

Герой Советского Союза
Спирин Иван Тимофеевич
Записки авиатора

Проект "Военная литература": militera.lib.ru

Издание: *Спирин И. Т.* Записки авиатора. — М.: Воениздат, 1955.

OCR, правка: Андрей Мятишкин (amyatishkin@mail.ru)

[1] Так обозначены страницы. Номер страницы предшествует странице.

{1}Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Спирин И. Т. **Записки авиатора**. — М.: Воениздат, 1955. — 144 с. — Цена 3 р. 25 к.

Автор: За сравнительно короткий срок советская авиация шагнула далеко вперед и стала передовой авиацией. Полеты на тысячи километров без посадки стали обычными. Достижение на самолетах Северного полюса, перелет через Северный полюс в Америку не стали составлять уж столь больших трудностей.

От примитивных тихоходных и малоустойчивых летательных аппаратов мы дошли до мощных быстроходных гигантов, замечательных реактивных самолетов, летающих на звуковых скоростях. На моих глазах проходило становление Советского Воздушного Флота. Мне выпала высокая честь принимать участие во многих сложных полетах и перелетах, знаменовавших собой важнейшие этапы развития нашей авиации. Всеми своими достижениями я обязан Коммунистической партии и Советскому правительству, которые дали возможность мне, простому рабочему парню, освоить авиационное дело, стать штурманом и летчиком, потрудиться во имя славы и процветания нашей Родины. И пока еще свежи в памяти многие интересные события из жизни нашей авиации, мне хочется рассказать о них молодежи, показать, с чего начал свой путь Советский Воздушный Флот.

1	От автора.....	2
2	1. Авиационная неделя.....	4
3	2. Русская авиация развивается.....	5
4	3. На фронте.....	10
5	4. В авиационной школе.....	11
6	5. Гроза.....	18
7	6. Над лесами Белоруссии.....	21
8	7. Восточный перелет.....	25
9	8. Готовимся к рекорду.....	28
10	9. Снова в полете.....	30
11	10. Мировой рекорд.....	32
12	11. Воздушные парады.....	34
13	12. Двое суток на льдине.....	36
14	13. Старт на полюс.....	40
15	14. Незабываемый полет.....	43
16	15. Диспут о страхе.....	48
17	16. Опять к полюсу.....	53
18	17. Курс на Большую землю.....	57
19	18. Десять дней на мысе Меньшикова.....	62
20	19. Над снегами Финляндии.....	66
21	20. Июнь 1941.....	70
22	21. Самолеты летят в бой.....	71
23	22. Буданцев рассказал.....	74
24	23. «Ястребок».....	75
25	Вместо заключения.....	81
26	Примечания.....	81

Полеты на гигантских змеях в России производились уже давно.

В самый серьезный момент я передал по радио в Москву сообщение о том, что у нас сдал мотор, и кратко изложил обстановку. Сейчас же последовал ответ. Но в это время мы пробивали облака, сильные грозовые разряды мешали слышимости. Ответ удалось принять неполностью. Радио гласило: «Всем остав... лет... парашютах. 122—123».

Ни за что! Надо спасти, чего бы это ни стоило. И тут я покривил душой: я не сказал Михаилу Михайловичу Громову ни слова о радиogramме штаба...

История воздухоплавания и авиации в СССР. Оборонгиз, 1944 г.,

От автора

Летом 1911 года на улицах Саратова появились огромные крикливые афиши. Они настоятельно приглашали широкую публику посетить скаковой ипподром, где авиатор Александр Васильев, недавний победитель первого в России дальнего перелета Петербург — Москва, будет показывать свое искусство в авиатике {1}.

Народ валом валил на необычайное зрелище. Билеты были довольно дорогие, и не все могли попасть на ипподром. Огромная толпа буквально облепила деревянный забор ипподрома, который подозрительно потрескивал, готовый каждую минуту развалиться.

Мне удалось примоститься у большой щели забора, — попасть на забор возможности не было. С трепетом наблюдал я, как пилот Васильев с механиком готовили самолет к полету. Наконец мотор заработал, и... нечто похожее на большую стрекозу оторвалось от земли и полетело над скаковым полем. Я впился в щель забора, не обращая внимания на боль от острых заноз, и все чего-то ждал.

А самолет, сделав на высоте нескольких метров круг над ипподромом, уже шел на посадку.

Признаться, я ожидал большего и был разочарован. На афише все выглядело куда интереснее. Авиация, о которой так много говорили, перестала меня интересовать.

Перед началом первой мировой войны мне удалось снова посмотреть полеты. На этот раз с поля саратовского ипподрома поднялся Сергей Уточкин. О нем говорили как об одном из лучших русских авиаторов. Уточкин разъезжал по городам России и показывал свое летное искусство. Ему принадлежит большая заслуга в деле популяризации авиации в нашей стране. [4]

Взлетев, Уточкин быстро набрал высоту примерно 800—1000 метров, и вдруг... Самолет задрал нос, описал в воздухе петлю, затем вторую, третью. Я замер. Уточкин сделал подряд три петли. Моему удивлению не было границ. Как шагнула вперед авиация!

Затаив дыхание, я не сводил глаз с маленького аппарата, проделывавшего в воздухе различные фигуры.

Долго-долго не выходил у меня из головы этот полет. Мечта научиться летать и стать летчиком с тех пор уже никогда более не покидала меня. Но надежд на ее осуществление было мало, в особенности, когда я узнал, что летательный аппарат стоил тридцать пять — сорок тысяч рублей.

Но прошло несколько лет — и мечта стала явью. Великая Октябрьская социалистическая революция дала возможность каждому человеку овладеть недоступной ранее для него профессией, открыла широкую дорогу для проявления народных талантов.

...Это было в самом начале гражданской войны. С неопишуемой радостью я держал в руках документ, предписывавший мне отправиться для прохождения службы в один из авиационных отрядов, защищавших молодую Советскую республику. Там я впервые увидел русские тяжелые бомбардировщики «Илья Муромец» и на них получил свое первое боевое крещение.

Пришлось учиться и воевать.

Вспоминаю свой первый полет в качестве пассажира. Я бросался от борта к борту, на разворотах судорожно цеплялся за что попало. Вообще чувствовал себя, как малоопытный акробат, висевший над бездной на малонадежном хрупком сооружении.

Впечатление от первого полета осталось на всю жизнь.

С тех пор прошло много лет. Много часов, дней и бессонных ночей было проведено за изучением штурманского дела и авиации. Каждый полет, был ли он простым или сложным, становился новой ступенью роста.

Я стал штурманом и летчиком. Штурманское дело меня особенно заинтересовало. Вопросы самолетовождения в первые годы развития советской авиации у нас, как, впрочем, и за рубежом, были разработаны слабо. Правда, некоторые элементарные способы вождения самолетов были уже известны, но летчики все же предпочитали метод «железки», т. е. пользовались земными [5] ориентирами, в частности старались летать вдоль рек и главным образом железных дорог.

Рост технических возможностей авиации, повышение потолка, скорости и увеличение дальности полета поставили летчиков перед необходимостью ориентироваться в сложных метеорологических условиях при помощи приборов и специальных расчетов.

Большую помощь авиационным штурманам оказала наука о кораблевождении.

Однако перенять целиком у моряков приемы и способы вождения было невозможно. Летчик связан рядом особых условий: ограниченным местом в кабине, большей по сравнению с судами скоростью и другими особенностями самолета. Надо было создать не только методику, систему самолетовождения, но также и специальную аппаратуру. Этим важным делом занялась группа молодых советских инженеров, выросшая вскоре в большой коллектив — Аэронавигационное бюро Научно-испытательного института Военно-воздушных сил. Много было положено трудов, прежде чем были созданы навигационные приборы.

Начались первые испытания новой советской аппаратуры и новых приемов штурманского дела.

Радиус действия самолета увеличивался. Перелеты в Казань, Харьков, Севастополь, Одессу, Киев, Ленинград, даже в сложных метеорологических условиях и ночью, становились заурядными. Освоение штурманского дела налаживалось. Надо было внедрить новые способы самолетовождения в практику деятельности строевых авиационных частей, приступить к составлению учебников, руководств, наставлений.

Осваивая новую авиационную технику, наши славные летчики безошибочно водили свои воздушные корабли над огромными просторами Родины, над горами и пустынями, над тайгой и морями, над необитаемыми ледяными просторами Арктики. Они водили свои красные стальные птицы далеко за рубежи Советского Союза, показывая образцы летного искусства, завоевывая новые и новые мировые рекорды.

Но непогода — туман, облака и темная ночь — все еще служила препятствием для полета. Надо было овладеть техникой полета вне видимости земли и пилотажа исключительно по приборам. Я помню, с каким упорством [6] и настойчивостью советские военные летчики взялись за это дело.

С каждым годом росло значение штурманской службы, без штурмана уже нельзя было осуществить дальний перелет.

На самолетах устанавливались все новые, более совершенные приборы, необходимые для «слепого» полета в сложных метеорологических условиях.

Помню, как с директором Московского института приборостроения испытывали первый советский авиагоризонт. Много было хлопот с этим прибором. Первое время он часто ломался. Строители силились точно установить причины неверных показаний авиагоризонта. Сколько разговоров, споров, даже ссор возникало при этом! Но так или иначе — прибор появился на свет, он был установлен на каждом самолете и работал все лучше и лучше. Почти то же самое происходило и с гироскопическим полукомпасом и с рядом других сложных, но очень нужных приборов, дающих возможность осуществить полет в тумане, в облаках и ночью.

Вскоре в практике самолетовождения стали использовать радио, потом астрономию. Это открыло новые большие возможности перед штурманской службой.

