

Дмитрий Шпаро

# 1000 КИЛОМЕТРОВ ДО РАССВЕТА



Paulsen

Москва 2018

УДК 910.4  
ББК 26.89 (88)  
Ш832

Д. Шпаро  
1000 КИЛОМЕТРОВ ДО РАССВЕТА  
М.: Паулсен, 2018. – 308 с., 142 илл.

В книге представлен рассказ, пожалуй, о самом экстремальном путешествии в новейшей истории человечества – о покорении Северного полюса полярной ночью. В декабре 2007 – марте 2008 года два российских путешественника – Матвей Шпаро и Борис Смолин – прошли 1000 километров от материка до полюса на пределе человеческих возможностей: в кромешной мгле и адском холоде, ожидая, что каждую ночь под палаткой может разверзнуться бездна. Цитируя дневники, записи телефонных переговоров, автор книги – Дмитрий Шпаро – создает эффект присутствия, что обеспечивает невероятный динамизм повествования. При этом он не сглаживает острых углов, открыто рассказывает об «изнанке» путешествия – о взаимных обидах, промахах и несостыковках, сопутствующих организации любого значительного проекта.

Вторая часть книги посвящена не менее удивительным событиям – девяти российским молодежным экспедициям на Северный полюс под руководством Матвея Шпаро и Бориса Смолина, первая из которых состоялась в 2008 году, а последняя – в 2016 году. Книга расчитана на самый широкий круг читателей.

