, куда, откуда, зачем, что на борту?» Затем взаимные приветствия, радость по поводу встречи. Но такое бывает очень редко.

Совсем недавно в Северном море частые встречи с судами воспринимались как неудобство. А ведь теперь мы идём по «большой дороге», но океан слишком велик, и мы здесь — иглолка в стоге

Чаек по-прежнему нет. Летают изредка лишь какие-то чёрные птички, похожие на скворцов, но чуть побольше, с клювом кондора. Одна из них залетела к нам на палубу. Мы её поймали и пустили в бассейн, чтобы она в спокойной обстановке отдохнула и ночью улетела (эти птички в основном летают по ночам). Птичке все обрадовались и очень за ней ухаживали. Каждый нёс ей, что мог.

Последние тысячи миль

День двадцать третий. Страшный ветер и сильный шторм. Через час-полтора пройдем знаменитую сороковую широту. Качка сильнее, чем в Бискайском заливе, но я, кажется, стал моряком. Качку воспринимаю только как неудобство при ходьбе — бросает о стены. И ещё голова тяжёлая, хочется спать, но тошноты настоящей нет, иногда лишь чуть-чуть подташнивает — правда, неизвестно отчего, от качки или от обжорства, ведь морская болезнь или кладёт тебя в постель, или возбуждает аппетит. В столовой сейчас довольно пусто, большинство лежит, а остальные пиршествуют Мы с Андреем съели по два первых (окрошка) и по два вторых (цветная капуста) блюда.

Сегодня весь день над судном летают альбатросы. Громадные, тёмные сверху, белоснежные снизу Размах их крыльев — до двух метров. Альбатросы совсем не боятся человека. Парят на высоте двух-трех метров над палубой со скоростью судна, то есть висят рядом, с любопытством рассматривая нас немигающими чёрными глазами. Ведь в эти места почти никогда не заходят суда.

Много буревестников — чёрных, маленьких, со среднюю ворону, птиц. На фоне альбатросов, грациозно взлетающих на гребнях волн, буревестники не смотрятся.

Сегодня целый час лежали в дрейфе. Перегружали бочки с бензином с носа на

корму. На носу их начало разбивать. Каюта скрипит и трещит по всем швам.

День двадцать четвёртый. Осталось 2653 мили. В Мирном, оказалось, есть живые свиньи. Для них в последнем порту мы купили огромного борова. Сейчас нашего борова укачало. Спит без просыпа. Около него всегда толпится народ, смотрят любовно, как на бегемота в зоопарке. Ветер стих, на воде лишь тяжёлая зыбь. Небо прикрыто не густой, но сплошной облачностью. Благодаря своеобразному освещению цвета уже не яркие, как прежде, а белесые, почти белые. Разные оттенки белого.

Все время хочется спать или есть и совсем не хочется работать. Спим как убитые всю ночь и еле встаём завтракать; после обеда опять спим до чая и т. д. Говорят, это тоже проявление морской болезни.

День двадцать девятый. Осталось до Мирного 1082 мили, два-три дня хода. Температура воздуха плюс 12, воды — 0 градусов.

В Мирном писать уже будет некогда. Сначала будет разгрузка, потом подготовка похода на станцию Восток.

Все приуныли. Тоскуем по дому. Как медленно идёт время! Ведь прошёл только месяц, а впереди до встречи с близкими осталось 390 дней. Как только придём в Мирный, начнём считать дни, которые осталось прожить до этой встречи.

Особенно, говорят, тяжело провожать последнее судно, стоя на берегу.

У меня хранится письмо от Жени, жены Андрея Капицы. У Андрея 9 июля день рождения. Когда я передам Андрюшке письмо, он будет на седьмом небе. Правда, до этого дня ещё шесть месяцев.

День тридцатый. Идём все на юг и на юг До Мирного осталось 672 мили. Опять ветер и волнение, температура воздуха и воды одинаковая — 0 градусов.

Белесое небо, белесая вода. Иногда справа и слева по борту проходят ослепительно белые, с голубым, айсберги. В шесть часов вечера я читаю лекцию о теплообмене в Антарктиде.

День тридцать первый. Четвёртый день подряд в полночь все часы передвигаем на час вперёд, что очень чувствуется. Этот час утром отрывается от сна, а вечером, если ляжешь раньше, не спится. Не успеваем приспособиться к столь быстрому переходу времени из пояса в пояс. Слишком близко здесь расположены друг к другу меридианы!

Сегодня идём через сплошные айсберги самой причудливой формы и размеров. Завтра Мирный, и уже не будет ни минуты свободного времени.

Океан вокруг полон жизни, летает масса птиц. Мимо судна проходят стада китов. Некоторые из них насчитывали десятки голов. Удивительно, как легко прыгают они, выскакивая на поверхность и пуская косые струи воды и пара! Раньше я почему-то думал, что киты пускают фонтаны вверх, а не вбок.

Прошли первую полосу битого льда. Шли, расталкивая льдины, со скоростью пешехода. Все толпились у борта, с любопытством рассматривая лежащих на льдинах тюленей. Один тюлень лежал точно по курсу судна, и мы чуть не раздавили его, так он крепко спал. Проснулся лишь в пяти метрах от носа теплохода, но и не подумал нырнуть, а лишь отполз в сторону на несколько метров и с интересом следил за нами. Здесь ведь практически никогда не бывает судов и звери непуганые. Кто-то запустил в него пустой консервной банкой, но он только недовольно фыркнул и даже не пошевелился.

Настроение странное, тревожное. Примерно такое же, как и за день до отъезда из Москвы. На судне мы уже жились, это наш второй дом, а как там?

День тридцать второй. Идём в сплошных льдах. Сегодня ночью из Мирного пришла нам на помощь «Обь», и сейчас она идёт впереди, расталкивая льды, а мы пробираемся по проделанному ею каналу.

Идёт страшная суета, упаковываем вещи. Через несколько часов — Мирный. Наконец добрались. Теперь время пойдёт быстрее. Сейчас выяснили, что «Михаил Калинин» отойдёт от Мирного, а потом

снова подойдёт, так что время писем продлится ещё дней пятнадцать. Настроение бодрое, все в порядке, здоров, насморк был только на экваторе. Но, как и у всех, уже давно прошёл.

День тридцать третий. Вчера во второй половине дня льды стали почти сплошными. На горизонте сквозь дымку начал просматриваться геометрически правильный береговой обрыв и склон купола Антарктиды, ослепительно белый на фоне голубого неба. Смотреть без очков не только на берег, но и на палубу невозможно. Слепит глаза. Такого потока света не было даже на экваторе. Через час стал виден весь пологий подъем материка вглубь, а на берегу, у скал, показалась россыпь чёрных точек — домиков. Лёд преградил нам дорогу, когда до Мирного осталось ещё километров пять «Обь» пришвартовалась к кромке плавучего льда — припая, наш теплоход «Михаил Калинин», пройдя по каналу, проделанному «Обью», стал с ней борт о борт.

Вдруг мы увидели, как отовсюду, со всех сторон к нам устремились толпы каких-то живых существ. Да это ж пингвины! Небольшие пингвины Адели. Огромные императорские пингвины в район Мирного придут только зимой. Вот мы бросились их фотографировать и вообще пощупать.

Более любопытных созданий я не видел. Слово «птица» ним не подходит. Это именно создание. Если ты будешь пытаться его поймать, то он начнёт улепётывать от тебя аж на брюхе. Да, да! Максимальную скорость он развивает когда ложится на брюхо и катится, отталкиваясь лапами и ластами. Так вот, откатится пингвин от тебя, но любопытство берет верх, и он встаёт, отряхивается и уже важно и чинно идёт глазеть на других людей, где опять нарывается на неприятности. Пингвины удивительно безобидны. Убить его почти то же, что убить человека. Когда какой-нибудь матрос, увлечшись, слишком обижает пингвина, все кричат:

— Ну что связался с маленькими, что они тебе сделали?

Отношение к ним такое же, как к детям.

В окно каюты вижу: только что рядом с нами сел самолёт. Прилетел из Мирного Савельев, он летал туда, чтобы ознакомиться с местом, где будет жить его отряд. Иду его встречать и, по-видимому, тоже полечу в Мирный.

ТРУДНОЕ НАЧАЛО

Первые дни в Мирном



Берега морей Дейвиса и Моусона стали местом наших исследований.

Если перевернуть глобус и посмотреть на его «дно», то вокруг оси можно увидеть белое пятно, окружённое со всех сторон синим цветом — цветом морей и океанов. Это и есть Антарктида.

Это белое пятно, омываемое со всех

сторон Южным океаном, сверху кажется почти круглым. Однако на самом деле линия берега то выступает на север, то углубляется на юг. Эти места, которые океан отвоевал ото льда, называются антарктическими морями. Есть море Беллингаузена, море Росса, море Уэдделла, море Дейвиса, много морей.

Мы приплыли в море Дейвиса и подошли к берегу в его части, известной под названием Бухта Депо.

Глядя с теплохода прямо на юг, можно было видеть, что ровный синевато-желтоватый сезонный морской лёд — припай везде упирается в отвесный ледяной обрыв, которым оканчивалась у берега сверкающая на солнце, монотонно поднимающаяся до горизонта поверхность Ледяного континента. Однако не везде был только лёд. Чуть дальше от ледяного обрыва на берегу темнели два коричневато-красных скальных холма. Рядом на льду виднелись гряды из скальных обломков — морены. На вершинах и склонах этих холмов видны были такие типичные, виденные не раз в кино мачты полярной радиостанции. Мне сказали, что ближайший к воде холм называется мысом Хмары по имени тракториста, провалившегося под лёд вместе с трактором во время разгрузки, а второй — сопкой Радио, так как там стоят огромные мачты антенны передающей радиостанции Мирного.

Около мыса Хмары и сопки Радио в бинокль можно было разглядеть несколько домов неприхотливой архитектуры, с плоскими крышами, похожих на продолговатые кубики. Цвет домов был коричневато-жёлтый, «как клей БФ-2», — сказал кто-то стоящий рядом.

— А где же сам Мирный? — невольно вырвался у меня вопрос.

— Как где? — даже обиделся бородатый и загоревший до черноты человек в затасканной кожаной куртке и таких же штанах, по-видимому — отзимовавший уже полярник. — Посмотрите, от мыса Хмары и почти до сопки Радио тянутся дома. Видите большие кубики у Хмары? Это радиостанция, домик радистов и наша

дизельная электростанция. Рядом с домом радистов живут работники транспортного отряда, механики-водители. А вот чуть правее и подальше от берега видите огромный серый прямоугольник, как бы парус, расстеленный прямо на снегу? Это брезентовый верх плоской крыши кают-компании Мирного. Здесь обедают, смотрят фильмы, развлекаются в свободное время.

— Почему видна только крыша?

— Да потому, что весь посёлок, за исключением тех домиков, что вы уже знаете, засыпан снегом. Но снег с крыши кают-компании счистили, чтобы талая вода не текла сверху в тарелки с супом, — пошутил старожил. — Ну а остальные дома очищать не успеваем, пурга их все время заносит, — продолжал он. — Поэтому весь посёлок и не видно. Присмотритесь: видите наезженную дорогу, идущую от радиостанции направо, почти параллельно ледяному обрыву берега? Так вот, по ту, дальнюю от нас, сторону этой дороги на разных интервалах виднеется нечто похожее на срубы колодцев с крышами. Это входы в засыпанные домики. Смотрите, сколько домиков. Вот дом между электростанцией и кают-компанией. В нем живут механики и повара. В двух домах, примыкающих справа к кают-компанией, разместились сотрудники гляциологического отряда, там будете жить и вы; их сосед справа — дом лётчиков. Дальше направо домов нет, а то тёмное, что вы видите там, — это тени от метеорологических будок и мачт. Здесь располагается метеорологическая площадка. А рядом с этой площадкой, чуть ближе к нам, находятся ещё два домика, в которых живёт и работает метеорологический отряд. В центре посёлка, там, где скопление радиомачт и телеграфных столбов, расположен дом под названием «пятиугольник». Там живут начальник станции, главный инженер, учёный секретарь и шифровальщик.

Мы молчали. Смотрели на в общем-то небольшой посёлок, по которому взад и вперёд сновали трактора и вездеходы, и думали о том, что нам предстоит жить здесь целый год.

— Гляциологический отряд, подготовьтесь к отправке на материк, — проговорил властно голос по радио, и мы побежали собирать свои вещи.

День сорок второй. Сегодня 1 февраля. Вот уже неделя как я в Мирном. Два дня назад ушли суда. За это время я ни разу не дотронулся до фотоаппарата. День за днём идут авралы.

С тех пор как я любовался пингвинами и снимал в упор тюленей, я ни разу не видел ни тех, ни других. Дни летят молниеносно, и вся жизнь на теплоходе вспоминается как далёкий сон, как нереальность.

Сегодня у нас был праздник начала зимовки. Сначала все помылись в бане. Баня настоящая, только маленькая, на семь человек. Пар такой, что еле вылез. Потом час лежали с Андреем без движения.

Вечером был банкет в кают-компании. Пили за удачу в зимовке, за милых жён и детей, которые остались так далеко. Потом пели песни про огни Мирного, про славную Ялту, где растёт «золотой виноград», про друзей, с которыми «трещины уже, а ураганы слабей».

Когда мы вернёмся, то будем географически опустошены. Ведь мы обошли почти половину шарика и теперь нас уже ничем не удивишь. Разве только встречей с любимыми, близкими. Мы так соскучились по ним. Как они там, в сверкающей огнями Москве, не забыли ещё нас?

3 февраля. День сорок четвёртый. Сегодня целый день мы занимались разгрузкой ящиков на складе, сооружённом на мысе Хмара. Работали до вечера. После ужина пришёл в гости Вадим Панов, главный инженер транспортного отряда. Толстый, добродушный, по-волжски окаяющий, родом из Горького, он внешне напоминал старых нижегородских купцов. Сегодня наконец «оттаял», перестал молчать Валерка Судаков. У него все время плохое настроение. Когда разговорились, оказалось, что ему уже давно не пишут из дома. У Валерки даже губы тряслись, когда он говорил об этом...

Радиограммы из дома — это не письма, но без них жить нельзя на этом материке, где даже камень — редкость. Почему-то и мне Валюша не пишет. Если бы она знала, что такое её слово для меня сейчас...

Два дня назад перед баней постриглись наголо. Теперь почти все ходят как новобранцы. Пока лишь БАС держится, ходит с шевелюрой.

Туалеты — по-морскому «гальюны» — у нас в каждом домике. Это вырезанные в снегу, обитые фанерой пространства, главную часть которых занимают большие бочки из-под горячего. Сегодня был «гальюнный аврал» Вытащили на поверхность бочки, которые оставила нам полными старая смена, отвезли их к краю ледяного барьера и сбросили в море Дейвиса.

Когда вытаскивали бочку в нашем доме, возникло замешательство: кому быть наверху и тащить её, а кому подталкивать снизу. Так как тот, кто будет внизу, наверняка перепачкается содержимым переполненной бочки, то, естественно, никому не хотелось там оказаться. И тут удивил Андрей Капица:

— Я думаю, что на таком ответственном посту должны быть старшие научные сотрудники, — сказал он и полез под бочку. Я последовал за ним.

Потом помещение вычистили, поставили новые бочки. Теперь гальюн — украшение нашего домика. Все обито белой плиткой и обклеено линолеумом. Кухню тоже обшили белым. Потратили на это весь день.

А какие чудесные здесь закаты! Как сверкают айсберги, острова... Вспоминаются картины Рокуэлла Кента. Да нет, ещё лучше, величественнее.

День сорок пятый. Утро. Снова ничего нет из дома. Мы здесь летим по жизни как мелкие птички-то взлетаем вверх при взмахе крыльев, то соскальзываем вниз. Взмах и взлёт — это письмо из дома. Почему-то эти взмахи у нас все реже и реже... Лишь Савельев идёт ровно. Каждые два дня он получает радиограмму. Его родные знают, как это ему здесь надо. Для того чтобы поднять

работоспособность, пришлось перечитать все радиogramмы и письма из дома.

День сорок шестой. Получил весточку от Валюши. Потом паял свои первые электрические термометры и сочинял ответную радиogramму (это не так легко, продумывается каждое слово).

С обеда с Сергеем Уховым боролись с помпой для откачки воды из лаборатории. Помпа никак не хотела работать, а в лаборатории — ледяной траншее, отходящей от нашего дома, — по щиколотку воды от тающего снега.

Смеялись: «Люди работали по колено в ледяной воде. Механизмы отказались работать, но люди не сдавались...» Так сказал бы корреспондент. Действительно, конструкция помпы требовала, чтобы перед пуском её вся система была заполнена водой и в ней не было бы воздуха. Для этого мы поднимали отсасывающий конец трубы выше помпы и ведром заливали её доверху, а в момент пуска двигателя мгновенно опускали трубу в воду, чтобы в неё не попал воздух. Иногда после этого помпа откачивала воду и работала минут десять, пока трубу не забивало грязью. Но чаще мы недостаточно быстро опускали трубу в воду, и процедуру запуска надо было повторять.

К ужину кое-что откачали, но, когда поужинали, выяснилось, что уровень поднялся до первоначального. Бросили это занятие. Решили: если вода и будет прибывать, то работать можно и так, только в болотных сапогах.

Вечером слушали по радио детскую передачу журналиста Саввы Морозова об Антарктиде. Оказывается, мы герои: «Ломается припай, дует ледяной ветер...» От его рассказа мороз подирал нас по коже.

По-прежнему в Мирном у всех работа, работа и работа. Все, с кем я ни говорил, тяжело переносят первые дни в Антарктиде. Особенно тяжело, когда нет известий из дома Мы часто спорили, кому тяжелее: женатым или холостым" Оказывается, и тем и другим. Ребята, у кого нет жён говорят, что нам легче, что

они даже не представляли, как будет тяжело. А ведь почти все не новички в экспедициях.

«Харьковчанки», которые называют ещё и СТТ, уйдут дня через три на станцию Комсомольскую. Зачем? Чтобы отвезти туда горючее для основного похода, который состоится весной.

Сегодня на Комсомольскую улетел Валерка Судаков. Он будет до начала зимы изучать структуру снега этого уникального места. Сегодня же ему пришла радиogramма. Её переправят туда же. Ведь он так ждал её! Улетел с таким тяжёлым чувством. Собственно, его отлёт мы проспали. Даже не попрощались, а ведь он там хлебнёт горя и, может быть, зазимует.

День сорок восьмой. Вчера по-настоящему узнали Антарктиду. Весь день грузили ящики в «подземные» кладовые станции, но с обеда начала мести пурга. К ужину перейти в кают-компанию на расстояние в тридцать шагов у нас было уже проблемой. Видимость — четыре метра. Ветер ураганный — до тридцати пяти метров в секунду. На расстоянии десяти метров друг от друга горят прожекторы маяков на крышах домиков, но их не видно.

Тяжёлая новость. На Комсомольской ещё вчера заболел Валерка. Второй день без сознания, еле дышит, хрипит. А там, на станции, кроме Валерки лишь двое: радист и водитель тягача. И нет врача! Хорошо, что есть кислород, он его пока держит. Диагноз (по радио) — воспаление лёгких. Надо вывозить его в Мирный, но и у нас, и у них бушует шторм.

День сорок девятый. По-прежнему беснуется пурга. Ветер усилился. Сейчас уже не видно даже фонаря соседнего дома. Состояние очень странное. Заторможенность. Утром встаём с гигантским трудом. После обеда сон валит сразу. Все время ходишь сонный... Это, говорят, действие пурги. Последние радиogramмы с Комсомольской: Валерий не приходит в сознание, кислорода хватит на несколько часов

После ужина начали переговоры с начальством о том, чтобы попросить американцев прилететь с их главной

станции Мак-Мердо и забрать Валерия. Может быть, в Мак-Мердо сейчас хорошая погода? Состояние Валерия то же, температура — сорок. Почему он заболел? Все мы видели его подавленное состояние перед отлётом. Он так переживал отсутствие писем из дома. В последний день ему пришла радиограмма, но он был уже на Комсомольской. Интересно, успел ли он прочитать её, что там было?

Пурга несколько стихла, ветер — двадцать метров в секунду. Командир лётчиков Борис Семёнович Осипов готов вылететь, но самолёт обледеневаает ещё на земле. Осипов говорит, что готов поднять самолёт. Правда, только поднять с земли, за дальнейшее он не отвечает. Часов в одиннадцать вечера всем отрядом пошли к докторам, узнавать последние сведения о состоянии Валерия. Врачи, Володя Гаврилов и Сергей Косачев, встретили нас нерадостно. Валерию хуже.

Температура сорок и пять десятых. В сознание не приходил. Конечности синие. Возможно, начался отёк мозга. Как нужны сейчас специальные лекарства и кислород, но ведь их там нет.

Час назад выяснилось, что Мак-Мердо тоже накрыт циклоном и взлёт оттуда невозможен. Плохая погода ползёт по куполу. Завтра у нас ожидается новое ухудшение. Надежды на вылет нет.

День пятьдесят второй. Вчера, 10 февраля, простились с Валерием. Он умер ещё ночью с восьмого на девятое, но мы узнали об этом девятого.

В этот день, когда мы занимались откачиванием воды из дома, нас вызвал Савельев и, утирая слезы, сообщил, что Валерка умер. Дальше до вечера были сплошные хлопоты. Подготовили маленький домик на санях — «балок». Здесь будет лежать Валерий до зимы, когда замёрзнет море и можно будет перенести его на остров, где похоронены все погибшие в Антарктиде.

А утром десятого не было ни следа пурги. Когда мы вышли на улицу, светило солнце на голубом небе В стороне, урча, выруливал на старт самолёт Ли-2. Вылетел за Валерием, чуть не разбившись при взлёте на сугробах и застругах после

пурги.

К вечеру самолёт вернулся. Валерия с носилками накрыли огромным государственным кормовым судовым флагом, перенесли. Вечером мне пришлось участвовать во вскрытии. Оказалось, что по закону кто-то должен был быть с врачами как понятой. Отряд решил просто: «Игорь, поскольку Валерий последние дни работал вместе с тобой, тебе и идти». Не думал, что анатомию придётся изучать таким способом. Совсем очерствел. Потом пришёл домой, выпил с врачами, чтобы как-то снять напряжение.

А погода стояла прекрасная! Антарктида сделала своё дело, съела человека и снова заулыбалась.

На другой день снова хлопоты, надо сделать гроб, обить его, украсить. У всех свои заботы. С Валерием лишь мы, то есть гляциологический отряд. Это можно понять. Все остальные заняты отправкой санно-тракторного поезда на Комсомольскую. Его выход нельзя задержать ни на один день.

Во второй половине дня положили Валерку в гроб и устроили прощание, почётный караул. Но погода снова испортилась. Антарктида испугалась, что её жертва уйдёт легко. Опять замела пурга. Похороны пришлось отложить.

Вчера проводили поезд «Харьковчанок» на Комсомольскую.

Сегодня половину дня писали телеграммы жене и матери Валерия. Тяжёлое это дело.

А жизнь шла своим чередом. После ужина были первые собрания политучёба и выборы партбюро.

День пятьдесят третий. Сегодня «похоронили» Валерку Погрузили его на вездеход и медленно повезли на морену, где стоял специально для этой цели приготовленный нами балок Андрей, Толя, Серёжа и я стояли на вездеходе у гроба. Жалко было смотреть сверху на кучку людей, медленно идущих за нами по глубокому снегу. У могилы — короткий митинг. Говорил сначала Савельев, потом начальник экспедиции Александр Гаврилович Дралкин. Казалось бы, человек этот — кремень, а когда говорил

речь, заплакал и еле кончил. Потом мы сняли Валерку с вездехода и медленно вставили гроб в балок. Грохнул винтовочный залп, второй, третий... Прощай, наш Валерка. Мы будем вспоминать тебя в Москве, но здесь нам надо это делать реже. Прощай.

После обеда слегка отдохнули. Читал Паустовского «Далёкие годы». Потом снова аврал. Чистили крыши домов, чтобы меньше заливало талой водой.

После ужина, уже вечером, занимались перематкой кабеля к моим термометрическим «косам». Так называются гирлянды электрических термометров, которые опускаются в скважину. Нижний термометр соединён с поверхностью несколькими проводами, следующий — ещё несколькими и так далее. Поэтому тонкая на конце гирлянда становится все толще и толще к её «верхнему» концу, как девичья коса. Отсюда и название. Только сплести косу длиной в полкилометра из десятков проводов — дело трудоёмкое. Надо на улице отмерить и обозначить колышками места, где будут термометры, а потом, взяв в руки ч или на палку катушку кабеля, ходить взад — вперёд так, чтобы с каждого места, где будет термометр, до конца косы, остающегося на поверхности, шло бы по четыре провода. Если учесть, что провода эти в косе должны быть надёжно сплетены, а длина косы может намного превышать сто метров, то понятно, сколько времени занимает «плетение» такой косы и как трудно это сделать без помощника. Но постоянного помощника у меня нет. Иногда мне помогал Юра Дурынин.

Заниматься теорией пока невозможно, страшная усталость. По вечерам мы обычно сидим в нашей комнате. Приходят гости, разговариваем, смеёмся. Идут хорошие душевные беседы.

День пятьдесят четвёртый. Сегодня поезд «Харьковчанок», вышедший на Комсомольскую, прошёл сто пятьдесят километров. Вчера он попал в район трещин. Начал проваливаться в маленькие трещины и немного не дошёл

до больших. Самолёт указал ему нужную дорогу. Оказалось, что, пройдя девяносто километров, «Харьковчанки» уклонились в сторону на двадцать километров и проскочили место, где их ждали сани с дополнительным горючим и где был разведан проход через трещины. Лётчики рассказывали, что путь их был в виде зигзага.

Сегодня погода хорошая, поэтому гоняли голубей. На крыше домика водителей есть голубятня с голубями из Москвы. Голубям здесь плохо, им не на пользу дистиллированная вода. Плохо тут и цветам. Андрей привёз клубни гиацинтов и некоторых других цветов. Мы за ними ухаживаем, но они не цветут, бутонов нет, растёт только зелень. Человек тоже пьёт дистиллированную воду, но он выносливее всех растений и животных.

День пятьдесят шестой. Уже полночь. Только что кончилось воскресенье, выходной день. Сегодня оно у нас было настоящим, то есть мы отдыхали. Дело в том, что вообще-то у нас нет выходных. Мы считаемся на работе с восьми утра и до девяти вечера каждый день. Сегодня же у нас выходной день получился потому, что была баня. Она бывает два раза в месяц, и это праздник. По расписанию наш отряд мылся с десяти утра. Поэтому в одиннадцать часов все уже собрались у нас. Сергей сбегал на камбуз, принёс грибок и сёмги, и началось «лечение болезней». После обеда спали до ужина. К ужину по указанию начальника экспедиции выдали по сто граммов «банного» спирта. Кстати, после смерти Валерия Александр Гаврилович стал намного мягче. Сегодня смотрел в кают-компании два фильма. В кино у нас ходят все, здесь пара часов проходит незаметно.

Вчера целый день авралили. Убрали из-под снега все оставшиеся ящики и перевезли мои катушки с кабелем. Работа тяжёлая, так как каждая из них весит около тонны. Да и найти ящики и катушки нелегко — их замела первая пурга, и на месте где они лежали, оказалось чистое поле. Ходим по нему с острыми длинными металлическими палками и тыкаем наугад,

пока не наткнёмся на очередной ящик. Последние два дня на меня и на всех напала тоска. Каждый молчит. Об этом не принято здесь говорить, но нет-нет да кто-нибудь и вспомнит о любимой, что живёт одна в большом красивом городе.

Вчера я распустил себя мысленно и ворочался часов до трех ночи. Читал «Далёкие годы» Паустовского, но и тут не повезло — попал на главу об измене Любы.

Сегодня считали, сколько дней осталось до отъезда. Ещё много — больше трехсот С трехсот начнём вести счёт на оставшиеся дни.

Из Паустовского: «Ожидание счастливых дней иногда гораздо лучше этих дней». Хотелось бы быть счастливым.

День пятьдесят седьмой. Целый день занимался косой термометров. Погода — как на юге. Светит солнце. Припай держится лишь за островками, и совсем рядом приятно блестит океан. То там то здесь тонкий лёд взламывают косатки, показывая свои чёрные морды.

Вечером было общее собрание, выбрали профком. Выступил Дралкин. Снова удивились его мягкости и человечности. Вдруг все почувствовали, что мы здесь одна семья. Что бы ни произошло, решать все проблемы только нам самим. Собрание шло в три приёма; в антрактах «крутили» кино.

Плохо со станцией Лазаревской. Там ураган, ветер до пятидесяти метров в секунду. Связи пока нет. Перед этим оттуда сообщили, что припай у них разломало. А ведь всем специалистам по льдам (в Арктике) казалось, что он так надёжен. Утонуло трое саней, грузы.

Сама станция стояла далеко от края плавучего (то есть шельфового) ледника, но по мере отколов огромных айсбергов край этот неожиданно быстро приближается. Экипаж, который там остался на зимовку (10 человек), сообщил, что их станцию уже покачивает. Но кто же знал, что так будет? Ведь это на их опыте будут учиться другие. Им же учиться было не у кого.

Полярный день подходит к концу. Уже довольно сносно видны наиболее

яркие звезды и прямо над головой — Южный Крест. Он почти в зените. Сегодня, выйдя из кают-компании, Савельев вдруг указал на небо, где светилось голубым большое расплывчатое пятно. Оказалось, что это полярное сияние. Я вижу его первый раз и несколько разочарован. — Ничего, подождите до зимы — тогда оно будет во всей красе, — успокоил БАС.

Аэродром, пригодный для колёсных самолётов Ил-14, пока не годится для взлёта. Он засыпан пургой. Такой пурги ещё никогда не было в это время в Мирном. Есть опасность, что станция Восток будет недоукомплектована, ведь много грузов надо ещё довести туда именно этими самолётами. Санно-тракторный поезд вышел наконец на станцию Пионерская, находящуюся примерно на полпути до станции Комсомольская.