За сравнительно короткий срок советская авиация шагнула далеко вперед и стала передовой авиацией. Полеты на тысячи километров без посадки стали обычными. Достижение на самолетах Северного полюса, перелет через Северный полюс в Америку не стали составлять уж столь больших трудностей.

От примитивных тихоходных и малоустойчивых летательных аппаратов мы дошли до мощных быстроходных гигантов, замечательных реактивных самолетов, летающих на звуковых скоростях.

На моих глазах проходило становление Советского Воздушного Флота. Мне выпала высокая честь принимать участие во многих сложных полетах и перелетах, знаменовавших собой важнейшие этапы развития нашей авиации. Всеми своими достижениями я обязан Коммунистической партии и Советскому правительству, которые дали возможность мне, простому рабочему парню, освоить авиационное дело, стать штурманом и летчиком, потрудиться во имя славы и процветания нашей Родины. И пока еще свежи в памяти многие интересные события из жизни нашей авиации, мне хочется рассказать о них [7] молодежи, показать, с чего начал свой путь Советский Воздушный Флот.

Книга, предлагаемая читателю, конечно, не исчерпывает этой большой темы. Да записки и не окончены. Они будут продолжены, мной или не мной — это все равно. Советский Воздушный Флот таит в себе огромные, неисчерпаемые возможности. И много еще блестящих страниц впишут наши летчики в историю побед авиации Советского Союза.

И. СПИРИН [9]

1. Авиационная неделя

Весной 1910 года в Петербурге был проведен первый смотр достижений русской авиации, организованный Всероссийским аэроклубом. Смотр проходил несколько дней и получил название «авиационной недели».

Авиация привлекала к себе большое внимание русского народа. Поэтому авиационные недели, во время которых проводились состязания между авиаторами с выдачей им призов за достижение наибольшей высоты, скорости полета, за полет с пассажиром и умелую и точную посадку, стали проводиться не только в Петербурге, но и в других городах России.

Во время авиационных недель выступали также и воздухоплаватели. Они демонстрировали свои достижения в полетах на воздушных шарах и в змееплавании.

Полеты на гигантских змеях в России производились уже давно. Русский ученый и изобретатель С. С. Неждановский еще в конце прошлого века разработал оригинальные конструкции змеев-планеров, которые использовались для съемки местностей и для других целей.

Как воздухоплавательные аппараты, так и змеи нашли применение в военном деле в целях разведки. В 1899 году были сформированы первые военные змеевые команды. Для большей безопасности в воздух поднимался не один змей, а несколько,

составлявших своеобразный поезд. На таком «поезде» подымался человек, которого обычно называли «змееплавателем».

Первая авиационная неделя, проведенная в Петербурге, в которой принимали участие и иностранные летчики, [10] вызвала огромный интерес среди населения. Достаточно сказать, что за полетами наблюдало более 160 тысяч человек. Газеты были заполнены сообщениями о состязаниях.

Во время этой авиационной недели особенно выделился русский летчик Н. Е. Попов. Он достиг наибольшей в то время высоты полета — шестьсот метров, за что ему был присужден приз аэроклуба. Никто из участвовавших в состязаниях летчиков не сумел подняться выше ста пятидесяти метров. Попов достиг также наибольшей продолжительности полета — 2 часа 4 минуты, и пролетел наибольшее расстояние без посадки. «Для него, повидимому, не существует невозможного в авиации», — писали тогда об этом летчике в газетах.

Достижения первой авиационной недели дают наглядное представление о техническом уровне авиации того времени. Много еще было загадок в самолетовождении. Некоторые авиаторы не могли уверенно управлять машиной. Так, с одним из иностранных летчиков во время состязания произошел любопытный случай, который был подробно описан в «Петербургской газете».

«Всем бросился в глаза, — писала газета, — быстрый спуск Морана, приостановившего действие мотора. Аэроплан, спускаясь, продолжал лететь на публику. В паническом страхе бежали во все стороны судьи, сигнальщики и просто любопытные. Трудно было уловить, где должен упасть аэроплан. Более сообразительные бросились в канавы... Произведя такое опустошение в публике, на кругу аэроплан задел стоявший вблизи аппарат Христианса. «Стрекоза» крылом порвала задние планы «фармановского» аппарата. Летун отделался благополучно, хотя и жаловался на незначительную боль. У аэроплана Блерио прорвано крыло и поврежден немного хвост. Долго еще не могли очнуться лица, находящиеся на кругу, от того страха, какой нанесла упавшая «стрекоза».

Сейчас этот эпизод выглядит очень забавно, но в те годы не раз случалось, когда летчики во время публичных полетов сажали свои самолеты на публику. «Стрекозы» были причинами многих жертв.

Как только в шутку не называли самолеты первых дней авиации: «стрекозы», «летающие этажерки»; какими только эпитетами не награждали авиаторов! О пилотах, летающих на самолетах «Фарман», «Вуазен», [11] тогда говорили, что в воздухе они походят на птицу, летящую в своей клетке. Действительно, конструкция этих машин мало была похожа на современный самолет. Это были два крыла, обтянутые полотном, прицепленные друг над другом к фюзеляжу, сделанному из планок, стоек и проволочных растяжек. Фюзеляж, ничем не обтянутый, в самом деле напоминал клетку. Летчик, летящий на таком самолете, был весь виден. И на таких самолетах на заре развития авиации русские летчики устанавливали мировые рекорды.

Зачинатели отечественной авиации — первый русский летчик Михаил Ефимов, ставший мировым рекордсменом уже в 1910 году, выдающийся русский военный летчик Петр Нестеров, Евграф Крутень, Константин Арцеулов и многие другие смело вступили в борьбу за покорение воздушного океана, совершили много замечательных дел ради развития и процветания отечественной авиации.

2. Русская авиация развивается

Наша отечественная авиация, несмотря на достижения замечательных русских летчиков, ученых и конструкторов, все же развивалась и росла на первых порах очень медленно.

Смелые творческие устремления лучших людей нашей Родины сковывались царским самодержавием. Как царские промышленники, старавшиеся вести Россию на

поводу у иностранного капитала, так и царские чиновники, слепо преклонявшиеся перед всем заграничным, очень мало думали о создании отечественной авиационной промышленности, о своих русских конструкциях самолетов и двигателей.

Даже в тех случаях, когда достижения русских авиаторов и авиационных конструкторов были неопровержимы, их не замечали и старались замолчать. Всевозможные препятствия чинились и пионерам отечественного планеризма. Один из первых русских планеристов, Алексей Шиуков, ныне полковник в отставке, вспоминает: «Полицейские власти чинили всякие препятствия полетам планеристов. Едва я успел сделать несколько полетов на планере, как явились полицейские и потребовали немедленно [12] прекратить, как они выразились, «балаган». Пришлось подчиниться и прекратить полеты. И только через несколько месяцев, после целого ряда унижительных мытарств, удалось получить разрешение на продолжение опытов, без участия третьих лиц».

В 1910 году были выработаны правила, регулирующие занятия воздухоплаванием частных лиц. Эти правила предусматривали обязательное присутствие полицейских чиновников при всяком взлете и спуске летательного аппарата. На любой полет надо было предварительно получить разрешение полиции.

И когда это решение царского министерства внутренних дел было подвергнуто критике на заседании Государственной думы, где говорилось, что «еще ни один человек не летает, а уже полицейские правила против употребления аэропланов изданы...», то в ответ на это заявление известный мракобес депутат думы, так называемый Марков 2-й, сказал, что в этом нет ничего дурного. «...Понятно, что прежде чем пустить людей летать, надо научить летать за ними полицейских»{2}.

Но ни полицейские правила, ни другие препятствия, чинимые царским правительством против русских авиаторов и планеристов, не могли сломить стремлений передовых людей России сделать все возможное для развития отечественной авиации.

Неустанно работал и очень много сделал своими открытиями для развития всей мировой авиации великий русский ученый, профессор Николай Егорович Жуковский, названный впоследствии В. И. Лениным «отцом русской авиации». Жуковский создал стройную научную теорию о силах, поддерживающих в воздухе летящий самолет. Большинство теоретических научных работ по авиации, которыми и в наше время пользуются все инженеры, конструкторы и летчики, принадлежит Н. Е. Жуковскому.

Всеобщее признание заслужили и великолепные работы знаменитого русского ученого, основоположника реактивного движения Константина Эдуардовича Циолковского.

Первые русские летчики М. Ефимов, Н. Попов и многие другие к этому времени уже сделали победителями [13] многих соревнований и установили ряд авиационных рекордов, в том числе и мировых.

Но даже и после таких значительных достижений русских ученых и летчиков, достижений, которые были известны и использовались во всех странах мира, многие высокопоставленные чиновники того времени продолжали ориентироваться на границу. Так, один из руководителей военного ведомства говорил, что помощь в деле авиации мы ожидаем от западных государств, где успех объясняется природными дарованиями изобретателей и частным капиталом.

А эти заграничные «природные дарования», оказывается, опирались в своей работе на научные теории русских ученых Н. Е. Жуковского и К. Э. Циолковского, на смелые опыты русских летчиков М. Ефимова, П. Нестерова, Е. Крутеня, К. Арцеулова и многих других.

Медленно подвигалось и дело с подготовкой кадров. Только в 1910 году военное ведомство под давлением общественности, видя, что на Западе создается сильная военная авиация, решило, наконец, создать две первые офицерские авиашколы в Севастополе и Гатчине.

Опыта подготовки летчиков не было. В школы принимали только офицеров, да и то далеко не всех, а наиболее привилегированных.