ISBN 978-5-98797-200-7  
© Д. И. Шпаро, 2018  
© Паулсен, 2018

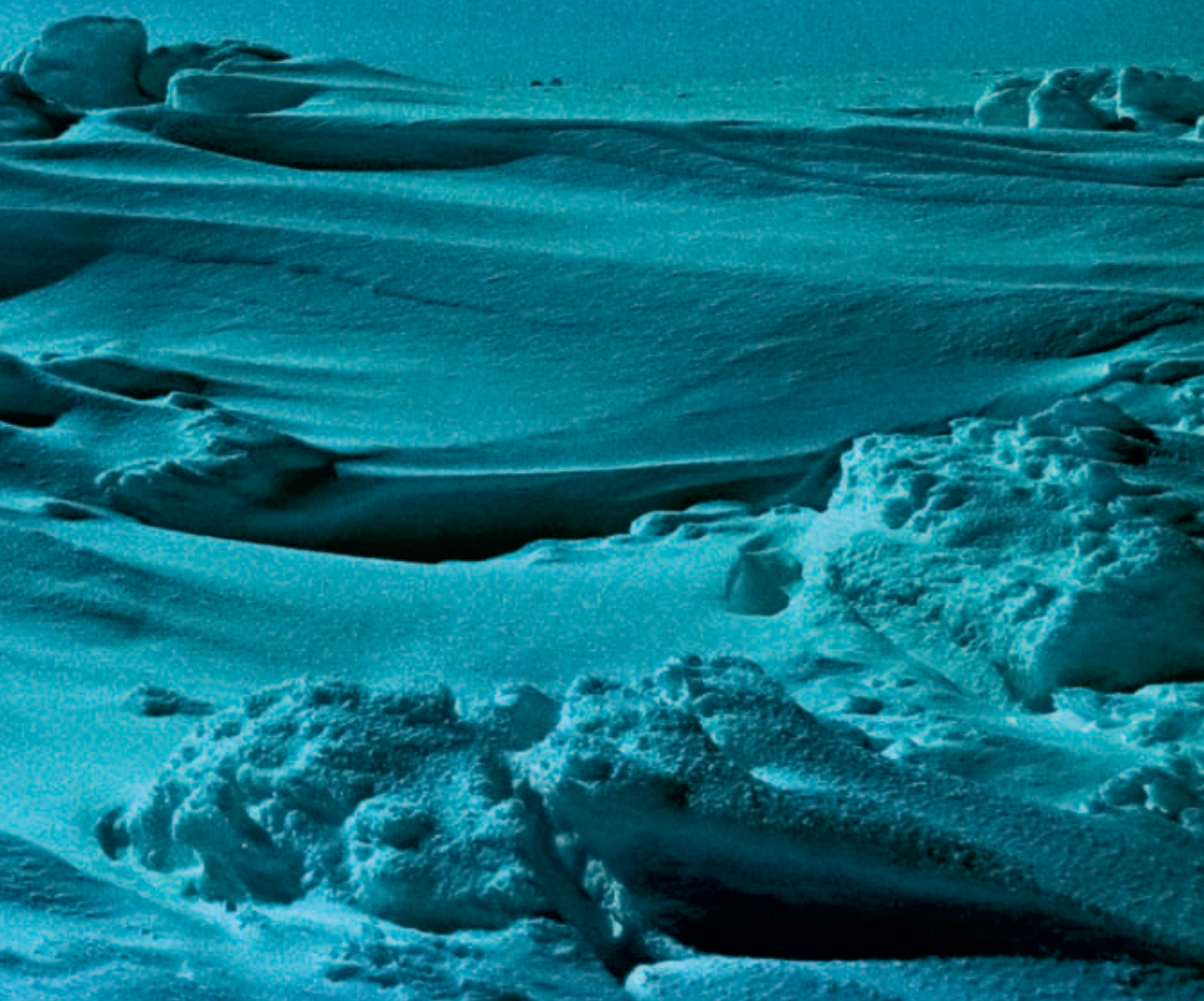
# ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ЧАСТЬ 1. ПРОФЕССИОНАЛЫ</b> .....	4
Глава 1. От Чичагова до Кучиева .....	6
Глава 2. Полюс – престижная точка .....	8
Глава 3. Николай Гаврилов .....	18
Глава 4. Борге Оусланд .....	23
Глава 5. Пролив Лонга .....	24
Глава 6. Рациональный выбор .....	32
Глава 7. Центр «СканЭкс» .....	36
Глава 8. Трудности старта. Медведь .....	38
Глава 9. Первая медицинская просьба .....	64
Глава 10. Кто с нами на полюс? .....	67
Глава 11. Борге Оусланд, отзовись .....	70
Глава 12. Заколдованные параллели .....	72
Глава 13. «Ад – холодное место» .....	99
Глава 14. «У меня внутри все взбунтовалось» .....	114
Глава 15. Прямая линия в «Комсомольской правде» .....	139
Глава 16. Поздравления .....	158
Глава 17. Почта .....	162
Глава 18. 1 апреля 2008 года на Северном полюсе .....	167
Глава 19. Рекорд Книги Гиннеса .....	184
<b>ЧАСТЬ 2. КТО С НАМИ?</b> .....	186
Глава 20. Первая команда .....	188
Глава 21. 21 апреля 2008 года на Северном полюсе .....	210
Глава 22. На равных полюсах .....	213
Глава 23. Идея Павла Астахова .....	224
Глава 24. Патриотическая гордость .....	236
Глава 25. Проект Дмитрия Ливанова .....	251
Глава 26. Богатство .....	256
Глава 27. «Вызов Северному полюсу» .....	268
Глава 28. Победители .....	279



ЧАСТЬ 1

# ПРОФЕССИОНАЛЫ



# ГЛАВА 1

## ОТ ЧИЧАГОВА ДО КУЧИЕВА



Чичагов В. Я.

Людам важно было узнать, что находится в районе Северного полюса – вода, земля или лед? Смелчаки непременно хотели найти саму точку Северного полюса, дотянуться до магического места, где сходятся в пучок меридианы и широта равна  $90^\circ$ .

План первой в мире высокоширотной экспедиции предложил Михаил Васильевич Ломоносов, и под началом капитана первого ранга Василия Яковлевича Чичагова три корабля вышли из Екатерининской гавани на Мурмане. Моряков остановил сплоченный лед.