День пятьдесят девятый. Получил от Вали: «Волнуемся почему молчишь срочно радируй». По тону ясно, что они там уже знают о Судакове. Сочинять ответ стал сразу, но писал эти слова два дня.

Чего-то здесь, видимо, в воздухе не хватает. Казалось бы, в ясные безветренные дни — курорт, а дышится тяжело, работаешь с большим трудом, чем дома. Утром никак не проснёшься. Американцы называют это странное явление «антарктическим фактором». Ведь кормят здесь «как на убой». Да и витаминов хватает: яблок, лимонов, чеснока — сколько хочешь.

Вчера весь день делал косу с Юрой Дурыниным. Даже авралить вечером не пошли (ребята выгружали из самолёта буровой станок). Думали сегодня лететь на остров Дригальского, но завтра ожидают шторм, поэтому полет отложили. Снова видел полярное сияние — голубоватую, вертикально поставленную ленту над морем на севере. Мы видели его с Андреем, когда ночью крались за водой на снеготаялку камбуза. Да, крались. Дело в том, что водопровода здесь нет и каждый домик готовит себе воду для умывания и других нужд сам: ребята кладут в бочки, стоящие в тамбуре, куски снега и ждут,

когда он растает Но на этот раз мы с Андреем забыли заготовить снег, и бочка наша была совершенно пуста.

Сегодня весь день работали на общем аврале посёлка. Работали все. Дралкин «вкалывал» наравне с нами. Откапывали из-под снега и увозили на склады оставшиеся ящики. Некоторые ящичные «жилы» пришлось вскрывать бульдозером. Почему мы не убрали их раньше? Никто, даже матёрые полярники, не ожидал, что такая погода может наступить в середине лета.

Работали (с перерывом на обед) до половины седьмого. Ужин был отменный: сёмга, перец, прекрасный ромштекс с горошком и сто граммов авральных «по широте». Вечером смотрели фильм «Чарли Чаплин».

День шестьдесят второй. Вчера весь день и ночь делал косу термометров. Скоро летим на остров Дригальского. Когда пробурием там скважину, то опустим туда косу, чтобы быстро провести измерения температур в толще ледника.

Вечером все ходили в кино, а я остался работать. Уже под утро, часа в три, Андрей встал и, ни слова не говоря, вскипятил мне какао. Растрогал меня почти до слез. Вообще мы с Андреем молчаливо стараемся ухаживать друг за другом: принести с камбуза завтрак, подать в постель яблоко или конфетку...

Я стал очень чувствительным, многое, на что раньше не обращал внимания, сейчас трогает до глубины души.

Сегодня утром должны были вылететь на остров Дригальского, но все машины ушли на Комсомольскую и Восток. На куполе хорошая погода, аэродром приемлемый. Надо ловить момент.

Нас удивил наш «свинопас» и каюр Ковалевский. Оказывается, он хорошо играет на фортепиано. Андрей говорит, что в первой экспедиции был каюр, который в свободное время читал лекции по истории Рима. Любопытный народ каюры. Кстати, официально Миша Ковалевский оформлен в экспедицию водителем. Поэтому мы, смеясь, называем

его «каюр-свинопас-механик-водитель».

Получил радиограмму из похода на станцию Комсомольская от Вадима Панова: «Поезд на станции Восток-1 Выигрываем фактор времени». Посмеялись над этим выражением. Дело в том, что начальник поезда и он же начальник транспортного отряда оказался малопригодным к зимовке, над ним все подшучивали, и он очень это переживал, старался компенсировать что-то утерянное выступлениями на собраниях. В последние дни перед отходом санно-тракторного поезда у всех не хватало времени, и начальник

Вадима с трибуны и в «частных беседах» убеждал каждого в том, что «главное — выиграть фактор времени».

День шестьдесят четвёртый. До обеда занимался хозяйством. Мыл посуду, подметал, убирал. Я со вчерашнего дня дежурный по домику на неделю.

После обеда на вездеходе всем отрядом поехали на взлётную полосу. Надо выяснить возможность взлёта Ил-14 на колёсах. Ведь основной аэродром замело в пургу, а восстановить его в сложных местных условиях нелегко. Раньше таких заносов никогда не было. Ходили цепью по аэродрому и тыкали палками в смет, проверяли, на какой глубине твёрдый слой. Наконец нашли площадку длиной метров в пятьсот, которая, кажется, годится для взлёта. Слой рыхлого снега всего пятнадцать сантиметров. Устали, как черти.

Потом поехали к морене под названием Причал Лены. Занимались разборкой склада детонаторов, используемых для сейсмического зондирования льда и хозяйственных взрывных работ. В ящиках, вмёрзших в лёд и заваленных снегом, их около двадцати тысяч. Все эти ящики надо перевезти в какое-нибудь непосещаемое место. «Выковырили» около пятнадцати ящиков. Особенно досталось Андрею Капице, ведь только он имеет «диплом взрывника» и смыслит в детонаторах. Поэтому он лишь работал ломом. Мы из солидарности сидели рядом, покуривали и относили ящики в сторону. Когда-нибудь в

другой раз мы отвезём их в укромное место, а сейчас уже нет времени. Завтра в семь утра летим наконец на Дригальский. Телеграмм из дома так и нет.

Пора осенних полевых работ

День шестьдесят шестой. На остров Дригальского я в этот раз так и не летал. Поэтому занимался подготовкой стеклянных термометров для заленивания, то есть окружал их толстым слоем тепловой изоляции. Помещённые в среду с другой температурой, например в скважину во льду, такие термометры очень медленно, «лениво», принимали новую температуру. Однако если после этого быстро вытащить их из скважины, то по ним можно узнать температуру, которая в ней была.

Проверил косу — оказалось, что разброс результатов измерений по разным термометрам слишком велик. Придётся переделывать, но как — ещё не знаю. Надо думать.

Вдвоём с Андреем занимались анализом и опытной проверкой типов изоляции для различных «ленивых» термометров. Нашли оптимальный вариант. Вечером сделал и лучшую схему для исключения влияния сопротивления проводов в косе. Ура! Теперь коса будет работать. Такие дни бывают не часто.

Сегодня получил весточку из дома, сообщают: на днях родственники зимовщиков будут выступать по радио. Просто не верится. Такое счастье. Даже страшно. Наверное, и жена волнуется. Что сказать за несколько минут, какие слова, чтобы они остались на долгие месяцы?

День шестьдесят восьмой. Вчера целый день грузили на сани бочки с соляром для отправки их на электростанцию. Каждая бочка весит триста килограммов и засыпана снегом до самого верха. Каждую надо откопать, перетащить и погрузить на сани. Наш отряд — семь человек, включая Андрея, который работал водителем на тракторе, — должен погрузить сто четыре бочки.

К концу дня очень устали, но

погрузили на сани и отправили только семьдесят бочек. Мы бы не выдержали, но выручил закат.

Такие закаты бывали лишь на экваторе. Половина неба — пурпур, а у горизонта расплавленное золото, переходящее в голубой лёд и воду.

Вечером ещё радость. Вылезли на улицу, а навстречу — штурман похода «Харьковчанок» Олег Михайлов и Вадим Панов. Только что прилетели с Комсомольской. Они пришли туда утром, а вот сейчас, вечером, самолёт доставил их уже в Мирный. Через час мы все уже сидели у БАСа. Праздновали приезд дорогих ребят И Олег и Вадим очень изменились, особенно Вадим. Всего восемнадцать дней они были в походе, а выглядят постаревшими на много лет. Оказалось, что машины промерзают насквозь. Утром температура в салоне — минус 10-15 градусов.

Сегодня снова до обеда грузили проклятые бочки — довыполняли норму, потом спали до ужина. Перед ужином вместе с ребятами из похода удалось помыться в бане.

1 марта. День шестьдесят девятый. Прошли сутки с тех пор, как слышал Валюшу. Что она говорила — не помню. Толя и Сергей, правда, слова своих жён тоже не помнят. Это удивительно, как все вылетает из головы. Валюша, видимо, очень волновалась. Говорила поставленно, медленно, как на защите диссертации: "Дома хорошо... Мама с Сашулькой... Заезжали Петров и Лора... Женя и Ирочка частые гости дома... Все хорошо.. " И все же на душе абсолютная пустота. Другого слова не придумаешь. По-моему, и у других тоже. У Толи интереснее всего выступала полугодовалая дочка. Чувствуется, её тянули за ножку в нужный момент...

Сегодня праздник — выборы депутатов в местные Советы. Ветер ураганный, видимость пять метров. На улицу не выйдешь. Целый день «крутим» кино — утром «Человек родился», после обеда «Багдадский вор» и «Если бы парни...», после ужина — «На окраине большого города». В перерывах сочиняю

на клочках текст радиограммы домой.

День семидесятый. С обеда пурга утихла. Солнца нет, темно-серое море, подступившее за ночь к крайним домикам, сливается с таким же небом. Там и сям виднеются отдельные айсберги, окружённые ледовой мелюзгой, как насадки цыплятами. Свежий ветер, метров пятнадцать-двадцать в секунду, но пурги нет. Ветер тёплый, и снег слёживается, становится липким. Мачты, антенны, штормовки покрываются слоем льда. Это не иней, как у нас, в Москве, а изморозь, то есть настоящий лёд.

Над кают-компанией висит красный плакат: «67-й Избирательный участок». Интересно выглядит он здесь.

Сегодня часов до одиннадцати писал письма, затем начал тянуть на крыше четвёртый провод к косе. После обеда продолжал это дело до десяти вечера. Помогал Лёня Хрущёв, наш геодезист отряда. Он невысокий, кругленький, с остреньким подбородком. Говорит мало и никогда — серьёзно, хотя почти не улыбается. Незнакомый человек не поймёт, когда Леонид шутит, когда нет. Очень упрям, уж если что-то решил, этого из него не выбить. Умница, эрудит Жаль, но таким ребятам почему-то трудно приходится. Пожалуй, единственное, чего он не умеет, — приспособливаться, пусть даже в лучшем смысле этого слова.

Снова беседовал с каюром-свинопасом-механиком-водителем. Я ему как-то обещал помочь разгрузить нарты с кормом для свиней, да забыл. Миша Ковалевский напомнил мне об этом так.

— Спасибо, брат, что помог нарты разгрузить.

— Что ты, я ведь там не был, это без меня, наверное, другие ребята тебе помогли, — ответил я.

— Неважно, друг, главное, что ты проявил инициативу, сам вызвался.

Сказать в ответ было нечего.

День семидесятый. Час ночи. Сижу в кают-компании. Сегодня я ответственный дежурный по посёлку.

Пурга. Ветер усилился до 25 метров в секунду. Еле видны ракеты, одна за другой

взлетающие на старте: ведь со станции Восток должен вернуться Ли-2. Но его все нет. Наконец стало известно, что самолёт заблудился и ушёл в море, где безопаснее развернуться (нет гор). Развернулся, снова полетел на юг и как-то ухитрился сесть на купол в условиях полного отсутствия видимости. Где сели, они сами не знают, но сообщили, что все живы-здоровы.

День семьдесят первый. Всю ночь мела пурга. Утром еле впали нас сверху. Снизу уже нельзя было выйти. Чувствую себя плохо, простудился. Днём до ужина без перекуров вплетал дополнительные провода к косе. Они позволяют исключить вредные погрешности, которые я обнаружил при измерениях. Завтра можно начинать паять, если буду здоров. Сейчас все в кино. Я не пошёл. Побрился, почитал, записал кое-что. Сейчас лягу.

День семьдесят второй. Вчера вечером я лечился. Собственно, меня лечили. Ребята пришли из кино, когда я уже лежал в постели. Нашли мне немного спирта, кусочек колбаски, я вылил. Поставили чай, чтобы поить меня малиной, провели к постели полевой телефон, чтобы я мог позвонить Савельеву. Скоро пришёл он сам, встревожен.

Народ постепенно расходится. Остановка в дверях. Савельев надумал поговорить о деле: о бутылках для анализа воды с разных глубин моря:

— Краснушкин, я вами недоволен, вы не подготовили бутылки...

— И закуски, — перебивает Капица.

Все хохочут. Так БАСу и не удалось поговорить о бутылках для анализа воды.

День семьдесят седьмой. Вчера с утра с Николаем Ивановичем Казариным наконец бурили скважины его новым шнековым буровым станком.

Это станок для бурения большим сверлом с винтовой нарезкой, равной по длине глубине скважины. Такое сверло состоит из многих соединяющихся друг с другом отрезков которые называются шнеками. Винтовая нарезка выносит на поверхность разрушенную при бурении породу. Мы возлагали большую надежду на этот станок. С одной стороны, он

достаточно лёгок, чтобы можно было возить его в самолёте, с другой, — как мы предполагаем, им можно будет бурить скважины глубиной метров двести. Ведь лёд втрое легче земли, значит, и поднять его можно шнеками на высоту в три раза большую.

Итак, Коля работал на рычагах, а я ворочал тяжести — наращивал шнеки. Прошли девять метров, и шнек завяз. Попали в трещину. Еле вытянули шнек обратно. Сдвинул станок метров на пять в сторону, и вся работа начинается снова до новой трещины. Правда, третья скважина получилась сравнительно глубокой: ушло двенадцать шнеков по полтора метра каждый. Но это, очевидно, оттого, что мы скважину «обманули». Делали вид, что нам всё равно, мы даже не интересуемся, сколько пробурили, и скважина «потеряла бдительность».

Интересно лечь животом на снег и, накрывшись сверху смотреть в скважину. Очень глубоко вниз уходит тоннель, окружённый голубыми сияющими стенками. Ниже голубизна темнее, и отверстие таинственно синее. Не по себе становится, когда представишь, что весь материк на километров вниз состоит из такого же прозрачного материала.

День семьдесят восьмой. Сегодня 7 марта, мой день рождения. Встретили его очень празднично. Был испечён большой пирог, горели тридцать три свечи, а сам я сидел в костюме и белой рубашке. Первый и, наверное, последний раз здесь в таком наряде. Получил много радиограмм. Прежде всего из дома: «Получили посылки, читаем письма...» Это те, что мы отправили с ушедшими судами. Сразу стало легче на сердце. Теперь ведь кусочек моей души у них там, дома. Он поможет, если будет трудно.

Мне кажется, что в Антарктиде люди многое переживают одинаково. В Москве каждый из нас был индивидуум. А теперь, когда на наших плечах действительно большие тяготы, кажется, что все мы реагируем на те или иные ситуации сходным образом. Если ты вдруг загрустил сегодня о доме, можешь быть почти уверен, что и остальные грустят. Если тебе

весело завтра, то, как правило, у других тоже хорошее настроение. А может быть, мне просто так казалось?

Интересно, что жены Андрея, БАСа и моя Валя о посылках отозвались абсолютно одинаковыми словами, как будто списали их друг у друга, а ведь они даже не знакомы.

День восемьдесят третий. С утра сильная пурга. Целый день смотрел в лупу на воду из растаявшего чистого льда — искал осевшие инородные частицы метеоритного происхождения. Но пыли метеоритов не вижу. Потом, часов с четырех, «ленгвил» термометры: тёр пробку в порошок и загонял термометры в трубки. Андрей с Вадимом обсуждают план похода на Южный полюс. Завтра учёный совет, и Андрей готовится к докладу об этом походе. Они с Вадимом делают расчёты оптимального числа машин и их загрузки, обсуждают итоги похода на Комсомольскую, чтобы выработать тактику следующего похода.

Санно-тракторный поезд добирался до Комсомольской восемнадцать дней. В первые же дни ребята попали в пургу и уклонились от курса. Они почувствовали, что дело совсем плохо, когда за первой «харьковчанкой» обвалился снежный ноет и перед второй машиной открылась глубокая и широкая трещина. Вызвали самолёт, он указал, куда идти, но и после этого они уклонились в сторону и, если бы не авиация, то наверняка ухнули бы в новую гигантскую трещину. Место остановки было названо станцией Михайловка по имени её автора — «штурмана» похода Олега Михайлова.

В дальнейшем Олег «исправился» и вышел точно сначала на Пионерскую, а потом на Комсомольскую. Правда, перед Комсомольской, когда уже были видны огни этой станции, а Олег лёг спать, указав направление, начальник похода Витя Чистяков ухитрился всё-таки убедить всех, что огонь — это звезда и увезти поезд километров на двадцать в сторону.

Машины в походе работали хорошо. Однако вся красота их и комфорт полетели сразу. Начало этому положили печки обогрева, которые отказали ещё в Мирном.

Поэтому на одной машине установили угольную печку, на второй — соляровую, а на третьей — авиационного типа.

День восемьдесят четвёртый. В четыре часа дня был первый учёный совет. Обсуждались итоги похода на Комсомольскую. Доклад сделал начальник этого похода. Парень мямлил, говорил общие фразы. Однако можно было понять, что машины идут неплохо, но шалит отопление, летят пальцы, иногда ломаются траки в местах, где нет уширителей. Говорят, на Большой земле поломка траков очень редкая вещь.

Потом сделал сообщение о намечаемом весной походе к Южному географическому полюсу Андрей. Он утверждал, что при максимальной нагрузке машин, если расход горючего на километр пути не превысит того, что был в походе на Комсомольскую, можно осуществить поход в полном объёме и уложиться по времени до отхода последних судов, которые придут за нами через год.

Многие отнеслись к словам Андрея скептически, говорили о том, что его план осуществим лишь при благоприятных условиях, а на практике оказывается все сложнее: могут начать буксовать машины на мягком зимнем снегу и т.п. Говорили и о том, что ещё ни один поход в Антарктиде, начиная с Амундсена, не «влезал» в плановые рамки.

После совета мы с Вадимом снова любовались закатом, Он здесь таков, что его трудно описать словами. Иногда он золотой, иногда пунцово-красный. Когда закат золотой, кажется, что благородный металл заполняет небо и часть его тонким слоем выливается в море. Оно тоже становится золотистым, чуть зеленоватым, как будто слой металла здесь слишком тонок. И на этом золотом фоне моря и неба лежат голубые айсберги. Жёлтый цвет «не пристаёт» к ним. Они раскрашены лишь в голубые тона — от почти белого до темно-синего. Чёрный остров Хасуэлл не портит картины, он смотрится как рисунок чернью на золоте.

Иногда закат бывает красным, но это не назойливый ситцево-красный цвет.

Несмотря на громадную плотность и яркость, здесь красный цвет очень нежен, что-то среднее между акварелью и пастелью. Море при этом приобретает светло-голубой цвет прозрачного воздуха бабьего лета, а невозмутимые айсберги теперь уже как бы висят в воздухе. Небо удивительно расцвечено не только на западе. Вы поворачиваетесь на восток — и здесь оно горит алым пламенем, книзу темнеет до густо-фиолетового цвета. Особенно эффектен при этом горизонт. Возвышающиеся айсберги светлой зубчатой стеной проектируются на темно-фиолетовом фоне, а над ними холодно — алая полоса «антизаката».

Красота невероятная и подавляющая. Все время досадуешь, что запомнить и зарисовать все это невозможно, что ты бессилён унести это с собой, а когда вернёшься домой, то слабая речь не расскажет всего, да и не поверят тебе...

Иногда бывают миражи. Тогда горизонт моря, обычно зубчатый от айсбергов, ровен, а выше примерно на палец, висит синяя стена ледяных гор. Но в то же время, глядя на эту красоту, приходишь к мысли: постоянно жить здесь непросто. Красота тут слишком яркая — ядовитого цвета мухомора. Простодушный начальник транспортного отряда, посмотрев на висящие в небе айсберги миража, тяжело вздохнул и выразил это так: «Скучно здесь...»

После ужина выяснилось, что завтра можно лететь на Дригальский.

День восемьдесят шестой. Летали на остров Дригальского. Встали в шесть утра, ведь самолёт в семь. Оделись потеплее: унты, четыре пары брюк (кальсоны, спортивные, лыжные и штормовые), свитер и специальная стёганая куртка. В самолёте все забито до отказа. Ведь мы везём буровой станок и к нему сорок шнеков по восемнадцать килограммов каждый. Нас, гляциологов, пять человек (Казарин, Андрей, я, Толя, Юра) да экипаж тоже из пяти человек. Первым пилотом летит огромный Федя Чуенков, вторым — его друг, щуплый, но ас Петя Рогов штурман конечно же Юра Робинсон, радист Коля и бортмеханик

Филимоныч.

Машина бежит между бочками, отрывается и, делая левый круг, идёт к морю. Сразу после взлёта все замолкают и смотрят вниз. Не только мы, но и весь экипаж. За окном море. Обычно оно темно-сине-серое. Внизу Мирный, остров Хасуэлл. Иногда видно, как у северного его берега как бы стелется белая пыль. Это летают тучи различных птиц. Внизу местами виднеется открытая вода, скопления айсбергов. Море как бы покрыто блёстками застывшего светлого на тёмном фоне воды прозрачного сала. Блестков очень много, в некоторых местах они даже налезают друг на друга. Так замерзает океан.

До острова Дригальского сорок минут полёта. Иногда приходит мысль остановись моторы — и все ведь у нас на борту нет даже спасательных поясов, не говоря уже о лодке. Только металл, а самолёт продержится на воде минуты. Даже если наш SOS будет принят, нам никто не поможет... Но моторы работают хорошо. Захожу в тесный проход между клетушками радиста и штурмана, сажусь на свободное сиденье у левого борта сзади первого пилота. Вот он, остров Дригальского. Громадная низкая лепёшка, геометрически правильно расползающийся блин жидкого теста, на который небесная хозяйка опустила громадный стакан и подрезала слишком тонкие края. Поперечник его двенадцать километров. Берега острова обрываются со всех сторон в океан. Попасть сюда можно только самолётом.

Через несколько минут летим уже над белым, покрытым мелкими застругами полем. Впереди какая-то точка. Это полузасыпанная палатка и рядом Автоматическая метеостанция — гордость нашего начальника метеорологического отряда Василия Ивановича Шляхова. Метеостанция представляет собой два столба, на одном из которых ветряк-генератор электроэнергии, на втором — приборы, а рядом — мачта радиостанции, передающей данные в Мирный.

Здесь, в центре острова, мы будем

бурить через снег и лёд скважину. Чем она будет глубже, тем лучше. Далее в эту скважину будут опущены термометры. Показания термометров, установленных на различной глубине, сопоставленные с показаниями термометров в других скважинах, позволят выяснить, можно ли рассматривать ледяной покров острова как уменьшенную модель ледяного щита материковой Антарктиды, и ответить на ряд других вопросов.

Быстро разгружаем станок, ставим его на — две доски, чтобы не болтался и не проваливался в снег, и вот уже тишину прорезал весёлый стук мотоциклетного двигателя, Казарин, как всегда, занимается рычагами, моя работа — подать шнек, вставить его в станок, убрать горку ледяной стружки, поднятой на поверхность шнеками, подать новый шнек и так далее. Дует ветер. Стрекочет, подгоняя нас, мотор. Любоваться природой некогда, мы бурим, спуская за несколько часов до сорока шнеков, а каждый шнек что-то весит, и ведь после бурения их надо ещё и вытаскивать из скважины, повторяя в обратном порядке уже описанную операцию.

В это время у самолёта тоже кипит работа. Дело в том, что наряду с измерениями теплового режима представляет интерес получение величины скорости растекания ледяного блина острова. С этой целью ещё неделю назад Андрей с Леной Хрущёвым поставили на противоположных концах острова автомобильные фары, направленные в сторону возвышенности на материке «на седьмом километре» дороги от Мирного на купол. В фарах горели лампочки. Лампочки фар питались от аккумуляторов, которых должно было хватить на неделю непрерывного свечения. Точные координаты лампочек должны были быть засечены Леной ночью со склона ледяного купола Антарктиды. При этом он брался определить расстояние между ними с ошибкой не более одного-двух метров. Лёня говорил, что через полгода опыт они повторят, и будет получена величина раздвижки лампочек. Но ведь расстояние до острова превышает сто километров! Я

не очень-то верил в этот эксперимент.

Каждый вечер, иногда в позёмку, Андрей и Лёня ездили на вездеходе на «седьмой километр» ледяного купола, но лампочек не было видно. Лишь в последний день Хрущёв засёк одну из них. Но одна лампа — всё равно что ничего...

Поэтому сегодня Андрей возится с новой идеей — гелиотропом. С этой целью из нашего дома изъяты все зеркала, включая карманные. Задача — пустить с острова Дригальского солнечные зайчики в Леню, стоящего на том же «седьмом километре» на материке в ста с лишним километрах от зайчиков. Направление «на Леню» осуществляется по вешкам. При этом идёт радиосвязь от Андрея с зеркалом на острове Дригальского с самолётом, самолёт передаёт сообщение в Мирный, а Мирный связывается с Лёней, который стоит с теодолитом на «седьмом километре». Как ни странно, но идея оправдалась. Лёня увидел и засёк зайчики. Самолёт перелетел на один край острова, затем на противоположный, и везде зайчики, пущенные с купола обычным зеркальцем для бритья, были зафиксированы за 100 километров. Кстати, оказалось, что одна из фар, которую не видел Лёня, просто не горела. Заменили лампочку, и в ту же ночь её видели на «земле».

К четырём часам Андрей кончил свою работу и подменил меня при вынимании снаряда. Пробурили на глубину шестьдесят метров, но при этом осталось тридцать пять метров открытой скважины, остальное было забито шламом — кусочками снега и льда, которые осыпались со шнеков.

Приятно отдохнуть в самолёте. Поест горячие консервы с луком, приготовленные радистом, который обычно здесь и повар; попить чайку, перекинуться шуткой со «станишниками», как зовут себя здесь лётчики.

В шесть вечера вылетели и к ужину были уже дома. Нас встречает вечерняя позёмка, трактор, который затягивает нас на стоянку, и всегда в стороне стоит командир авиаотряда Осипов, ждёт своих лётчиков.

День восемьдесят девятый. С утра до обеда откапывал кают-компанию, а вечером опять был учёный совет. Повестка дня — доклад Бориса Александровича Савельева «Гляциологические проблемы и программа исследований в Четвёртой Советской антарктической экспедиции». Шеф в общем неплохо доложил, правда, много говорил об общих вещах, но, видно, так и надо было, всем понравилось. Как оппонент выступал Шляхов. Наиболее скользкие вопросы — динамика накопления осадков, то есть снега, как учитывать метелевый перенос. Мы кивали на Шляхова, он на нас.

После совета собрались пропагандисты. Решено начать политучёбу со вторника. Учёба будет протекать так. по вторникам по радио будет читаться изучаемый материал, а мы будем сидеть в своих домах и слушать, а потом обсуждать.

День девяносто четвёртый. Сегодня наконец задула пурга. Хорошая погода стояла долго, и мы почти забыли о белой старухе, заметающей все кругом.

Сегодня опять банный день, а значит, праздник. Встали часов в десять и пошли париться. Помылись — и домой, лежать, отдыхать от бани. Здешняя банька такая, что, приняв её утром, уже целый день ничего нельзя делать. Нет сил.

До обеда читал Блока. Вспоминаю милую. Дома нас лишь двое — я и Андрей. Остальные члены нашего отряда (БАС, Толя, Сергей и Коля) сидят где-то на шельфовом леднике Шеклтона. Улетели туда ещё позавчера, но не смогли вернуться из-за непогоды.

Уже чувствуется наступление осени. Начал образовываться новый припай (говорят, очень рано). Между островом Хасуэлл и мысом Хмара почти все пространство замёрзло, покрылось тонким льдом. Закаты такие же красивые. Любопытно наблюдать, как солнце вращается на небе против часовой стрелки — ведь мы в южном полушарии.

День девяносто седьмой. По-прежнему метёт пурга. Вход в пятый дом (соседний) вчера вечером не удалось откопать. Правда, его обитателей ещё нет в

Мирном. Ведь это они на шельфовом леднике Шеклтона сидят в самолёте. Послали им радиограмму: «Пристально следим вашей работой. В знак солидарности завязали тчк нетерпением ждём общей развязки».

Пусть посмеются ребята.

Час назад получил радиограмму из дома. Сообщают, что все хорошо. Боже, как защемило сердце, как хочется на день слетать домой! Но надо не подавать виду.

Занимались сегодня с Андреем анализом радиограмм. Когда, во сколько, откуда отправлены. Выяснили, что мамы обычно пишут рано утром, жены — в восемь-девять вечера.

День девяносто девятый. С утра сначала откапывали сани, но не успели, пошли встречать самолёт. Это с шельфового ледника Шеклтона прилетели наши ребята.

Погода улучшилась и позволила им вылететь. После обеда с час возился, откачивая воду из кают-компания. Позднее была вечеринка с лётчиками по поводу возвращения. В общем мы, оставшиеся здесь, в Мирном, вели себя как негодяи. Ребята говорят, что они жили на шельфовом леднике только радиограммами из Мирного, а посылал их один Осипов. Когда его стали благодарить, он ответил, что «я бы не посылал их, но мне приходилось так же сидеть, поэтому я знаю, что там нужно...» Вот и домашние не все знают, что нам надо. Оказывается, там, на шельфовом леднике, было не так уж сладко. Ветер до тридцати метров в секунду Самолёт так прыгал на этом ветру, что его все время грозило сорвать. А ведь он был закреплён лишь в ста метрах от барьера! Бортпаек был сразу разделён пополам.

Половину разделили на десять дней и получилась дневная норма. Через десять дней оставшаяся половина была бы разделена ещё на двадцать дней. Но и в первые десять дней у них на человека ежедневно приходилось две галеты «Поход», четыре куска сахара и двадцать граммов масла...

Только сейчас я понял, что Осипов и лётчики относились к «отсидке» серьёзнее,

чем мы.

Сегодня встали в десять, так как вчера легли в четыре утра. До утра работали на аварийном аврале в ледяном забое в штольне кают-компания. Стоишь на коленях в низкой штольне и топором рубишь лёд, а лицо мокрое от тающих ледяных брызг и мыльного льда — замёрзших сточных вод умывальников кают-компания.

