

К ПОЛЮСУ НА БЕЗМОТОРНЫХ



Рисунки
полярного летчика
Героя Советского Союза
К. МИХАЛЕНКО.

Быть коммунистом — значит дер-
жать, думать, хотеть, смель.
В. В. МАЯКОВСКИЙ

...Они взлетели с полевого аэродрома 11 марта 1950 года. Два аэропоезда — самолеты Ил-12 с прицепленными к ним на тросах планерами Ц-25, ведомые авиаторами-коммунистами, пошли к Северному полюсу. Это была первая в истории авиации попытка довести грузовые безмоторные летательные аппараты до вершины мира, посадить их на дрейфующий лед.

Возглавил воздушную экспедицию Антон Антонович Гирко.

Первый Ил-12 пилотировал Герой Советского Союза Александр Николаевич Харитошкин. За ним на планере летел Алексей Владимирович Фролов. Второй самолет вел Василий Дмитриевич Родин. Он буксировал планер Вадима Федоровича Шмелева.

Без особых происшествий аэропоезда прошли по маршруту: Подмоскowie—Казань—Свердловск—Омск и приземлились в Красноярске.

— Вы на Севере были? — спрашивали планеристов красноярские летчики.
— Пока нет.

— Так куда же вы лезете без моторов? Арктика — ведьма. Оторветесь от самолета, булькнете в полынью, и никто уже не успеет руку помощи протянуть!

Нельзя сказать, чтобы такие разговоры не действовали на планеристов. Но растерянности у них не вызвали. Они знали, на что шли, — попытка проникнуть в арктические широты на планере даст возможность полярной авиации вдвое увеличить доставку необходимых грузов исследовательским станциям. Первой из них должна стать «СП-2» полярника М. М. Сомова.

— И все?

— Почему же все? — удивлялись планеристы. — Планер может сесть на такую короткую льдину, где самолету и пытаться приземлиться не стоит. Значит в аварийных случаях, когда расколется ледовый аэродром, например, полярники могут рассчитывать на помощь с воздуха. (Вертолеты в то время только начинали внедряться. — В. К.). К тому же планер, севший на новую необжитую льдину или клочок заполярной земли, для людей — сразу же и жилище с крышей. Не надо разбивать палатку или строить снежную хижину в ожидании доставки сборных деталей дома. Большой, специально оборудованный планер, приземленный на льдине, — это не только жилище, но и сразу же готовые к работе радиостанция, лаборатория, медпункт, если хотите, — камбуз с запасом продуктов или склад. Со снятыми крыльями — это крепкое, хорошо обтекаемое убежище от ураганных ветров, его не разрушит и тайфун. Герметизированный фюзеляж не позволит «дому» утонуть. В постройке планер дешев.

Кажется, северные летчики были удовлетворены ответами, но все-таки находились и скептики:

— Это еще надо доказать!

— Вот и пробуем, — улыбались планеристы.

В Красноярске чувствовалось приближение весны, а за Полярным кругом только-только начинался день. Там стояла суровая зима с вьюгами, морозами, частыми свирепыми ветрами. Участники необычной экспедиции хорошо подготовили машины для северных условий полета: просмотрели каждый узел, каждый рычаг, обработали шарниры специальной смазкой. И благополучно преодолели вторую часть маршрута: Красноярск—Подкаменная Тунгуска — Хатанга — Тикси.

★★★

Чтобы привыкнуть к сложным условиям работы в высоких широтах, планеристам дали возможность акклиматизироваться, приобрести некоторый опыт полетов в районе Северного Ледовитого океана. Больше десяти дней тренировались, обживали воздушные просторы Арктики. И наконец был взят курс на Новосибирские острова.

Взлет с аэродрома Тикси был труден. Буксировщик Александра Харитошкина, двинувшись вперед, поднял столько снежной пыли, что планеристу Алексею Фролову не стало его видно. Аэродромная полоса представляла из себя длинный лоток с высоко поднятыми краями-брустверами из спрессованного снега. Если хоть на три-пять метров планер отклонится от линии взлета, крыло задеет обледенелый бруствер и разлетится в щепы. Фролов видел перед собой только кончик троса.

— «Бобик», как чувствуешь себя? Что видишь перед носом? — спросил по радио Харитошкин.

— Ничего не вижу, — скороговоркой ответил Фролов. — Чую вас. Не сорвусь.