Выходило, что путь к полюсу лежит не по воде, а по льдам, и надо идти на лыжах, или на снегоступах, или пешком, используя собачий транспорт, чтобы везти все необходимое. Первый детальный план, как это сделать, появился в России. Автор, Фердинанд Петрович Врангель, прошел не одну тысячу километров на собачьей упряжке по Русскому Северу и испытал на себе все коварство дрейфующих льдов. В 1846 году в Русском географическом обществе этот выдающийся ученый и мореплаватель прочел лекцию «О средствах достижения Северного полюса». Он рекомендовал идти к полюсу на собаках со стороны Гренландии, беря в проводники местных жителей – эскимосов. К сожалению, провидческий план не получил поддержки, однако через 62 года именно идеи Врангеля были превращены в жизнь в США. В апреле 1908 года заветной точки достигли американец доктор медицины Фредерик Кук и два эскимосских юноши Этукишук и Авела.

Через шесть лет российский морской летчик, поручик по Адмиралтейству Ян Иосифович Нагурский впервые поднял самолет в небо Арктики. Люди долетели до Северного полюса на самолете и на дирижабле. В 1937 году в районе полюса на дрейфующие льды многотонную махину АНТ-6 посадил Герой Советского Союза Михаил Васильевич Водопьянов.

На льдах, до поры до времени уютно, стали жить Иван Дмитриевич Папанин – начальник, Эрнст Теодорович Кренкель – радист, Петр Петрович Ширшов и Евгений Константинович Федоров – ученые, состав первой дрейфующей полярной станции «Северный полюс – 1», или СП-1.

Произошло это в 1937 году, а событие, о котором пойдет речь в книге, свершилось в 2007–2008 годах, то есть через 70 лет после



Ледокол «Арктика»

папанинцев. Кстати, в 2007 году в Северном Ледовитом океане начала работать 35-я дрейфующая станция СП-35.

Согласитесь, 35 станций – это звучит. Если поделить первый «юбилей» на второй, то получится, что каждые два года появлялась одна станция. Но это не так. Во-первых, в некоторые годы в Арктике работали две станции, а то и три. А во-вторых, в исследованиях на дрейфующих льдах были прогалы по 12 лет, когда станций не было: с 1938-го по 1950 год помешала Великая Отечественная война, а с 1991-го по 2003 год тоже воевали – со своим прошлым и настоящим.

Цивилизация не стояла на месте, и на Северный полюс приплыли подводные лодки. Советские и американские военные моряки соревновались, и тут все более или менее ясно, ибо атомные субмарины – автономные гиганты, как и жюль-верновский «Наутилус», могут плавать где угодно и сколько угодно. К слову, первая подводная лодка, которая пришла на полюс, называлась именно «Наутилус». А первой подводной лодкой, с которой люди сошли на лед и покатались на коньках, был советский «Ленинский комсомол». Происходило это в 50-е годы прошлого века.

В 1968 году полюса достигли (со второй попытки) участники экспедиции американца Ральфа Плейстеда на снегоходах.

В 1977 году, раздвинув льды, на Северный полюс пришел ледокол «Арктика». Капитан Юрий Сергеевич Кучиев осуществил мечту русского адмирала Степана Осиповича Макарова, построившего первый в мире ледокол «Ермак» и провозгласившего: «Через льды – напролом!»



Кучиев Ю. С.

## ГЛАВА 2

# ПОЛЮС – ПРЕСТИЖНАЯ ТОЧКА



Первые советские самолеты на Северном полюсе.  
Фото из архива Д. Шпаро

Водопьянова наградили орденом Ленина (второй раз звания Героя Советского Союза в ту пору не давали), звезды Героев получили папанинцы, капитаны «Ленинского комсомола» и «Арктики». Это были государственные экспедиции. Они демонстрировали мощь СССР: техника плюс люди или наоборот – люди плюс техника, и так и так верно. Выбор людей был делом специальных комиссий. Наверняка Водопьянов, Кренкель, Кучиев и Лев Михайлович Жиль-

цов – капитан «Ленинского комсомола» – были одними из лучших. Их назначили, и они не могли отказаться, ибо выполняли служебный и профессиональный долг, и еще «долг перед Родиной», что в советское время было очевидным понятием.