Но эти, часто очень знатные, офицеры были в большинстве своем технически абсолютно неграмотны. Да они и не стремились учиться, считая, что возиться с мотором и самолетом — дело грязное, и оно не для них.

Как же обучались и летали в этих школах?

Одна из первых военных авиационных школ была создана вблизи Севастополя, у реки Качи, и получила впоследствии известность как Качинская школа.

Полетный день в школе начинался рано и длился иногда довольно долго. А с летного поля поднималось всего два-три, иногда четыре самолета и совершали полеты продолжительностью несколько минут.

Вот, например, отчет о том, как прошел один из летных дней — 14 июля 1911 года:

«Погода: северо-восточный ветер 3 метра в секунду. Облачно. Давление воздуха 757 миллиметров, температура 20 градусов. [14]

САМОСТОЯТЕЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ

Самолет	Летчик	Количество полетов	Продолжительность
Фарман-1	Берченко	1 взлет	3 минуты
Фарман-4	Туношенский	1 взлет	2 минуты
Фарман-4	Абрамович	1 взлет	4 минуты
Блерио-1	Гельгар	2 взлета	4 минуты

Или другой летный день — 15 июля того же года:

Самолет	Летчик	Количество полетов	Продолжительность
Фарман-2	Поплавко	1 взлет	6 минут
Фарман-2	Макеев	1 взлет	3 минуты
Фарман-4	Берченко	1 взлет	4 минуты
Фарман-4	Миллер	1 взлет	11 минут
Фарман-4	Туношенский	2 взлета	9 минут
Фарман-4	Прищепов	2 взлета	8 минут

Итого в первом случае 5 полетов общей продолжительностью 13 минут за весь день и во втором 8 полетов продолжительностью 41 минута» (приказы по школе № 73 от 19 июля и № 74 от 20 июля 1911 г.).

Учебные полеты сопровождались частыми авариями, летчики получали ушибы, ранения и даже увечия. Происходило это главным образом потому, что авиационная техника того времени была весьма примитивной.

«Ажурные» конструкции фюзеляжа и крыльев самолетов были весьма непрочными, мощности моторов не хватало для борьбы с сильным ветром, поэтому самолет в воздухе был малоустойчивым. Чтобы сократить количество летных происшествий во время обучения, в школе разрабатывались различные приемы управления самолетом, правила поведения летчика в воздухе и во время посадки.

Некоторые указания кажутся нам сейчас наивными и даже смешными, но тогда они имели смысл и приносили пользу. Вот некоторые из этих указаний:

«Весьма важно, чтобы у ученика была надета каска и он твердо знал, что при полете на аэроплане Фарман при спуске при малейшем треске аппарата ему надлежит поднять ноги вверх; многие случаи падения с самолетами [15] показали, что исполнявшие указанные правила точно, никогда не получали тяжелых повреждений» (приказ № 148 от 28 октября 1911 г.).

Или, например, такие указания:

«За последнее время было несколько случаев, когда летчики при спуске на самолете «Блерио» гоночного типа, видя, что его наносит на какие-нибудь местные предметы, на ходу выскакивали из самолета, причем каждый раз летчики получали тяжелые увечья (шт. капитан Горшков, Васильев, Уточкин и др.). Между тем практика школы О. В. Ф. показала, что при ударах об местные предметы ломаются самолеты, но летчики остаются невредимы, поэтому, безусловно, воспрещаю на ходу выскакивать из самолетов» (приказ № 146 от 24 октября 1911 г.).

Различные советы давались и врачами, принимавшими в меру своих сил участие в сохранении жизни и здоровья летчиков. «В настоящее время из произведенных наблюдений окончательно выяснилось, что летчик, безусловно, должен не употреблять спиртных напитков вовсе за 12 часов до полета. Ввиду этого воспрещаю держать какое бы то ни было вино в офицерском собрании» (приказ № 42 от 18 июля 1911 г.).

В другом приказе говорилось, что «врачи советуют обучающимся офицерам принимать пищу не позднее как за 2 1/2 часа до полетов, так как даже при легких ушибах при падении с наполненным желудком и кишками может произойти разрыв тонких кишок, последствием которого возможен смертельный исход» (приказ № 158 от 11 июля 1911 г.).

Эти краткие выдержки из приказов Качинской авиационной школы дают довольно ясное представление о том, как готовились кадры первых русских военных летчиков.

Трудностей было много. Каждый полет сопровождался большим риском.

Авиационных парашютов в те времена не было. Что могло спасти летчика в случае аварии самолета в воздухе? Только умение произвести посадку на поврежденной машине. Это сделать не всегда удавалось, и тогда гибель была неизбежна.

Но полеты не прекращались. Многие русские авиаторы — энтузиасты летного дела, невзирая на опасность, добивались значительных успехов. Военный летчик поручик Поплавко, учась в школе, совершал дальние экспериментальные [16] полеты, он же, работая над вооружением летательных аппаратов, в 1913 году впервые установил на самолете пулемет и произвел успешные стрельбы по наземным целям.

Многие воспитанники Качинской школы героически сражались с врагами Родины, показывая образцы летного искусства на самолетах, которые ныне с удивлением осматривает в музеях наша авиационная молодежь.

* * *

Разразившаяся в 1914 году первая мировая война потребовала от царского правительства наладить в стране производство самолетов и моторов. Однако здесь полностью обнаружилась беспомощность российской промышленности. Страна становилась все более зависимой от Запада, от союзников, уплачивала им за постройку самолетов бешеные деньги. Отечественные заводы занимались больше всего сборкой, а не изготовлением самолетов, и не могли обеспечить нужды фронта.

Какие это были заводы, мы узнали сразу же после первых дней революции, когда эти предприятия перешли в собственность народа. Работали они почти исключительно под руководством иностранцев, производили самолеты иностранных марок и из иностранных материалов. Интересно отметить, что из девяти типов моторов, которые были установлены на самолетах, изготовлявшихся в России, только один был русский,

а из шестнадцати типов строившихся самолетов пятнадцать были иностранные, главным образом французские и английские.

За время первой мировой войны Россия закупила у иностранных государств авиационного имущества примерно на 520 миллионов рублей.

А надо сказать, что конструкции русских военных самолетов, в частности истребителя С-16 и самолетов Я. М. Гаккеля, Д. П. Григоровича, далеко превосходили по летно-тактическим данным иностранные машины. Тяжелый четырехмоторный бомбардировщик «Илья Муромец» был шедевром авиационной техники. В этот период многие ученые западноевропейских стран доказывали, что увеличивать размеры самолетов сверх тех, которые тогда существовали, невозможно. Они считали, что машины больших размеров не смогут подняться в воздух. Кроме того, широко распространялось мнение, что если мотор [17] испортился в воздухе, то самолет непременно упадет. В доказательство последнего приводились сравнения с птицами, которые с одним поврежденным крылом летать не могут. Все эти «научные» доводы и обоснования не запугали русских авиационных конструкторов. В 1912 году в России спроектировали и построили гигантский по тому времени двухмоторный самолет, получивший название «Гранд». После испытаний был сделан улучшенный вариант этой машины с четырьмя моторами. Самолет назвали «Русский витязь».

Размах его верхнего крыла — 27 метров. Этот воздушный корабль успешно прошел все испытания и совершил много рекордных полетов. В частности, «Русский витязь» был первым самолетом в мире, который поднялся в воздух, имея общий полетный вес 5 тонн, из которых 1,5 тонны составлял груз. В конце 1913 года строится еще более усовершенствованный воздушный корабль — «Илья Муромец». Перед самой войной 1914 года «Илья Муромец» совершает выдающийся рекордный полет из Петербурга в Оршу. Расстояние в семьсот километров он покрыл без посадки за 8 часов 3 минуты.

С началом первой мировой войны в России предприняли серийную постройку этих воздушных гигантов.

В течение всей войны против кайзеровской Германии «Илья Муромец» действовал очень успешно.

Экипаж воздушного корабля состоял из капитана, его помощника, штурмана, бомбардира и механика. Позднее в самом хвосте корабля была сделана небольшая кабина, где помещался еще и пулеметчик для отражения атак воздушного противника.

Немцы панически боялись воздушного гиганта. Он имел мощное пулеметное вооружение и решительно отбивал атаки не только одного, но даже нескольких самолетов противника. «Илья Муромец» летал в тылы противника и бомбардировал важные военные объекты. К тому времени появились уже большие бомбы весом 10, 16 и 32 килограмма. А для этого корабля специально были сделаны бомбы с еще большим весом. Кстати заметим, что бомбардировщики «Илья Муромец» действовали не только в первую мировую войну, но и принимали участие в гражданской войне и в боях против интервентов.

Разнотипность самолетов и моторов очень осложняла боевую работу авиации. Не хватало запасных частей, а из-за границы отдельные детали самолетов и моторов [18] приходили не всегда во-время. Поэтому многие машины простаивали, а иногда поврежденные самолеты и вовсе не удавалось отремонтировать.

Так, например, в одном из авиационных отрядов, действовавшем на Юго-Западном фронте, были самолеты следующих марок: «Спад», «Фарман-30», «Морис-Фарман-40», «Вуазен», «Ньюпор-21», «Лебедь», «Анадэ», «Декан» и другие. Несмотря на то, что отряд был полностью укомплектован материальной частью, боеспособность была крайне низкой, так как из-за отсутствия запасных частей большинство самолетов летать не могло.

С каждым месяцем войны все сильнее ощущалась зависимость России от Запада и отсутствие отечественной авиационной промышленности.

Горько вспоминать о том времени, но все же и тогда мы верили в творческую силу нашего народа, гордились им; и тогда любили свою Родину, верили в ее грядущее счастье — в то счастье, которое открыла перед всеми народами Великая Октябрьская социалистическая революция.