Не оторваться от самолетов Фролову и взлетающему за ним Вадиму Шмелеву помогло оттренированное чувство слитности планера с самолетом и подстраховка опытных вторых пилотов Петра Воробьева и Василия Шушуйкина. Пилотажные пары сработались отлично.

Путь от бухты Тикси до острова Котельный для планерных экипажей был тревожным. Пробиваясь в глубь Ледовитого океана от устья Лены, на всем 350-километровом отрезке маршрута они видели под крыльями тусклую свинцовую воду, льды, а среди них большие разводья. Выбрать здесь место для посадки в случае аварии или самоотцепки планера было бы очень трудно. Аппараты перегружены: оборудование для ледового аэродрома, спальные мешки, большой запас продовольствия.

Пилоты-планеристы прислушивались к мерному рокоту самолетных моторов и убеждались в их надежности. Тяжелые безмоторные аппараты шли за буксировщиками как по струнке.

Сотметровый буксировочный трос, соединяющий планер с самолетом, может уподобиться рычагу. Если планер взмоет высоко над самолетом, трос заставит самолет пикировать, если планер уйдет в большое принижение, то никакие силы не удержат самолет от задира носа и потери скорости до штопорной. Трос был чувствительным нервом, соединяющим летчика и планериста. Разрыв его в этих условиях мог стоить жизни последнему.

Остров Котельный принял авиаторов дружелюбно.

Здесь они научились строить лагерь на льду, обслуживать авиатехнику собственными силами, не прибегая к стационарному аэродромным средствам, готовить пищу из концентратов и снеговой воды. Потренировались в производстве аэронавигационных расчетов с помощью астрономических средств и радио.

У берегов острова авиаторы познакомились с первыми сюрпризами Арктики. Они подготавливали машины к полету, когда неожиданно налетела пурга. Предательский наскок ветра был до того сильным, что, казалось, не выдержат

борта фюзеляжа, оторвутся крылья, разрушится хвостовое оперение или планеры, выдернув из льда впаянные «мертвяки», опрокинутся на спину. Людей, которые пытались что-то сделать, ветер сбивал с ног. Но они поднимались, повисали на тросах крепления, тем самым удваивая их прочность. Это была отчаянная борьба с расвирепевшей стихией; ведь поломка техники свела бы на нет весь предыдущий труд участников экспедиции.

Трое суток бесновалась вьюга и трое суток люди, сменяя друг друга, защищали свои крылья. Стало полегче и поспокойней, когда самолеты и планеры утонули в сугробах...

Так же неожиданно, как пришла, пурга и отступила. Утро четвертого дня прямо-таки поразило авиаторов тишиной. Ветер улегся, по небу плыли клочья разорванных облаков, а над горизонтом стояло... три солнца! Впрочем, старожилы Арктики говорят, что им доводилось видеть и пять солнц.

Лопаты в руки — и начался аврал. Фюзеляжи летательных аппаратов появлялись из-под снега, как туши замороженных китов. Их обметали вениками. Отдельные узлы и агрегаты отогревали руками, дыханием. И когда крылатые корабли встали из снега, началась тщательная подготовка к полету в район Северного полюса.

Планеры загрузили «под потолок»: кроме необходимого снаряжения, в них закатали двадцать бочек с бензином. И самолеты-буксировщики заправлены горючим сполна. Взлетят ли аэропоезда?

Решение на взлет должен принять индивидуально каждый командир экипажа, разрешить такой взлет мог только Антон Антонович Гирко. Выслушав мнение летчиков, он обратился к пилотам-планеристам.

— Справитесь?

— Рассчитали точно, Антон Антонович, взлетим, — сказал Фролов.

Его поддержал и Шмелев:

— Уверен, что взлетим и все будет, как надо.

— Одобряю вашу уверенность. Центровка рассчитана правильно. Грузы пришвартованы надежно. Конструкция наша, русская, выдержит. Повнимательнее будьте на разбеге, — предупредил Гирко и скомандовал: — По самолетам!

Натянулась струна буксировочного троса. Поднялся вихрь снежной пыли. Самолет скрылся из вида пилота-планериста. Планер тронулся с места, набрал скорость, медленно отделился от снежной полосы и через несколько секунд вместе с краснокрылым Ил-12 под малым углом ушел в набор высоты.

— Петя, воздух нас принял, а с землей мы давно в дружбе! — пошутил Фролов, обращаясь ко второму пилоту Воробьеву.

В развороте они увидели, как поднялась над снежным полем и вторая аэроцепка Родина—Шмелева.