Но полюс не только престижная, но и притягательная точка. Полюсом человек мерит свои возможности: готов ли я?

Уверен, что все перечисленные покорители Северного полюса на этот вопрос с азартом ответили бы: да, готов, полюс украсит мою биографию. Я хочу. Я мечтаю. Можно ли мечтать о вершине мира? Можно. Можно ли идти на вершину мира без государства?

Тут уже «да» не ответишь. В условиях тоталитарного строя – нет.

В 1970 году образовалась общественная полярная экспедиция газеты «Комсомольская правда». Мы, участники, мечтали пойти к Северному полюсу от земли на лыжах, никто раньше такого не делал. Мы готовились, но когда в 1973 году почти начали движение, последовал запрет, подтвержденный в начале следующего года приказом высшей власти – Секретариата ЦК КПСС: «Поход к Северному полюсу нецелесообразен». (В теперешние времена не все расшифруют эту аббревиатуру: Центральный комитет Коммунистической партии Советского Союза.)

Нужен ли стране лыжный поход к полюсу, первый в истории пеший поход от берегов земли к вершине мира? Неужто не нужен?



Ведь ценность – люди плюс техника – прежняя. Мы – советские – будем первыми!

Нужен, но что-то мешало. Скорее всего, сама несурзанность происходящего: как это – негосударственная экспедиция? Кто будет отвечать, если все сложится нелучшим образом, с кого спросить? И кто оценит – готова ли экспедиция, правильные ли в ней люди? И может ведь найтись человек, частное лицо, но близкое к власти, которое уже не из государственных соображений, а из-за тревожной зависти или – мягче – тревожной ревности с апломбом заявит: «Они погибнут, вот, например...» И проведет параллель с военными парашютистами, которые погибли в горах Памира. А руководители партии и правительства тогда подумают: а ведь действительно, хватит нам и парашютистов.

На удивление, несмотря на то что партийный вердикт «нецелесообразно» никто не отменил, лыжный переход к полюсу состоялся, правда, через шесть долгих лет – в 1979 году. Экспедиция была частная в том смысле, что все, что нужно, мы подготовили сами и сами, так сказать, выбрали друг друга. В качестве спонсора выступил ЦК ВЛКСМ (ЦК Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи), который оплатил необходимые авиаработы.

Редколлегия «Комсомольской правды» приняла решение, что мы идем «в направлении Северного полюса», чтобы формально не нарушать партийное табу 1974 года. Однако уже после старта в Москве разгорелся скандал: кто разрешил?! Спас положение важный член Политбюро ЦК КПСС Михаил Сулов, который сказал: «Пусть идут, это нужно стране». Наконец прозвучали эти слова – умные и сакральные. Самое ценное, что есть в стране, будь то Советский Союз, или Российская Федерация, или Соединенные Штаты Америки, или любое королевство, или любая республика, – это люди и их частная инициатива. Да здравствует инициатива и люди, которые полагаются на себя.

Что скажет человек, который на лыжах за 76 дней достиг Северного полюса? Ура! Победа! Домой! Но не всегда. Наш благодетель, тот, кто бесстрашно отправил нас на Северный полюс, рискуя своим партбилетом, – первый секретарь



31 мая 1979 года. Полярная экспедиция «Комсомольской правды» на Северном полюсе



7 марта 1986 года. Ночной переход СП-26 – СП-27 завершен

ЦК ВЛКСМ Борис Пастухов – прочел радиogramму, которую мы послали ему с Северного полюса: «Мы в хорошем состоянии и можем дойти до Канады». Борис Николаевич пришел в ужас; право, жаль его: «Ребята, вас ждут, какая Канада? Вы нужны в Москве».