3. На фронте

Суровый 1919 год. Со всех сторон на Советскую республику двигались полчища белогвардейцев и интервентов. Во главе этой своры стали буржуазные правительства и военные клики Америки, Англии, Франции, Японии. Они лелеяли мечту поживиться русскими богатствами, разорвать страну на части и любой ценой подавить революцию.

Особенно настойчивы и упорны были в осуществлении своих захватнических планов английские и французские интервенты, оперировавшие на юге страны.

Вспоминается, как в расположение наших авиационных частей повадился летать английский самолет «Де Хавеланд ДН-9». По тому времени это была одна из лучших машин. Происходило это на Южном фронте, где шли жесточайшие бои с Врангелем. Английский самолет прилетал, повидимому, откуда-то издалека. Шел с очень большой по тому времени скоростью — 140—160 километров. [19]

Стояла превосходная погода. Вражеский летчик прилетал регулярно каждое утро. Производил разведку. Сбрасывал бомбы. И безнаказанно уходил обратно.

Мы решили во что бы ни стало проучить нахального летчика. Но мы не знали, как это сделать. Наши самолеты по сравнению с ДН-9 выглядели настолько немощными, что и думать было нечего о том, чтобы подловить англичанина в воздухе.

Все же мысль рассчитаться с дерзким противником не покидала наших летчиков. Были установлены специальные вахты. Дежурили в воздухе, надеясь подкараулить ДН-9 где-либо до нашего аэродрома. Особенно настойчивым и упорным был летчик нашего отряда П. С. Лукашев. Он по целым суткам не расставался со своим стареньким, потрепанным «Ньюпором». Даже спал возле своего самолета. Сам заклеивал полотном продырявленные пулями и снарядами крылья, готовя машину к долгожданной воздушной схватке.

Маленький, коренастый, быстрый в движениях, непреклонный в решениях, он был весь захвачен предстоящим боем. Товарищи подшучивали над ним:

— Смотри, Павел Семенович! Не осрамись. Ведь у англичанина машина — сильней твоей. Не догонишь...

Лукашев упрямо твердил свое:

— А все-таки я его собою.

Обнаглевший неприятель все с той же методичностью каждое утро появлялся над нашим аэродромом.

Как-то с полосы фронта пост воздушного наблюдения сообщил:

— Летит!

Лукашев, как только узнал об этом, быстро поднялся в воздух, чтобы встретить врага на подходе к аэродрому. Вот показался и англичанин. Он заметил «Ньюпор» Лукашева, идущий навстречу. Мы ожидали боя. Лукашев храбро шел на сближение. Англичанин мгновение помедлил, потому вдруг резко повернул влево и дал полный газ.

— Удирает! — возбужденно закричали на аэродроме.

Мы все были удивлены «храбрости» противника, на таком мощном самолете, как ДН-9, бросившегося бежать от маленького «Ньюпора».

Лукашев погнался за англичанином, уклонявшимся от боя. Но с земли была хорошо видна резкая разница в скоростях. Лукашев выжимал все, что мог дать его самолет. [20] А противник легко и свободно уходил от него. Через полчаса наш самолет вернулся.

— Не догнал, — с досадой буркнул Лукашев и презрительно сплюнул в сторону улетевшего самолета.

После этого случая «визиты» англичанина прекратились.

В те дни, когда в огне гражданской войны создавалась советская авиация, подобный случай не был исключительным. Белогвардейцы и интервенты располагали машинами, представлявшими последнее слово техники того времени. Наши же летчики были вынуждены довольствоваться самолетами, оставшимися от царской армии.

О, эти самолеты! Не зря за ними укоренилось выразительное и лаконичное прозвище: «гробы».

Старые конструкции, слабенькие моторы, ничтожная грузоподъемность. Высотность — две-три тысячи метров. Небольшая предельная скорость. На борт можно было взять несколько мелких бомб весом по восемь килограммов. Никаких приспособлений для бомбометания не было. Сбрасывали бомбы, перегнувшись за борт. Прицеливались на глаз.

Но советские летчики и на таких самолетах летали и били врага.

* * *

1920 год. Польский фронт. Красная Армия глубоко вклинилась в территорию противника и гнала его на запад по направлению к Варшаве. Воздушная разведка помогала нашим частям развивать наступление. Белополяки пустили в действие свою авиацию. Воздушных схваток противник избегал. Но как-то раз одному из летчиков нашего истребительного авиационного отряда, Николаю Степановичу Смирнову, посчастливилось застать в воздухе два вражеских самолета. Белополяки летали на французских машинах новейшей конструкции. Смирнов ринулся на них. Понадеявшись на свое превосходство, враги ввязались в бой.

На своем старом самолете Смирнов искусно лавировал, стараясь зайти противнику в хвост. Удачный маневр, очередь из пулемета — и один из вражеских самолетов неловко закувыркался в штопоре. Еще мгновение — от подбитой машины повалил густой черный дым, и она беспомощно рухнула на землю. [21]

Второй противник Смирнова струсил и поспешил удрасть. Наш летчик и не пытался его преследовать. Белополюк на своей машине уходил так быстро, что настичь его было невозможно.

Такой же старый самолет, как у Смирнова, был у командира отряда летчика Самойлова. Так же, как и Смирнов, он искал встреч с противником. Увы! Противник был чересчур осторожен. Тогда Самойлов придумал оригинальный способ. Он летел на польскую территорию, прилетал на какой-нибудь аэродром и бросал вниз письмо с вызовом любого польского летчика на поединок.

Самойлов по полчаса кружил над аэродромом, ожидая, что кто-либо отважится на единоборство.

Белополяки молчали. Аэродром пустовал. На нем не было заметно людей.

Самойлов с досады швырял вниз несколько бомб и с грустью возвращался домой.

Эти случаи еще и еще раз свидетельствовали о том, как боялись враги красных военных летчиков.

4. В авиационной школе

Раннее июльское утро. Только что взошло солнце и залило яркими лучами аэродром, самолеты, белые домики на краю летного поля; резко ударило в глаза. Аэродром оживился, стало как будто бы теплей. Затишье сменилось еле ощутимым ветерком.

Полеты были в разгаре. То тут, то там, с отведенных мест, которые курсанты называли «пяточками», взлетали учебные самолеты. Около каждого «пяточка» группа курсантов, свободных от полета, ожидала своей очереди лететь с инструктором.

Но вот самолет заходит на посадку. Из группы выделился один курсант. Он должен встречать садящийся самолет. Машина приземляется слева от «пяточка». Встречающий бежит по мокрой от росы траве к самолету, хватая его за конец крыла и бегом сопровождает до «пяточка», где помогает развернуться и встать против ветра. Летавший учлет быстро выходит из кабины и, стоя [22] на крыле, слушает указания сидящего в самолете инструктора. Очередной курсант уже уселся в кабину, привязался, приготовился к полету.

Через минуту самолет вновь взлетает в воздух.

Это было в авиационной школе на Каче, близ Севастополя. Ровная степь уходит от высокого обрывистого берега моря на восток, где далеко-далеко виднеются невысокие Крымские горы. Вблизи от берега раскинулись учебные жилые и подсобные корпуса этой старейшей кузницы летных кадров.

За ними вглубь суши простерлись обширные аэродромы. В южной части школы от самого берега и на восток лежала живописная Мамашайская долина с богатейшими фруктовыми садами, а за ней, всего в пятнадцати километрах, — Севастополь со своими всегда оживленными, шумными, хлопотливыми и красивыми бухтами.

В хорошую погоду, поднявшись на самолете в воздух, даже с небольшой высоты, часто можно было видеть Евпаторию, Саки, а иногда и Симферополь.

Военная авиационная школа на Каче была создана в конце 1911 года. Здесь впервые стали готовить боевых летчиков. В годы Советской власти сюда пришло много рабочих и крестьянской молодежи овладевать летным делом. Многие впоследствии стали авиационными командирами, большими руководителями советских Военно-воздушных сил.

Качу нельзя забыть. Летчики говорят о ней всегда с уважением и гордостью. Это она вывела на широкий воздушный путь летного мастерства, отваги, мужества целую плеяду лучших летчиков нашей страны.

Я прибыл в эту школу с группой товарищей для переучивания. Будучи штурманом и практически овладев управлением самолета, я хотел все же окончить военную летную школу. Нас не смущало, что самолет приходилось самим мыть, чистить, выводить и заводить в ангар, а в случае надобности и ремонтировать. Мы готовы были делать, что угодно, лишь бы скорей начать летать.

Долго ждать не пришлось. Полеты начались через несколько дней. Ученики по очереди летали с инструктором, делали провозные полеты, сначала простые, а затем и сложные, с выполнением различных фигур. [23]

Случилось так, что с первых же дней полетов одни ученики в группе пошли успешно и скоро оставили своих товарищей позади, другие несколько отставали.

Вот тут-то и начались для успевающих мучительные дни.

У меня с полетами дело обстояло неплохо, и я был причислен к группе успевающих.

Инструктор, желая выровнять группу так, чтобы все ученики шли дружно и окончили курс одновременно, решил придерживать ушедших вперед. Все ученики делали по восемь, некоторые по десять вылетов, а мы — по два. В вечерние часы, когда вся группа делала по четыре-шесть вылетов, нам порой не доставалось ни одного.

Зато в наземных делах недостатка не было. Мы аккуратно бегали встречать самолеты после посадки, сопровождали машину, держась за крыло, к месту старта. Я наловчился с одного раза запускать мотор и перетаскал на свой «пяточок» огромное количество бензина от границы аэродрома, куда его привозили на один полетный день.