День сотый (или 31 марта). Сегодня закончил изготовление «термоградиентной» установки на метеоплощадке. Это мачта высотой пять метров, на которую на разных высотах я повесил электрические термометры. Поместил я термометры и приборы-тепломеры и в лёд на разных глубинах.

Знание температур в воздухе на разных высотах позволит определить характер обмена теплом между поверхностью и воздухом над ней. Показания датчиков во льду позволят оценить, сколько тепла уходит в лёд или выходит из него. Показания их будут передаваться по проводам в метеодомик, где я поставлю самописец.

Работал усиленно три дня. Позавчера откопали кабель и перевезли его на метеоплощадку. Вчера занимался распутиванием концов, паянием и перепаиванием, помещением висящих в воздухе термометров в «домики», чтобы защитить их от влияния прямой солнечной радиации. Работа оказалась кропотливой, продолжал её целый день. Работал с Леней Хрущёвым до двенадцати ночи.

Сегодня утром с Сашей Круковским из метеоотряда заложили в снег косу термометров. Рядом повесили другие термометры, уже в воздухе. После обеда тянули кабель от них в дом метеорологов. Рыл для этого кабеля траншею через дорогу. Снег настолько плотный, что пришлось работать сперва топором или ломом, а потом уже лопатой.

1 апреля. День сто первый. Теперь уж и я со своим отрядом летал на шельфовый ледник Шеклтона. Цель — найти невысокий, а значит, нетолстый шельфовый ледник, выйти к его отвесному

краю (барьеру) и, выбрав место, где толщина ледника, судя по высоте барьера, около двадцати пяти метров, пробурить скважину с отбором образцов льда, остановившись где-то, не доходя одного метра до нижней поверхности. Мне поручено, пользуясь альпинистской техникой, подойти к краю барьера и промерить высоту его до воды.

ВОСХОЖДЕНИЕ К ПРАЗДНИКУ СЕРЕДИНЫ ЗИМЫ

Немного науки

*И я
заставлял себя
быть
восприимчивы
м... к волнам
мыслей и
чувств,
которые
доходили до
меня как от
моих
современников,
так и от тех,
кто уже давно
перестал
существовать.
Я пытался на
какое-то
время
отождествля
ть себя с
этой...
вереницей
людей, в конце
которой и я с
борьбой
прокладывал
себе путь. А
затем я
временами
отрывался от
неё и как бы с
вершины холма
глядел на
простирающую
юся внизу
долину.*

**Дж. Неру
«Открытие**

Индии»

Удивительна судьба шестого материка Земли — Антарктиды. С самого начала и до сегодняшнего дня её исследование связано подчас с фантазиями, чаще со здравыми, хотя и смелыми прозрениями, но всегда с полётом мысли, дерзаниями духа.

Ведь даже первое знакомство человека с Антарктидой, происшедшее сотни лет назад, было совершенно необычным. Факт её существования вплоть до нанесения на карту первоначально был принят на основании лишь сугубо теоретического, даже, я бы сказал, эстетического, соображения о необходимости гармонии, то есть примерно равного размещения масс материков на поверхности Земли. И хотя эти соображения до сих пор надо относить лишь к смелым гипотезам, предсказанный материк оказался действительно существующим.

Удивительно открытие этого материка русскими мореплавателями Фаддеем Беллинсгаузенем и Михаилом Лазаревым. Когда в январе 1820 года русские шлюпы «Восток» и «Мирный» подошли впервые к его берегам, они не встретили здесь земли, то есть того, что всегда являлось неотъемлемой частью материков. Командир флотилии Фаддей Беллинсгаузен писал об этом в рапорте морскому министру: «...встретил сплошной лёд... у краёв один на другой набросанный кусками, а внутрь к югу в разных местах... видны ледяные горы...» День, когда флагман увидел эту картину со своего корабля, был серый, пасмурный, поэтому он не смог разглядеть большего. Однако, когда туда же через несколько часов подошёл второй шлюп — «Мирный», командиром которого был Михаил Лазарев, погода заметно улучшилась. Поэтому Лазарев смог с мачты хорошо разглядеть высокий ледяной берег. Он написал об этом так: «...встретили матёрый лёд чрезвычайной высоты, и в прекрасный тогда вечер, смотря с саленгу, простирался оный так далеко, как могло только достигать

зрение... Отсюда продолжали мы путь свой к осту, покушаясь при всякой возможности к зюйду, но всегда встречали ледяной материк не доходя 70°».

Теперь мы знаем, что указанные при этом капитанами судов координаты соответствуют берегу Антарктиды, называемому сейчас Берегом Принцессы Марты. Кроме того, каждый, кто был в Антарктиде, поймёт, что они видели не плавающий лёд, например айсберг (ведь верхнюю поверхность такого айсберга никогда не видно с кораблей), а ранее не известный науке природный объект — поднимающийся к югу ледяной купол Антарктиды. Тот самый, который так поразил и нас. Но капитаны-то не знали об этом, они искали новый материк, состоящий, как и другие, «из камня и земли».

После этого корабли ещё девять раз приближались к берегам Антарктиды и полностью обошли этот материк Осмысливая виденное, Беллинсгаузен выступает уже как учёный-теоретик, который создал свою модель необычайного явления. Беллинсгаузен нашёл в себе моральные силы написать в конце экспедиции о том, что, по его мнению, лёд, «который... по мере близости к Южному полюсу поднимается в отлогие горы... идёт через полюс и должен быть неподвижен, касаясь мелководий или островов». Это ведь и есть описание ледяной Антарктиды, которое справедливо и сегодня. Но где взять силы, чтобы ещё и твёрдо, первому, сказать: «Я открыл новый, огромный материк, только он весь изо льда!» Да и можно ли всё-таки считать материком ледяное тело, даже если оно таких же размеров и так же долго существует, как материк?

Ведь даже в те годы, когда и мы, участники Четвёртой Советской антарктической экспедиции, уже работали в Антарктиде, географы ещё писали книги под названием: «Материк ли Антарктида?» И это через сто сорок лет после плавания Беллинсгаузена и Лазарева и их выдающегося открытия!

История научного исследования Антарктиды также представляется чередой

гипотез, прозрений, ошибок и открытий, большая часть которых связана с невиданными нигде больше на современном земном шаре размерами её ледникового покрова.

Уже говорилось, что сначала это поразило первооткрывателей Антарктиды. Ведь «земля», которая им открылась, не была похожа на обычный материк или остров из камня, грунта. И им пришлось создать себе представление об огромном материке льда, простирающемся на тысячи километров, ввести понятие природного объекта, который ранее не имел аналога в известном мире фактов.

Потребовалось ещё чуть ли не столетие, чтобы понятие о материке, не связанном с грунтом, землёй у поверхности, было принято официальной наукой. Сколько раз вычёркивались из рукописей слова «ледяной материк», а на картах вокруг Южного полюса продолжали рисовать море.

Одним из первых, кто поверил в идею ледяного материка, был англичанин Томсон. Антарктида, считал он, — это огромная, почти круглая ледяная плита, края которой отвесно обрываются в море, окружающее её со всех сторон. Толщина льда этой плиты увеличивается от краёв к центру. Но если это так, то лёд плиты под действием своей тяжести должен растекаться от центра к краям, где он, обламываясь, «производит» айсберги. Но тогда толщина льда со временем должна уменьшаться. С другой стороны, на поверхность материка выпадают в виде снега осадки. Если количество осадков в каждом месте будет равно количеству льда, которое уходит к периферии щита за счёт растекания, толщина такого покрова будет все время неизменной. Воспользовавшись случайными, немногочисленными данными, имевшимися в то время по течению льда под нагрузкой, задавшись ориентировочно приемлемой из опыта, полученного в других областях науки, величиной годового накопления осадков, считая форму ледяного щита в плане круглой, а диаметр его таким, каким он получался со слов капитанов, то есть близким к пяти

тысячам километров, Томсон определил толщину льда в центральной части ледяного щита, где-то вблизи Южного полюса, близкой к двум с лишним километрам. Что это — много или мало? Удивительно, что ошибка оказалась не очень большой. Сейчас, почти через сто лет, после десятков лет напряжённейшего труда по исследованию ледяного щита, определению свойств льда и температуры в его толще, наши расчёты, выполненные с использованием всего арсенала современных методов и вычислительной техники, дают величину около трех-четырёх тысяч метров.

Научное освоение Антарктиды началось совсем недавно, с начала нашего века. Первые же экспедиции выяснили, что не везде ледниковый покров лежит на грунте. Во многих местах вблизи берегов он сползает в окружающие Антарктиду моря и начинает плавать. Такие плавающие на море продолжения наземного ледяного щита были названы шельфовыми ледниками. В других местах гористые участки скальных пород оказались совсем не покрытыми ледниковым покровом. Такие участки стали называть антарктическими оазисами или сухими долинами.

Но настоящее, систематическое, изучение Антарктиды началось всего за несколько лет до описываемых событий. Начавшиеся в период Международного геофизического года и перед ним исследования Антарктического материка показали, что высота поверхности льда растёт по мере удаления от краёв ледникового покрова сначала быстро, а потом все медленнее, то есть так, как полагается расти толще каравая при передвижении от его края к срединной части. Уже было выяснено, что высота ледяной поверхности над уровнем моря в центральных областях превышает три тысячи метров. Однако ничего не было известно о толщине ледника, а значит, о положении скального ложа ледника над (или под) уровнем моря. Не было ничего известно и о характере льда или снега в толще, о температуре льда.

Чтобы ответить на эти вопросы, в

глубь Антарктиды с разных сторон пошли советские, американские, английские, новозеландские санно-тракторные поезда. При остановках этих поездов проводилось неглубокое бурение толщи, измерение температуры в полученных скважинах, исследование структуры снега с целью выявить, сколько же его ежегодно выпадает на поверхность материка. Определялось также положение верхней границы ледника. Но самым важным в таких походах было сейсмическое зондирование ледникового покрова. В связи с резкими различиями физических свойств толщи льда и подстилающей лёд скальной поверхности граница между ними легко определялась по времени прохождения до неё взрывной волны и возвращения её обратно.

Первые же такие походы принесли ценные данные. Оказалось, что толщина льда везде была больше, чем предполагалось. Во многих местах, особенно в центральной части, нижняя поверхность ледника располагалась даже ниже уровня моря. Огромная тяжесть льда как бы продавала земную кору, заставив её немного «утонуть» до нового положения гидростатического равновесия в относительно жидком и тяжёлом подстилающем слое. Температура же льда на глубинах около пятнадцати — двадцати метров, где её значения уже не колебались в течение года и отражали средние многолетние величины, опускалась до минус 56 градусов.

Санно-тракторные походы, сопровождающиеся сейсмическим исследованием подлёдного ложа, явились целой страницей в исследовании Антарктиды. Мой товарищ Андрей Капица ещё не знал тогда, что эти походы позволят ему построить первую достаточно подробную карту подлёдного ложа Антарктиды.

Сидя в нашей заваленной снегом гляциологической лаборатории дома номер шесть в посёлке Мирный, мы старались иногда стряхнуть с себя рутину из авралов, погрузок бочек соляра или бензина, откапывания домиков, борьбы с пургой, ожидания весточек из дома и

снова воспарить. И тогда опять Антарктида представлялась нам континентом удивительных загадок.

Ещё в конце прошлого века известный революционер Пётр Кропоткин, которого мы считаем основоположником русской гляциологии, пришёл к выводу, что температура в толще ледникового покрова на горизонтах, где не сказываются годовые её колебания, то есть на глубинах более пятнадцати метров, должна повышаться линейно по мере удаления вглубь от поверхности. Этот вывод он сделал, исходя из теоретических соображений по аналогии с тем, что уже наблюдалось в скважинах и шахтах в обычной земной коре. Такое повышение температуры казалось вполне естественным. Ведь из глубин земли к её поверхности поступает в среднем постоянный для всего земного шара поток тепла. Такой же поток, казалось бы, должен проходить и через лёд ледникового покрова. Значит, температура в толще ледника должна повышаться при продвижении вглубь. Повышение приблизительно равно 2,5 градуса на сто метров глубины. Это так называемая геотермическая ступень. Именно такой температурный градиент наблюдается при измерениях в скважинах и шахтах в обычных горных породах.

Но ведь лёд не совсем обычная горная порода, он плавится при нуле градусов. Значит, даже при температуре поверхности льда минус 50 градусов в леднике толщиной два километра температура у его ложа уже должна равняться температуре плавления льда. А при толщине ледника в четыре километра? В 1955 году только один человек, крупнейший исследователь льдов Арктики, профессор Московского университета Николай Николаевич Зубов, задал вслух этот вопрос и нарисовал картину гипотетического (не антарктического) ледникового каравая, верхней частью которого является лёд, а сердцевиной — «смесь воды со льдом, в которой идут сложные процессы» (так осторожно написал Н. Н. Зубов). Но такая «линза» воды толщиной два километра и

диаметром в тысячу с лишним со слоем льда над ней ещё в два километра, которая получалась из представлений Зубова, казалась настолько нереальной, что других желающих высказаться в этом же направлении не нашлось. Было ясно, что дальнейшие мысленные построения должны идти на основе какой-то новой модели процессов переноса тепла в этом огромном леднике.

Однако именно в это время появились первые сведения о распределении температуры в толще ледникового покрова Антарктиды. Они были получены измерениями в скважине глубиной сто метров, пробурённой норвежско-английско-шведской экспедицией в одном из ледников Антарктиды. Температура в скважине на глубине около пятнадцати метров была близка к минус 20 градусам, то есть к средней за много лет температуре воздуха в этом месте. Это «устраивало» всех. Однако, к всеобщему удивлению, эта температура почти не повышалась по мере углубления от поверхности, несмотря на то что общая толщина ледника была ненамного более ста метров и конечно же температура льда у его дна должна была равняться температуре морской воды, в которой ледник плавал. А уж эта-то температура измерялась много раз. Она не может быть ниже минус 2. иначе вода замёрзнет.

Пробурили ещё скважину, но уже на склоне ледникового каравая, сползающего по суше. Опять загадка: ниже пятнадцати метров температура с глубиной не повышалась, а понижалась. Вспомнили, что в 20-х годах в Гренландии такой же ход температуры по мере удаления вглубь уже был получен и назван по имени обнаружившего его исследователя «эффектом Зорге». Зорге считал, что это законсервированная температура прошлых более холодных лет, то есть эффект, обусловленный потеплением климата в полярных широтах.

Английский физик Гордон Робин, обнаруживший указанный эффект в Антарктиде, объяснил его влиянием переноса холода за счёт движения льда в

ледниках Антарктиды. Действительно, на поверхность шельфового ледника, в котором им была пробурена скважина, ежегодно выпадало существенное количество осадков (около одного метра льда в год). Робин предполагал, что то же количество льда стаивает с нижней поверхности ледника за счёт теплообмена с морской водой. В таком случае каждая частица ледника как бы двигалась сверху вниз со скоростью метр в год. И вот оказалось, что, если в уравнение переноса тепла в леднике ввести учёт переноса холода этим вертикальным движением.

Тогда расчётное распределение станет таким же, как измеренное. Механизм образования «обратного градиента», то есть понижения температуры с глубиной, обнаруженного на краю ледникового покрова, оказался такого же типа. Почему же эти эффекты переноса тепла движением льда были замечены в Антарктиде, а не на хорошо изученных ледниках гор? Да потому, что здесь сыграли шутку огромные размеры ледника. Оказалось, что в уравнениях переноса тепла и холода в ледниках влияние эффекта движения льда пропорционально не его скорости, а произведению этой скорости на величину линейного размера ледника, а уж размеры-то здесь огромны! Значит, и эффекты переноса оказались неожиданно большими.

Работа Робина произвела огромное впечатление на всех, кто занимался ледниками. Казалось бы, следующий шаг, который он должен был сделать, — это использовать предложенный подход для анализа условий, которые существуют под ледяным караваном Антарктиды. Но он почему-то этого не сделал.

Следующий шаг пришлось делать мне. Сначала я выяснил, что и с учётом переноса холода оседающими вниз частицами льда для каждого значения скорости вертикального движения льда в толще и температуры у поверхности ледника, а также величин геотермического потока тепла существует всегда некая, «критическая» толщина ледника, при которой температура у ложа в точности

равна температуре плавления льда. Если толщина ледника меньше критической, температура у ложа ниже температуры плавления льда. Ну а можно ли теоретически представить себе ледник толщиной больше критической (например, в четыре километра), состоящим по всей его толщине только из льда? Конечно, можно! Только в этом случае надо считать, что такой ледник должен находиться в условиях непрерывного таяния у его нижней границы, то есть на ложе. В этом случае часть тепла, поступающая к ложу из нижележащих слоёв земли и за счёт трения при движении, будет затрачиваться на непрерывное таяние, а вверх через лёд будет отводиться ровно столько тепла, сколько нужно, чтобы у ложа ледника любой толщины поддерживалась температура плавления льда.

Образующаяся при таком подледниковом таянии вода должна в основной своей массе выдавливаться к краям ледника и стекать в окружающие моря.

Это же так просто! Нечто подобное наблюдалось и у поверхности оплавляемых тел, которыми я занимался до отъезда в Антарктиду!

Первые же расчёты показали, что даже с учётом движения льда в ледниковом щите Антарктиды толщина его в центральных областях, по-видимому, больше критической. А это значит, что у дна ледника Антарктиды, в центральной его части, идёт непрерывное таяние.

Но это были ещё только оценки. Так много факторов не было учтено! Ах, если бы я смог более точно знать величину геотермического потока, а также характер изменения температуры льда с глубиной в центральных областях ледяного щита Антарктиды и его маленькой модели — ледникового покрова острова Дригальского!

Когда я думаю о тех временах, то удивляюсь, почему мы выбирали такие странные движения или делали такие непонятные зигзаги, вместо того чтобы идти той прямой дорогой, которая теперь кажется совершенно ясной. Целью моей работы было изучение теплового режима

ледника. Конечно же для этого надо было провести измерения его температуры в скважинах, пробурённых сквозь лёд. Чтобы возможно было проследить ход изменения температуры с глубиной, уже тогда стало ясно, что скважины эти должны иметь глубину около ста метров. И мы думали, что у нас будут такие скважины во время похода на Южный полюс. Ведь для этого-то мы и взяли наш прекрасный буровой станок. Собственно, достал этот станок Андрей. Он ему нужен был для того, чтобы можно было закладывать заряды взрывчатки не у поверхности, а где-нибудь на глубине тридцать-сорок метров от неё. В этом случае, думал он, ему удастся избежать влияния сложных акустических эффектов, которые мешали ему работать в предыдущей экспедиции.

Глубокие скважины были нужны и мне, чтобы получить данные о том, как изменяется температура в леднике при удалении в глубь от поверхности, получить так называемый градиент изменения температуры по глубине ледника. Важно, например, выяснить, нет ли в нашем леднике «обратного градиента», то есть условий, когда температура с глубиной даже уменьшается, а отнюдь не растёт.

Май — время пурги

День сто семнадцатый, середина апреля. Летать мы уже привыкли. В машине даже спим. Однако иногда бывают происшествия. Например, сегодня, когда Савельев летал на ледовую разведку над открытой водой, остановились оба мотора. Бортмеханик, которого все называли просто Филимоныч, заслуженный, но уже пожилой ас, по ошибке переключил пустые бензобаки не на полные, а на уже опустошённые. А летели на высоте всего 300 метров!

— Филимоныч!! — заревел свирепо командир, отжимая штурвал и переводя машину в режим планирования, пока разберутся, в чём дело.

Филимоныч все сразу понял и опрорхотав помчался в кабину пилотов

защёлкал там на потолке выключателями:

— Пробуй, запускай моторы, командир!

— Эх, Филимоныч! — горестно всхлипнул командир. Ведь красивая золотисто-зелёная вода уже была совсем, совсем рядом... Но успели! Когда оба мотора устойчиво заработали и машина после планирования перешла в горизонтальный полет, Савельев увидел в окно, как заходили по воде полосы от ветра, вызванного винтами и крыльями самолёта на бреющем полёте.

— Все, Филимоныч, отлетал ты своё. Как вернёмся домой, пойдёшь на пенсию. Нам ведь ещё летать надо, дорогой, — сказал после этого полёта Осипов.

День сто двадцать второй. Втянулся в ритм, до конца понял, что, чем больше здесь работаешь, тем лучше — быстрее идёт время. Распорядок дня такой: подъем в 8.30, до девяти завтракаем. С 9.30 до 13 часов работаю на улице, потом обед до 14, час-полтора отдых: сплю или читаю. Далее с 15-15.30 и до 7 работаю. Теорией и вообще камеральной обработкой заниматься некогда, ведь надо быть и рабочим, и лаборантом, и прибористом, и руководителем работ. В основном выполняю функции первого, меньше второго и третьего и пока ни разу — последнего.

Четыре месяца разлуки — это, наверное, тот рубеж, за которым начинается забвение. Правда, когда из дома радиogramма опаздывает, я всё равно волнуясь. Основная заповедь полярника — рассчитывать лишь на лучшее, и мной она, кажется, усвоена.

Погода стоит прекрасная, а может быть, мы просто привыкли. Теперь ветер в 15-20 метров в секунду мы уже просто не замечаем, а ведь первая пурга, сила ветра которой была лишь 25 метров в секунду, запомнилась навсегда. Помню, какое мне надо было сделать над собой усилие, чтобы отойти от люка в ревущее молоко пурги — будто вошёл в море купаться при шторме. Знал, что уйти легко, но, отойдя три шага от дома, могу уже не вернуться. Не найду его. А до кают-компании тридцать шагов. По дороге будешь

неожиданно падать в какие-то ямы, которых не было вчера, влезать на высокие «барханы», образовавшиеся всего час назад. И лишь за пять шагов, если не сбился с пути, увидишь мутное пятно фонаря у входа, а ведь это не просто лампочка, это фонарь маяка!

С тех пор пурга мела много раз, но я уже научился сохранять спокойствие при ужасающем одиночестве человека, который видит впереди и сзади лишь горизонтальные полосы бешено летящего снега и для которого сделать вдох против ветра — целое событие. Ведь скорость ветра почти такая же, как у парашютиста, который пролетел в свободном падении уже несколько секунд. И ты чётко знаешь, что в трехстах метрах тебя ждёт десятиметровый отвес барьера и океан. И этот обрыв не огорожен перилами. Но идти надо, ведь пургу не переждёшь. И к этому все привыкли.

Солнце. На небе ни облачка. Сегодня у нас в Мирном общий аврал. Откапываем дома. Собственно, не сами дома, а хотя бы крыши. Со всех сторон откапываем лишь кают-компанию. В обед в окна кают-компании уже лился дневной свет. Странно, мы уже отвыкли от этого.

Мои родные меня сейчас не узнали бы. У меня борода и усы, а голова острижена наголо. Если бы кто-нибудь из Москвы вдруг попал к нам в кают-компанию, например, вечером, то он увидел бы довольно странную картину. Окладистые бороды, усы, бритые головы, папиросный дым, смех, шутки, брань. Самая разношёрстная одежда — кожаные куртки, свитера, штормовки, унты, сапоги, но ни одной рубашки. В углу стоит треск от домино, на столах гора еды: громадные куски курятины, белые грибы, все в астрономических количествах.

А что делается, когда идёт фильм! Шуточки во время сеанса, временами крик: «Стоп, покажи этот кусок ещё раз!» И если все хотят, кусок прокручивается опять. Обычно это бывает, когда показывают красивых женщин.

После разговоров с Вадимом почему-то тяжело вспоминать дом. Ковыряем рану. Видно, надо молчать даже

с друзьями. Надо быть суровым, тогда мужество тебя не покинет. Все разговоры, даже, казалось бы, успокаивающие, все воспоминания лишь бередают душу.

День сто двадцать седьмой.
Несколько дней назад представилась возможность попасть на пятидесятый километр по дороге от Мирного на ледяной купол. Там ещё второй экспедицией была пробурена скважина глубиной сто метров. Измерения температур в этой скважине были бы очень интересны. Туда собирался идти санный поезд из двух тягачей, чтобы забрать на восьмидесятом километре оставленные сани с горючим. Наконец решили, что пойдут две машины: тяжёлый внушительный тягач АТТ и гусеничный вездеходик ГАЗ. АТТ поведут огромный, как медведь, Миша Кулешов и маленький Валя Ачимбетов, а «газик» — я и Гоша Демский. Я наладил приборы для измерения температур, взял свои косы, и мы тронулись. Ребята, смеясь, предупреждали, что с такими лихими водителями мы не уйдём дальше трещин и напрасно я беру с собой косу, она мне не понадобится. Действительно, водители оказались лихие и каждый старался идти быстрее другого. Сначала все шло хорошо. Мы быстро миновали район трещин, благо погода была хорошая и вешки были видны. Но, начиная с двадцатого километра, двигаться стало сложнее. Начала мести позёмка, вешки исчезли, а следов прошедших здесь до нас вездеходов типа «Пингвин» не было видно. Мы пытались применить компас, но безуспешно. Он показывал все, кроме севера, ведь машины были железными, а напряжённость горизонтальной составляющей магнитного поля была слишком маленькой. Ведь магнитный полюс земли был так близко. Разъехались в разные стороны и совсем запутались. Помогала лишь позёмка, направление которой почти всегда одно и то же, и солнце.

Было ясно, что дальше можно идти лишь по следам «пингвинов». К счастью, наш «газик» на их следы все же накал. Мы вернулись к АТТ и повели его за собой.

Вскоре увидели веху и пошли верным курсом.

Через час вышли к скважине на пятидесятом километре от Мирного. Она засыпана так, что даже верхний конец кондуктора — длинной трубы, которой она сверху заканчивается, — засыпан снегом. Но «пингвинисты» все же нашли её и замаркировали тремя перекрещенными вехами. Откопали скважину и заложили в неё термометры. Сильно чувствуется высота. Руки коченеют почти мгновенно, а в перчатках работать нельзя. Унты сразу стали негреющими, мороз пробивает через подметку, шерстяную портянку и домашние носки. Когда работаешь, дыхание быстрое, прерывистое. Несмотря на полностью включённую печку, в машине не жарко, снег не тает. На мне нижнее простое бельё, шерстяное бельё, свитер, кожаные куртка и брюки и пуховая стёганая куртка и такие же брюки, но не жарко.

Через час с лишним зашло солнце, стало темно, но идём при фарах, и след виден. Где-то сбоку в облаке снежной пыли гремит тридцатитонная громада АТТ, он тоже гонит по своему следу, тяжело раскачиваясь на ходу. Грозное зрелище. Мы выскочили вперёд, АТТ — где-то слева и сзади. Его не слышно за грохотом наших гусениц, а боковое стекло покрыто толстым слоем льда. Следы обоих «Пингвинов» постепенно сходятся, уже видно место, где они окончательно пошли след в след. Гоша спешит первым выскочить на след, чтобы вести. Очевидно, так же мчится и наш сосед. Вот мы и у поворота. Гоша тормозит, чтобы развернуться. АТТ не видно. Чувствую, что ситуация неконтролируема, как бы он нас не задел...

Удар! Наша машина ушла носом вниз. Гоша летит головой в ветровое стекло, я удержался за ручку. Вижу, как прямо перед носом по нашему капоту бешено проходят громадные красные катки огромного тягача. Пройдя метров десять, он останавливается. Гоша стонет, его лицо залито кровью, струящейся с разбитого лба, но ничего, шевелиться он

может. Вылезает на улицу. И тут я не могу удержаться от хохота: водители — Михаил и забывший о ране Гоша, — схватив друг друга за грудки, выясняют, кто из них «нарушил правила».

Всем сначала кажется, что наша машина разбита. Вся левая часть капота превращена в лепёшку, а сама машина будто прессом вдавлена в снег. Первое решение — бросить её и идти дальше на одном АТТ, но потом нам пришло в голову попытаться починить наш «газик». Машину вытащили буксиром из снега, отогнули ломом вмявшийся в мотор металл, и, к удивлению, мотор завёлся. Ломом отодрали смятые крылья от гусениц. Оказалось, что колеса вертятся, хотя гусеница и перебита. Но чинить гусеницы здесь не привыкать. Через час, сменив трак, мы снова своим ходом пошли на «газике» вперёд, и только тогда до нашего сознания дошло, что затормози Гоша на секунду позднее, и слон АТТ раздавил бы нас...

Через час впереди в чёрной ночи показался огонёк. В воздух взвиваются две ракеты. Нас ждут. Вот уже видны силуэты двух «Пингвинов», балок и занесённые сани. Ещё минута, объятия, и мы сидим у тёплого камелька в машине, едим, рассказываем. Ребята смотрят на нас, как на людей с Большой земли, ведь они почти месяц в походе.

Это геодезисты, которые медленно, челноком, двигаются на купол, производя по дороге тончайшую геодезическую съёмку. За ними остаётся ряд вешек и цепочка точных значений их положений и высот поверхности на карте.

Ночь прошла хорошо. Спал как убитый. Мешок тёплый, «Пингвин» — прекрасная машина, инея нет на стенах почти нигде.

Утром нас ждали неприятности. Пурга, ветер 25 метров в секунду, видимость — несколько метров. Долго откапывали сани, которые АТТ потянет в Мирный, пытались «подрезать» полозья тросом, но толстый двадцатимиллиметровый стальной трос рвался как нитка. То и дело то один то другой оттирает на лице белые пятна

обморожений. Лицо мгновенно покрывается слоем льда. Он снимается как маска. Усы обмёрзли, превратившись в льдину толщиной в сантиметр. Надбровья тоже покрываются таким слоем льда, что его почти скалываем. Но хуже всего глазам. На ресницах и веках толстые ледяные наросты. Поэтому, когда моргаешь, глаза до конца не закрываются, а когда их прикроешь рукой, лёд на верхних и нижних веках сразу смерзается, и глаза очень трудно открыть.