Канада была в 1988 году, теперь мы шли 91 день, и после финиша наши соседи по Арктике рукоплескали нам. Готовясь к переходу от берега до берега, из СССР в Канаду,

снова борясь за право частной инициативы, причем уже не только в Москве, но и в Оттаве, чтобы не терять драгоценное время, в 1986 году мы совершили переход протяженностью 700 километров от СП-26 к СП-27. Ушли с дрейфующей станции 29 января, а это значит – в полной темноте, и темнота в том красивом и захватывающем путешествии была главной прелестью и главной трудностью. Темнота и низкие температуры, до  $-55^{\circ}$ , мучили нас.

Как же идти, когда ни зги не видно?

На СП стоят гудящие генераторы, и домики круглые сутки залиты электрическим светом. Полярники провожали нас на снегоходе и пускали ракеты, которые, чертя в небе дуги, освещали синим и лиловым светом белые льды. Но через четверть часа полярники вернулись домой, и наступила мгла. В середине февраля в полдень на востоке занималась заря; сначала это была бледная светло-зеленая подсветка, потом она ярчала и делалась голубой. Мы шли с тяжелыми рюкзаками на северо-запад и час, два, а потом и три, продвигаясь вперед, ухитрялись смотреть почти что назад, через правое плечо, на восток, откуда шел свет, без которого человеку жить невозможно. Мы болели, худели, нервничали, но принимали правильные решения и держались.

Верно, это была тренировка перед трансполярным переходом в Канаду, но в то же время поход СП-26 – СП-27 в темноте был много ценнее, чем самая роскошная тренировка. Мы сделали для себя и для других открытие – идти по льдам в условиях полярной ночи можно – и позже не раз говорили друг другу: здорово было бы «взяться за Северный полюс в темноте». Однако наша любимая страна СССР, в которой мы родились и к которой были адаптированы, решала свои политические проблемы, и осуществить грандиозное дело – ночной лыжный переход от земли к Северному

полюсу – нам было не суждено. Экспедиция «Комсомольской правды» вместе с комсомолом ушла в прошлое, вместо нее появился Клуб «Приключение», сначала самостоятельный отдел в Бюро международного туризма ЦК ВЛКСМ «Спутник», потом ОАО, наконец, Благотворительный оздоровительный фонд.

Одну за другой мы проводили красивые полярные экспедиции: в 1991 году с датчанами на Командорских островах нашли могилу Витуса Беринга, в 1998 году впервые в истории (с третьей попытки) пересекли на лыжах Берингов пролив, получив поздравления от президентов Бориса Ельцина и Билла Клинтона. Порох оставался сухим, а вместо родной «Комсомольской правды» опорой стал собственный и любимый Клуб «Приключение».

В 2000 году Матвей Шпаро и Борис Смолин вместе с инвалидом-спинальником Игорем Кузнецовым на лыжах пересекли Гренландию. Через два года Матвей и Борис, и еще два человека, прикованные к инвалидным креслам, и семь альпинистов поднялись на Мак-Кинли, главную вершину Северной Америки на Аляске. Пересечение Гренландии и восхождение на Мак-Кинли – сильные путешествия!

Мы выпустили два фотоальбома: «Вызов Гренландии» и «Победа на Мак-Кинли». Названия удачные и точные, именно так – Вызов и Победа. Оба путешествия потребовали от Матвея и Бориса гораздо большего, чем самый сложный арктический переход.