Подноска бензина в бидонах к самолету легла почти исключительно на успевающих, как наиболее свободных от полетов, за что они получили шуточное прозвище: «кухонный мужик». Мы досадовали. Несколько раз говорили с инструктором, просили:

— Дайте нам летать побольше...

Инструктор убеждал, что надо подтянуть всю группу, нехорошо, если одни уйдут вперед.

Так длилось полмесяца. Группа попрежнему шла неровно. Инструктор, очевидно, пришел к выводу, что в этой группе ему не удастся добиться примерно одинаковой успеваемости, и решил действовать иначе.

Все стали получать более или менее равное количество полетов. Дела наши вновь быстро пошли вперед. Погода стояла хорошая. Летали утром и вечером. Правда, уставали изрядно. Но кто обращал на это внимание!

Надо заметить, что методика обучения летчиков в советской авиашколе разработана довольно подробно. Летая с инструктором, курсант изучал не только нормальный взлет, полет, посадку, но также элементы эволюции самолета в воздухе и почти все фигуры высшего пилотажа. [24]

К самостоятельному вылету ученик подходил уверенно. Чувствовал, что способен выполнить свой первый полет, хотя и сопровождался он всегда большими волнениями и переживаниями.

Несмотря на то, что я и ранее управлял самолетом, мой первый самостоятельный полет в школе запомнился мне навсегда.

Вот как это было.

* * *

Очередные вечерние полеты. Я сделал четыре посадки и, решив, что на большее рассчитывать трудно — полетов больше инструктор не даст, захватил два огромных бидона и пошел за бензином. Только начал наливать бензин, как увидел вдали двух бегущих товарищей. Они что-то кричали и размахивали руками. Я поставил бидоны и ждал. Запыхавшиеся товарищи подбежали и объявили:

— Инструктор не велел тебе носить бензин.

— Почему?

— Не знаем, он сказал, чтобы несли мы.

— Бросьте шутить, — рассердился я.

Но они вырвали у меня бидоны и налили их бензином. Втроем мы пошли к своему «пятаку». По дороге товарищи не давали мне даже дотрагиваться до бидонов.

«В чем дело? — недоумевал я. — Неужели инструктор заметил, что я больше всех ношу бензин, и сжалился надо мной?»

Инструктор Сорин был опытный летчик, требовательный, знающий учитель. Мы все его уважали и строго выполняли его указания.

Пришли на «пятак». Самолет был в воздухе. Сорин делал очередной полет с учеником. Вскоре он вернулся.

— Ну, давайте быстренько заливайте бензин, — сказал он, выйдя из самолета.

Потом расстегнул шлем, достал папиросу, закурил. Настроение у него было веселое.

— Товарищ Спирин! — позвал он.

Я быстро подошел к инструктору.

— Садитесь, полетите сами.

— Один? — не поверил я.

— Один, — спокойно подтвердил Сорин.

Я был ошеломлен. Так вот в чем дело! «Он щадил мои силы перед полетом и поэтому запретил нести бензин [25] », — подумал я. Стараясь скрыть волнение, быстро надел шлем, очки, перчатки, залез в кабину и привязался, как всегда.

Инструктор проверил, исправны ли приборы, закрепил ремни в своей, сейчас пустой кабине. Вынул подушку с сиденья, чтобы она не выпала в воздухе, и обратился ко мне.

— Ну, так вот — нормальный полет по кругу. Делайте все так, как всегда делали, летая со мной. Оторветесь от земли, наберите скорость. Ниже ста пятидесяти метров не

разворачивайтесь. Нормальный разворот, «коробочка» и — на посадку. Поглядывайте за воздухом — машин летает много, если кто помешает, не смущайтесь, идите на второй круг.

Сорин говорил спокойно и добрым, хорошим взглядом смотрел на мое радостно-смущенное лицо. Он хорошо понимал, что творится с моими нервами, и старался успокоить меня.

А я сидел, слушал его и чувствовал, как дрожат у меня ноги. Каблуки сапог стучали о педальное управление. Я вылетал один. Первый самостоятельный полет.

Этот первый полет я по сей день помню во всех мельчайших подробностях.

Все готово. Вырулил на исполнительный старт, поднял руку, прося взлета. Стартер махнул белым флагом. Сопровождающий самолет учлет группы взял под козырек. Можно идти в воздух.

Я взглянул на инструктора. Он одобрительно махнул рукой.

С неопишымым волнением я дал газ. Самолет побежал по полю. Все быстрее, быстрее. Вот он плавно отделился от земли, чиркнул два раза колесами по траве и взлетел в воздух.

Машина быстро набирала высоту. Я внимательно осматривался кругом, чтобы не помешал какой-либо самолет. Наконец сделал первый разворот. Удивительное состояние! Какое-то новое, радостное, широкое чувство заполнило грудь.

Один. Самостоятельно. Смотрю на кабину, где обычно сидел инструктор. Да, да, она пуста. А машина летит. Летит свободно. И ничего тут странного. Я управляю. Самолет слушается. Хочу — поверну налево, хочу — направо. И, словно подтверждая свои мысли, словно желая убедиться, что это — явь, а не сон, я даю сначала левую [26] ногу — машина идет налево, потом правую ногу — машина сворачивает направо. Двигаю ручку — слушается. Исчезла дрожь в ногах. Хочется петь, кричать. Но контроль над движениями не ослаблен.

Самолет уже подлетает к месту второго разворота. В настроении опять резкая перемена: надо делать посадку. А ведь это самое сложное, самое главное. Ведь больше всего на посадке и ломают машины. Постепенно гаснет радость. Все мысли, нервы я сосредоточиваю на одном — на посадке.

«Максимальное внимание, смотри вперед, по сторонам», — внушаю себе.

Последний разворот. Перевожу самолет на планирование. Машина все ниже и ниже. Земля мчится навстречу. Важно приземлиться именно на заданном месте.

До земли — метров десять. Взглянув на посадочный знак, сразу успокаиваюсь. Теперь видно, что самолет коснется земли колесами там, где надо. Это хорошо.

Земля бежит под самолетом. Вот она совсем рядом. Слегка тяну ручку управления на себя. Машина мягко касается земли. Пробег. Остановка.

К самолету бегут товарищи. Медленно, позади всех, идет инструктор. Друзья тайком от него поднимают вверх большой палец. Это условный знак: «все хорошо». Подходит инструктор и спокойно, как будто ничего не произошло, говорит:

— Давайте еще один полет. Повторите все, что вы делали сейчас.

«Значит, хорошо», — подумал я... И вновь взлетаю в воздух.

* * *

Скоро кончится цикл самостоятельных полетов на учебном самолете, и вся группа перейдет на боевую машину. Желая выкроить возможно большее количество полетов, мы в срок, отведенный для двух взлетов и посадок, ухитрились сделать по три и четыре. А задания были сложные. В воздухе выполнялись уже фигуры.

Как-то под вечер группа закончила дневную программу. Но время еще оставалось. Инструктор поручил мне полетать на выполнение комплексного задания. Я должен был

подняться на высоту тысяча двести метров, сделать несколько глубоких виражей, несколько [27] восьмерок и четыре переворота через крыло. Инструктор предупредил:

— Смотрите, не особенно круто закладывайте виражи. Машина старенькая, хвост уже был в ремонте.

— Слушаюсь, — ответил я.

Мне хотелось после этого полета сделать еще один. Поэтому, едва оторвавшись от земли, я уже думал, как бы сэкономить время для следующего полета.

Набрал заданную высоту, отошел в свою зону, стал против ветра и начал выполнять виражи. Делать глубокие виражи на этой машине мне особенно нравилось. Поставишь крыло почти вертикально к земле, потянешь ручку на себя, машина волчком крутится. Очень приятное ощущение.

Сделал один вираж. Показалось, что вышло не совсем четко, не особенно глубоко. Энергично вывел машину в горизонтальное положение и тут же свалил ее в другую сторону, резко потянул ручку на себя, машина закрутилась, но едва описала полный круг, как раздался страшный удар, и вслед за ним самолет сильно затрясло. Быстро рванул рули в противоположную сторону и, выровняв машину, выключил мотор.

«Неужели отвалился хвост?..» — мелькнуло в сознании. Сердце больно екнуло. Сразу стало холодно, по спине побежали мурашки. А машина продолжала лететь. Я боялся не только шевельнуть рулями, но даже пошевелиться сам. Вот-вот сейчас самолет начнет беспорядочно падать.

«Хвост, хвост», — сверлило в голове. Но почему же машина летит? В ожидании неминуемой, как мне казалось, катастрофы я нарочито медленно поворачиваю голову, чтобы взглянуть, что делается сзади. Глядя с одной стороны, я вижу только половину хвостового оперения. Оно цело. Так же медленно, точно крадучись, поворачиваюсь в другую сторону — тоже все в исправности. В чем же дело? Я аккуратно двигаю ножным управлением — машина слушается. Пробую отклонить в сторону ручку управления — машина слушается. Странно. Чтобы внести ясность и убедиться в нормальном состоянии хвостового оперения и рулей, я резко двинул ногами из стороны в сторону и покачал ручкой. Все в порядке. Плохо еще отдавая себе отчет в происшедшем, я решил включить мотор. Мотор, который стоял в то время на самолетах У-1, запустить было довольно просто. Мотор, засосавший [28] достаточно бензина, сразу рванул, заработал, и в тот же миг послышался оглушительный металлический лязг и треск. Машину начало жестоко трясти. Теперь ясно — рассыпался мотор. Надо выбирать место и срочно садиться. Пока я разглядывал хвост и терялся в догадках, машина быстро теряла высоту, и теперь в моем распоряжении оставалось не больше трехсот метров.