Около полудня почти при полном отсутствии видимости мы медленно вышли из ставшего родным стойбища «Пингвинов». Каким-то чудом держимся своего следа. Мы с Гошей идём сзади, почти упираясь в сани и, несмотря на это, иногда не видя их. АТТ в туче вздыбленного снега почти не виден. Идём по ветру, и это очень мешает. Весь поднятый нами снег летит, обгоняя нас, впереди машины, ухудшая и без того почти нулевую видимость. Мы почти уверены, что где-то потеряем след.

Час за часом идём вперёд. Подошли к косе, которую я оставил в скважине на пятидесятом километре. Теперь термометры уже «выстоялись».

Наблюдения провёл успешно. Снова идём вперёд. Иногда теряем след. Солнце зашло, но ,и пурга утихла, летит лишь позёмка. Когда след теряется, вылезает из машин и идём искать его и, как ни странно, находим, а потом снова громыхаем. Лак едем часа три. И вдруг — авария: отвалился венец маховика двигателя на большом АТТ. Снова починка на ветру и морозе, но чувствуется, что мы уже спустились далеко вниз, не так холодно. Венец привязывается верёвкой, заводим двигатель воздухом из случайно взятого баллона и снова напряжённо следим за идущими впереди санями. Вдали показались огни Мирного. В 11 часов вечера мы уже ужинали в кают-компани.

На следующий день обработал результаты измерений. Обратного градиента температур в скважине на пятидесятом километре уже нет, а на седьмом есть. Значит, это не влияние потепления климата. После обеда —

общий аврал по очистке от снега кают-компани, а сейчас, к вечеру, сводя на нет наш труд, замела пурга. Удачно мы выскочили и из-под АТТ, да и пурга нас помиловала.

День сто тридцать третий. Вот и прошёл праздник Первого мая. С утра начали получать радиogramмы.

В два часа в центре посёлка был митинг. Говорили речи, стреляли из ракетниц, а потом с флагами пошли в кают-компанию. Там начался с половины третьего праздничный обед, перешедший в ужин. Первый тост за жён и невест сказал Дралкин. Читали восемьдесят радиogramм, присланных нам. Не спеша обсуждали ответы. Отгадывали, кто что прислал. Потом появились аккордеон, труба, барабан. Первая песня — «Россия», она так дорога здесь. Решили сделать её своим гимном, дальше «Огни Мирного», «Ялта»... Вечером смотрели кино, а потом опять веселились.

Ребята ловили у барьера рыбу зимней удочкой. Ловятся бычки и какие-то «рогатые» рыбы с лисьей мордой — говорят, реликтовые, — размером со щурёнка, длиной двадцать сантиметров***. За два-три часа поймали по тридцать штук.

Вечером был у Вадима и водителей, ели рыбу. По вкусу она похожа на навагу.

Погода прекрасная. Первый день, когда в Мирном полный штиль. Оказывается, при минус 15 в безветрие совсем не холодно. У дальних айсбергов видны толпы императорских пингвинов. В теодолит хорошо видно, как они важно стоят и солидно ходят.

Вчера на двух машинах — тракторе и бульдозере ездили на восьмой километр. Трактор тащил сани со станком. Толя и я должны были бурить скважины. Бульдозер шёл с волокушами за трубами, сваленными когда-то там же. Трубы были нам нужны, чтобы ставить их в верхней части скважин.

Туда ехал на бульдозере. Заложил косу на глубину восемьдесят метров и термометр на глубину сто метров. Начали копать снег, и трубы нашлись. Погода сначала была хорошей, но потом стала

портиться. Через полтора часа бульдозер ушёл. Мы проработали до 16 часов. Обстановка очень нервная. Все время мысль: «Сумеем ли уйти, успеем ли... или ещё можно поработать?» У нас нет ни мешков, ни запаса продовольствия, а если пурга заметёт и следы, то придётся стоять — может, день, а может, и больше... Вывод — надо всегда брать с собой спальные мешки. Но куда их положишь на тракторе? Кругом масло, подтекающее отовсюду.

Обратно возвращались, почти ничего не видя перед собой. Пурга усилилась. Двигались вдоль следа, пристально вглядываясь в него через открытую дверь трактора. Начиная с пятого километра следов почти не стало видно. Я выскочил на снег и бежал вдоль следа, а за мной, как за поводырём, шёл еле видный на десять метров трактор. Оказалось, что грохот и вой от ветра такой, что шума трактора не различаешь в пяти шагах. У аэродрома стало тише, и пурга меньше.

День сто сорок восьмой. Позавчера, в субботу, на остров Дригальского улетели Андрей Капица, Лёня Хрущёв и Юра Дурынин. Андрей решил организовать там маленькую научную станцию и поработать неделю-другую: сделать несколько «сейсмических профилей», определить толщину ледника по нескольким разрезам. Передвигаться они там будут на нартах.

Почти целый день возились мы с самолётом. Грузили и возили бочки, движок, оборудование. Мела пурга. Промёрзли сильно, потом помылись в бане. Ещё одним банным днём стало меньше.

Вчера проводили туда, на Дригальский же, Толю Краснушкина. Он увёз ещё кое-какое оборудование и тринадцать ездовых собак. Я его не провожал. С утра занимался проработкой нагревателя для термобура.

Решение пришло перед обедом, то самое, которое не приходило много месяцев. Дело в том, что буровой станок Казарина бурит слишком мелкие скважины. Поэтому решил попробовать протаивать их электрическими нагревателями. Попробуем взять

У-образные нагреватели морских электрических печек, которые есть на электростанции, вставить их в корпус огнетушителя, а пространство между стенками огнетушителя и нагревательными трубками залить алюминием для лучшего отвода тепла от нагревателей через стенки огнетушителя к тающему льду. По-моему, такая конструкция будет проплавливать лёд и под действием своего веса идти вниз. Ну а электричество будем подавать по проводам. Это будет термобур первого этапа работ. Он, наверное, будет бурить верхние слои, сложенные снегом и фирном, в которые может полностью уходить вода, оставляя скважину сухой.

При бурении глубоких скважин надо добавить к нагревателю приспособление, откачивающее воду в специальный контейнер-трубу с дном, а когда контейнер будет полон, поднимать термобур на поверхность, выливать воду, снова опускать его и бурить дальше.

Вечером сделал чертежи этого аппарата и отдал их главному инженеру Чупину и нашему заведующему мастерской-кузницей Науму Савельевичу Блоху.

Теперь задача — найти алюминий. Надо искать и резать на куски старые поршни двигателей: они сделаны из прекрасного литейного сплава.

Вместе с гидрофизиками выбрали место на молодом, намерзающем льду моря — припае, для того чтобы вморозить вертикальную «лестницу» из укрепленных горизонтально двадцати чувствительных электрических термометров. Эти термометры, расположенные друг от друга на расстоянии двадцати сантиметров, я вморожу так, что верхний термометр окажется у верхней поверхности льда, а остальные будут пока висеть в морской воде — ведь толщина льда ещё менее полуметра. Однако по мере роста толщины льда за счёт намерзания снизу эти термометры будут вморозать в лёд один за другим. Это позволит мне получить распределение температуры в нарастающем льде. Смогу я узнать и время вмораживания каждого термометра в лёд,

а значит, и скорость намерзания последнего в разные периоды, вплоть до того времени, когда толщина льда станет максимальной, близкой к двум метрам.

После того как выбрали место для наблюдений, ходили смотреть колонию императорских пингвинов. В двух километрах от Мирного разместились три колонии этих флегматиков. Странные птицы. Некоторые ростом почти по грудь человеку. Чёрные спины, золотистая шейка, белое с желтизной брюхо, длинный клюв.

Все место колонии покрыто помётом, ведь птиц здесь тысячи. Многие уже «сидят» на яйцах, которые держат на лапах.

Началась фотолихорадка. Пингвины спокойно подпускают на два метра, а потом расходятся, боятся. С теми, кто на яйцах, проще. Они, бедные, тоже хотят уйти, но куда уйдёшь с яйцом! С такими можно сниматься даже в обнимку. Однако, если попытаешься похитить у пингвина яйцо, можешь заработать удар крылом. Удар сухой, как от палки, и очень сильный — сразу отбивает руку и может даже её сломать. Правда, друг друга они бьют без видимых повреждений.

День сто пятьдесят четвёртый.
Все три дня занимался термобуром: чистил нагреватели, резал поршни для отливки, залил нагреватели в корпус огнетушителя. Теперь термобур готов для полевых испытаний на острове Дригальского.

День сто пятьдесят пятый.
Сегодня с утра занимались подготовкой, точнее, погрузкой бочек и всякого груза в самолёт. Летим с Вадимом на Дригальский. На станцию везём много всего. Ребята пока там бедствуют. Живут холодно, кончается бензин, мясо для собак. Но погода у них стоит приличная, и они прошли на собаках два радиальных маршрута, получили сейсмические данные о толщинах льда по этим направлениям. Теперь они собираются поставить вешки для определения скоростей движения льда острова. Но для этого им надо несколько дней хорошей погоды.

Загружали самолёт до полудня, но вот все кончено, режут моторы, и мы в

воздухе. Светит солнце, километрах в десяти от берега припай кончается и начинается тяжёлый битый лёд, делающийся все тоньше по мере подхода к острову. Делаем круг, подходим к станции, нам машут руками. Приземлились, объятия, радость. Ребята выглядят прекрасно, румяные, весёлые. Палатка наполовину засыпана снегом, покосилась. У входа сделан тамбур из снега с люком, как в нашем доме. В десяти метрах стоит вторая маленькая полукруглая палатка, там находится движок и размещён камбуз. В основной палатке довольно тесно. В середине стоит стол, заваленный банками и всяким барахлом в несколько слоёв. Вдоль стен палатки — раскладушки с грудями вкладышей, меховых спальных мешков и кожаных курток. В общем как во всякой палатке. Посередине непрерывно горит керогаз. Кроме того, есть ещё бензиновая печка и газовые плитки с баллонами. Газом для отопления Андрей пользоваться боится, можно угореть — примеров много, так что он идёт только для камбуза. Жилая палатка отапливается лишь бензиновой печкой. Пока она горит, в палатке тепло — на высоте человеческого роста плюс 40 градусов, правда, у пола всё равно холодно: 0 — минус 5. На полу или ледяная корка, или в лучшем случае слякоть, несмотря на то что он в два слоя покрыт оленьими шкурами. Ночью, когда печка не горит, температура снижается до температуры наружного воздуха, то есть до минус 15-20 градусов.

Мы привезли им новую печь, работающую на угле, и пять мешков угля. Это за ним мы с Казариным пробивались два дня назад на седьмой километр. Семь километров прошли на тракторе за три часа, еле доехали. Я шёл пешком и искал дорогу, а сзади, как слепая, шла машина. Видимости нет, так что, когда ты с трудом идёшь вперёд, никто не знает, сможешь ли вернуться обратно.

На обратном пути с острова только взлетели — обнаружили, что задралась левая лыжа. Черт с ней. Сели пить чай, перед посадкой разберёмся. К посадке лыжа сама стала на место.

День сто пятьдесят седьмой.

Пурга метёт по-прежнему. Пошёл снег, и видимость уменьшилась до метра. Такой пурги, я ещё никогда не видел. Вечером, с трудом держась друг за друга, дошли до кают-компаний. Каждый шаг — это проблема. Видна лишь мачта на нашем доме, и то с трудом, а до неё лишь три метра. Вечером Олег Михайлов пригласил к себе отметить день рождения невесты. Кое-как вчетвером прошли десять метров от кают-компаний до его дома. Когда, возвращаясь от Олега, вышел из люка его дома, сразу понял, что сделал ошибку, отправившись один. Кругом ночь и ревушая белая мгла, через которую не видно даже люка, в котором я стою. Меня прижало к столбу у люка, и я с трудом уцепился за верёвку ограждения. Осмотрелся. Благоразумнее остаться. Но возвращаться не хотелось, и я пошёл. Сделал пять шагов вдоль верёвки и наткнулся на стремянку. Отпустил верёвку, и ветер тут же прижал меня к металлу стремянки. Оглянулся назад — рядом чернеет натянутый, как струна, трос, так что путь для отступления пока не отрезан. Смотрю вперёд: до дома несколько метров, но, где он, не видно. Отпускаю стремянку, наваливаюсь на ветер, переступаю ногами. Кажется, ветер не сдувает с ног, идти можно. Теперь вперёд. Шаг, ещё шаг, стремянка позади, главное, не сбиться с дороги и не упасть. Пока стоишь на ногах ветер не уносит, но, если упадёшь, можешь покатиться во мглу, оканчивающуюся барьером.

Прохожу два, три, пять шагов, чувствую, что дошёл до крыши. Ещё два шага, и впереди чёрная мачта дома. Охватываю её руками. Кругом рёв и грохот, но меня теперь уже не унесёт. Отдыхаю. До люка четыре шага, виден леер мачты, косо уходящий вниз, в сторону от него, но, где сам люк, не соображу. Снова раздумье. Если отойду от мачты, рискую уже не вернуться к ней. Но идти надо. Снова шаг, второй, третий... под ногами что-то твёрдое. Люк! Ура! Дошёл. Через минуту я звонил Олегу: «Дошёл».

Лёг спать, но не успел заснуть, как услышал какой-то скрип на крыше, потом

все затихло. Не спится. Через полчаса звоню БАСу. Может, на крыше кто живой, ведь здесь можно замёрзнуть в метре от двери, так и не найдя её. Оказывается, это был Вадим, который шёл к нам, его шаги я и слышал. По дороге его сбило с ног и отнесло в сторону. Ему удалось задержаться, и, конечно, он пополз против ветра. Ветер сносит на барьер, поэтому все, когда потеряются, идут против ветра. Он уполз далеко за наш дом в глубь материка, но случайно наткнулся на занесённый предмет, разрыл — оказалось, что это крышка люка брошенного балка. Рядом была протянута верёвка, вдоль которой можно было дойти до пятого дома (дома Олега), и он дошёл до того места, откуда вышел. Через несколько минут Вадим, держась за верёвку, снова вышел мне навстречу. Я орал что есть силы и светил из люка настольной лампой. Где-то рядом был слышен его голос. Наконец из хаоса несущегося снега протянулась рука и схватилась за крышку люка. Все в порядке, переход закончен. Спать.

День сто шестидесятый. В девять была связь с Дригальским. У ребят все хорошо, не считая пурги, которая мешает работать. Спросили, что им нужно. Они ответили, что желательно прислать женщину, а если это невозможно, то согласны на лопату.

Говорил по радио Савельев, сказал, чтобы они подготовились к эвакуации. Если через неделю не смогут возобновить работу, их снимут.

До обеда готовил радиогазету, записал выступление начальника станции Восток о жизни и работе станции. В конце я вставил несколько шуток.

Вообще зима сказывается. Нет того веселья, что раньше. Ребята злые, раздражительные. Лица у всех белые, землистые.

Перечитал записи первого месяца зимовки — февраля. Пожалуй, это был самый тяжёлый месяц. На первый взгляд ничего не изменилось. Условия стали даже тяжелее: зима. Светло несколько часов в сутки, все время пурга. Однако переносится все легче. Лучше работается, нет той странной усталости и апатии.

Научился держать себя в руках, думать о том, о чём надо думать, а главное, не думать о том, о чём сейчас нельзя думать. Научился терпению и большей терпимости к друзьям. Я теперь знаю, что можно прожить год и не умереть от тоски, ведь прожито уже столько дней, и ничего. Знаю, что месяц здесь тянется очень тяжело и долго, но, когда он прожит, кажется, что он пролетел мгновенно.

Станция «Остров Дригальского»

Первое июня, понедельник. День сто шестьдесят третий. Вот и июнь, разгар зимы. Позёмка, ясно. Болит голова, хочется спать, однако пошли с Вадимом на завтрак. Вчера легли спать часа в три ночи. Вадим ночевал у нас, и мы долго разговаривали. Ходил на рацию, разговаривал со станцией «Остров Дригальского». Андрей сообщил мне, что они начали протаивать скважину моим термобуром. За три дня прошли около тридцати метров. Сначала бурили со скоростью проходки полтора метра в час, а по мере углубления скорость упала до одного метра. Однако главное сделано, «машина» работает, теперь надо только время.

День сто шестьдесят четвёртый. Утром проснулись нормально, то есть в половине девятого, вскочили, наспех плеснули воды в лицо — и в кают-компанию. Обычно мы приходим туда без пятнадцати девять и без одной минуты девять кончаем завтрак. Потом сразу бегу на рацию. В девять связь с Дригальским. Связь была плохой, понял только, что ребята сидят в палатке, работы в поле возобновить не могут из-за погоды, занимаются лишь моим протаиванием. Прошли уже тридцать три метра, то есть до той глубины, дальше которой не мог идти станок, привезённый нами из Москвы. Погода сегодня держалась приличной, чистое небо, ветер метров 9-15 в секунду, позёмка, но не сильная. Последнее время погода нас не баловала. В мае было двадцать три штормовых дня, из них три урагана со скоростью ветра до 40 метров в секунду. Позвонил Дралкину,

сообщил, что сегодня могу поставить на припае косу термометров. Со мной пошли Серёжа и Олег. Втроём еле дотащили похожую на длинного удава косу до места на припае возле айсберга. Лёд там оказался толщиной семьдесят сантиметров и почти не прикрытый снегом. Быстро пробурили ручным буром лёд (не до конца), потом «разделали» лунку пешней. Когда пробил доньшко, хлынула вода, солёная вода океана. Попробовал её и солёного снежку. Приятна и сама солёная вода после нашего дистиллята, и то, что океан — дорога домой, в тёплые страны.

Косу установили быстро, вывесили на треноге. Выглядит она солидно. Сфотографировались около неё, хотя погода начала портиться. По дороге домой часто оглядывались, любовались нашей работой. Я почувствовал, что Серёже и Олегу коса эта стала родной, так всегда бывает с тем, что сам делаешь. Когда добрались до Мирного, взошло солнышко. Как оно дорого теперь и как редко! Остановились и долго смотрели на него. Серёга даже сфотографировал это солнце.

Зашли по дороге к гидрофизику Леве Смирнову. У него обострилась язва желудка. Парень лежит, не встаёт. А ведь здесь из продуктов есть все, и ему готовят такие диетические блюда, какие и на материке не всегда приготовишь. И всё-таки он чахнет.

Прочитал в книге про плавание капитана Кука о том, что у него тоже была язва, когда он долго плыл где-то в южнополярных морях. Тогда врач вылечил капитана тем, что начал кормить его парным мясом. Но для этого доктор убил свою любимую собаку...

После ужина были политзанятия, а потом я занимался градуировкой прибора для измерения температуры нагревателя термобура во время его работы, так как решил, что измерять её необходимо.

День сто шестьдесят пятый. Вечером был на запуске шаров-зондов у метеорологов. Толстый, заранее испуганный Николай Николаевич Баранов, аэролог, взял свой прибор — маленький радиопередатчик с вертушкой и направился к месту старта шаров-зондов.

Чтобы не сглазить запуск, он шёл, всячески ругая пургу, которая, по всей вероятности, сейчас разобьёт дело его рук. Василий Иванович Шляхов, его начальник, был веселее и более уверен в успехе. Ведь не он весь день собирал эти передатчики, один из которых сейчас, навернётся, разобьётся.

Путь наш идёт по длинному снежному туннелю, оканчивающемуся просторным помещением. Там находится «газовый завод», то есть аппаратура для производства водорода, три больших баллона азростата — склады добытого водорода. Рядом уходит вверх четырехугольная башня. Мы сейчас на её дне. Шар быстро надувается водородом и начинает рваться вверх. Мы с Шляховым лежим на баллоне азростата, выдавливаем из него газ. Николай Николаевич «колдует» с шаром.

— Хорош! — командует он.

Измеряем подъёмную силу шара на весах с гирьками и на тросике отпускаем его до «потолка» башни, потом поднимаемся к площадке у потолка сами. Открываем штору («дверь» из башни на улицу) с подветренной стороны. Ревёт пурга, в свете прожектора с трудом просматривается земля. Чутко прислушиваясь к гулу пурги, Шляхов выбирает момент затишья и бросает приёмник и шар. Шар взмывает, вытягивается в кишку, а потом сжимается. Все трое мы в экстазе кричим на него, топаем ногами: «Кыш, проклятый, лети!» Вдруг шар, подхваченный порывом ветра, как разъярённый зверь, прыгает обратно и бросается на Шляхова. Тот отскакивает в сторону. Шар поворачивается к Николаю Николаевичу, тот тоже пугается. Трудно представить себе, что шар не живой: сходство дополняет то, что он при этом отчаянно пищит. Это работает передатчик шара, и его сигналы транслируются через динамики, установленные здесь же, на площадке. Наконец шар, довольный тем, что всех так напугал, бросается куда-то в сторону, во тьму и скрывается из глаз. Ура!!! Все трое мы отплясываем дикий танец на площадке. «Ура!» — несётся из динамика. Это Ваня Горев из

радиолокаторной, который по радио все слышал, тоже радуется, и его голос передаётся нам через динамик. Теперь главное — слушать. Разъярённо-беспорядочный писк шара сменяется добродушным монотонным попискиванием. Это значит, что шар идёт вверх, успокаивается. Теперь за ним следит Ваня.

Но описанное сейчас торжество случается редко. Обычно в такой ветер разбивается шар за шаром, а ведь при этом гибнет и работа по производству газа, и затраты на изготовление передатчика и аппаратуры, ну и сам шар, хотя его и не жалко. Иногда выпускают пять-шесть шаров подряд. Тогда Николай Николаевич чернее тучи.

День сто шестьдесят шестой.
Сегодня снова метёт пурга,

хотя видимость довольно хорошая. Различается свет прожектора на рации, а до неё метров сто. С утра, как обычно, связь с островом Дригальского. Там тоже пурга, ветер, работать в поле невозможно. Вожак собачьей упряжки, убежавший неделю назад, так и не вернулся — очевидно, упал с барьера. После разговора с островом Дригальского мы решили немного поспать. Очень устали. Проспали до двенадцати. И я и Серёжа очень плохо засыпаем. Я лежу ночью часа два, прежде чем усну, а под утро начинают мучить кошмары. То мне снится, что дома, когда вернулся, все изменилось и я не могу найти никого из родных, то, что Валюша уехала ко мне в Антарктиду и ей придётся там зимовать, а я вернулся и мы разминулись в море... Сначала я очень переживал все это, думал, не случилось ли что. Сейчас я отношу все за счёт шестого материка. Вряд ли я почувствую, что у них плохо, даже если это будет так. Слишком большое расстояние между нами. Я в буквальном смысле на другом конце земли.

В двенадцать пошёл на аэродром за осветительной аэродромной ракетой, чтобы достать из неё магний. Магний нужен для работы. Дошёл до метеостанции, с трудом прошёл ещё сто метров. Справа еле видны мачты метео—

и передающей станций. Впереди показался зачехлённый самолёт Кое-как, борясь с ветром, дошёл до него. Оказалось, не тот: мне надо «470», а это «556». Мой где-то дальше. В пурге его пока не видно. Иду едва-едва. Снег плотный, валенки скользят. Вот-вот ветер сдует и унесёт. Повернул обратно, сдали нервы...

Последнее время это часто бывает у всех. Когда идёшь один, а кругом лишь ревущая пелена снега и ничего не видно, в сердце вдруг входит страх: вот сейчас ветер чуть усилится, последний ориентир исчезнет за пеленой снега, тебя сорвёт с ног — и всё, пропал. Тут главное взять себя в руки и трезво решить: вернуться или идти вперёд. Сегодня я повернул обратно и кое-как добрался до домика авиаторов, который сначала не заметил. Позвал на помощь Сергея, взял лыжную палку. Вдвоём и с палками дошли, ракету принесли.

Вообще сейчас запрещено ходить в одиночку. И не так важна физическая помощь друг другу, как моральная. Вдвоём ничего не страшно.

После обеда почти ничего не сделал, хотя нет — «починил» цветочек, который нам подарил на прощание Павел Стефанович Воронов, когда уплывал домой. Сначала цветок довольно быстро засох, и мы на него махнули рукой, но сегодня выяснилось, что он дал ростки. Мы его полили, отрезали все засохшие веточки, сделали рамку, вывесили на ней каждый зелёный листок. Может быть, хоть этот цветочек выживет здесь. Ведь гиацинты Андрея давно погибли.

День сто шестьдесят седьмой. Как всегда, ветер, хотя небо и ясное. Через пелену позёмки хорошо видны наиболее яркие звезды. Вдоль горизонта видимость метров двести. Ветер 15-20 метров в секунду. С утра после обычного разговора с островом Дригальского занимался конструированием прибора для измерения толщины припая дистанционно, то есть из дома. Снова разговаривал с Савельевым по поводу моего полёта на остров Дригальского для проведения там работ по электробурению и теплообмену. Савельев заверил, что весной я смогу слетать на

Дригальский и пожить там, пока не пробурием глубокой скважины. Выяснилось также, что делать длительные остановки для бурения и вытаивания скважин во время похода невозможно. Поэтому решено, что я буду пытаться провести глубокое бурение на станциях Восток и Комсомольская, а также вести в Мирном исследования по теплообмену во льду припая и метелевому переносу. Надо также думать об измерении потока тепла Земли.

Договорились, что Олег Михайлов будет помогать мне. Олег с увлечением занялся конструкцией «припаемера» — устройства для дистанционного измерения скорости нарастания припайного льда.

День сто шестьдесят девятый. Весь день дует ветер до 30 метров в секунду. Почти ураган. Так как снег стал скользкий, то на нём трудно удержаться. Все, что можно было сдуть с него, уже сдуло, а нового снегопада нет. Поэтому позёмка не очень сильная. Встал сегодня с трудом. Ночью не спал. Но все же ходил на завтрак. Весь день делал новую косу. Помогал Олегу, он работает хорошо. К вечеру закончили протяжку сорока линий на одну катушку. Работали все время на улице. Вечером, как обычно, кино и, конечно, радиосвязь с Дригальским. Странно: ребята улетели на остров Дригальского всего месяц назад, а вспоминаются уже как чужие, далёкие нам. Хотя мы и болеем за них, и ходим на связь, и заботимся, чтобы они ни в чём не имели недостатка. Если надо, мы все бросимся их спасать, но в общем мы уже от них отвыкли. Наверное, почти то же испытывают и наши домашние. Правда, дома мы теснее связаны, зато и время разлуки несоизмеримо большее.

День сто семьдесят первый. Проспал завтрак. Встал в десять. Собственно, встал не сам, а разбудил Савельев, сделал замечание.

До обеда занимался тем, что подрезал косу для похода, теперь можно проверять надёжность соединений её деталей, паять концы, подпаивать термометры. Обещал сделать косу для станции Восток. Они там начали вести

протаивание скважины, то есть термобурение. Мой почин нашёл хороший отклик.

После обеда пошёл искать по посёлку «шаговые искатели» — устройства для автоматической передачи сигналов с установки на припае. Ничего не нашёл, но по пути завернул к Леве Смирнову. Парень по-прежнему лежит, пока не поправляется. Пришёл врач, поговорили о болезнях. У меня последнее время очень болят суставы — в локтях, пальцах, на ступнях. По ночам руки затекают иногда так, что еле оттираю их, а ведь они просто лежат на одеяле. Оказывается, это так проявляется авитаминоз. И это несмотря на чеснок, иногда лук и частые до мая лимоны.

Начал лечение. Зашёл в медпункт. Ребята из медсанчасти не церемонятся. Сначала каждому дают горсть витаминов, потом на весы и под кварц.

День сто семьдесят второй. Метеорологи обещали сегодня пургу и метель, но утром был штиль: сияли звезды. Первый раз за много дней такая погода. Я пошёл на припай снимать показания с косы термометров и возился там до обеда. Замёрз до предела. Погода ясная, но поднялся ветер и температура минус 27 градусов, а я стоял на коленях на льду два с половиной часа, склонившись над своим прибором. Когда шёл обратно, увидел самолёт. Он летел, по-видимому, на остров Дригальского снимать наших ребят. Через полчаса тот же самолёт летел уже обратно как-то странно, почти над айсбергами. Он не долетел до острова, отказал мотор, оборвался шатун.

День сто семьдесят пятый. Полёта на Дригальский снова не было. Лётчики до обеда сидели в машине по «готовности номер один», механики все время с семи утра на ветру грели моторы, но в обед выяснилось, что всё это напрасно. Лететь нельзя, ветер штормовой, и хотя над головой и видно голубое небо, но видимость вдоль земли несколько десятков метров, и, что будет дальше, не ясно. Ещё удерживает лётчиков и то, что это у нас сейчас единственный годный к полёту самолёт. Остальные или разбиты пургой,

или на капитальном ремонте, так что случись что — некому помочь. Для борьбы с бессонницей у нас теперь такая тактика. Надо ложиться спать всегда, когда ты вдруг захотел этого. На ночь рассчитывать нечего, почему-то ночью спится хуже всего.

День сто семьдесят шестой. На Дригальском погода ухудшилась, ветер. Ребята работу там закончили, настроение у них теперь чемоданное. В «просветах» между непогодой они успели побывать на краях острова, установить вежи и точно определить их положение. Через некоторое время по раздвижкам между ними можно будет судить о скорости растекания льда острова.

Поезд «Пингинов» сейчас тоже возвращается, он уже близко, стоит где-то на двадцать третьем километре, но дальше идти не может. Ему надо три часа хорошей видимости, иначе машины могут упасть в трещину.