Ведь что главное в трудном пути? Не физические нагрузки, не работа со снаряжением, не пагубное воздействие на человека природной среды. Главное – элемент непредсказуемости. Ты должен принимать правильные решения в ответ на неизвестные обстоятельства. Принимая решения, ты, конечно, опираешься на свой опыт, и важно, чтобы он был достаточным; полагаешься на снаряжение, которое находится под руками, и, само собой, оно должно быть адекватным и эффективным; на физические силы – их, без сомнения, должно хватить; на знание природных процессов. Но, кроме всего этого, должна существовать еще некая выстраданная мудрость. Если она есть, то ты можешь взять на себя ответственность. За жизнь людей, понимая, что риск, несмотря на все



Специальная технология подъема инвалидов в кресле, поставленном на лыжи, разработана в Клубе «Приключение»

принятые меры, опасно велик. За успех! Перед сложным походом происходит некое моральное взвешивание – готов ли я к большой ответственности? В случае экстремальных экспедиций с участием инвалидов вероятность непредвиденных обстоятельств возрастает.

Пересечение Гренландии и восхождение на Мак-Кинли вызвали на планете бурю восторгов. Впервые! Цивилизация планеты Земля сделала шаг вперед, цивилизация на шестой части суши, на территории Российской Федерации, сделала не шаг, а значительный шаг. Не очень-то чтит и чтят инвалидов на просторах нашей великой страны.

Иной скажет: «С инвалидами проще, да и что это вообще за путешествие. Тридцать три дня поднимались 11 человек на Мак-Кинли. Да хорошему альпинисту за глаза хватит недели».

Таким простачкам расскажу один эпизод, предшествовавший восхождению. На Мак-Кинли экспедиция отправлялась в мае. В середине января Матвей внес смелое предложение:

– Я хочу проверить состав. Не инвалидов, а всех тех, кто стоит на ногах; их – много, я теряюсь, я мало знаю этих людей. Я хочу в феврале пойти на пик Ленина.

В словах звучал вопрос: как думаешь? Пик Ленина – популярный семитысячник на территории Кыргызстана. На него поднимаются тысячи любителей высоты, но не в феврале. В феврале – зимой – за всю историю на пик забрались, может быть, 10 самых бесстрашных и самых безрассудных альпинистов, от силы 20. В это время года там ад из разреженного воздуха, мороза, ветра, снега и льда. Отвечая, я брал на себя часть ответственности и за пик Ленина, и за Мак-Кинли.

Что же мне сказать? Очень хорошая мысль – проверить людей и сплотить их, прежде чем идти с инвалидами на Мак-Кинли. Ты – молодец, Матвей, ты – стратег. Есть некая параллель, мы тоже перед экспедицией в Канаду сделали нечто нетривиальное: ночной переход СП-26 – СП-27. Тренировка должна быть труднее соревнования, только тогда ты его выиграешь. Азбука. Остается один вопрос – опасность. Но если ты решился идти с двумя инвалидами на Мак-Кинли, то правильно ли бояться чего-либо на репетиции? Если бояться, то не обречена ли твоя мак-кинлинская кампания на неудачу?

Экспедиция на Мак-Кинли должна быть успешной, и для этого надо сделать все. С внутренней дрожью я ответил:

– Давай, отличная идея.

Я в самом деле был поражен, насколько эта идея была превосходной. Неумный упрек «путешествие с инвалидами – ненастоящее путешествие» мешал нам жить и легонько подталкивал реализовать

мечту, которая родилась в 1986 году, после возвращения домой со станции СП-27: достичь Северного полюса от берегов России полярной ночью.

Это самое трудное, самое великое путешествие – так мы считали. Нет, может быть, и не самое великое. Ночью люди не приходили на Южный полюс, ночью люди не пересекали Гренландию. Но на Южном полюсе зимой непереносимо низкие температуры, а зимние походы по Гренландии строго запрещены датским правительством. Эти барьеры нам не перепрыгнуть, а вот экспедиции к Северному полюсу полярной ночью, кажется, ничто и никто не мешает. Давайте начнем готовить понятную, словно родную и очень значимую для страны экспедицию – ночной переход к Северному полюсу.