Я был над долиной недалеко от аэродрома и планировал прямо на нее. Моментально развернулся и пошел в сторону. Напрягаю зрение, вглядываюсь вперед, выбираю площадку.

Опыта в вынужденных посадках — никакого. Нацеливаюсь на одну площадку, подхожу к ней ближе и вижу, что на нее не попадаю. Выбираю другую. Подойдя, вижу, что она вся изрыта канавами. И уже кажется, будто сесть вообще негде. Снижаюсь, плохо соображая, что будет, куда сядет самолет, как приземлится. Я летел по прямой. Было ощущение, что уже не я управляю машиной, а она влечет меня за собой.

«Ну нет, я еще владею самолетом», — с какой-то злостью подумал я, всеми силами стараясь отдалить страшный миг встречи с землей. Увы, эта встреча неизбежна. Земля все ближе, ближе.

Мною овладевает отчаянная решимость. Будь что будет. Сажусь, куда придется. До земли полтора-два десятка метров. Наконец я начинаю выравнивать и сажать машину. Радостный крик невольно вырывается из груди: оказывается, самолет садится на ровное зеленое поле. Это почти аэродром. Машина остановилась. Вылез. Пробую

вращать винт и замечаю, что к месту посадки очень низко подлетает второй самолет из нашей группы. Это был инструктор.

На аэродроме видели все, что творилось со мной в воздухе, конечно, встревожились, и как только мой самолет скрылся из глаз за холмом, инструктор тотчас вылетел следом. Он мастерски приземлился на этой же самой площадке и остановился в пятидесяти метрах от моей машины.

— Что случилось?

— Да вот мотор, — не совсем еще придя в себя, ответил я.

С инструктором был механик. Он подошел к самолету, едва взглянул опытным взглядом и все понял. [29]

— Шатун лопнул и разворотил все внутри, — доложил он.

Неожиданно инструктор быстро подошел ко мне и крепко пожал мне руку.

Я растерялся. За что?

Вскоре на место вынужденной посадки собралась вся группа. Все очень хвалили за то, что я так мастерски вышел из тяжелого положения и умело выбрал удобную посадочную площадку. Я угрюмо молчал. Вечером в школе на меня смотрели, как на героя... А мое настроение становилось все хуже. Наутро я увидел себя в стенной газете. Это было уже чересчур. Я не выдержал и признался инструктору:

— Все это вышло случайно, и не я выбирал площадку, а она меня выбрала.

Инструктор не соглашался. Я апеллировал к группе.

— Брось скромничать, — был ответ.

Так и осталась за мной эта победа, в которой я считал себя отнюдь неповинным.

* * *

В начале декабря я закончил обучение на боевой машине, и инструктор заявил, что может меня выпускать.

Начались дни испытаний и проб. Прилетев как-то с маршрутного полета и поравнявшись с аэродромом, я заметил, что на посадочной полосе суетились и бегали люди. С высоты я не разобрал, что происходит внизу, и, только подходя к земле, увидел, что за несколько метров до посадочного знака была протянута веревка с разноцветными флажками. Это условно обозначало канаву. Если я задену за эту веревку, значит, не умею рассчитывать, и самолет «попал в канаву». В конце пробега, на расстоянии, которое надо пробежать машине при грамотной посадке, также была протянута веревка с флажками.

«Если задену за нее — «попал в канаву», значит, очень разогнал машину, не умею грамотно садиться и «сломал самолет», — подумал я. Это испытание было неожиданным. Я уже собрался пойти на второй круг и осмотреться как следует. Но подумал, что будут разговоры среди курсантов: струсил, мол... — и пошел на посадку. Самолет не задел ни ту ни другую веревку. [30]

На следующий день прилетел командир отряда Александр Кутасин, ныне генерал-майор авиации, чтобы проверить меня в воздухе. Это был отличный летчик, прекрасно владевший самолетом, виртуозно выполнявший фигуры высшего пилотажа.

Усевшись в машину, он объявил:

— Управление ваше. Пойдете в зону. Высота двести метров. Сделайте два глубоких виража в одну сторону и два — в другую. Наберите двести пятьдесят метров, сделайте по два боевых разворота в ту и другую сторону. Наберите шестьсот метров и сделайте три петли.

Все было ясно. Но над новинкой — глубоким виражом — я задумался. Вообще виражи с глубоким креном на такой высоте мне делать не приходилось. Но я прекрасно понимал, что задание командира надо выполнить, и как можно лучше. Кутасин, видимо, хотел тщательно проверить мою технику пилотирования, летную грамотность.

Я повторил задание и пошел в зону. Большинство фигур у меня получилось хорошо. Они мне нравились самому. Некоторые же, особенно перевороты через крыло налево, как мне казалось, получаются неважно. Я даже сделал один сверх плана. Уж очень не нравились мне эти перевороты налево, и я пытался исправить предполагаемую ошибку. Но позднее выяснилось, что ошибок не было.

Выполнив задание, я пошел на посадку. Впереди садились два самолета. Я решил пойти на второй круг и, находясь уже почти на границе аэродрома, дал газ. Но в это время почувствовал, что рули взяты командиром отряда. Я поднял руки, показывая, что не управляю. И командир, этот опытный воздушный мастер, показал исключительно грамотную, красивую технику скольжения самолета на крыло. Он положил самолет буквально на бок, и машина с шумом и свистом стала падать вниз. Наконец скольжение было приостановлено, и самолет коснулся земли там, где было положено.

Командир отряда дал общую оценку технике пилотирования — «отлично». Наконец было объявлено, что школу я окончил. Уже заготовлены документы, характеристика, аттестация, и я собирался вот-вот выехать в свою часть. Хотел сделать это под выходной день. Но пришлось несколько задержаться. [31]

В выходной день свирепствовал норд-ост. Сильный ветер здесь — не редкость, он дует иногда по несколько дней, с такой силой, что почти сбивает человека с ног. Скорость доходит до двадцати и больше метров в секунду. Такой ветер разыгрался и в этот памятный выходной день. Группа курсантов сидела в комнате и шумно играла в домино. Около полудня вошел вестовой и объявил, что начальник школы вызывает меня на аэродром.

Я подумал, что вызов связан с некоторыми формальностями при выпуске из школы. Возможно, что начальник хотел видеть выпускника и дать назидательные советы на будущее. Надо сказать, что начальник школы был чрезмерно строг, не в меру придирчив. Его не любили ни ученики, ни инструкторы. За излишнюю придирчивость он получил прозвище «рашпиль».

С трудом преодолевая встречный ветер, я пробирался на аэродром. Шел медленно и, наконец, добрался до штаба эскадрильи. В общей комнате стоял начальник школы и о чем-то разговаривал с инструктором.

Я доложил:

— Прибыл по вашему приказанию.

Он внимательно посмотрел на меня и, как-то растягивая слова, очень тихо произнес:

— Вы сейчас полетите. Задание получите от командира эскадрильи. Я ему все сказал. Самолет готов у ангара.

Вот тебе раз! Я опешил. Куда лететь в такую погоду? А начальник смотрел на меня как-то особенно пылливо. Спohватившись, я спрятал чувство охватившей меня растерянности, повторил приказ и вышел из комнаты.

«Ну и «рашпиль», придумал трюк», — раздраженно думал я, натягивая летное обмундирование.

У ангара стоял самолет. Мотор работал. За каждое крыло самолет сдерживали два человека. Двое держали самолет за хвост. На поле мне показалось, что ветер опять стал сильнее, но дул он ровно. Я подошел к кабине самолета, где сидел командир эскадрильи. Разговаривать было невозможно. Работа мотора и ветер заглушали голос. Я почти вплотную приблизил лицо к командиру, стараясь быть спокойным, выслушал и повторил задание. Мне предписывалось подняться в воздух, набрать соответствующую высоту и проделать целую серию фигур: петли, перевороты через крыло, штопор... [32]

Я спрашивал себя: «Волнуешься? — И отвечал: — Да. — Сильно? — Порядком. — А все-таки полетишь? — Полечу. — И все будет хорошо? — Обязательно!» — Этот безмолвный разговор продолжался доли секунды. Самолет уже на линии взлета, стоит

против ветра. Я сразу же дал полный газ; пробежав всего несколько метров, машина, оторвавшись от земли, быстро стала набирать высоту.

В воздухе, как всегда, я почувствовал уверенность в себе. В том, что полет пройдет удачно, я уже не сомневался. Довольно быстро проделал все, что было приказано. Сильно болтало. После десяти минут полета я обливался потом, хотя в воздухе было довольно холодно. Руки крепко сжимали ручку управления. На фигурах приходилось управлять двумя руками — силы одной руки не хватало.

Беспокоила только посадка в такую «дьявольскую» погоду. Я очень близко зашел к границе аэродрома, надеясь, что сильный ветер будет сдерживать самолет при планировании. Посадочное «Т» непривычно маячило у самого крыла. По ту и другую стороны посадочной полосы стояли люди.

Я выровнял машину, и не успела она коснуться земли, как с обеих сторон ее подхватили крепкие руки красноармейцев. Десятки людей сдерживали самолет. Ругать в такой ветер нельзя. Самолет надо катить в ангар руками. Я выключил мотор и вылез из кабины.

— Вот теперь вы настоящий летчик! — наклонившись над моим ухом, прокричал начальник школы.

На следующий день с документом об окончании школы я выезжал в свою часть.