Так, 1 апреля 1950 года пара аэропоездов стартовала с острова Котельный и взяла курс «норд». Полет длился более шести часов. Это был тяжелый изнурительный рейс. Под крыльями текло бесконечное белое мертвое поле, замкнутое снежными холмами на горизонте. Снег ярко сверкал, утомлял глаза. Спасали светофильтровые очки. Они помогали привыкнуть к ослепительному однообразию ледовой пустыни, и пилоты стали различать под собой многокилометровые трещины и разводя, искрящиеся пирамиды торосов. Сколько от-

важных пионеров Севера остановило или погубило это жестокое холодное поле — Баренц и Седов, Нагурский и Русанов, Нансен и Амундсен, десятки других мужественных первопроходцев.

В этом полете планеристы не раз с опаской обращали взгляд на красную ручку отцепки. Не отказал бы буксировочный замок, не раскрылись бы его стальные челюсти, не выплюнули бы кольцо троса.

То у левых, то у правых пилотов-планеристов от чрезмерного напряжения немели мышцы рук. Они поочередно брали управление, сдавший вахту ослаблялся, отдыхал. Но вскоре и этого короткого отдыха стало недостаточно.

— Петя, капни стакашечку чаю из термоса, — попросил Фролов.

Термос с целительной жидкостью — горячий чай с лимоном — не раз выручал пилотов в трудных рейсах над Арктикой. Выпив чай, Фролов вздохнул облегченно:

— Хорошо! Пригуби и ты...

Время тянулось медленно. Пилоты-планеристы стучали пальцами по кнопкам секундомеров и убеждались, что часы живы, стрелки не приклеились к циферблатам.

Приглушенный ровный гул моторов, успокаивающий раньше, теперь стал раздражать, действовать на нервы, как надоедливый комариный гуд около уха. Преодолевать неприятное ощущение становилось все труднее.

...Выбрали льдину. Первыми на нее сели Харитошкин с Гирко. Обозначив своим самолетом посадочное «Т», они дали возможность рассчитать заход на посадку другим. Приледнился планер Алексея Фролова. Мягко сел и планер Вадима Шмелева. Последним приледнился Ил-12 Василия Родина.

Тут же начали приспосабливаться к суровому быту. Успех экспедиции зависел от спаянности и дружбы маленького коллектива, улетевшего от ближайшего места обитания людей более чем на тысячу километров. Правда, сравнительно недалеко были полярники — на «СП-2». Две льдины разделяли всего 11 градусов северной широты. С ними постоянную связь держал радист Яков Абель. Связь была устойчивой. Только удивляла необычно высокая тональность пере-

дач с «СП-2». Оказалось, что полярники работали на «головешке» — самодельном радиопередатчике, который собрали из различных запасных частей после того, как их стационарная установка сгорела вместе с палаткой.

Коварная Арктика вскоре преподнесла крылатой группе Гирко сюрприз. Льдина треснула. Зияющая промоина отрезала третью часть взлетной полосы. Взлетать в другие стороны мешали ропаки и торосы.

Решили вырубать новую полосу. В полярный день с незаходящим солнцем работали по 18 часов. Сбивали кирками, лопатами и топорами заступы и ропаки. В 30-градусный мороз всем было жарко. Обстановка заставляла торопиться. Выматывались так, что в часы отдыха, наскоро перехватив что-нибудь съестное, иногда просто утолив жажду, ложились вповалку в теплых спальных мешках прямо на холодный настил палатки.

Наконец, ровная и довольно широкая дорожка, позволяющая разбежаться Ил-12 с пустым планером, готова. В тот день на льдине состоялся праздник. Решили отметить наступающий завтра день рождения Вадима Шмелева.

В трехстах километрах от Северного полюса, в черной круглой палатке расселись на шкурах и спальных мешках, произнесли речи, вручили подарок и торжественно пообедали в честь «новожденного».

Легли спать пораньше — завтра полет!

...Погода оказалась благоприятной: облачность 3—4 балла достаточной высоты, видимость 40—50 километров, ветер 18—20 метров в секунду. Магнитное склонение 30—45 градусов.

И вот аэропоезда в полете. Рейс прошел будто на одном дыхании. Все было: и трудный взлет, и изнурительная болтанка, и сверлящая глаза белизна мертвой пустыни, — но этого просто не замечали, ведь летели на планерах к полюсу!

Работа воздушной экспедиции под руководством Гирко доказала, что авиация при обслуживании полярников может использовать планеры как дополнительное средство для перевозки крупногабаритных грузов.

В. КАЗАКОВ