В 2004, 2005 и 2006 годах, в декабре – январе, Борис и Матвей, готовя себя к ночному полюсу, тренировались на Полярном Урале; на плато Путорана, в районе Норильска и в Южной Гренландии. Все три выезда были нервными, трудными, но, к досаде, ни разу моим друзьям не удалось выполнить намеченное полностью.

Польза была, но так как планы, возможно, завышенные, не выполнялись, то уверенность в своих силах таяла. Ночные дрейфующие льды казались труднее, чем Полярный Урал, плато Путорана или Южная Гренландия, перед которыми мы в чем-то спасовали.

Я понимал тревожное состояние Матвея и Бориса, хотя их недовольство собой было не совсем обоснованно. Тренировка важна, принципиальна, и все, что я написал выше о восхождении на пик Ленина, верно, но она все-таки всего лишь репетиция, а вовсе не спектакль с аншлагом; на тренировке можно «включить свет», осмотреться, на тренировке глупо «сжигать за собой мосты» (выражение великого норвежца Фритьофа Нансена). На том же Памире из восьми человек четверо поднялись на пик Ленина, а другие, включая Матвея и Бориса, дожидались самых могучих в лагере на высоте 5,5 тысяч метров, ибо те четверо, самые-самые, были профессиональными альпинистами, а Матвей и Борис и еще двое – явно не из этой когорты. Мосты на тренировках не сжигают, и это – мощный резерв. Поэтому сравнивать якобы неудачные ночные вылазки в 2004–2006 годах с будущим тысячекилометровым ночным походом к Северному полюсу не совсем правильно. Там, в Северном Ледовитом океане, полярной ночью, мосты будут сожжены.

Впрочем, я говорю о трудноуловимых нюансах; пасмурное настроение, недовольство собой – куда более реальные вещи.

Что-то дополнительное должно было произойти, чтобы ночной переход состоялся.





Борис Смолин, Матвей Шпаро и Игорь Кузнецов в Гренландии







Аляска. Вперед, к Мак-Кинли!

## ГЛАВА 3

# НИКОЛАЙ ГАВРИЛОВ



Гаврилов Н. Ф.

О Николае Федоровиче Гаврилове я знал следующее: генерал, начальник Управления авиации ФСБ России, Герой России, по-видимому, относится ко мне очень доброжелательно. В 2004 году Гаврилов помог Клубу «Приключение», Росрезерву и Россельхозакадемии, снабдив нашу совместную экспедицию на Таймыр вертолетами Ми-8. Речь шла об эксперименте по хранению в вечной мерзлоте исторических продуктов, заложенных на глубине полутора метров еще в 1900 году русским полярным исследователем Эдуардом Васильевичем Толлем. 104 года назад! Участники полярной экспедиции «Комсомольской правды» нашли этот склад, а лучше сказать клад, в 1973 году, а в 1974 и 1980 годах побывали здесь вновь, но уже вместе со специалистами по длительному хранению продуктов. По плану работы на Таймыре мы должны были продолжить в 2000 году, но с вылетом задержались на четыре года. Если бы не Гаврилов, то вряд ли бы вообще полетели. Мы не виделись с ним, только говорили по телефону, но понятно, что в душе я боготворил его.

На следующий год после таймырской экспедиции мы наконец свиделись. Обстоятельства, которые привели к встрече, крайне причудливы. Князь Монако Альберт II, как рассказывали, обратился к президенту Владимиру Путину с просьбой помочь организовать путешествие на собачьих упряжках от российской дрейфующей станции «Барнео» (остров в Индийском океане – Борнео) до Северного полюса. Это 100–150 километров; князь планировал поход на апрель 2006 года. Путин дал поручения, насколько я знаю, МИДу и ФСБ России.

Русский друг князя, депутат Госдумы Леонид Слуцкий, позвонил мне и трепетным голосом попросил помочь князю. Разумеется, я согласился.