День сто семьдесят седьмой, середина июня. Шторм, шторм. Ветер порывистый. То все кругом грохочет, еле стоишь на ногах, то вдруг все утихает почти до штиля. Над головой голубое небо, где-то у горизонта через огромный столб уже пролетевшей над нами снежной пыли видно солнце. Снежная пыль на фоне солнца выглядит почти чёрной. Впечатление такое, что там пожар или битва. Проходит минута, ветра нет, и вдруг впереди видно новое громадное облако снежной пыли, летящее на тебя. Мгновение, удар ветра — и снова рёв пурги и не видно люка дома, до которого оставалось три-четыре метра. Сейчас мы выработали новую тактику хождения в такую погоду. Нет смысла идти при максимальном ветре, всё равно ничего не видно и тратится масса сил. Надо стоять и ждать штиля, а потом, не теряя времени, бежать бегом, зорко следя за новой несущейся волной, чтобы вовремя ухватиться за какой-нибудь шест или верёвку и переждать порыв.

День сто семьдесят восьмой. Встал в семь утра — и на рацию. Говорил с Андреем. На Дригальском положение становится серьёзным. Продуктов у них

мало, собак кормят через день-два. Горючее на исходе. Сейчас сообщили, что заболел Юра Дурынин. Температура тридцать девять.

До обеда на ледяном ветру возились у самолёта лётчики, но запустить моторы им не удалось, полет снова не состоялся. Сейчас этот вылет приобретает для ребят жизненно важное значение.

Спал часа два днём. Потом возился с микроманометром для трубок Пито — измерителей скорости ветра, которые позволят узнать качество работы прибора для изучения переноса снега метелью.

День сто семьдесят девятый. С утра снова иду на рацию. Юре Дурынину лучше, температура нормальная. Поговорил с ним самим. Юра в ответ тоже пропищал несколько слов. Теперь легче хотя бы потому, что там нет больных.

День сто восьмидесятый. Пурга слабее. Лётчики снова готовились к полёту, им даже удалось запустить моторы, но теперь лопнула гидросистема шасси. Когда я подошёл к машине, залитой красной смесью, они работали «как звери». Обмороженные, продрогшие на ледяном ветру. Настоящие герои. Самолёт так и не удалось подготовить до темноты. Снова завтра...

Вечером пришёл Вадим, делали фотографии. Мы оба злые и нервные до предела. Решили меньше разговаривать друг с другом, чтобы не поругаться. Ведь каждый понимает, что это просто «болезнь ночи». Она скоро кончится, и надо за это время не омрачить дружбы. Хорошо, что здесь нет женщин.

День сто восемьдесят первый. С утра возился с метелемером. Установил его на метеостанции лишь к часу. Очень замёрз. У нас ясно, а на острове Дригальского погода плохая.

В одиннадцать самолёт ушёл на Дригальский и сел там вслепую. К обеду он вернулся с ребятами. Не виделись месяц, отвыкли, присматриваемся.

Чувствую себя разбитым: сильно ударился головой о наст при встрече самолёта. После ужина сидели, беседовали, с трудом привыкаем друг к другу. Ребята взахлёб рассказывают о

своём житьё на Дригальском.

День сто восемьдесят второй. Большой праздник, день зимнего солнцестояния. Прошла половина зимы, сегодня самый короткий день. Получили много радиogramм и поздравлений со всех станций. Прислали большие и душевные радиogramмы главы многих государств. Я в свою очередь тоже послал радиogramму, но домой.

До обеда работал в мастерской. После обеда сделали две трубки Пито. Часов в шесть пошёл к Вадиму в дон водителей. Там идёт празднование середины зимы. Вадим уже вёл песню, когда я вошёл. Песни старые: «Степь, да степь». «Калинушка», «Ермак»... Странно звучат они здесь.

День сто восемьдесят третий. Встал с трудом. Погода в общем хорошая, ясно, но ветер штормовой. Позёмка. Надо идти на припай, измерять температуру в толще льда и положение его нижней границы с помощью вмороженной косы. Собирался очень тщательно. Положил в рюкзак спальный мешок, взял два стула и, навьюченный, вышел из дома. Ветер стал сильнее, и я сразу пожалел, что пошёл, но возвращаться было поздно. Дошёл до сопки Хмары и последняя решимость покинула меня. Слева с обрыва ветер гонит на припай громадные и грозные облака снега. Он то иногда стихает, и тогда видно даже дальше острова Хасуэлла, то валит с ног, и тогда не видно даже ближайшего айсберга и вешек, которыми через каждые пятьдесят метров отмечен путь к косе на припае.

Очень неприятно одному выходить на лёд. Дело в том что здесь сильные приливы и отливы. Амплитуда колебаний достигает двух метров, и поэтому лёд два раза в сутки поднимается и опускается относительно неподвижного берега на те же два метра. Прибрежная полоса льда шириной метров десять всегда вздыблена, покрыта большими и малыми трещинами. Состояние льда в ней все время меняется. Даже утром трещины не те, что днём. Поэтому если идёшь один, то всегда надо быть особенно осторожным, ведь помощи ждать неоткуда. Но кое-как, щупая ножкой

стула снег, обходя места, где эта ножка вдруг свободно шла вниз, я перебрался на надёжный лёд. Шёл медленно, раза три останавливался, смотрел назад. Каждая клеточка моего существа кричала: «Пора возвращаться», но решаю дойти до следующего столба. И так все время обманывая себя добрался до косы. Снова раздумье, как быть. Главное — не распускаться. Ведь если распустишься один раз, то так же будет и второй, и третий... Это уже наклонная плоскость.

Вынимаю мешок. Только залез в него одной ногой, как ветер унёс стул. Он остановился метрах в пяти, зацепившись за бревно. Осторожно, не выпуская из рук другого стула и рвущегося мешка, зорко следя за готовящимся тоже улизнуть рюкзаком, добираюсь до стула. Возвращаю все на место и залезаю в мешок. Сейчас уже поздно, и некогда описывать все муки, которые я претерпел, сидя на стуле в ветер и мороз «посреди» Антарктиды.

День сто восемьдесят четвёртый. Наш новый метелемер — это столб, на котором на разных расстояниях от поверхности установлены круглые заборники воздуха, оканчивающиеся женскими капроновыми чулками, которые Шляхов привёз с собой для этой цели. Заборники самоустанавливаются по ветру. В такие чулки на разных горизонтах за определённое время попадает определённое количество снега, по которому можно определить, сколько его переносит в горизонтальном направлении метель через единицу длины берега. Это и есть «метелевый перенос».

С утра возился на метеостанции. Проверял распределение скоростей ветра во входной части чулок метелемера. Оказалось, что скорость самого воздуха падает почти в два раза, но снежинки всё равно проскакивают внутрь метелемера — чулка в том же количестве. Это значит, что показаниям можно верить.

Мы вступили в новую психологическую фазу. Если ещё месяц назад дом казался нам реальностью, мы разговаривали о жёнах, женщинах, печатали всевозможные фотографии, то

сейчас ничего этого уже нет. Мы просто живём вне времени и пространства. Кажется, что другого мира нет и не может быть, а все то, что мы помним и смотрим в кино: большие города, леса, даже любимые — это какой-то сон, который уже не повторится. Мы так привыкли к нашей новой жизни, что даже не жалеем об этом.

Прошлой ночью обвалился в океан громадный кусок ледяного барьера у мыса Хмары. Картина фантастическая по масштабам. Ещё и сейчас с пушечным грохотом падают льдины.

Получил распоряжение от Савельева ехать помогать Андрею перевозить детонаторы, которые когда-то мы выкапывали из льда. Все это время они лежали в балке на морене. А вот сейчас решено убрать их подальше, они слишком взрывоопасны. После обеда поехали в этот балок. Детонаторов там сорок ящиков по 45 килограммов в каждом, да ещё десять ящиков россыпи. Грузим все это очень осторожно. Работу закончили, когда уже стемнело. Взрывчаткой забили почти весь кузов громадины — тягача АТТ Советуем Андрею отложить поездку на купол на завтра. Ведь уже темно и будет ещё темнее. Время уже четвёртый час. Но Андрей решает: «Едем вперёд». Он сегодня начальник, ведь это его взрывчатка. Минут через двадцать ходу выясняется, что дороги не видно, резкий ветер дует с север нам в спину и, нагоняя снежную пыль, ухудшает и без того плохую видимость. А ведь в этом месте кругом закрытые трещины. Есть только узкий проход между ними, но мы его не нашли и ехали «по минному полю». Правда, в отличие от мин взрывчатку мы везли с собой, а роль запала сыграет трещина. Должен сказать, что это не очень приятно, но и не так страшно, как может показаться со стороны. Почему-то я был уверен, что мы влетим в трещину, не знал только сработают ли ящики. И действительно, вдруг раздался треск, машина осела назад и стала. Выскочили — так и есть: сели левой гусеницей. Начали выбираться. Машина вылезла, прошла несколько метров и вдруг снова

повалилась, теперь уже на правый борт. Она угодила гусеницей точно вдоль трещины, но та была не широкой, метра полтора, и машина застряла, упёрлась правым бортом в край. Детонаторы молчат.

А ведь здесь есть трещины и по десять метров шириной. Стало ясно, что машину самим не вытащить. Принято решение идти обратно пешком, пока не стало совсем темно. Идём по едва различимым следам. На небе густые облака и теней не видно. Были минуты, когда не было видно ни следов, ни огней Мирного, ни каких-либо ориентиров. Кругом лишь белая мгла.

День сто восемьдесят пятый. После обеда я до ужина сидел на метеостанции. Покрывал тепломеры составом, чтобы уменьшить их нагрев от солнечных лучей: поверхность, свежеокрашенная белой масляной краской, посыпается сверху слоем окиси магния, так, чтобы он прилип равномерным слоем.

Вечерами, если хорошая погода, мы каждый день прогуливаемся. Идём медленно, как когда-то, гуляя, ходили на Большой земле. Правда, это здесь не всегда удаётся. Часто кто-нибудь из нас летит вниз головой в незаметную в темноте яму или на пути встречается гладкий и твёрдый от ветра снежный вал, и мы ползём на него на четвереньках, подталкивая друг друга. Снова берёмся за руки и идём гулять по «приморскому бульвару» вдоль барьера.

Сейчас наблюдается явление, которое, говорят, часто бывает и у нас на Севере. Над Мирным ярко горят огни, и от каждого вверх тянется чёткий светящийся след. Кажется, будто десятки прожекторов устремили свои столбы света в зенит и замерли.

ПОСЛЕ ПОЛЯРНОЙ НОЧИ

Июль не для всех значит "лето"

*Счастье,
что человек не
может видеть*

*в зеркале
своего
внутреннего
"я" после
полярной ночи,
он бы,
наверное,
потёр зеркало
рукавом,
считая, что
оно
затуманилось
...*

**Д. Гиавер.
«Модхейм.
Два года в
Антарктике»**

День сто девяносто третий. Начался новый месяц — июль. Проживём его, и будет уже весна.

Сегодня занимался заготовкой воды. Процесс этот весьма сложный. Сначала надо вырезать из снега кирпичи, а снег здесь такой, что его едва пилит пила. Самое же трудное — проделать первую щель, куда можно было бы эту пилу вставить. Дальше трудность только в том, чтобы выковырять первый надпиленный квадрат и дотащить неподъёмную дуру до люка. Конечно, погода верна себе. Пурга и снег.

Куски снега так тверды, что, когда куб весом килограммов 30-40 бросаешь в люк с высоты два метра, он почти не раскапывается. Наоборот, он ломает все на своём пути. Положенный в бочку с подключённым нагревателем снег быстро тает.

День сто девяносто пятый. С утра занялся подготовкой и установкой тепломеров в шурфе на метеоплощадке. Перенёс в шурф все необходимое, сверху накрыл его фанерой, сделал дверь-крышку, проверил свет и телефон. И вот уже в моей ледяной пещере светло как днём. Ярко блестят громадные, невиданные на Большой земле снежинки на крыше. Странно, сейчас ведь июль, а я сижу в ледяной берлоге шириной метр и длиной два, а над ней ревет ветер.

После обеда мне домой позвонил Савельев. Станция Восток прислала тревожную радиограмму. Они протяли

скважину глубиной пятьдесят метров, но в последние дни подъем снаряда занимал до четырех часов, так как её сверху забивало инеем от конденсирующихся паров воды. Сейчас вот уже десять часов подряд они безуспешно пытаются поднять бур через пробку, образовавшуюся где-то на глубине сорок метров. Часа два до ужина продумывали ответ и советы для Востока, но вечером когда пошёл на рацию, то узнал неприятность: термобур не удалось протащить через пробку, он оторвался и упал вниз, теперь его труднее достать, да, пожалуй, и протаять скважину дальше будет невозможно.

День двести первый. Первую половину дня спал, так как ночью сон не шёл. После обеда пошёл в шурф, быстро, пользуясь телефоном, проверил концы проводов, связавшись с людьми на другом их конце, и занялся установкой тепломеров. Прошли часы, усилился ветер, началась пурга, а я все работал. В шурфе уже плохо проглядывалась противоположная стенка сквозь плотную пелену спёртого холодного тумана. Стало тяжело дышать, и я решил кончить работу, но вдруг понял, что заставило меня это сделать. Абсолютная тишина в шурфе. Ни ветра, ни шороха позёмки, лишь густой туман да люк с зализанными надувом краями. «А ведь, кажется, меня засыпало...» Пробую головой и плечами открыть люк — не поддаётся, и тут только я соображаю, что единственную связь с ребятами — телефон я выбросил на крышу шурфа, он здесь, в двух метрах, но, чтобы до него добраться, надо открыть люк, то есть сделать самое трудное. Потихоньку-потихоньку, а люк я всё-таки открыл.

Сейчас, ночью, уже начало 9 июля, дня рождения Андрея. Он перебирает подарки, присланные из дома (он их не открывал раньше). Я заставил его плясать и вручил письма Жени, его жены. Конечно, он был счастлив. На шум из соседней комнаты пришёл голый Серёга, и мы проговорили до двух часов ночи.

С утра я, Серёжа и магнитолог Николай Дмитриевич Медведев ушли в наряд, то есть отправились копать

траншею у электростанции. Дело в том, что в бане под полом накопилось много воды. Для её удаления требовалось во льду сделать траншею глубиной в метр, додолбить до снега, в который может просачиваться вода. Работали до обеда во льду из старой мыльной воды, обмылков бани.

После обеда продолжали, несмотря на пургу, вгрызаться в вонючий лёд. Кончили работу в пять, когда стало ясно, что до чистого снега всё равно не доберёмся. Надо взрывать. В награду за работу Василий Иванович Жарков — наш «банщик-механик-водитель» — подтопил баньку, и мы хорошо помылись. Поужинали — и домой. Ведь у Андрея день рождения. Начало его было таким же, как всегда, вот только больного Вадима пришлось вести под руки, болит нога.

День двести шестой. Вот уже шесть дней как нет связи с Большой землёй. Идут какие-то гигантские магнитные бури. По ночам горят странные кроваво-красные пятна полярных сияний. Мы раньше никогда не видели красных сияний. Первый раз было даже жутковато. Казалось, что где-то горят большие города.

День двести седьмой. С утра получил задание работать все на той же «бане». Андрей взрывами пробил траншею, и теперь мы её закладывали сверху листами железа. Работа лёгкая и к обеду её закончили. Погода стоит прекрасная, светит солнце, ясно, ветер 10-15 метров в секунду, но мы давно привыкли к такому. После обеда на метеостанции установил автоматическую аппаратуру записи показаний тепломеров и термометров в шурфе и сделал присоединения.

Нигде нет такого твёрдого снега, как в Антарктиде. Снег здесь можно «копать», лишь разбивая его топором или выпиливая пилой. Лопата отскакивает и только звенит. Ещё ни разу не становился на лыжи, да и невозможно. Поверх этого каменного снега стоят, как ящерицы, поднявшие голову, большие и малые заструги, такие же твёрдые, как сам снег.

Сегодня лётчики наконец перегнали свой Ил-12 на припай, конечно, не без

происшествий. Машина долго кружилась над Мирным с одной выпущенной «ногой».

Сегодня же радио сообщило, что на солнце был самый большой взрыв за сто лет. Из-за этого на неделю нарушилась радиосвязь между Америкой и Европой.

День двести шестнадцатый.
Сегодня прекрасный день, один из редких в Антарктиде. С утра, пока ещё темно, начали готовиться к выходу на припай. Цель похода — исследовать странный темно-зелёный лёд, поднявшийся громадной глыбой среди гигантского хаоса обломков и айсбергов у места обвала ледяного барьера. Тщательно подготовились к выходу, надели ботинки с триконями, взяли ледорубы, отрубили кусок новой верёвки. Вышли из дома утром всем отрядом. Полный штиль, впереди на востоке, захватив полнеба, полыхает восход. Мороз минус 28 градусов, но он почти не чувствуется, привыкли. До зелёной глыбы добрались без происшествий. Осторожно щупали снег в местах, где метровый припай поднят и изжёван, как тонкий ледок под ногой шалуна, шлёпающего по лужице. Очевидно, все уже замёрзло.

При ближайшем рассмотрении зелёная глыба оказалась нижней частью лёгшего на бок айсберга. Она необыкновенно прозрачна и заполнена мелкой, расположенной слоями морёной. Зелёный лёд через каждые полметра пронизывают трещины. Эта глыба через слой морены толщиной в полметра переходит в голубой лёд собственно айсберга, длина которого, бывшая ранее толщиной ледника, достигает ста пятидесяти метров. А может быть, зелёный лёд — это и есть слой пресной талой воды Центральной Антарктиды, заново намёрзший снизу у края ледника?***

Вырубили образцы льда из всех горизонтов, наверное, килограммов триста. Обошли айсберг со всех сторон. Погода прекрасная. Небо голубое, ни ветерка, ярко светит солнце, как в горах. Красота неопишная, все дали прорисованы нежнейшей пастелью с переходом всех тонов от глубокого голубого к белому,

розоватому, розовому, красному и фиолетовому. Единственно, чего здесь нет, — собственно зелёного цвета.

Все время в напряжении, нет-нет да и скрипнет трещинкой коварный, ещё не до конца смёрзшийся припай. Особенно насторожил нас один момент. Мы вырубали куски льда для образцов. Это плохо удавалось, так как лёд находился в очень напряжённом состоянии и при ударе ледоруба моментально рассыпался. И вот при одном ударе вдруг раздался глухой подземный гул. Все замерли. Где-то далеко под ногами что-то происходило, что-то лопалось и ухало, но так и замолкло, не причинив вреда. Через несколько минут пришли встревоженные Андрей и Юра Дурынин, которые работали метрах в ста от меня. Под ними тоже слышалась эта возня. Мы с недоверием посмотрели на молчаливого гиганта, ведь ему ничего не стоило снова разорвать, как папиросную бумагу, весь этот для нас толстенный припай и ещё раз. разломившись, перевернуться...

В общем мы без сожаления ушли с этого юного айсберга и увезли свою добычу.

Через полчаса мы уже спускались на седловину айсберга, а ещё минут через десять шагали в гости к пингвинам.

Километрах в двух от колонии пришлось задержаться, наперерез нам, громко крича, со всех ног бежали шесть пингвинов. Забыв солидность, они падали на белые груди, катились, снова вскакивали и бежали, крича нам, чтобы подождали. Мы остановились. «Ребята», запыхавшись, подбежали метров на десять и начали что-то лопотать и хлопать крыльями, обсуждая наш вид. Они, видно, были очень заинтересованы. Вообще говоря, и мы с удовольствием следили за ними. Наконец, довольные друг другом, мы разошлись: у каждого ведь были свои дела...

Вот наконец и колония. Тысячи пингвинов стоят парами и гогочут. Временами каждая пара посматривает вниз, где на лапах одного из них лежит заветное яичко. Первое, что бросилось нам в глаза, — это какое-то постоянное,

нежное попискивание на фоне общего гогота. Я подхожу ближе — «пини» медленно, на пятках отходят.

Временами раздаётся треск — это лопаётся лёд, расходясь трещинкой сантиметра три шириной. Лёд проваливается от перемещения тысяч пингвинов на новое место. Наконец я очутился в центре пингвиного круга. Присматриваюсь. Вот родители любовно смотрят вниз. Отец поджал живот, приподнял его складку, и вдруг из-под неё высунулась маленькая жёлтенькая головка с чёрными глазками и чёрной полосой по верху головы и спины. Головка посмотрела по сторонам, на меня, взглянула на родителей и пискнула им. Родители радостно загоготали, один из них икнул, открыл клюв и наклонился над малышом. Тот храбро залез головкой в огромный рот и начал что-то оттуда выбирать. Поев, он снова пискнул и улёгся на лапы. Папа накрыл его толстым животом, и вот уже жёлтенькое крошечное тельце спрятано. На «улице» осталась лишь одна любопытная головка. Но родители решили, видно, что малыш может простудиться, и мама бережно затолкала головку шалуна под живот толстого папы.

А рядом ещё один пингвин тоже время от времени поджимает живот и смотрит вниз. Но безрезультатно: у его ног лежит яйцо, и сколько раз при мне он на него ни смотрел, птенца он не дождался...

На обратном пути зашли на островок, где похоронены Н. Буромский, Е. Зыков и М. Чугунов, и выбрали место для могилы Валерия. Решили положить его немного в стороне от других, на террасе, обрывающейся в море, лицом на север, к недоступной ему теперь Родине.

День двести тридцатый. Пишу, лёжа в постели. Грипп, болит голова. Сейчас с Юрой Робинсоном занимались подсчётами. Если через каждый километр переносится 110 тысяч тонн снега в сутки, значит, в сутки через каждый километр берега проходит 200 полновесных железнодорожных составов из 50 вагонов со снегом!

Очень чувствуется, что прожили

больше половины зимы. Кажется, что осталось совсем немного, и, лишь когда начинаешь считать месяцы, выясняется, что их ещё надо прожить здесь.

Весна пришла и в Мирный

День двести сороковой. Уже середина августа. Погода сейчас на редкость хорошая, правда, море на севере закрыто туманом. Сегодня второй день пытаемся слетать на остров Дригальского, повторить температурные измерения в скважине. Но километрах в шестидесяти от Мирного, уже над открытой водой, вошли в облака, началось обледенение, и пришлось возвращаться.

После обеда работал на камбузе, потрошил до ужина кур для похода на станцию Восток и Южный полюс. Надо было обработать штук двести. Вечером читал учебник Магницкого «Основы физики земли». Пытался узнать, какой поток тепла земли поступает к нижней поверхности ледникового покрова в Антарктиде. Знание этого потока очень важно для выяснения, идёт ли таяние под ледниковым щитом или нет. Пришёл к выводу, что необходимо путём экспериментов определить величину этого потока. Именно это и должно явиться моей главной задачей в весеннее время. Как определить его — ещё не знаю. Обычно это делают по кривой распределения температур в скважинах. Мы сделали это для района посёлка Мирный в месте, где нет движения льда, а значит, и влияния его тепловых эффектов. Но в остальных местах, там, где лёд активно двигается, геотермический поток определить нельзя. Как быть?

Погода стоит прекрасная — нет ветра, солнце, хотя мороз, минус 27 градусов. В Мирном все нормально. Вчера врачи вырезали водителю Вале Ачимбетову аппендикс. Это у нас уже второй подобный случай. Водители кончают ремонт тягачей. Метеорологи установили автоматические станции на припае. На днях начнут делать мои нагреватели для термобура.

У голубей родились два птенца, они

выросли, но недавно улетели на остров Хасуэлл и замёрзли. Лётчики искали их на вездеходе весь день. Интересно, что оба птенца были уродами: один с кривым клювом, второй косолапый.

А вот щенок нашей собаки Красотки растёт хорошо. Это наш общий любимец. Толстый избалованный шалун знает, что его никто не тронет в Мирном.

День двести сорок третий. День авиации, с утра уже празднуем.

День двести сорок пятый. Летали на остров Дригальского.

Погода прекрасная. Я принял от Андрея станцию. С сегодняшнего дня я «губернатор острова».

День двести пятьдесят третий. С утра работал на камбузе, упаковывал продукты для похода и делал пельмени. Работал с девяти до девяти, а перед этим лёг спать в четыре утра. Очень устал.

Вечером состоялось совещание лётчиков с Дралкиным. Волнует один вопрос. Надо срочно лететь на станцию Восток. Два месяца назад у ребят кончились мясо и папиросы. Позавчера там съели последние масло и сахар. Остались лишь ядрица и сухари, а ведь сейчас там тяжелее всего: температура минус 85-80 градусов! Лететь туда можно, когда температура поднимется хотя бы до минус 50 градусов. А когда это будет, никто не знает. В прошлых экспедициях полёты на Восток начинались в конце октября, а сейчас конец августа. К октябрю у них кончится и крупа, и, пожалуй, соляр. Лётчики решили с 10 сентября начать попытки прорваться на Восток. Этот полет будет очень тяжёлый и опасный, ведь он занимает без посадки одиннадцать часов. Трудно будет найти станцию Восток и ещё труднее — снова найти Мирный, ведь на обратном пути будет уже темно. Самое же главное — неизвестно, как поведёт себя самолёт, никто никогда не летал на ИЛе при таком морозе, а если ему придётся сесть где-нибудь на куполе, то к нему очень трудно будет добраться, чтобы оказать помощь...

Вечером в кают-компании снова праздник-официальное начало весны.

Погода сейчас самая суровая за все

время. Мороз до минус 37 градусов, и при этом ветер достигает иногда силы урагана, так что, несмотря на солнце, ничего приятного нет.

Завтра, наверное, нам надо будет грузить бочки с горючим для похода на Южный полюс. Пойду шить шапку, сейчас буду вшивать в неё резинку, чтобы плотно прилегала ко лбу.

День двести пятьдесят девятый. Мороз минус 36 градусов, ветер 40 метров в секунду. Ясная, без малейшей позёмки погода. Очень непривычно видеть накренившихся под 30 градусов людей, когда нет ни малейших видимых признаков ветра. Для нас таким признаком до этих дней были тучи переносимого снега.

День двести шестидесятый. Сильный ветер и мороз минус 33 градуса, но транспортный отряд весь день работает на морене, грузит дизельное топливо на сани. Холодно, у большинства обморожены лица.

Следующий день. Ветер 10 метров в секунду, температура минус 27 градусов. Сегодня состоялись пробные полёты самолётов Ли-2 и Ил-12. Транспортники по-прежнему на морене, грузят бочки с горючим на сани, которые пойдут в поход. Камбуз готовит продукты, пельмени для похода.

День двести шестьдесят второй. Погода отличная. Главный инженер с бульдозером ведёт «георазведку» на предмет обнаружения каменного угля в Антарктиде. Самое удивительное, что «залежь» (сотни мешков этого топлива, привезённые сюда два года назад нашими предшественниками) всё-таки была обнаружена.

Гидрологи упаковывают продукты для Востока. Начальник авиаотряда облетал Ил-12 на высоте до 4500 метров, готовится к полёту на Восток.

День двести шестьдесят четвёртый. Полет на Восток не состоялся из-за плохого прогноза погоды. Действительно, вечером поднялась позёмка, под утро ветер усилился до 40 метров в секунду. Смерчи поднимают в воздух бочки.

День двести семьдесят третий. 15 сентября. Наконец выдалась хорошая погода. В 7.00 самолёт Ил-12, пилотируемый Борисом Семёновичем Осиповым и Сашей Кузьминым, вылетел на Восток. Штурман Юра Робинсон в 12.00 вывел машину точно на станцию и с трех заходов на парашютах сбросил им драгоценные восемьсот килограммов продуктов и груза. На Востоке в это время было минус 76 градусов и скорость ветра 10 метров в секунду, так что парашюты сильно несло. Однако восточники на своём АТТ подобрали все контейнеры. Лишь лёгкий ящик с курами и батареями для зондов унесло.

Уже через час в восторженной радиограмме с Востока сообщалось, что жарится свинина.

Следующий день. Было общее собрание: «О подготовке к походу». Дело в том, что в последние дни выявился ряд серьёзных проблем. Главное — лопаются наша самодельная обрешётка саней, предназначенных для перевозки горючего. Бочки стоят на санях в три яруса, и обрешётки такого количества не выдерживают. Двое саней с бочками в три яруса по дороге с морены в Мирный фактически развалились. Если трёхъярусная система не пойдёт, это поставит под удар весь поход, ведь тогда не хватит топлива.

Принято решение: больше работать. С завтрашнего дня подъем в 6.30; завтрак — с 7 до 8; ужин — с 19.30 до 20.30.

День двести семьдесят пятый. Собирались лететь на Дригальский, но помешала погода. Лётный отряд авралит по добыче из-под снега бочек с бензином для своих самолётов.

День двести семьдесят седьмой. Вчера Андрей и его ребята летали на Дригальский, установили там новые аккумуляторы и вставили лампочки в фары. Мы с Леней Хрущёвым ездили два раза на «десятый километр», чтобы засечь новое положение фар. Мы надеялись узнать, на какое расстояние они раздвинулись за время зимы, и, узнав это, определить скорость растекания льда острова. Но поездки были неудачными.

Первый раз, днём, была плохая видимость, кроме того, я не смог справиться с радиостанцией. Вечером не доехали, так как сломался вездеход.

День двести семьдесят восьмой. Сегодня я дежурный по Мирному. Сейчас уже одиннадцать вечера, сижу в пустой кают-компании. В углу ребята режут в домино. На «улице», как и обычно, воеет пурга.

Уже давно ничего толком не писал, все некогда и какая-то странная апатия. По вечерам собираемся, шутим, смеёмся, но каждый чувствует упадок сил. Заставляем себя только честно делать то, что должны, но для себя не хочется пошевелить даже пальцем. Самый приятный разговор у нас сейчас — это, конечно, о прибытии теплоходов. До выхода «Оби» в Мирный осталось ровно три месяца. Это так мало. А с другой стороны, это сто с лишним дней, причём самых напряжённых...

Единственное, что сейчас чувствуется, — все становятся несколько осторожнее.

Вчера все простудились. Грипп, наверное: насморк, сильно болит голова. После обеда Андрей ушёл в поход, а мы даже не проводили поезд, такая слабость. Сидели дома, слышали, как урчат машины, и не вышли. Это поход на сотый километр. Поезд повезёт туда трое гружёных саней с соляром. От исхода его многое зависит, это один из самых тяжёлых участков.