5. Гроза

Наша авиация крепла и росла. Увеличивались скорость, высота и продолжительность полета. Теперь полет без посадки на расстояние 500 — 700 километров не представлял уже столь больших трудностей. Летчики стали меньше бояться летать в плохую погоду и, даже более того, не всегда считались с метеорологами, которые предупреждали об опасных явлениях погоды, могущих встретиться в пути. [33]

То, что мы подчас не обращали особого внимания на предсказания метеорологов, обращалось против нас. За самоуверенность и незнание метеорологических условий летчики расплачивались большими и маленькими неприятностями. Пришлось однажды поплатиться и мне.

Летом 1926 года я получил предписание совершить на самолете Р-1, скорость которого была примерно 150 — 170 километров в час, полет из Москвы в Смоленск и обратно с целью разведки местности перед предстоящим ночным полетом по этому маршруту. Я должен был лететь вдвоем с механиком Федоровым. Рассчитывали вылететь на рассвете, в Смоленске быть к обеду и в этот же день вернуться в Москву.

Когда рано утром я посмотрел в окно, моему изумлению не было границ. Накануне стояла хорошая погода, а сейчас моросил мелкий осенний дождичек, облака ползли над самыми крышами домов. Но я все же поехал на аэродром. Нас долго не выпускали, от скуки мы с Федоровым дважды позавтракали, а погоды все не было.

Наконец метеорологическая станция дала более или менее утешительные сведения, и мы уговорили начальство нас выпустить.

Поднялись. Шли низко над землей. Лететь было спокойно, хотя временами облака едва не стелились по земле. Самолет шел плавно, почти без болтанки. Мы с удовлетворением следили за скоростью, наблюдая быстро мелькавший лес, поляны, деревни. С хорошим настроением мы подходили все ближе и ближе к Смоленску.

У самого Смоленска самолет попал в ливень. И в какой! Нас трепало, швыряло, но мы, благополучно выбравшись из этой переделки, подошли к городу.

Наконец — аэродром. Но каково же было наше удивление, когда мы увидели на середине аэродрома огромный знак, запрещающий посадку. (Позднее выяснилось, что от дождей аэродром раскис и садиться было нельзя.)

Делаем круг. Знак не убирают. Делаем два, три круга. Снизу машут руками, сигналият, что садиться нельзя. Мы упорно требуем посадки, так как бензин на исходе и

пойти на другой какой-либо аэродром не имеем возможности. Сделали шесть кругов и жестаами поясняем, что нам необходимо сесть во что бы то ни стало. Наконец [34] увидели бегущих людей, которые выложили посадочный знак.

Когда-то здесь через аэродром проходило шоссе. Сейчас оно поросло травой, но грунт в этом месте был хороший. На это шоссе удалось благополучно приземлиться.

В Смоленске, как и в Москве, непрерывно шел дождь, мелкий, нудный, напоминающий глубокую осень. Было свежо. Мы пообедали, высушили промокшую одежду и готовы были пуститься в обратный путь.

Я зашел на метеорологическую станцию. Молодой метеоролог вежливо сообщил, что по всему пути от Смоленска до Москвы во вторую половину дня будут грозы.

— Из чего вы исходите, давая такой прогноз? — спросил я.

Он обратился к синоптической карте и начал обосновывать свое заключение. Я не соглашался. Теоретически грозы при такой обстановке возможны, но почему-то я этому не верил.

— Я все-таки лечу, — заявил я.

— По-моему, лететь нельзя, — спокойно ответил метеоролог.

Не сказав больше ни слова, я молча вышел из метеорологической станции и направился к самолету.

Мотор запущен. Подбежал дежурный по аэродрому и заявил, что он самолет не выпустит. На балконе здания комендантского управления, где помещался дежурный, с бумагами в руке стоял метеоролог.

В то время мы, несколько штурманов, вели большую исследовательскую работу по дальним перелетам, и начальник Военно-воздушных сил разрешил нам вылетать в любую погоду по нашему усмотрению. У меня в кармане была соответствующая бумага. Я никогда не прибегал к ней, но на этот раз тон дежурного и сияющая физиономия метеоролога меня задели. Недолго думая, я вынул документ и предъявил дежурному.

Он пожал плечами и отошел в сторону.

Мы вылетели.

Опять высота 100 метров, видимость несколько лучшая, чем утром. Дождь совсем небольшой. Я ликовал, про себя посмеивался над предсказателем погоды и не раскаивался в том, что «применил» документ, ничуть не сомневаясь, что такая же благоприятная погода будет до самой Москвы. Уже продумывал, какую телеграмму [35] пошлю из Москвы в Смоленск и порядке подтверждения прогноза. Надо ее составить острей и поучительней, чтобы не морочили в другой раз голову нашему брату...

Так летели до Вязьмы. Подходя к городу, я, к изумлению своему, увидел довольно большую черную точку. Это была грозовая туча. Откуда?

Подходим вплотную к туче. Обходить ее далеко. Я решил, что грозовой фронт не глубок и мы сумеем преодолеть его, не ломая пути.

Наш самолет погружается в черную бездну. Сильный бросок. Сразу наступили сумерки. Самолет швыряет из стороны в сторону. Дождь как из ведра. Нас бросает вверх, вниз. Яркие ослепительные взблески.

Грозное и величественное зрелище. Гром не слышен, зато ощутителен. При каждом ударе нас встряхивает. Броски так сильны, что кажется, вот-вот отлетит крыло. На нашем самолете было двойное управление, и мы оба крепко держимся за него, напрягая все силы, чтобы удержать самолет и не дать грозovým вихрям опрокинуть и перевернуть машину.

А стихия бушевала. Крупный град с шумом стучал по крыльям, больно бил в лицо, кругом становилось все темнее и темнее. «Влипли!» — мелькнуло в голове. Выберемся ли из этой бурлящей черной громады? Внезапно возник ослепительный блеск. Молния вспыхнула где-то совсем рядом. Впечатление такое, что наша машина вот-вот загорится. И вдруг самолет стремительно бросило вниз, боком на крыло.

Казалось, все кончено. Я различил в проливном дожде под самым крылом машины макушки деревьев. Мы едва успели выровнять самолет и привести его в нормальное положение. Как мы не задели за деревья — было непостижимо.

Впереди мелькнуло небольшое «окошко». Скорей, скорей вон из этого кипящего котла! Мы облегченно вздохнули, когда огромная туча осталась позади.

Вслед за этой грозой повстречалась еще одна, маленькая, но мы, напуганные предыдущей, далеко обошли ее. Едва обошли вторую, появились третья, четвертая, пятая. Их было целое семейство.

Я никогда не видел такого скопища грозowych туч. Они заполнили огромный район. Мы лавировали между ними, обходя каждую, не решаясь сунуться даже в очень маленькую. Наш путь вместо прямой линии представлял теперь сплошные зигзаги. [36]

Я уже беспокоился, хватит ли бензина до Москвы. К тому же встречный ветер значительно убавлял нашу скорость. Мы утомились и промокли до нитки. Но, к счастью, грозы стали ослабевать. Прошли Можайск, погода улучшилась, и даже на мгновение показалось солнце. Я уже предвкушал удовольствие от стакана горячего чаю в Москве... Но вот солнце опять быстро заволокло облаками, и вновь пошел мелкий дождик. Все-таки на душе было легко! Все осталось позади, мы выбрались из этого омута гроз, теперь уже совсем скоро будет Москва.

Действительно, впереди показались мачты радиостанции, что у самого аэродрома. Наконец-то мы дома! Но мечты об отдыхе были прерваны. Когда мы подходили к Москве, все более настойчиво бросалась в глаза какая-то мутная чернота. Мощная грозовая туча простиралась перед нами огромным полукольцом. Она шла слева от нас, захватывала северную и северо-восточную части Москвы и уходила на юг, куда-то к Серпухову. Мы прибавили скорость и быстро пошли напрямик к аэродрому, чтобы скорее сесть, пока гроза нас не захватила. Но сильный встречный ветер задерживал самолет, гроза шла быстрее, неумолимо приближаясь к аэродрому.

Бешеная «гонка». Кто опередит? Выжимаем все из самолета — скорее к аэродрому. Вот остается всего полтора-два километра. А грозовая туча с другой стороны уже захватила границу аэродрома. Вот на поле поднялся вихрь, который, будто шутя, опрокинул уже на земле тоже торопившийся на посадку большой пассажирский самолет. Я обомлел. Уж если такую машину опрокинуло, то нам и соваться нечего.

Мы повернули и полетели прочь от аэродрома. По ветру нас несло быстро. Но надо было что-то предпринять, так как бензина осталось едва на полчаса. Обойти грозу слева или справа невозможно. Снизу нельзя — она стелилась почти до самой земли. Пробриться вверх — значит набрать тысяч шесть — семь метров высоты, чего мы сделать не можем.

Справа, в районе Царицыно, я заметил небольшое светлое «окошко». Мы устремились туда. Скорей, скорей, пока не исчезла и эта возможность. Вот уже подошли совсем близко. Но перед самым носом и это «окошко» захлопнули грозовые облака. Несколько секунд идем вперед и вот уже подошли вплотную к туче. Надо уходить. [37] Решительно развернулись, пошли обратно. Но оказалось, что передняя часть грозового фронта захватила самолет. Мы очутились в полукольце. Выход один: скорей уходить в единственный перед нами просвет, прочь от этой беснующейся громады.

Бешеный вихрь снова бросал нас из стороны в сторону, вверх, вниз. Порой казалось, что привязные ремни не выдержат и при резком толчке нас выбросит из самолета. Полный газ! От мотора взято все, что он может дать. Но мы от грозы не отделяемся. Она с такой же скоростью идет вместе с нами. По сторонам и сзади сверкает молния. По броскам самолета чувствуем удары грома.