Так вот, первый заместитель директора ФСБ России, начальник Пограничной службы Владимир Егорович Проничев в связи с предстоящей экспедицией князя собрал разных людей, меня посадил рядом с собой, и на этом совещании я был назван главным экспертом. Коренастый, среднего роста, очень вежливый человек – Гаврилов сидел напротив меня. После совещания мы с радостью пожали друг другу руки.

Двух парней – норвежца Оле Скинармо и Матвея Шпаро – призвали участвовать в экспедиции князя как лыжников-гидов, с обязанностью идти впереди собачьих упряжек и прокладывать путь. Я на «Барнео» буду следить за безопасностью экспедиции, Гаврилов будет там же с двумя вертолетами Ми-8, причем оказалось, что он – генерал-лейтенант и большой начальник – сам сидит за штурвалом одного из вертолетов. Подкупает, не правда ли?

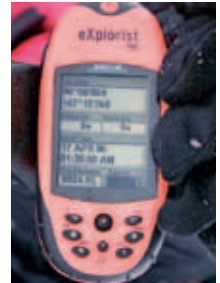
Все это по теме моей книги, ибо Гаврилов – третий герой повествования, если считать, что первые два – Матвей Шпаро и Борис Смолин.

Итак, в апреле 2006 года Матвей, Гаврилов и я занимались одним делом – помогали князю, и, кажется, каждый из нас делал свое дело профессионально, изо всех сил стремясь к общему успеху, и наше уважение друг к другу неуклонно росло. Я рассказал Николаю Федоровичу о планах ночного перехода к полюсу. Он слушал заинтересованно.

Очевидно, что обеспечить безопасность такого перехода – задача невероятно трудная, но я спросил Гаврилова:

– Могут ли это взять на себя ваши вертолеты и самолеты?

– Да, – ответил он. – Нам по плечу. Интересная, сложная и почетная задача.



GPS показывает ровно 90°00'



Князь Альберт II со своей командой и организаторами экспедиции на Северном полюсе





Николай Гаврилов и его вертолет

Идти без прикрытия с неба к Северному полюсу, будь то день или ночь, нельзя. Ведь если на сложном и длинном маршруте один из участников сломает ногу (руку, позвоночник...), если людей поранит медведь и т. д., то отряд надо эвакуировать. Аварийные работы должны быть спланированы, прописаны на бумаге, иначе ЧП может больно ударить и по стране (престиж!), и по близким (страх, беспокойство, беспомощность), и особенно по спасателям, ибо выволочь тебя будут в любом случае, но риски стремительно возрастают. «Автор» трудного путешествия должен предусмотреть свое собственное спасение, при этом в первую очередь я говорю даже не о практике, а о морали. Что касается практики, сигнал SOS, словно набат, – отправная точка для оперативной работы. Все существующие механизмы приходят в движение. Только бы они были, только бы средства спасения и профессиональные люди находились в необходимой готовности.

Могло ли спасательные работы во время ночного перехода взять на себя некое коммерческое авиапредприятие? По-видимому, да. Но денег это стоило бы безумных, думаю, миллион долларов. Первые 500 километров от точки старта – а это мыс Арктический, северный край архипелага Северная Земля, ребята смогут достать два вертолета, дальше – неимоверно сложнее: надо строить подбазу, завозить топливо... Технологически – трудно. Ведь в темноте! На движущихся льдах! В отсутствие нормальной инфраструктуры на северных берегах, которая существовала в советское время, но к 2007 году была в значительной степени разрушена. Когда-то давно, в счастливые времена, существовала отдельная структура – Полярная авиация. Понятно, что, создавая ее, страна не могла не думать о наземном обеспечении полярных асов. С последним начальником Полярной авиации Героем Советского Союза Марком Ивановичем Шевелевым я разговаривал – подумать только! – в 1970 году... Но, с другой стороны, по-прежнему, как и в советские времена, на Крайнем Севере разбросаны погранзаставы, и Россия просто не может не летать там уверенно и днем, и ночью, ибо на заставах живут люди. Обслуживает пограничников как раз авиация ФСБ России.