Сегодня к вечеру снова задуло. Сильный ветер и позёмка. Поезд подошёл к буровой, что в семи километрах от Мирного, и там заночует. Идут тяжело, каждые сани тянут две машины.

Уже два часа ночи, глаза слипаются, болит голова, но надо убрать кают-компанию и идти в пургу в обход посёлка. Через крышу засыпанного домика слышу её надоевший вой.

День двести семьдесят девятый. Отсыпался и доделывал переключатель для косы. Теперь она полностью готова к походу.

Во второй половине дня пошли к пингвинам. О них можно писать целую книгу. Птенцы стали уже большие. Слово

«птенец» не подходит к пингвиненку. Это маленькая серенькая матрёшка, важно переваливающаяся на невидимых ножках. Птенчикам очень холодно, многие как дрожат, что жалко на них смотреть. Некоторые находятся под «крылышком» флегматичных мам, — но большинство в «детских садах». Это большие скопления пингвинят, где малыши стоят, плотно прижавшись друг к другу и спрятав головки. По-видимому, их клювики очень мёрзнут. Хуже всех достаётся новеньким. Когда новенький малыш приходит в «садик», он видит только сплошную стену сереньких спинок и долго тычется в них, пока не спрячет в какую-нибудь щёлочку свою головку. Этого ему достаточно, и он успокаивается.

Те «пини», которые с мамами, в «садик» не ходят, они важно стоят с пингвинихами и прижимаются к ним. Иногда они начинают кричать и капризничать. Тогда мама открывает рот, и ребёнок достаёт из него, что надо.

Характеры у взрослых пингвинов очень разные, как у людей. Одни — семьянины. У таких папы и мамы не только свой малыш, но ещё и два-три приёмных, и семейка, весело гогоча, гуляет по льду. Другие мамы любят только своего и зло клюют всякого малыша, который по своим делам проходит мимо её любимого отпрыска.

Сегодня мы завоевали расположение пингвиньего общества. Спасли несколько десятков заблудившихся и примёрзших ко льду птенцов и принесли их в «детский сад».

День двести девяностый. Неделю назад вышел в поход на Комсомольскую, Восток и далее к Южному полюсу санно-транспортный поезд. Он доставит на Комсомольскую горючее, что даст возможность «Харьковчанкам» и другим тягачам двинуться дальше. Сегодня поезд достиг триста сорокового километра.

День двести девяносто пятый. Вчера наконец летали на шельфовый ледник Шеклтона и остров Милл. Нужно было найти места, где мы прошлой осенью поставили вешки, и, измерив их новую высоту над поверхностью снега, узнать,

сколько снега выпало за зиму. Встали в четыре утра и вернулись лишь в семь вечера. В полёте были 13 часов, сделали восемь посадок. В полёте все время была болтанка, бешеные развороты над самой землёй в поисках вешек. К удивлению, нашли почти все точки, а ведь они отмечены были нами только бамбуковыми шестами. В полёте почувствовали — летать больше не хочется, пора приходить теплоходу. Главная мечта всех, молчаливая, никому не высказываемая, — дожить до судна.

Если раньше, ещё в Дакаре, мы думали, как далеко от Родины занесла нас судьба, то сейчас нам представляется домом даже судно в Мирном.

На небо тошно смотреть. Чужое небо, чужие звезды. Как соскучились мы по Большой Медведице и Полярной звезде!

Сегодня с утра занимался инвентаризацией, после обеда ездили на морену, снял размеры гроба Валерки для саркофага. Потом писал радиogramму домой. Чувствуется, что там тоже уже ждут.

День триста первый. Последние дни готовимся к отлёту на Комсомольскую. Настроение в общем не боевое. Слишком мало осталось «до конца войны». Сегодня жители американской станции Мак-Мердо прощались с нами, для них уже окончилась зимовка, а нам предстоит ещё работа на куполе.

Сегодня прекрасная погода. Первую половину дня занимался подготовкой к отлёту. После обеда готовил могилу для Валерия. Его надо похоронить до отлёта. При въезде на остров-кладбище наш вездеход провалился в трещину припая, но мы его вытащили.

День триста второй. По-прежнему прекрасная погода. Солнце, тепло. В первую половину дня «похоронили» Валерку на острове Ходли. Сделали на одной из террас скалы деревянный помост, поставили на него гроб и дали три залпа из винтовок. Прилетел Федя на «Аннушке» и, уворачиваясь от пуль залпа, сделал последние круги прощания. Теперь нам надо накрыть гроб саркофагом и поставить

мемориальную плиту, которую прекрасно сделал наш механик Наум Савельевич Блох из мраморной доски умывальника. В обед устроили поминки.

День триста третий. Сегодня нас после обеда отправили стрелять тюленей на корм собакам. В пути пару раз объезжали широкие трещины. В некоторых местах перебирались через них пешком, а потом Гоша, разогнавшись, проскакивал на вездеходе.

Наконец увидели впереди две точки. Подъехали — лежат четыре «туши»: два тюленя и два морских леопарда. К тюленю подъехали вплотную. Он шипит и пытается двигаться, лишь когда его гладишь или подталкиваешь ногой. Остальные спокойно смотрят, что будет дальше. Сфотографировали, а потом убили двух леопардов (самцов). Тюленей отпустили в свои лунки. Они потом долго ещё выныривали и сердито сопели.

Теперь нашим собакам хватит корма ещё на месяц.

День триста восьмой. Сегодня наконец проводили Юру Дурынина и Толю Краснушкина на Комсомольскую. В семь часов вечера вернулся самолёт с Комсомольской. Погрузили в него своё имущество. Завтра с утра летим туда и мы.

День триста девятый, или 26 октября. Почти не спали ночью. Тревожила неизвестность, беспокойство. Полёта нет, хотя на небе облаков нет, солнце, но туман на Комсомольской. Весь день ничего не делали, отдыхали. После обеда ходили на остров Хасуэлл. Снимали пингвинов. возились с глупыми капскими голубями, чайками в гнёздах. Их можно брать в руки, но и после этого они не улетают.

Полетим на купол завтра.

«КАРТИНКИ ИЗ МАРСИАНСКОЙ ЖИЗНИ»

На грани фантастики

— Все,
что может
сломаться —

сломается,
всё, что не
может
сломаться —
сломается
тоже.

**Следствие
закона
Паркинсона.
Сборник
«Физики
шутят».**

В 1981 году на телеэкранах прошёл фильм по повести В. Санина под названием «Антарктическая повесть». В нем рассказывалось о двух событиях, одно из которых произошло на станции Восток. Станция Восток — это самое тяжёлое для жизни человека место на Земле: холод до минус 89 градусов, высота около четырех тысяч метров над уровнем моря, темнота полярной ночи в течение почти пяти месяцев в году, Но главное — полная оторванность экипажа станции (группы в пятнадцать-двадцать человек) от людей. Ведь ближайшее жильё располагается на расстоянии тысячи километров от этой станции. Оторванность эта продолжается каждый год около восьми месяцев. За это время, что бы ни случилось на станции, помочь ей можно только словами советов по радио. В этом смысле станция Восток напоминает космический корабль с вышедшей из строя на восемь месяцев тормозной системой.

А что, как не операцию по запуску космического корабля, напоминала организация отправки санно-тракторного поезда к Южному географическому полюсу, о подготовке к которой рассказано ранее?

Сначала три огромных тягача с неподъёмными санями, гружёнными бочками с горючим, прошли самые трудные 75 километров по наиболее крутому склону ледяного купола. Они оставили груз и вернулись в Мирный — «упали на Землю». Это была как бы стартовая, сбрасываемая ступень ракеты.

Через некоторое время те же три «Харьковчанки», у каждой из которых на прицепе были опять огромные сани, в два

яруса заставленные бочками с горючим, вышли в свой поход на станцию Комсомольская, до которой из Мирного было уже девятьсот километров. На семьдесят пятом километре прицепили ещё и сани, доставленные туда ранее, и пошли вперёд. Заработали как бы основные, «маршевые» двигатели поезда-ракеты. Шестнадцать суток, по двадцать четыре часа в день «работал маршевый двигатель ракеты» — преодолевал поезд эти девятьсот километров. В конце пути машины и груз были оставлены на Комсомольской, а люди вернулись самолётом в Мирный, «обратно на Землю». Стояла уже глубокая осень. Но того, что поезд привёз на Комсомольскую (более ста тонн горючего и запасных частей) было мало, чтобы весной идти дальше.

Именно поэтому всю зиму в Мирном готовилась «ещё одна ступень ракеты», и в конце сентября, как уже говорилось, по тому же маршруту на Комсомольскую отправился новый поезд — пять огромных тягачей, везя на прицепе ещё восемь гигантских саней. На восемьдесят втором километре он взял ещё трое саней с соляром.

Теперь машины тащили за собой более двухсот тонн груза: горючее, продовольствие для себя и станций Восток и Комсомольская.

Только через двадцать два дня этот поезд с вымотанным до предела экипажем прибудет на Комсомольскую.

Отдых, ремонт техники, и вот три «Харьковчанки» и уже только два тягача сделают следующий бросок — пойдут ещё на пятьсот километров дальше на юг, на станцию Восток. Три тягача вместе с санями останутся на Комсомольской. Это «ракета» сбросит ещё одну, уже пустую, ставшую обузой «ступень».

Двадцать три дня, буксуя в удивительно рыхлых снегах, ломаясь, чинясь и снова ломаясь, будет идти поезд на юг и только к исходу двадцать третьих суток он придёт на станцию Восток.

Здесь снова отдых, починка техники и людей, сброс выработавшей горючее «третьей ступени»: две машины с санями и

часть людей будут оставлены на Востоке. И только «последняя ступень» (две «Харьковчанки» и тягач-камбуз с шестнадцатью водителями и учёными да у каждой машины на прицепе сани с горючим) пойдёт — «полетит» дальше. Цель — дойти до Южного полюса по маршруту, где не ступала ещё нога человека, не летал ни один самолёт. И не просто дойти, а определить на этом участке высоты поверхности ледника и положение его подлёдного ложа, измерить температуру его толщи, интенсивность накопления осадков и получить ещё много других данных.

И они дойдут до Южного полюса, сделав по дороге много «научных станций» — остановок, а потом — назад, домой, выжигая все больше и больше драгоценного горючего, торопясь дойти до прихода судов, бросая одни за другими уже не нужные сани. Через тридцать дней три машины налегке и на последнем горючем радостно «ворвутся» на станцию Восток. Отсюда самолёт доставит людей в Мирный. Ещё один научный санно-тракторный поход в Антарктиде закончится. Чем не космический корабль, достигший цели, выполнивший всю программу и благополучно вернувшийся на Землю?!

И конечно же в таких экстремальных условиях тоже временами происходят поломки, аварии. В обычных «земных» условиях цена им — потеря времени, сил, средств на ремонт. Здесь ценой может стать жизнь. Так вот часть фильма, о котором говорилось выше, об одной из таких аварий — разорванном замёрзшей в нём водой двигателе электростанции Восток. Здесь не акцентируется внимание ни на «мужественных полярниках», гордо смотрящих вдаль на фоне пингвинов и айсбергов, ни на злобном вое пурги. Вместо этого безмолвное белое поле, посередине которого дом-станция Восток. Только что прилетевший сюда на пустовавшую в течение года мёртвую станцию экипаж должен пустить в ход двигатель электростанции, чтобы можно было жить и работать в этой ледяной пустыне.

События, о которых рассказывается в фильме, имели место в реальной жизни. Они были связаны с неисправностью дизеля на станции Восток в декабре 1963 года, что едва не стоило жизни её экипажу во главе с известным полярником Василием Сидоровым.

В связи с невероятной трудностью поддержания жизни на станции Восток было решено круглогодичные работы там прекратить. Поэтому она была в 1962 году оставлена её экипажем и законсервирована. Через год стало ясно, что это было ошибкой, и станцию решили расконсервировать. Открыть станцию был послан экипаж Сидорова, который год назад консервировал станцию, знал её до винтика. Не знал никто только одного. Однажды в тот период, когда станция стояла мёртвой «посреди Антарктиды», на неё пришёл австралийский санно-тракторный поезд, уже более месяца двигавшийся по Ледяному континенту. Измученные австралийские полярники расконсервировали советскую станцию, запустили дизели, обогрелись. Уходя, оставили подарки, записку, убрали все за собой. Но... забыли слить из системы охлаждения дизеля воду, и он вышел из строя. И вот ничего не подозревающий экипаж во главе с Василием Сидоровым прилетает на станцию Восток. Ребята быстро выгружаются и отпускают самолёт, уверенные в том, что здесь все в порядке, что они «с пол-оборота» запустят двигатели и начнут работать. Но этого не произошло.

Именно эти события и были положены в основу фильма «Антарктическая повесть».

Появились и рецензии на этот фильм. Одна из них называлась так: «Картинки из марсианской жизни». Название этой рецензии показалось удачным. События, случающиеся иногда в Антарктиде, действительно можно сравнить с приключениями научной фантастики, происходящими где-нибудь в космосе, на Луне или на Марсе.

Я вспомнил, как часто у нас в Антарктиде возникали такие ассоциации. Возникали и умирали незаписанными,

когда мы, грязные, на коленях, чинили какую-нибудь «мелочь», которая вырастала иногда до размеров «быть или не быть». Вокруг стояли, поблёскивая, умные, современные приборы, где-то, выполняя наши научные задания, летали тяжёлые самолёты, пищала, спрашивая нас о чём-то, морзянка, а мы никак не могли справиться с какой-нибудь пустяковиной, такой на первый взгляд простой, что мозг отказывался понять, что она достаточно важна, чтобы разрушить все хитроумные планы и результаты совместных действий людей, самолётов и судов. И кто-нибудь вдруг говорил, что хорошо было бы, чтобы какой-нибудь писатель написал научно-фантастические истории в таком ключе, в котором развиваются события здесь, в Антарктиде.

Но автора рецензии удивляло, почему почти всё, что может сломаться, было на станции сломано, всё, что можно было испортить, испорчено, почему «то пурга в Мирном, то связи нет, то у дизель-электрохода „Обь“ топливо кончается»? Критик не поверил, что такое может быть в реальной жизни, особенно в Антарктиде, где, по его мнению, всё должно идти гладко.

Но мы-то, полярники, знали, что в реальной Антарктиде жизнь гладко не идёт.

«Конечно же это действует какой-то неизвестный ещё нам закон», — шутя говорили мы. Этот «закон» действовал и на Большой земле, в нашей предшествующей жизни, и назывался многими «законом бутерброда», «законом наибольшей подлости», «визит-эффектом». Он срывает всегда в самый неподходящий момент. Например когда начальство придёт наконец посмотреть, как работает твой прибор, о котором ты ему столько говорил, он конечно же тут же выйдет из строя.

Мы, естественно, нашли всему этому научное обоснование. Это же работает второй закон термодинамики, согласно которому все в природе стремится от упорядоченности и отличия друг от друга к хаосу и монотонности, стоящее упадёт, яркие и тёмные краски сольются, став

чем-то серым, горячее остынет, а холодное, нагревшись, примет общую температуру.

Физика учит: действие этого закона можно остановить только подводом энергии извне, причём, чем сильнее контраст, тем больше требуется энергии. Поэтому понятно, почему все наши хитроумные планы и машины рушатся больше всего именно в таких местах, как Антарктида, космос и тому подобное, то есть там, где контраст между тонкими хрупкими вещами, планами людей и слепой природой максимален. И противостоять этому мы можем только «подводом энергии извне» — энергией наших сердец, тёплых, мягких рук и тел и самого сильного и ранимого, что имеем, — мозга и воли.

Но может быть, такие условия существуют и работают лишь в наших экспедициях? Нет. Я много лет работал с американцами, и у них все идёт точно так же. Так же, как и у нас, их ребята с трудом продираются вперёд через все проделки коварного закона, иначе нельзя в работе стать первыми. Это как в спорте: чтобы побить рекорд, хотя бы личный, ты должен напрячься так, что никакой врач не сможет гарантировать тебе, что ты не надорвёшься. Надо из последних сил заставлять тело напрячься ещё сильнее. Именно этим так ценно занятие спортом. Именно там учишься понимать, что если сейчас тебе так трудно, что уже нет сил бежать дальше, то и соперник, по всей вероятности, чувствует себя в этот момент так же. Но кто-то из вас должен перейти через не могу.

Но я отвлекся от своего дневника. Вернёмся к записям, к тому дню, когда мы должны были лететь на купол, в самое «марсианское» из «марсианских» мест Земли.

На вершине ледяного купола

День триста десятый. Сегодня наконец мы вылетели из Мирного на Комсомольскую. На борту я, Сергей Ухов и Николай Дмитриевич Медведев.

Скоро после взлёта каждый из нас

нашёл себе местечко в самолёте: кто на стёганных мягких чехлах моторов, кто на куче спальных мешков. Через несколько минут мы уже спали крепким сном. Уже давно минуло то время, когда во время всего полёта мы жадно смотрели в иллюминатор. Разбудил меня механик, попросил ухватиться за что-нибудь:

— Самолёт, не делая круга, через минуту идёт на посадку, — объяснил он.

Мы летели на высоте метров двести над ровной как стол поверхностью верхушки ледникового каравая. Это и был купол. В страшно холодном и очень сухом здешнем воздухе за самолётом от каждого из моторов тянулись сначала тонкие, а потом все разраставшиеся белые шлейфы. Лётчики знали: чем больше кругов сделаешь над взлётной полосой или станцией, тем больше тумана сам себе напустишь, потому-то старались, если можно, садиться сразу, «с прямой». Раздался удар о твёрдую снежную поверхность, ещё удар — и машина запрыгала, останавливаясь.

Винты ещё крутились, когда механики открыли грузовую дверь и в салон ворвалась масса ослепительного света и ледяного, без запахов, воздуха. Перед нами расстилалась безбрежная, залитая сиянием, чуть подёрнутая морозным туманом абсолютно безжизненная снежная пустыня. Сначала откуда-то донёсся треск, а потом появился трактор с прицепом — самодельной волокушей. Дверь трактора открылась, из неё выскочил краснощёкий здоровяк в куртке нараспашку и бросился к самолёту. Подхватил на вытянутые руки тяжёлый аккумулятор и радостно крикнул всем: «Привет!» Мы узнали его. Это был механик станции, эксперт по любой гусеничной технике Борис Шафорук. Чтобы не застудить моторы, начали быстро, в темпе разгружать самолёт. Я спрыгнул с высокого порожка люка, схватил ящик с деталями моего оборудования и потащил его к волокуше.

— Эй, новенькие, отойдите от груза, я сам все перекидаю, вы отдыхайте пока! — крикнул, пробегая мимо, Борис. Но как будешь стоять в стороне, когда

кто-то, надрываясь, таскает твой груз? Я и мой товарищи начали помогать. Сперва только сердце забилося немножко сильнее обычного. А потом вдруг наступил момент, когда я почувствовал, будто кто-то внезапно зажал мне рот. Попытался вдохнуть изо всех сил, но воздух не шёл в лёгкие, не накачивал кислород в кровь. В этот момент я забыл о всех советах, забыл о том, что здесь страшно холодно и резкий глубокий вдох открытым ртом может быть опасным. Бросив на полдороге мешок, который тянул, и уткнувшись лбом в холодный, шершавый от изморози фюзеляж самолёта, я делал глубокие, сильные вдохи, думал, сейчас все пройдёт. Но нет, не проходило. Я старался как бы вывернуть самого себя наизнанку, да так, чтобы лёгкие оказались снаружи. Но лёгкие отвечали страшным кашлем, от которого темнело в глазах и который душил ещё больше. Я пытался сорвать с себя шарф, рвануть вниз «молнию» тёплой куртки. Казалось, что если сейчас обнажу грудь, освобожу её от ненужных одежд, то открою настежь всё, что внутри, и сделаю всем телом вдох, захвачу воздух, которого так не хватало.

Так вот она какая — Комсомольская, станция на высоте около четырех тысяч метров. Одинокий красно-коричневый кубик-домик. Рядом высокая радиомачта. Вокруг в беспорядке стоят тягачи, снегоходы «Харьковчанки», балки, оставшиеся от прежних походов.

Несколько дней назад сюда пришёл из Мирного санно-тракторный поезд. Поэтому на станциилюдно и весело.

Меня встречают мои старые друзья — Андрей Капица, Вадим Панов, другие водители и среди них врач Володя Гаврилов, который вызвался вести тягач на Южный полюс.

Когда отсюда уйдёт санно-тракторный поезд, здесь останутся лишь хозяева станции — её начальник радист Максим Любарец и механик Борис Шафорок. Некоторое время с ними буду работать и я.

День триста одиннадцатый. Второй день живу на Комсомольской. Сейчас, после обеда, все спят, и я, улучив

минутку, пишу в тишине радиорубки. На диване рядом посапывает Максим Любарец.

Самочувствие сначала было сносным. Пообедали в первый день с аппетитом, а потом начались головные боли, нечем стало дышать. Вечером после ужина поднялась рвота. Положили меня в домике, первую ночь проспал сравнительно хорошо, то есть спал, просыпаясь раза три. При этом невозможно было повернуть головой от боли. Утром встал разбитый.

День триста двенадцатый. Днём работали на улице, сортировали вещи, приборы, ходили смотреть скважину у «научного балка». Он в 150 метрах от станции, но дойти туда — проблема. Очень тяжело дышать через мех или шарф, которые используются для защиты лёгких от мороза. Ведь дышишь как паровоз, грудь разрывается от недостатка воздуха. Очки никто не носит, несмотря на солнце: они сразу потеют. Вообще здесь нет ощущения сильного мороза. Например, можно полчаса ходить без рукавиц. Но стоит коснуться железа — и сразу почувствуешь, что такое минус 60 градусов. Но не это главное. Стоит забыться — и инстинкт толкает сделать вдох всей грудью, а это для новичков здесь губельно. А вот ребята, которые прибыли сюда санно-тракторным поездом, а не самолётом, чувствуют себя отлично, они акклиматизировались постепенно.

В первую ночь очень плохо чувствовал себя Юра Дурынин, прилетевший сюда за два дня до нас. Ночью он даже вызвал врача. Но врач Володя Гаврилов, узнав, что у него всего 37.5 градуса, сказал: «Юрочка, забудь Мирный. Здесь врача надо вызывать, когда начнёшь холодеть, а ведь пока у тебя температура только повышается».

Сегодня вечером заболел Толя Краснушкин. Температура 38, еле дышит, но бодрится. Ночью ему стало хуже, температура почти 39 градусов, началось воспаление лёгких; треть одного лёгкого вышла из строя. В Мирный полетела тревожная радиограмма.

День триста двенадцатый. С утра

работал на улице. Кое-как привыкаю. Сегодня вылетел самолёт. Он доставит сюда начальника электростанции Мирного Альберта Могучева и вывезет Толю Краснушкина. Ему хуже, утром температура 38,8. Днём я заложил косу в скважину, потом осмотрел крепления в «Харьковчанках», собрал Толины вещи — и на аэродром. Там сильно перенапрягся. По глупости разгружал с самолёта тяжёлые ящики с продуктами. Несколько раз лихорадочно хватанул смертельно холодный воздух.

Проводили Толю. Человек тяжело заболел, но он летит в Мирный. «Счастливец, вот везёт же людям» — такова реакция. И в то же время все стремятся остаться на куполе, не хотят срыва.

К ночи я совсем расклеился, страшно болит и кружится голова, рвота.

День триста тринадцатый. Всю ночь не спал. Иногда казалось, что сейчас умру. Страшно болит голова и кажется, что совсем нечем дышать. Мне сказали, что это шалют нервные центры, управляющие дыханием. Интересно, почему они не «шалили» в горах? Я всю ночь сучил ногами, и Толя, оказывается, делал то же самое... Утром еле встал чуть живой. Послал радиogramму домой: «Родная позавчера прилетел Комсомольскую здоров все нормально».

Врач Володя Гаврилов нашёл у меня бронхит. Весь день, перекашиваясь от боли, работал на камбузе, чистил картошку, мыл посуду. Иначе свалюсь и не встану. На улицу не выходил.

К вечеру серьёзно заболел магнитолог Николай Дмитриевич Медведев, наш самый закалённый бродяга. Температура у него 39, воспаление лёгких. Он спал перед этим в балке. Сегодня его перевели на моё место, а я понёс вечером свой спальный мешок в балок. Мороз минус 60 градусов. В балочке температура минус 20, но это кажется уже теплыню: не надо бояться дышать. Нас здесь шесть человек на нарах в два ряда. В печурку брошены пара кусков сухого бензина, и через несколько минут уже тепло. Прекрасная вещь — сухой бензин! Это как

бы губка, пористая пластмасса, полости которой заполнены бензином. Поры не сообщаются, поэтому бензин не выливается; только когда отрубишь кусок, на срезе чуть влажно и пахнет.

Вечером в своём балке мы «делаем Ташкент» — температура поднимается до плюс 30 градусов. Утром, наоборот, минус 15. Правда, сразу зажигается печка, и тогда все становится на своё место.

День триста пятнадцатый. Николаю Дмитриевичу совсем плохо. Всю ночь через каждые три часа ему делали уколы, но температура всё равно остаётся высокой — 39,6. Еле дышит. Самолёта нет, в Мирном конечно же пурга.

Сегодня заболел Альберт Могучев. К вечеру он уже еле ходит, и в эфир летит тревожная радиogramма,: надо срочно вывезить двоих!

День триста шестнадцатый. По-прежнему в Мирном пурга, самолёта нет. Медведев совсем плох, держится на кислороде. Могучев тоже лежит... Днём я начал протаивание скважины с помощью того термобура, который сделал в Мирном. Прошли восемь метров. Обработал данные измерений в скважине «50 м», уложил новый дистанционный термометр на её дно. Полностью подготовил схему измерений в «Харьковчанке».

День триста семнадцатый. Погода по-прежнему солнечная, безветренно, но мороз 50-60 градусов. Понемногу акклиматизируюсь, живу в балке. Дышу, как и раньше, только через мех. Начал измерения в скважине отдельным термометром, потом с Андреем Капицей пошли вытаскивать занесённые снегом сани.

Заложили вдоль полозьев двадцать семидесятипятиграммовых шашек тола, рванули. Потом попробовали дёрнуть сани «Харьковчанкой», но оборвали форкоп — стальную штангу. Пришлось отворачивать гайку диаметром двести миллиметров. Гайка оказалась от мороза очень скользкой. Работаем втроём, по очереди, голыми руками. При этом руки примерзают к алюминию и не скользят, но больше двух минут не проработаешь.

Когда надеваешь рукавицы, руки уже белые. Правда, на это никто уже не обращает внимания. Волдырей нет, и ладно.

После обеда прилетел наконец долгожданный Ли-2. Пилотирует его флагманский экипаж. Ведь дело касается жизни людей. В три часа дня отвезли на аэродром еле живых Медведева и Могучева.

К вечеру окончил протаивание скважины. Пора устанавливать косу и кабель. Для этого надо пробить отверстие в стене и можно собирать схему. Вечером снова иду в балок, снова там неторопливый трёп, основной смысл которого — «живут же люди в Мирном». Ведь теперь для нас Мирный тоже Большая земля. Хорошие ребята в походе. С юмором и добродушной насмешкой над собой идёт неторопливый разговор.

День триста восемнадцатый. Вчера вечером передавали прощальный вечер и концерт для отбывающей Пятой экспедиции, которая сменит нас. Я не слушал его, он начался в пять вечера по московскому времени, а это у нас уже глубокая ночь. Собственно, ночи здесь нет. Светло круглые сутки, хотя солнце ненадолго и заходит за пустынный ледяной горизонт.

Из передачи выяснили только, что сегодня «Обь» ещё не выйдет в море.

С утра снова измерял температуру на новом горизонте и откопал скважину «40 м». В одиннадцать с водителем Толей Бородачевым и врачом Володей Гавриловым идём «забивать пальцы». Слово «пальцы» звучит в походе как кошмар. Это стержни толщиной с большой палец и длиной полметра, которыми соединяются траки гусениц. На траки наших машин надеты уширители, увеличивающие ширину гусеницы до одного метра. Машины стали от этого меньше проваливаться в снег, но зато, как оказалось, увеличились поломки пальцев. Иногда за смену (12 часов) приходилось менять десять пальцев. На той машине, которую мы ремонтировали сегодня, до Комсомольской сменили 90 пальцев.

Забиваем пальцы, согнувшись в три

погибели, иногда под машиной. Нас трое, каждый изо всей силы бьёт по пальцу тяжёлой кувалдой. После десяти ударов уходишь в сторону, сердце выскакивает из груди, дышишь что есть силы и, кажется, была бы возможность, вспорол бы себе живот и грудь и хватал, хватал бы драгоценный кислород, которого здесь так мало.

Тебя заменяет твой товарищ, и через пару минут он уже тоже выдыхается. Однако никто не увиливает, и, если ты сделаешь лишний удар, тебя схватят за руку: «Хватит, отдохни, сорвёшься...»

Машину приходится все время перекачивать, поэтому её двигатель постоянно работает и все выхлопные газы из шести цилиндров бьют где-то около лица.

День триста девятнадцатый. На сегодня был назначен выход поезда на станцию Восток, но ветер 20 метров в секунду, пурга. Все ребята-походники сидят в тесной кают-компании станции, отдыхают, играют в шахматы, домино, спят. С утра топится снег для баньки.

День триста двадцатый. По-прежнему ветер 20 метров в секунду, температура минус 50 градусов, видимость несколько метров. Никто не предполагал, что здесь может такое твориться. Ведь утверждалось, что ветров в Центральной Антарктиде нет.

Сейчас семь часов вечера, с обеда я ушёл спать в балок и вот только что встал. Сижу, приткнувшись, у столика, передо мной два яруса нар, заваленных шкурами, на них лениво разговаривают два человека в кожаных куртках. Это одни из обитателей нашего балка — инженер Вадим Панов и водитель Толя Цветков. Слева у подслеповатого окошечка стоит печурка, в которой горит сухой бензин. И ничего, что за окном бушует вьюга.

Всю станцию замело, днём я с трудом нашёл места, где чуть видны из-под снега мои засыпанные ящики. Отметил их палками.

Сейчас у нас опять есть больной — огромного краснощёкого водителя Борю Шафорука скрутил радикулит.

День триста двадцать первый.

Целый день работал на улице на разных подсобных работах по подготовке к отходу поезда: грузил продовольствие, увязывал сани. На сегодня назначен выход. Одна за другой машины уходят со станции и идут к своим саням на сцепку.

В полночь все машины прицепили свои сани и стоят как суда на рейде. Напрашивается именно это сравнение. Светло, но солнце у горизонта подёрнуто дымкой, поэтому снег очень синий. И вот на его бескрайней глади, на расстояниях до километра друг от друга стоят тоже синие, дымящие, с мачтами машины в ожидании отхода. Мы с Любарцом ходим от одной машины к другой, прощаемся. Остановка связана с тем, что машина под номером 25 оказалась перегруженной. Мы ушли в час ночи, не дождавись отхода. Поезд тронулся лишь под утро. Водитель флагманской машины — Миша Кулешов, он будет вести её вместе с Андреем Капицей.

День триста двадцать второй. Сегодня праздник — 7 Ноября. Встали часов в одиннадцать и занялись общей уборкой. Мы с Максимом убираем, Борис гоняет дизель, готовит завтрак. После того как через станцию прошёл поезд, здесь кругом разгром и грязь. Наконец часа в три дня прибрали, переоделись и сели за праздничный стол. Тосты — за далёкую Родину, за благополучное завершение зимовки.

Вечером у нас баня, потом праздничный ужин, всего завались, но ни икра, ни крабы, ни свежие яйца и мясо не идут здесь. Мы были способны лишь выпить пару стопочек вина да лениво поковыряться в яствах.

Странно, в такой праздник мы сидим только троём на этой заброшенной станции. Даже не очень верится, что где-то что-то есть, даже Мирный...

Поезд сегодня с утра авралил. Прошёл он всего семь километров и был вынужден бросить 4,5 тонны авто— и 1,5 тонны авиабензина, продукты пришлось перегрузить.

День триста двадцать третий. Сижу, слушаю передачу из Москвы, слышен смех, жизнь улиц, веселье... До

пяти часов вечера, без отдыха вдвоём с Любарцом делали волокушу для выравнивания испорченного пургой аэродрома. Завтра начнём наконец установку косы термометров в снегу. Это уже моя «наука». Сейчас ещё молотит дизель, его вода обогревает станцию, на ночь мы двигатель выключаем. Если вечером в доме плюс 25, то утром в кают-компании замерзает вода. Ужасная сухость в воздухе, поэтому пьём компот в гигантских количествах.

День триста двадцать четвёртый. Перешли на нормальный распорядок дня. Подъем в восемь, умываемся, завтракаем и приступаем к работе. Холодина на станции утром страшная. С утра Боря Шафорук, кряхтя и содрогаясь от боли, идёт заводить свой АТТ, надо «катать» аэродром. Катать его — это уже моя работа. Ведь Борис старается не быть на улице.

К тягачу прицеплялось странное сооружение из брёвен, которое я возил взад-вперёд по взлётно-посадочной полосе, уплотнял её и выравнивал неровности. Эта работа заканчивалась часов в одиннадцать. После этого я угонял тягач подальше в сторону, зная, что приближается время «бомбёжки», которой занимался самолёт Ил-14 (он сбрасывал нам бочки с горючим). Ил-14 не мог здесь сесть, а запас горючего нужен был, чтобы заправиться самолётам Ли-2. Они прилетали к нам из Мирного с посадкой и нуждались в дозаправке на обратный полет. Обычно Ил-14 появлялся в полдень. Он летел низко, метрах в ста над поверхностью, оставляя за собой два длинных белых шлейфа, надсадно ревел моторами, снизив до предела скорость, и заходил на специальную площадку для «бомбёжки». Уже видно, как вниз летит продолговатая, очень чёрная на фоне снега и неба бочка с горючим. Она летит медленно, падает в снег, образуя нечто подобное взрыву, а потом, долго подпрыгивая и кувыркаясь, скачет вдогонку за самолётом. А через несколько минут Ил-14 снова появляется из облака, которое сам же создал своим первым заходом, и вниз летит ещё одна бочка. Так за рейс самолёт сбрасывал восемь-девять

бочек.

В это время за рычагами тягача сидел опытный Максим Люберец, а я бегал вокруг машины с лопатой и откапывал бочки. Покопавшись в двух-трех ямах, слышал, как лопата с лязгом ударялась о бочку. Я делал знак водителю. Тягач, дымя выхлопными трубами, подходил вплотную к яме. За это время мне надо было откопать бочку хотя бы на треть. Наконец я вылезал из ямы, уворачиваясь от струй выхлопа работающего мотора, и подходил к машине.

От её заднего крюка метров на десять тянулся скрученный спиралью, помятый, толщиной с палец стальной трос. В обычных условиях с ним не было бы никаких проблем. Но здесь, при температуре минус 50, он становился жёстким, непослушным, будто в три раза толще. Трос оканчивался петлёй, которую я хватал обеими руками и накидывал на торец бочки. Затянуть её мне не хватало сил, поэтому я обнимал бочку, стараясь руками и грудью удержать на ней петлю, и одновременно давал сигнал водителю. Мотор снова выбрасывал ядовитый дым, и машина начинала медленно двигаться, выбирая слабинку троса, распрямляя измятую спираль.

Рабочие дни на станции были спокойные и размеренные. После бочек мы обедали, спали с часок, а затем до глубокой ночи занимались наукой. И не только я. Начальник станции Максим Люберец и те, кто находились в это время на Комсомольской, все помогали науке, чем могли... И как много мы успевали сделать!

Наша размеренная жизнь на станции прерывалась появлением Ли-2. Обычно после посадки, разгрузки самолёта и дозаправки, когда оставалась ещё какая-нибудь минута до взлёта, в проёме люка показывался флагштурман Юра Робинсон. Он весело, понимающе подмигивал нам:

— Счастливо оставаться, ребятки!

С Юрой было приятно разговаривать, но главное — летать, да и внешность его очень к себе располагала. Я говорю в прошедшем времени потому, что через

несколько лет он погиб. Последние его слова были записаны на магнитофонную плёнку в аэропорте Магадана: «Стали три мотора. Последний мотор работает ненадёжно. Недостаёт оборотов. Удержать машину в горизонтальном полёте не можем. Снижаемся...» Много позднее на торосистом морском льду восточнее Магадана нашли след от длинной замёрзшей полыньи, которую пропахал, падая, тяжёлый самолёт. Рядом валялся оторвавшийся при падении обгорелый мотор с погнутыми лопастями винта.

Юра запомнился мне всегда спокойным, выдержанным. Он в любую минуту мог сказать, где мы летим, отличался необыкновенной наблюдательностью. Однажды после очередного полёта Юра показал на белом листе бумаги несколько кружков, нанесённых им карандашом вдоль одинокой линии, изображающей маршрут полёта из Мирного на Комсомольскую и дальше на станцию Восток. Оказалось, что кружки — это места расположения отчётливо видимых с самолёта тёмных пятен на белом, монотонном фоне снежной поверхности. Размер пятен достигал иногда нескольких километров. Пятна эти были видны лишь издали тогда, когда угол между поверхностью снега и самолётом был очень мал.

— Понимаешь, издали они выглядят как тёмные озера, — рассказывал Юра. — Но вот поворачиваем самолёт, пролетаем над этим пятном или озером — и ничего! Снег и снег, никаких отличий. Отлетаем в сторону — опять видно тёмное озеро. Чтобы бы это могло быть? Пока использую «озера» как ориентиры, проверяю по ним, там ли летим. Вот пишу сейчас статью в журнал об этом методе навигации на куполе.

Уже после того как удалось показать, что в центральной части Антарктиды идёт подледниковое таяние и могут существовать целые подледниковые озера, после того как не стало самого Робинсона, а его карты с карандашными кружками были забыты, меня вдруг осенило, как током ударило: конечно же, если существует подледниковое озеро, а со всех

сторон от него ледник движется по неровному скальному ложу, верхняя поверхность ледника над таким водоёмом и должна отличаться: быть глаже, более горизонтальной, что ли. И действительно, те странные пятна-озера, которые пометил на карте Юра, по-видимому, расположены примерно там, где найдены методом радиолокаций следы подледниковых озёр.

Но в то время никто из нас ещё не знал об этом, и многие лётчики относились к этим «тёмным пятнам Робинсона» на поверхности ледника скептически: «Неоткуда там им взяться...»

День триста двадцать пятый. До обеда мы с Максимом Любарцом занимались установкой косы термометров в толще снега. Работа не лёгкая, надо откопать шурф глубиной два метра. Холод собачий, почему-то влажно, и это ещё хуже. От ветра никуда не спрячешься. К обеду установку закончили. После обеда поспали — и снова на улицу. Проверил все контакты, с Максимом закрыли шурф и поставили воздушные термометры на мачте. К вечеру все было готово. Сейчас на станции тепло, топится печь, работает дизель (готовится ужин). Все мы сидим в рубке, и Максим переводит нам нервный язык морзянки. Ему удалось услышатьдвигающийся на Восток поезд. Оказалось, за три дня они прошли совсем немного и находятся на восемьдесят четвёртом километре от Комсомольской. СТТ-23 и АТТ-24 все время буксуют. В.14,10 у АТТ-24 полетела коробка передач. Надеются сменить её за двадцать четыре часа. Коробка передач весит килограммов триста. Вес неподъёмный, особенно когда ты работаешь на коленях в шахте двигателя.

День триста двадцать шестой. Уже десять вечера. Как всегда, мы трое сидим в рубке и слушаем радио. Передают русские песни. Только что перестал молотить дизель, натоплена печь, и ничего, что болит голова и пыхтишь как паровоз.

Сегодня очень напряжённый день. Встали в два часа ночи, разбудил Максим. Он перехватил радиogramму Савельева в Мирный: «Менять коробку передач на

АТТ-24 слишком трудно. Стало совсем плохо Дурынину. Температура 39°, синий. Надо вывозить его в Мирный. Поэтому два часа назад машины номер 23 и 24 пошли на Комсомольскую. Они доставят туда больного, и АТТ-24 будет заменён на тягач станции. Срочно шлите самолёт за больным».

Раз так, значит, утром будет самолёт. Борис пошёл заводить машину, потом (через час) он вернулся домой гонять дизель для радиопривода самолёта, а я стал водителем тягача. До восьми утра «катал» аэродром. В восемь убираю машину с посадочной полосы, сейчас должен прилететь ИЛ и начать бросать бочки.

Когда вернулся домой, здесь уже были весь синий Юра Дурынин, врач и ребята-водители. Они долго не спали, ослабели и замёрзли. Ведь шли всю ночь. Сегодня минус 51 градус и ветер 10 метров в секунду. Наскоро завтракаем. После завтрака — снова на машину, едем с Любарцом подбирать бочки. Только что приземлился Ли-2, и сброшенный бензин нужен ему, чтобы улететь обратно с Дурыниным. Собрали пятнадцать двухсоткилограммовых бочек, свезли к самолёту — и домой.

После обеда возился с наладкой схемы измерений. Кончил часов в пять вечера. Теперь можно вести регулярные наблюдения. Завтра попробую наладить протаивание, и пора улететь на Восток.

Писать кончаю, сильно режет глаза. Сегодня снова весь день работал без тёмных очков, их нельзя носить, когда ниже минус 40 градусов. Замерзают стекла, и ничего не видно. Голова раскалывается, иду спать. Завтра снова аэродром и бочки, но все это мелочь по сравнению с тем, что приходится делать нашим гостям с санно-тракторного поезда. Они не спали всю ночь, меняли гусеницы у машин номер 18 и 24. Часа через три, возможно, они кончат это и сразу уйдут в путь на восемнадцатой, оставив нам АТТ-24. Когда придут к поезду, им дадут часа два отдохнуть, и снова вперёд. И так день за днём при недостатке кислорода и морозе минус 60 градусов.

День триста двадцать седьмой. Встали очень поздно, сказалась бессонная предыдущая ночь. Днём начали систематические наблюдения за температурой. Работа оказалась очень трудоёмкой, на каждое измерение идёт больше часа. После обеда переделал нагреватель бура для термобурения в дальней скважине. Послал радиogramму в Мирный Дралкину с просьбой сообщить, когда я смогу вылететь на станцию Восток. Боря Шафорок целый день возился с оставленной поездом машиной. К концу дня удалось завести двадцатьчетверку, но у неё нет первой скорости и заднего хода. Другой машины нет. Будем работать — «катать» аэродром и собирать бочки на этой. Слушаем все «Последние известия», ждём сообщений об «Оби», а она не выходит.

Вышел из строя прибор для измерения потоков тепла, пришлось пустить в ход прибор, предназначенный для Востока. Начал строить график температур, он получается любопытным.

Перехватил разговор санно-тракторного поезда с Дралкиным. За сутки они прошли 60 километров. Савельев просит пальцы. Причина поломок — перегрузка машин и рыхлый снег. Трудно также с сейсмикой и ультразвуком. Александр Гаврилович не возьмёт Дурынина с собой на Восток, поэтому основные разделы науки ставятся под угрозу. Андрею одному очень трудно.

Опять болят глаза: писать кончаю, снова все трое сидим в рубке, ждём «Последних известий» из Москвы. Нас особенно интересует, как дела с «Обью». Выходи же наконец, не томи...

День триста двадцать восьмой. На нашей станции без перемен. Главное — вчера вечером вышла «Обь». Теперь пошла матушка — каждый день Родина к нам ближе на триста миль.

Вчера с утра собрали весь наличный провод и провели силовую линию к скважине. Всю вторую половину дня устанавливал треногу и лебёдку. К вечеру наконец начал протаивание, то есть термобурение.

День триста двадцать девятый. С

утра продолжали протаивать скважину. Измерения температуры идут нормально. Удивительно хорошо спал ночью и часа два днём.

Сегодня в поезде неприятность. Полетела коробка передач одной из «Харьковчанок», теперь у машины нет заднего хода и передней передачи. Савельев просит снять с тягача половину нагрузки, дойти до Востока, а потом вернуться и забрать остальное.

Восточники шутят, что поезд должен вызвать «Обь» на соревнование, кто быстрее придёт: «Обь» в Антарктиду или поезд на Восток. За сутки поезд прошёл одиннадцать километров.

День триста тридцатый. С утра гоняли дизель, к часу дня пробурили ещё два метра скважины. В два часа дня прилетел Ил-14 сбрасывать бочки, а в три вылетел на Комсомольскую Ли-2. Он дозаправится у нас и полетит дальше, на Восток.

Самолёт везёт на Восток из Мирного физика Рема Скрынникова и инженера-радиолокатора Максима Сандуленко. «Максимыч» будет работать на Востоке до прихода новой смены, а Рем, если будет хорошо себя чувствовать, пойдёт в поход к Южному географическому полюсу, станет помощником Андрея Капицы.

Мы с Любарцом поехали встречать самолёт. Через час после приземления выяснилось, что на левом моторе самолёта сгорела турбина наддува. Пришлось облегчать, разгружать самолёт. Без груза он смог взлететь и отправился в Мирный чиниться. Его пассажиры — Рем Скрынников и «Максимыч» Сандуленко — остались на нашей станции. Сидят, прислушиваются к себе, привыкают к высоте.

Часа в четыре сам оборвал гусеницей кабель, идущий к моему термобуру. Очень что-то плохо себя чувствую, болит голова.

Поезд сегодня прошёл 60 километров.

День триста тридцать первый. Устал страшно. Вчера закончил протаивание. Снаряд вмёрз в лёд на глубине шестьдесят метров, и я еле

вытащил его.

Сегодня с утра готовились к встрече самолётов. Сперва прилетел ИЛ и сбрасывал бочки, а затем сделал посадку Ли-2, идущий на Восток. Он должен отвезти груз и выздоровевшего Толю Краснушкина. Заберёт он и наших гостей — Рема и «Максими́ча».

Мы грузим на самолёт продукты: одиннадцать ящиков со станции, пятнадцать ящиков с полосы и восемь бочек с горючим для дозаправки. А нас только двое и высота 3500 метров, мороз минус 45 градусов и ветер 10 метров в секунду.

Наконец вернулись домой, и вдруг радиограмма — на взлёте внезапно остановился один мотор. Барахлит турбокомпрессор. Снова мы едем на полосу, разгружаем тяжёлый самолёт и забираем обратно ребят. Пустой самолёт, может быть, взлетит. И он действительно взлетел.

После обеда меняем двигатель на станции. Оба наших двигателя барахлят: у одного неисправен регулятор, у другого не в порядке электросистема. К счастью, недавно в одном из оставленных санно-тракторными поездами балков Максим Люберец нашёл почти новый двигатель, и теперь мы можем поставить его на место неисправного. Но сделать это не просто, каждый двигатель весит по 500 килограммов, а нас только трое.

А поезд стоит там же, где был позавчера. Заканчивается первый этап шестидесятикилометрового челнока.

День триста тридцать второй. С утра выдался спокойный день. Погода неважная, самолётов не будет. Встали в 8.30. Пока готовился завтрак, привёл в порядок (покрасил и покрыл окисью магния) тепломер, установил его на площадке на глубине три — пять сантиметров. Затем начался аврал — протаскивали новый двигатель через тамбур и двери. Помучались основательно, но работали весело.

К вечеру затащил в помещение кабель, начал разделывать концы. Починил мостик сопротивлений. Сейчас 11.00, только что прослушали «Известия»,

теперь транслируется музыка. Как всегда, мы, «молодёжь», сидим в рубке, Люберец спит. Весело жить, когда нас много. Сейчас здесь на станции «Максими́ч», Рем, Толя и мы с Борисом.

Чувство времени совершенно утеряно, ведь солнце светит круглые сутки. Думаешь, день, а оказывается, уже ночь, а иногда наоборот.

Поезд стоит. На «Харьковчанке» меняют коробку передач, у машины 18 коробка тоже готова полететь. БАС дал радиограмму Дралкину о том, что Андрею трудно одному с сейсмикой. Нужен Дурынин или хотя бы геофизик Вадим АН. «Обь» уже идёт в Северном море. Но как выяснилось, её главная задача — вести океанологические наблюдения и доставить в Антарктиду основные грузы. А за нами вышел теплоход «Кооперация».

День триста тридцать третий. Опять собирали и возили бочки с горючим. Затем прилетел Ли-2, который должен забрать от нас Толю, Рема и «Максими́ча» и отвезти их на Восток.

Снова грузим самолёт бензином и грузом. Но взлететь ему опять не удалось. Теперь прогорел выхлопной патрубков правого мотора. Это серьёзно, так как грозит пожаром. Поэтому самолёт и экипаж остаются здесь до завтра. Завтра Ил-14 сбросит запчасти, и после починки Ли-2 сможет взлететь.

По поводу гостей устроили шикарный ужин.

День триста тридцать четвёртый. Проводили самолёт ребятами на Восток.

Лётчики Саша Кузьмин, Федя Чуенков и Юра Робинсон собирались совершить ещё один перелёт на Восток — отвезти меня, но очень устали и намеревались передохнуть в Мирном, а назавтра прилететь за мной. Но из Мирного пришла радиограмма: там пурга, и аэродром закрыт. Поэтому лётчики приняли решение лететь со мной на Восток. Бешеные сборы, и мы в воздухе.

Летим весело. Высота сто метров, Федя Чуенков спит, я на месте второго пилота. То я, то командир Саша Кузьмин снимаем дорогу моим аппаратом. Иногда перегибаемся снять в окно соседа.

Механик Захаров ворчит, ведь высоты нет, Саша бросил управление, и я чуть не нажал головой на тумблеры аварийного выключения зажигания.

В кабине тепло, уютно, где-то сзади насвистывает Юра Робинсон. Прошли над поездом. Прилетели на Восток без привода, точно вышли на станцию. Молодец наш штурман.

Открываем дверь самолёта, внизу стоят незнакомые бородатые и усталые люди. Спрыгиваю через грузовой люк. Нас встречает молодой черноглазый человек с тонкими усиками — начальник станции Игнатов, знакомимся. В это время прямо к люку лихо подходит АТТ, и начинается разгрузка. Я оттерт в сторону. С рычанием бородатые аборигены бросаются на моё имущество. Какой-то гигант схватил восьмидесятикилограммовый ящик и на вытянутых руках перебросил его в АТТ. Вот он, Восток... Я и лётчики идём в кают-компанию. Там уже накрыт стол. Через час лётчики улетели.

Поселился я в радиолокаторной — небольшом домике-комнатке «два на два метра» вдвоём с радиолокаторщиком Иваном Александровым. Спал часов десять. После обеда наводил порядок в доме. Сделал полочки, подмёл, разобрал барахло. Постепенно обживаюсь.

День триста тридцать шестой. Потихоньку распаковываю вещи, приборы, готовлюсь к работе. Слушаю рассказы ребят о днях, когда они копали шурфы в помойках при 80 градусов мороза в поисках окурков. Это было в тот период, когда ним не могли вылететь самолёты.

Сегодня начал рыть шурф. Подготовил косу. Вечером кино. Давно его не смотрел, почти месяц.

День триста сорок четвёртый. За время с последней записи поместил в скважину глубиной 50 метров косу термометров и провёл измерение температуры. Поместил в шурф тепломеры и термометры. Научил метеорологов проводить регулярные наблюдения с этими приборами. Ведь когда я улечу в Мирный, они будут вести наблюдения сами. Утром часов в 11 пришёл сюда наконец санно-тракторный поезд. Начался

праздник. Он шёл весь день. Вечером слушали передачу родственников по радио из Москвы. Рад, тронут, согрет.

День триста сорок восьмой. Вчера после третьей попытки самолёт с Дралкиным наконец приземлился на Востоке. Быстрые сборы, я в последний раз проверяю свой прибор для измерения потоков тепла. Потом в кают-компания праздничный обед по случаю прилёта Дралкина. Желаю всем удачи — и на аэродром. Туда пришли проводить меня все наши ребята. Целовались и обнимались серьёзно и от души.

Садясь в самолёт, чувствовал, что, улетая отсюда, я оставляю здесь не одну установку, но и кусочек души...

Через три часа, изрядно замёрзнув, мы приземлились на Комсомольской. Встречают гостеприимные Максим и Боря. Заправляемся бензином и грузим пустые бочки на борт. Максим принёс мне шоколад и «справку» об акклиматизации на Комсомольской. Очень приятно такое внимание.

Через час летим дальше. Время — час ночи. По-прежнему светит солнце. В Мирном облачность, он не принимает. Но у нас на борту больной — Рем Скрынников, поэтому наш рейс считается «санитарным» и мы' имеем право на риск. Идём в Мирный. Лётчикам не хочется ночевать на куполе. Весь салон самолёта занят огромной цистерной бензина — дополнительным бензобаком. Но мы курим, отупели все: черт с ними, с парами, авось не взорвёмся. Лететь ещё пять часов, очень хочется спать, но холодно. Тепло только в кабине пилотов, поэтому дремлю рядом с радистом Ваней Конюховым.

В районе станции Восток-1 увидели поезд «Пингвинов». Вызываем по радио, не отвечают. Наконец бредущим полётом разбудили их и сбросили им ящик сухого бензина. Спускаемся все ниже, и становится теплее. Высота три, две, одна тысяча метров. Вот наконец шестьсот метров, в машине совсем тепло. Я жарю на плитке картошку, кипячу чай. Входим в облака, еле видны концы крыльев, обледеневаем, но идём вперёд, домой, в Мирный!

Высота четырёхсот метров, внизу ничего не видно, а ведь где-то под нами должен быть Мирный. Осторожно гудят моторы снижающейся машины, оба пилота тщательно смотрят вперёд. Все ниже, ниже, осторожнее, но вот в разрыве облаков мелькнуло что-то чёрное. Остров! Хасуэлл! Снова ничего не видно, вслепую идём к земле, подкрадываемся с закрытыми глазами, ожидая удара. Но вот снова разрыв между облаками. Выпускаем шасси. Посадка! Семь часов утра.

К нам бегут инженер авиаотряда Туманов, авиатехник Миша Канаш. Ползёт вездеход.

«Дома!!»

Тушатся костры и дымовые шашки. Они уже не нужны.

Первое впечатление — юг! Подобное ощущение бывает, когда вечером вдруг вылезает, например, из московского поезда ночью где-нибудь в Армавире или Сочи. Сразу вдруг чувствуешь: вот он, юг — тепло, влажно, почти жарко хотя и ночь.

Через час я уже завтракал и отвечал на вопросы. Стал почти героем в Мирном. А потом спать. Проспал до ужина. Сейчас снова спать.

«Домой! Домой! — поёт попутный ветер...»

День триста сорок девятый. Оказывается, уже 4 декабря. Проспал до обеда. Перед обедом меня осмотрели врачи. Вес 66 килограммов, кожа и кости, давление 105/75, кровь хорошая. После обеда снова спать. Встал перед ужином, кое-что сделал по работе, отдал Науму Блоху в мастерскую тепломеры для подготовки в Оазис. Ведь вопрос о том, где измерить геотермический поток тепла Земли, решён. Буду измерять его на дне глубокого озера в месте, свободном ото льда, примерно в двухстах километрах от Мирного. Это место называется Оазис Бангера.

Смотрел после ужина кино, постригся. Завтра будет последний рейс на Восток. Отправил с лётчиками кое-какие подарки ребятам-восточникам. Сейчас

снова спать, спать... Наверное, до завтрашнего обеда.

День триста пятидесятый. Действительно, проспал до обеда. Мои тепломеры почти сделаны, завтра закончим их до конца. Тепломеры — это резиновые диски диаметром около тридцати сантиметров и толщиной один сантиметр. Эти диски как бы прошиты насквозь тонкой проволокой, спаянной из кусочков проводов, сделанных из различных материалов, так, что половина спаев с одной стороны, половина — с другой. Получается как бы много, около тысячи, соединённых последовательно одна за другой термодисков. Если температура на одной стороне диска отличается от температуры другой его стороны, эти термодиски создадут электрическое напряжение, пропорциональное разности температуры или потоку тепла через диск. Значит, если положить этот диск на дно озера, то можно измерить там идущий через него поток тепла, а ведь он в глубоких озёрах равен геотермическому потоку.

Чувствую себя по-прежнему как сонная муха. В Мирном ветрено, но прекрасно. Как хорошо, что купол позади. Сейчас снова спать. Странная психология здесь, в Мирном. Я закончил свою работу и прилетел здоровый, меня не «вывезли», и поэтому я «герой», «победитель». Я чувствую это по всеобщему уважению. Отсыпаясь и не встаю на завтрак, и никто не скажет мне слова.

А вот к ребятам, которые там заболели, отношение почти презрительное, хотя вины их в том не было. Их отправляют на грязные работы не по специальности, и, пока я сплю эти три дня, прилетевший со мной больной перебирает каждый день картошку на складе.

День триста пятьдесят первый. Летали в Оазис Бангера на глубокое озеро под названием Фигурное. Там я должен был опустить тепломер. Вылетели в шесть утра.

Когда садились на озеро, боялись, что проломим лёд. Юра Робинсон при посадке открыл дверь и лежал около неё, смотря, не провалятся ли лыжи. Я был

«связным», должен был дать команду пилотам «бить по газам» и уходить, если что... Все обошлось хорошо, но посадка получилась очень жёсткой. На поверхности совсем нет снега, она покрыта мелкими бугорками, как бы застывшими волночками или даже, скорее, чешуйками длиной двадцать сантиметров и высотой пять. Возникли они, наверное, при замерзаний под ветром. Ходить по ним очень тяжело, как по очень скользкому крупному булыжнику.

Измерения показали толщину льда 1,8-1,7 метра во всех пяти точках, где делались лунки и бросались грузики на тросиках, чтобы определить самое глубокое место. Глубины озера — 30, 40, 63, 57 метров. Затем зарядили четыре килограмма тола, сделали солидную дыру и опустили тепломер. На льду поставили палатку, в которой я установил чувствительный гальванометр для определения электрического тока термопары — тепломера; световой зайчик этого гальванометра скажет мне о том, сколько тепла и в каком направлении идёт через дно. Первые измерения примерно через два часа после установки тепломера показали только, что зайчик ходит беспорядочно вправо и влево по шкале отсчёта. Это значит обрыв линии. Где?

Дальше работать не пришлось. Моему помощнику Олегу Михайлову надо лететь в Мирный к «сроку», то есть провести наблюдения в точно определённое время.

На обратном пути сделали посадку на промежуточном аэродроме, который лётчики создали здесь, у края горной страны, для дозаправки.

Нас встретил «комендант» — поморник Фомка, большая чайка. Ещё осенью наши лётчики получили его в наследство от предыдущей смены. Нам рассказывали, что он прилетает всегда к самолёту, храбро садится рядом и ест из рук. Сейчас он тоже прилетел, сделал приветственный круг и сел около хвоста самолёта, считая, что это большая птица, поэтому располагаться у её клюва небезопасно. Однако из рук мясо не взял, подошёл не ближе чем на два метра и все

время опасно косился на нас. Когда кормил один человек, то он подходил ближе. Очевидно, считал, что оставаться один на один менее опасно.

Наевшись, Фомка отошёл в сторону и, нахохлившись, сел на лёд. Когда запустили моторы, он взлетел, но не улетел совсем, а начал делать круги над машиной, стараясь не попасть в струю. Подружка его в этот раз не прилетела, очевидно, сидит на яйцах. Интересно, что он думает о самолёте и всех нас, вылезавших из его живота. Наверное, принимает нас за цыплят этой странной птицы.

День триста пятьдесят седьмой. Сегодня снова летали в Оазис, но опять неудачно. Подлётыв к нему, встретили сплошные облака. Завтра подъем в 4.30 утра, попытаемся лететь снова, уже на Ан-2. Для полёта на Ли-2 уже нет бензина.

8 декабря санно-тракторный поезд вышел наконец с Востока в направлении Южного полюса. Прошёл около 80 километров. Идёт челноком.

День триста пятьдесят восьмой. Только что вернулись из полёта на озеро Фигурное. Эксперимент наконец проведён. Обычного здесь ветра не было, его порыв не тряс палатку, а значит, не качал чувствительный гальванометр, так что пришедший со дна озера сигнал был чётко читаемым. Зайчик гальванометра уверенно отклонился по мерной линейке на другом конце палатки и стал как вкопанный в новое положение.

Но может быть, мы измеряем какие-то токи помех, а не слабый голос потока тепла Земли?

Мы вытащили на поверхность мокрый, покрытый зелёными ниточками водорослей тепломер, перевернули его «вверх ногами», так что его дно стало «крышей», и снова осторожно опустили на дно. Теперь надо, чтобы зайчик отклонился от своего положения на нуле на такую же, как перед этим, величину, но в другую сторону. Только тогда можно сказать, что ты измерил то, что хотел.

Я был почти уверен, что, пока мы делаем эти манипуляции, начнётся ветер или оборвётся какой-нибудь проводок и

нарушится контакт или, наоборот, произойдёт где-нибудь короткое замыкание. Ведь должна же была Антарктида что-нибудь сделать, чтобы не открыть одну из своих тайн. Но эта капризная женщина была сегодня в хорошем настроении. Ничего не сломалось и не замкнулось, и зайчик так же

уверенно, не спеша пошёл в другую сторону и отклонился точно на такое же расстояние от нуля, как и два часа назад Я на четвереньках выполз из палатки на свет дня: — Все, ребята, вынимайте эту штуковину из воды, собираем барахло — и домой. Мы измерили, что хотели.

По моему лицу, по тому, как я сыто-безразлично вытаскивал из палатки гальванометр и вещи, над которыми ещё утром так дрожал, лётчики уже поняли: «Победа!»

Сейчас палатка со всем содержимым была уже нам не нужна, так же как не нужна бывает пушка солдатам, сделавшим последний выстрел и узнавшим, что объявлен победный мир. Ведь и для нас это был последний полет на последнем бензине в последние дни, остающиеся перед концом зимовки.

Уже в воздухе я объявил лётчикам, что в результате этого их полёта выяснилось, что поток тепла у границы воды озера с дном направлен снизу вверх и в несколько раз превосходит средний для всей Земли геотермический поток тепла. Этот вывод очень важен для будущих расчётов теплового баланса у дна ледникового щита Антарктиды.

День триста восемьдесят девятый. Не писал месяц. Сначала после завершающего полёта в Оазис приводил в порядок подлёдную лабораторию гляциологов к приходу «Оби». Потом 26 декабря Александр Гаврилович Дралкин привёл-таки санно-тракторный поезд на Южный полюс, и я вдруг почувствовал, что такое быть рядом со славой, но в стороне от неё. Огромный поток телеграмм шёл через нас тем шестнадцати, что сейчас радостно мчались обратно домой, на Восток. И хотя я был уверен, что для моей науки измерения, сделанные мной в Оазисе, важнее, чем участие в

походе ещё одного, семнадцатого, человека, тем не менее я очень переживал.

А потом мы праздновали встречу Нового года, года возвращения домой. Вдруг стало ужасно жалко покидать все эти места и работу. Ведь мы только недавно поняли, что, как, когда и где надо делать. Но летать уже не на чём, у лётчиков нет бензина, только неприкосновенный запас на случай «санрейса» на Восток.

Вчера в обед «Кооперация» стала у кромки льда в 20 километрах от Мирного. Этим она исчерпала свои возможности ледового судна. Теперь в Мирный будут доставлены письма и часть людей самолётом. А «Кооперация» будет ждать «Обь», которая сделает для неё канал в припайном льду. По этому каналу «Кооперация» подойдёт на рейд Мирного. Но «Обь» где-то задерживается, заканчивая плановые океанологические работы.

У всех лихорадочное настроение, все время по радио звучит песня: «Домой! Домой! — поёт попутный ветер...» Это традиционная песня, включаемая на всех зимовках перед их окончанием. И действительно, я готов слушать её все время. Первый самолёт полетел на судно, а я с Левого Смирновым снова поехал на тракторе в свой обычный рейс на купол, к скважине на седьмом километре. От буровой вышки увидели в бинокль долгожданное судно. Долго по очереди глядя в бинокль, смотрели на него. Только через два часа приехали обратно в Мирный. Сразу побежали на рацию, получили письма.

День четырехсотый. Опять перерыв в записях. Итак, сначала пришла «Кооперация» и привезла часть писем. И сладко и больно было их читать. Мы совсем забыли о Большой земле, а ведь нелегко было нашим жёнам с детьми прожить без нас больше года. Это стало ясно из писем.

Не успели «переварить» письма — прилетели с Востока ребята-походники, потом пришла «Обь» с посылками и письмами. Все ходят как именинники.

Как я рад альбому фотографий и

целой куче писем! Сейчас я, кажется, целиком в курсе всех дел Большой земли.

В середине января в Мирный с теплохода переехали наши сменщики — новый гляциологический отряд. Примерно дня четыре мы занимались передачей дел и оборудования пятой экспедиции. Ребята, все, кроме начальника отряда, ещё никогда не зимовали и с некоторым страхом слушают наше «ла-ла». У всех у нас желание говорить и говорить, ведь это новая смена, новые люди, которых мы не видели целый год.

«Обь» начала пробивать для «Кооперации» канал в припайном льду толщиной почти два метра. Бьётся он очень медленно. Иногда судно проходит два километра в сутки.

Бельгийское экспедиционное судно, как всегда, затёрто во льды и просит помощи. Мы ответили, что поможем.

На нас большое впечатление произвёл первый полет на «Кооперацию». Теплоход очень понравился. Чистота, комфорт, нас угостили прекрасным обедом. Обслуживали гостей приветливые официантки. Это были первые женщины, которых мы увидели с тех пор, как высадились на берег Антарктиды.

Удивляюсь, что не ощущаю той радости, которая должна была бы быть по поводу прихода судов. Большая земля кажется такой чужой, а в Мирном все так привычно, ещё столько не сделано. Тепло, трава, деревья, города Большой земли давно забыты. У нас свой город — Мирный, своя трава и деревья — это несколько лужаек с мхом, который мы нашли между камнями на острове Хасуэлл. Придём туда, сядем на тёплые камни, снимем сапоги и портянки. Хорошо! Единственное, что связывает тебя с тем миром, Большой землёй, — это четыре-пять человек. Ты должен вернуться к жене, детишкам, повидать маму.. Если бы не это, можно было бы спокойно жить здесь дальше. Вот так и становятся наверно, полярниками-профессионалами.

К нам часто заходит Евгений Сергеевич Короткевич — начальник сменяющей нас экспедиции. Планы у них большие, но что они сделают — сказать

трудно.

На днях на «Кооперацию» начали переселяться ребята нашего отряда. В Мирном слишком тесно, и все свободные от работ едут на теплоход. На нашем судне кончается пресная вода, а озера с пресной водой на айсберге никак не найдут. Поэтому идёт заготовка снега для воды и погрузка его прямо в трюмы. Таким способом заготовлено уже около 80 тонн снега.

День четыреста первый. Всех потрясла ужасная трагедия. При очередных операциях по погрузке снега для получения запаса пресной воды один из матросов попал в лебёдку и погиб.

Вечером наш отряд переехал на постоянное жительство на «Кооперацию». Печально выглядит судно при свете белой ночи с приспущенным флагом. По каналу, сделанному «Обью», «Кооперация» перейдёт к острову Пингвиний, поближе к островку, на котором будет похоронена ещё одна жертва Антарктиды.

Почему это случилось? Что это — неосторожность или тот «антарктический фактор», который первое время так действует здесь на всех?

День четыреста четвёртый. Сегодня похоронили погибшего матроса на островке, где уже лежат Н. Буромский, Е. Зыков, М. Чугунов. Совсем недавно мы были здесь, привезли сюда и оставили Валерия Судакова.

Печально, не переставая, гудят суда. Длинной вереницей, скользя и проваливаясь в раскисшем снеге с водой, идёт группа людей в рабочих брюках, заправленных в сапоги, в телогрейках, в морских бушлатах и свитерах. Сменяясь, несут на плечах гроб, завернутый в кормовой, огромный государственный флаг. Впереди процессии медленно, опустив голову, идёт помощник капитана судна, высокий человек без пальто, в водолазном свитере, на который надет форменный чёрный пиджак с золотом нарукавных нашивок. Чёрные форменные брюки заправлены в рабочие сапоги с загнутым вниз верхом. На длинных ремешках болтается где-то у колен наган в чёрной кобуре. Взят для прощального

салюта. Боже мой, где это я? Разве в 60-х годах XX века капитаны ещё хоронят своих мёртвых матросов на необитаемых островах?

«А. П. Жиленко, матрос. Погиб 25 января 1960 года» — написано на могильной доске. Звучат залпы прощального салюта. Ревут суда.

День четыреста пятый. Пурга. Ветер 20 метров в секунду, и нет видимости. Все работы на льду прекращены. Антарктида спохватилась, что дала похоронить человека, но уже опоздала, мы успели сделать все как положено.

День четыреста восьмой, воскресенье. С утра возобновлена разгрузка. Снова взад и вперёд идут трактора по ледяной дороге. Днём разгрузка окончена. Вечером принято решение: выходить сегодня. Это чтобы не выходить в понедельник. Обе команды бешено готовятся. В 22.00 из Мирного на борт «Кооперации» были доставлены последние отъезжающие.

День четыреста девятый. Понедельник, 1 февраля. Вчера отойти так и не удалось. С утра наша старушка все ворочается во льду, пытаюсь развернуться. Наконец на буксире «Оби» это ей удаётся, и, дав длинные прощальные гудки, оба судна идут по каналу. Через два часа вышли на чистую воду, спрятались от ветра за айсберг и стали у припая борту к борту. Прилетел прощаться Ан-2 с начальством из Мирного. Идёт перекачка горючего с «Оби», чтобы нам хватило его до Африки. Оба экипажа целуются, палубы забиты людьми. Никогда не думал, что встреча двух судов так торжественна и величественна. Совет капитанов принял смелое решение — выходить в море сейчас же, то есть в понедельник.

В 16.30 наконец мы отошли от «Оби». Гудки, объятия, ракеты.

Снова люблю закатом, айсбергами. Не могу представить, что можно жить без всего этого, без этого моря и этой уже такой привычной замкнутой на себе жизни.

Следующий день. Идём вперёд.

Солнце, красивые кучевые облака. Их не было у нас на побережье никогда. Ночь сейчас почти тёмная, видны даже звезды.

День четыреста одиннадцатый. Айсбергов все меньше, пасмурно, спокойно. Мёртвая зыбь. Появились первые красавцы альбатросы. Распорядок дня: с утра до обеда — отчёт, потом обед и разное: кино, пинг-понг, книги. Остановились для ремонта машины. Во время двухчасовой стоянки пытались ловить рыбу. Кругом вспенивают воду киты или косатки, а рыбы что-то нет. Вечером в музыкальном салоне — песни...

День четыреста двенадцатый. Ветра по-прежнему нет, но крупная зыбь — к счастью, килевая. Переносу её хорошо, только голова тяжёлая. Облака разошлись, светит солнце. Айсбергов уже нет.

Основной волнующий вопрос: куда идём? Вечером стало известно, что направляемся в Порт-Элизабет, затем в Ист-Лондон. Только что наблюдали красивейший закат. Низкие тёмные облака, тяжёлая зыбь, отсвечивающая сталью, и у горизонта красные и лимонного цвета светлые пятна в просветах облаков. Бесподобно...

День четыреста тринадцатый. Пасмурно. Покачивает.

Волна бьёт «в скулу», но корабль отлично держится. Бортовой качки практически нет. С утра — отчёт, потом безделье. Сегодня уже первая настоящая тёмная ночь со звёздами. И Южный Крест над головой.

День четыреста шестнадцатый. Все судно скрипит и стонет. Иногда кажется, что оно во что-то врезалось или скребёт по булыжникам, упав с волны. В этот момент кто-нибудь говорит, что опять переехали кита. На палубе стоять трудно. Ветер до 30 метров в секунду. Шторм 10 баллов. Я в такой ситуации в первый раз. Чувствую себя хорошо. Только аппетит зверский и утром трудно вставать. Судно наше отличное и прекрасно сопротивляется боковой качке, лишь клюёт носом, зарываясь в волну.

Оказывается, при 10 баллах отдельные горы воды уже загораживают

горизонт.

День четыреста восемнадцатый.
Вчера шторм не ослабевал, судно с таким грохотом падало с волны, что иногда казалось, что оно натолкнулось на айсберг. Чувствую себя по-прежнему отлично. Изменили курс, и качка стала бортовой. Шторм не утихает. Утром по правому борту сквозь туман стали вырисовываться острова Принца Эдуарда — стена, уходящая под 45 градусов вверх. Вершина скрывается в тумане...

Качка не утихает, впервые вижу такую волну. Судно кренит с борта на борт так, что со стола летит всё, что там лежит. Когда наша старушка валится на борт и видишь, как идёт новая зелёная гора, которая сейчас поддаст ещё, кажется, что мы уже не встанем...

Самое интересное, что никого не укачивает. У всех прекрасное настроение, страшный аппетит. В столовой даже на политых скатертях невозможно есть: слишком энергично надо жонглировать тарелкой с супом. На стуле не усидишь, едешь вместе с ним. Поэтому многие едят стоя, «расклинившись» где-нибудь.

Я чуть не переломал ребра. Меня и одного радиста бросило на столик, стол вырвало вместе с паркетом из пола, и мы все улетели в угол. Ребята хохочут: «...ещё немного — и выломали бы борт». Все время откуда-то слышен грохот. Это летят плохо закрепленные ящики, стулья.

Часа два днём провели на палубе, фотографировали волны и альбатросов. Шторм очень красив и хорошо действует на нервы, если тебя не травит. Особенно шторм при солнце, как сегодня.

День четыреста двадцать второй.
Второй день лежу как пласт, без движения. Приступ аппендицита! В самый неподходящий момент, в шторм. Около, потирая руки, облизываясь, как кот, ходит наш экспедиционный врач Серёжа Косачев... «Ну как, сделаем харакири?» Но я пока держусь. В каюте все время полно народу, большое участие принимает новая знакомая, наша классная служительница Валя, сидит рядом, сверкая улыбкой мне и всем ребятам. Снова в ходу наш антарктический юмор. Снимают

мерку для моего гроба, идут разговоры про колосники. Я распределяю между ребятами своё имущество, завещаю кому что. Даже Валя подхватила наш стиль, говорит, что не разрешит бросать меня за борт, положит в рефрижератор, довезёт до Риги и сдаст моей Вале. Во всем этом какая-то доля правды. Тяжело делать операцию на качающемся судне на 30-м градусе южной широты. Уже жарко, и все плохо заживает. Так что главный вывод: надо терпеть и не сдаваться до родной земли. В запасе есть ещё уколы, хотят начать их делать сегодня.

Сильная слабость, болит голова.

День четыреста двадцать третий.
Дела мои неважные, вчера потерял сознание. Почувствовал себя плохо, встал, вышел из каюты и хотел закричать, но упал в проходе. Операцию делать уже нельзя: уже слишком поздно. Надо лежать, чтобы глупый аппендикс не прорвался. Врачи колят уколами изо всех сил.

День четыреста пятьдесят шестой.
Прошёл месяц, как я бросил писать. Боль в боку наконец прошла. Остались позади заходы в Порт-Элизабет, Ист-Лондон. Позади остался Кейптаун, первые дни безмятежного плавания в Атлантике, бассейн, душные ночи экватора, Южный Крест. Дня за два до экватора и дня два после его пересечения были отлично видны и Крест и Медведица.

Позади осталось чудесное утро, когда мы любовались Канарскими островами по левому борту и маленьким корабликом между небом и землёй. Канары навсегда останутся в памяти такими: синяя далёкая земля, синее море и белый кораблик, как бы висящий среди синевы. Остались позади дельфины, весело, не оглядываясь, идущие на метр впереди форштевня и вдруг уходящие вправо и влево.

Остались позади встречи с акулами с напоминающими чёрный парус плавниками, со спешащими посмотреть на нас любопытными черепахами и с пугливыми летучими рыбками. Позади ленивые тропические «станции» — остановки для проведения научных наблюдений и тревоги с криком «Человек

за бортом!» и со спуском шлюпок.

Сколько интересного пережито за эти дни плавания: купание ночью в светящейся искрами воде бассейна, вечеринки, на которых пили ром под Южным Крестом, мой день рождения на самом экваторе, всеобщее увлечение попугаями, праздник на судне в связи с тем, что пропавший попугай вдруг нашёлся на мачте. Вспоминается синоптик Лёня, бросающий бутылки из-под сухого вина в море с записками, где указаны координаты, курс и название судна.

Сколько прекрасных дней и ночей провели мы, лёжа на покрытых брезентом люках трюма! Днём загорали, ночью смотрели на звезды. Тогда я на всю жизнь полюбил созвездие Орион. В эти прекрасные вечера оно всегда стояло точно в зените чуть-чуть с левого борта. Возле него спал Сириус и звезды Большого Пса, где-то рядом прятался Малый Пёс, чётко выделялся Лев. Только море, звезды и качающаяся, чуть освещённая мачта. Нет, наоборот, мачта не качалась, качались небо и звезды. Сначала это было странным, но потом мы привыкли. Единственное, что заботило, — необходимость писать отчёт. Из-за него я и дневник не писал. Работал каждый день до глубокой ночи.

Опишу лишь сегодняшний день. Сегодня мы вошли в Бискайский залив. Мыс Фенистер остался где-то справа и сзади. Последние два дня шли при крупной зыби. В Бискайе совсем недавно бушевал шторм в 10-11 баллов. А сейчас серое небо, серое море, нечёткий горизонт, слабый ветерок, слегка качает, но мы считаем, что идём как по озеру. Ведь это Бискай, кладбище кораблей! Вокруг суда, суда. Все спешат проскочить между весенними штормами. Несмотря на дымку, вокруг все время можно видеть пять-шесть кораблей Каждый третий — танкер — и старые колымаги, и белоснежные современные красавцы. Появились и маленькие грузовые судёнышки, которых мы никогда не видели в океане.

Сегодня у нас необычный день. Первый раз мы обогнали сразу два судна. Радость была всеобщей. Идём мы обычно

на одном дизеле, второй в ремонте. Поэтому, используя попутные ветер и течение, делаем восемь узлов.

До дома осталось чуть больше десяти суток. Буду считать, что я уже дома, когда обниму жену. А может быть, даже раньше — когда войдём в порт. А пока этого чувства нет. Ведь мы уже 23 дня в открытом океане, с тех пор как прошли Кейптаун. А ведь нам плыть до Риги ещё неделю.

Сегодня вечером снова стояли на носу, смотрели вниз, на буруны. Море по-прежнему светится отдельными искрами. Это свечение искрами характерно для Атлантики. Особенно сильно оно было в районе Кейптауна. Тогда светились не искры, а целые громадные глобулы, примерно по кубометру. Иногда в головной волне вдруг на большой глубине вспыхивали огромные зелёные взрывы. Перед этим впереди корабля было видно едва светящееся пятно диаметром метров в десять-двадцать. Когда в него вонзался форштвень, происходили взрывы. Пограничный слой воды вдоль борта, увеличивающийся у кормы до двух метров, и бурун у носа светились ярким зелёным светом. Таким сильным, что, кажется, можно читать. От носа судна разлетались горящие стрелы. Это рыбы кидались в разные стороны. Иногда впереди появлялось светящееся пятно какой-нибудь рыбы-громадины, иногда мы врезались в целую стан" рыб, и тогда весь океан превращался в фейерверк летящих головешек.

День четыреста пятьдесят седьмой. Не верится, что через несколько дней будем дома, что справа в тумане — Испания, что все кончается. Почему-то это не совсем радует Мы привыкли к снегу, к морю, к далёким пустынным горизонтам...

Главная моя личная забота — борьба с фурункулом на щеке. Пока он меня побеждает. Полтора года ничем не болел, а тут предстоит встреча с женой — и на тебе, да ещё на лице.

День четыреста пятьдесят восьмой. Вчера к вечеру вошли в Ла-Манш. Погода отличная, говорят, редкая для этих мест. Светит солнце, море снова стало

приветливо, опять в нём много голубого и зелёного. Горизонт, правда, в тумане и небо белое, но солнце ярко светит через пелену.

День четыреста пятьдесят девятый. Идём Северным морем, по-прежнему сравнительно тихо, туманно, холодно. Море гладкое, нет даже зыби. Навстречу и обгоняя нас, идут бесконечные суда. Очень много мелких и очень старых. Таких мы не встречали на всем пути до Ла-Манша. Очевидно, старая рухлядь и мелкота не решаются выходить в океан. Там мы встречали только современных красавцев.

Идём по фарватеру. Он сравнительно узкий и часто обозначен плавающими маяками. Хорошо видны белые берега Англии: церкви, строительные краны, дома. Каюта кажется уже не домом, а купе вагона, которое скоро надо покинуть.

Сегодня банный день. В души наконец пущена пресная вода.

Вот так и идёт здесь наша жизнь, сотканная из бурь, страстей и переживаний по поводу самых мелких событий в ожидании самого крупного для всех события за последние полтора года.

Возвращение

Апрельским утром теплоход «Кооперация», казалось слегка накренившийся из-за столпившихся на одном борту двухсот мужчин, медленно подходил к причалу Рижского порта.

На пирсе стояли родные: женщины, дети. Где-то среди них должна быть и моя жена Валюшка. Где же она? Полоска воды между нами совсем узкая. Где же? Узнаю ли? Вот она. В незнакомом пальто. Старое уже износила, наверное. Волосы как-то по-другому причёсаны, чёлочка. По-видимому, сейчас мода такая. Многие с такими чёлочками. Увидела, машет цветами, утирает слезы.

— Товарищи зимовщики, не прыгайте через борт, сейчас спустим трап, — успокаивает через динамик знакомый голос старшего помощника. Но ждать уже никто не хочет. Объятия. Поцелуй в отвыкшие, какие-то чужие

губы.

— Ну как ты, роднулька? Вот я и вернулся. Вот и все... Где-то совсем далеко звучат звуки оркестра и речи ораторов.

— Товарищи участники экспедиции, от лица...

Мы их не слышим. Тут на пирсе нас только двое.

— Вот и все, мой милый... — шепчут женские губы. Вот и все... Все ли?

Нет, не все. Мы слишком долго не были дома. У человека есть предел тоски по близким, с которыми он разлучился. Он может переносить разлуку «безнаказанно» (по крайней мере в условиях полярной экспедиции, когда не получаешь писем и не можешь «сойти с дистанции») что-то около семи-восьми месяцев. До этого срока дом у тебя — тот, откуда ты уехал. Вспоминается семья, друзья, и эти воспоминания ещё живые. Иногда они окружают тебя, принося боль, иногда, когда много работы, отступают.

А сколько раз услужливая фантазия в середине зимы вдруг шептала о том, что на Большой земле слишком много мужчин. И как там твоей одинокой, в лёгком платьице над босыми ногами, среди мягкой травы лета... Почему нет телеграмм? Ведь прошла уже почти вечность разлуки. Сейчас самое время вернуться и удержать от какого-нибудь рокового шага, но это невозможно, что бы ни случилось там... Невозможно даже написать письмо, чтобы как-то сгладить взаимное непонимание, накапливающееся от лаконичных радиограмм. Пройдя морзянкой через полмира, отпечатанные на типографском бланке, они теряют душу, которая есть в рукописном письме. Но даже эти короткие весточки бесконечно нужны там. Сколько раз моя жена спасала меня коротким: «Все в порядке тоскую люблю твоя...» Хотя чёрный бес, поднимающийся из глубин души, и говорил, что написать эти слова очень просто, главная информация заключалась в том, что тебя ещё помнят. Но наступает срок, и вдруг ты чувствуешь — стало легче. Сначала даже непонятно почему. А затем по тому, как трудно становится писать даже короткие строки

телеграмм домой, по какому-то тупому безразличию, с которым смотришь на фотографии родных, начинаешь понимать: твой дом теперь эта койка, эта каюта, а те, фотографии которых висят на стене, отошли куда-то на второй план. Ты заботаешься о том, как учиться и чувствует себя сынишка, почему вдруг не пишет жена, но относишься к ним, как к героям какого-то фильма, который тебе очень нравился, но ты смотрел его давно-давно.

Так или иначе, но только здесь, в Антарктиде, большинство из нас узнало, что значит в жизни мужчин женщина, вернее, что такое жить без неё. Когда я получал радиogramму из пяти так много для меня значащих слов, мне её хватало, чтобы читать дня два-три. Каждый вечер после тяжёлой работы, ложась спать, я открывал её и читал минут двадцать, покуривая. Я не стеснялся соседа по койке, он не обращал внимания на меня. Он тоже читал такое же «длинное» письмо своей женщины.

Антарктида — единственный материк, где до недавнего времени никогда не жила ни одна из них, но посмотрите на его карту: горы, безжизненные плато, заливы носят имена этих хрупких созданий.

Это не мечта о сексе или трудность жизни без него. Нет, без этого жить можно. Но проплыв полсвета, увидев красоту тропических закатов и зелёный луч, склонённые над водой пальмы Сенегала и горы Южной Африки, нежно-алые айсберги среди зеленовато-золотой воды Антарктики и коралловые острова Индийского океана, здесь все поняли, что природа не создала ничего совершеннее Женщины. На Большой земле этого никогда не понять, как не понять красоту ромашки на поле, полном ромашек. Только море да ещё полярные зимовки учат этому.

Может быть, поэтому во всех странах и женщины любят моряков...

И ещё один вывод, который я сделал после зимовки. Человек, узнавший что-то важное, чего не знают другие люди, на первых порах не способен жить, как раньше.

В первое время после возвращения из Антарктиды среди старых друзей я чувствовал себя как будто чужим, разговоры, которые велись ими, казались мне подчас несостоящими. Работа, которую я считал раньше важной, вдруг представлялась скучной.

Жена и дом, о которых столько мечталось и при воспоминаниях о которых прибавлялось что-нибудь хорошее и отбрасывалось плохое, оказались такими же, как и были, только жена чуть больше усталая. Младший сынишка (ему, когда я вернулся, было около двух лет) не узнал чужого дядю и заплакал, когда я хотел взять его на руки...

Но воспоминания теперь уже гнали назад, к Великому Братству Мужчин, где все так ясно. Там надо только работать, быть другом и смеяться даже тогда, когда к тому нет причин.

А тут жизнь снова предстала со всеми её противоречиями, конфликтами, которые нередко приходится решать одному.

Ну а о самой Антарктиде? О ней осталось воспоминание как о доме. Холодно? Нет, не очень. В Мирном минус 30 градусов считается холодно. Правда, ветренно. Ветер и отсутствие видимости — главное, что мешает работать в Мирном. Мешает то, что нет хорошего заземления для приборов. Море хотя и близко, но приливы и отливы шевелят края трещин, рвут заземление. Нет ещё достаточно хорошей изоляции проводов, гибкой и не ломающейся на морозе. Но жить и работать можно. Нисколько не хуже, чем в любом другом месте.

А сама работа такая же, как на Большой земле. Постоянная забота о том, что показывают твои приборы: действительное дыхание процесса, «за которым гоняешься», или какую-нибудь «наводку»? Электронное оборудование — хорошая штука, но оно может показывать все что угодно.

Бурение ещё хромает. Глубже 50-60 метров в лёд никак не удаётся углубиться.

Ну а результаты — над ними надо ещё думать и думать... Часто, как это бывает и в любой науке, точки вдруг идут

не туда, куда предполагалось. И снова проверки: что это — неправильные измерения или рабочая теория не учитывает чего-то?

Вот таким я вернулся после своей первой поездки в Антарктиду. Пятнадцать месяцев, два дня рождения.

Фотографии



Вот уже наше судно встречает восход в холодном Южном океане.



Прочное, приспособленное для плавания во льдах грузовое судно прокладывает дорогу нашему теплоходу к берегам Антарктиды.



Грузы, которые боятся холода, доставляют на берег вертолётами.



Часть грузов разгружается прямо на берег.



Общий вид посёлка Мирный.



В разгар лета Мирный с его новыми постройками выглядит как залитый солнцем зимний курорт.



Антарктида-это не только снег, лёд. В некоторых местах на поверхность выходят и скалы.



Поверхность льда Антарктиды во многих местах покрыта торосами и застругами, которые мешают передвижению.



Те места, где целые горные районы свободны от ледников, называются оазисами. Вот одна из окраинных долин такого оазиса.



Такими ледяными обрывами оканчиваются проникающие в оазисы ледники.



Пингвины Адели спешат нам навстречу.



Снегоходы «Харьковчанка» на фоне рейда Мирного.



«Столбовая дорога» Антарктиды, по которой уходят в походы на купол.



Домик на санях (балок) для научных исследований радует глаз своей весёлой расцветкой.



Вот таким шнековым станком мы хотели пробурить глубокие скважины и измерить в них температуру в толще льда.



Эти вехи служат как бы дорожными знаками и помогают

избегать зон трещин.



Трудовые будни южнополярной станции. Вдали — замерзающий Южный океан. Полярная ночь уже не за горами.



Первая полоса полярного восхода.



Проводы санно-тракторного поезда в очередной маршрут. «Все флаги на мачтах».



Стоянка поезда после пурги.



Советская внутриконтинентальная станция Восток.



Измерение геотермического потока тепла на дне озера Фигурное в одном из оазисов вблизи посёлка Мирный.



Пингвины.



Санно-тракторный поезд.