Но теперь гроза, хоть и медленно, но уходит назад. Еще немного, — и мы вырвались из ее кольца. Теперь куда? Где можно сесть? Вблизи — ни одного аэродрома. Несколько минут бесцельно идем по ветру. Гроза преследует. Внизу я замечаю ровную,

покрытую густой травой поляну. Вот аэродром, лучшего желать нельзя. Действительно, поле ровное, как стол, покрытое яркой зеленой скатертью — травой. Раздумывать некогда. Делаем круг и заходим на посадку.

Земля все ближе, ближе. Высота примерно 40, 30, 10 метров. Мы увлечены посадкой. Я не сомневался, что она пройдет хорошо, но перед самой землей — резкий бросок, это вихрь от настигшей нас грозы. Ослепительная молния, самолет подбросило, еще рывок, машину с невероятной быстротой опрокинуло и крепко ударило о землю.

Все это произошло мгновенно. Мы не успели даже сообразить, что же именно случилось. Я висел вниз головой на привязных ремнях и мучительно припоминал, выключен ли мотор. «Вдруг загорится», — мелькнуло в голове. Но как потом оказалось, нос самолета завяз в трясине, и мотор давно уже молчал. Я отстегиваю ремни и, выставив сначала одну, потом другую руку, опускаюсь вниз головой с намерением выбраться из кабины. Рука уходит в мягкую землю. Уходит все глубже. Упираюсь второй рукой, она тоже уходит.

Под нами торфяное болото. Я уже начинаю задыхаться, а ноги еще в кабине. Извиваясь всем корпусом, вытаскиваю, наконец, ноги из кабины, освобождаю одну руку, хватаюсь за какую-то деталь самолета и подтягиваюсь. Отдышался. Тина залепила глаза, уши, нос, залезла [38] за рубашку. Руки, лицо, куртка, шлем — все в какой-то слизистой жиже. Протираю глаза, подтягиваюсь еще больше, встаю на ноги и тотчас чувствую, что ноги быстро вязнут. Торфяное болото засасывает.

Бросаюсь в сторону от лежащего вверх колесами самолета. Бегу быстро по трясине, чтобы не увязнуть. Напрягая остатки сил, борюсь с топкой грязью и, наконец, чувствую под ногами более твердую почву. Выбегаю на какую-то тропку. Несколько минут стою, ничего не соображая, еле переводя дыхание. А где же Федоров?

— Федоров! — кричу я. Ни звука.

В самолете? Убит? Ранен? Потерял сознание? Не может выбраться? Бросаюсь к самолету. Бегу, стараясь попадать на свои же следы. Тина быстро затягивает их, и они еле различимы. Наконец добежал до самолета. Заглядываю в кабину — пусто. Осматриваюсь кругом, может быть, его засосало болото? Никаких признаков. Передняя часть самолета вся в масле. Течет бензин. Федорова нет. Весь самолет и я вместе с ним постепенно погружаемся в предательскую тину. Бегу опять к тропке.

На дорожке, которая, извиваясь, уходила к маленькому холмику, я заметил бегущего Федорова. Не могу себе представить, когда он сумел выбраться из самолета. Я бросился за ним. Он, видимо, изнемогал уже от бега, да и дорожка шла в гору. Я быстро его нагонял. Когда оставалось метров сто, я почувствовал, что бежать больше не могу. Громко крикнул:

— Федоров, стой! — Он остановился. — Куда ты бежишь?

Он смотрел блуждающими глазами куда-то мимо меня.

— Разве я бегу? — тихо произнес он.

Мы пошли к самолету. Он лежал на спине с изуродованными крыльями. А сверху лил проливной дождь, сыпался град, сверкала молния и рокотал гром. Пришла та самая гроза, от которой мы только что удирали.

Спустя четверть часа погода улучшилась. Дождь перестал, появилось солнце. Какая злая ирония — тепло, светло, а мы стоим около болота на некотором расстоянии от своего разбитого самолета, мокрые, растерянные, виноватые...

Через несколько минут из соседних деревень к нам уже бежал народ. Впереди, как всегда, неслись мальчишки. [39] Огромная толпа окружила болото. Нас ни о чем не спрашивали... Вид у нас, повидимому, был очень жалкий. Говорить ни о чем не хотелось. Да и о чем говорить? Все ясно.

6. Над лесами Белоруссии

Человек, посвятивший себя авиации, должен твердо помнить, что у летчика путь к мастерству редко бывает легким. Не раз приходилось испытывать огорчения, неудачи. И только тот кто, не страшась, преодолевает препятствия, становится в конечном счете победителем.

Осенью 1927 года мне с летчиком Георгием Дмитриевичем Войшицким довелось совершить один из трудных полетов. Я летел в качестве штурмана. Наш двухместный самолет Р-3 советской конструкции с довольно мощным мотором был хорошо отделан и имел очень красивый вид.

Время шло к зиме, а погоды не было. Тщетно старались мы использовать малейшее улучшение метеорологических условий. Наконец погода несколько улучшилась, и мы решили лететь.

Самолет наш был загружен сверх всяких норм. Эта по существу маленькая машина имела запас горючего на двенадцать часов. Бензиновые баки были расположены, где только можно — и в крыльях, и за приборной доской, и под сиденьями, и в хвосте самолета. Очень сложным было устройство для перекачки бензина из этих многочисленных баков в главный бак. Оно состояло из двенадцати кранов, расположенных внизу, на правом борту, у самого пола. В остальном машина была оборудована хорошо. Освещение для полета ночью было превосходным — четырнадцать электрических лампочек, каждая со своим выключателем. Кабина обильно насыщена самыми совершенными по тому времени приборами, вплоть до астрономической аппаратуры.

Летели темной осенней ночью. Самолет шел над Белоруссией. Погода неожиданно начала портиться. Сплошная густая облачность давила нас книзу. Мы постепенно теряли высоту, с двух тысяч метров опустились до шестисот пятидесяти, но и здесь наполнили огромные темные [40] тучи. Они все чаще появлялись впереди самолета и несколько ниже его. Дождь усилился, дул порывистый, шквалистый ветер.

Кругом было черно: горизонт не проглядывался совершенно. Трудно было отличить, где небо, где земля, — все сливалось в чернобурю массу.

Я старался как можно скорее освободить хвостовые баки. Маленьким ручным насосом уже перекачал бензин из самого заднего бака, тщательно закрыл краны и, низко пригнувшись, несколько раз с фонарем проверял, правильно ли все сделано. Затем принялся перекачивать бензин из бака, находившегося под моим сиденьем. Летчик Войшицкий, в это время напрягая зрение и ориентируясь по еле заметным и скудным световым ориентирам на земле, управлял машиной. Приборы для самолетовождения в таких сложных условиях были тогда весьма несовершенны, и летчику, ведущему самолет в этой черной осенней ночи, приходилось больше всего полагаться на свой опыт и умение. Занятый перекачкой горючего, я несколько раз ощущал какую-то неловкость, словно полет перестал быть нормальным. Но увлеченный своим делом, не обратил на это внимания.

Неловкость выражалась в том, что меня довольно энергично тянуло куда-то назад. Я продолжал перекачивать бензин и не глядел по сторонам, а меня все сильнее и сильнее прижимало к задней стенке. Наконец, недоумевая, в чем дело, я высунулся из кабины и бросил взгляд вперед. То, что я увидел во мраке осенней ночи, заставило меня вскрикнуть. Наш самолет неимоверно высоко поднял нос и висел в воздухе под очень большим углом. Это было самое критическое положение для машины.

Было совершенно непонятно, как это случилось и как машина могла еще держаться в воздухе.

Желая привести самолет в нормальное положение, я быстро двинул ручку управления от себя. Поздно. Машина, потерявшая скорость, не послушалась, как-то нехотя свалилась на крыло и начала стремительно падать.

Заходили приборы. Закрутился компас. Стрелка высотомера катастрофически падала; а кругом — осенняя ночь, зияющая чернота.

Я сразу понял, что машина перешла в штопор. С нагрузкой, какая была на самолете, он не мог выйти из [41] этой фигуры, и мы с невероятной скоростью падали вниз.

В голове мелькнуло: «Все кончено». С молниеносной быстротой я перекрыл все краны бензиновых баков. Обычно на это уходило много времени: смотришь, светишь фонарем, проверяешь. Впотьмах, на ощупь, я буквально в одно мгновение закрыл все краны, словно прошелся пальцами по клавишам рояля. Другой рукой так же быстро выключил электрический свет.

Машина падала. За несколько страшных секунд в голове вихрем пронеслось множество мыслей. Образы пережитого промелькнули, как в калейдоскопе. В этом стремительном потоке ощущений и воспоминаний разобраться было трудно, последовательности не было, но вся жизнь и даже самое отдаленное, забытое, встало, как живое. Войшицкий, энергично действуя рулями, напрягал все силы, чтобы привести самолет в нормальное положение.

В последний момент я выглянул из кабины, но в сплошной черноте ничего нельзя было разглядеть. Сильный удар. Я с головой спрятался в кабину. За первым ударом последовали второй, третий, а потом уже трудно было дать себе отчет в том, что происходит. Стоял сплошной гул, рев. Что-то огромное ломалось, хрустел, лязгал металл.

Можно было догадаться, что падаем в лес. Еще один удар, резкий, оглушительный, и... внезапно стало тихо и еще темнее.

Что было дальше? Откуда-то издали доносился голос Войшицкого. Кажется, что он далеко-далеко от меня, я слышу его хорошо, четко, но почему-то не могу отвечать. Сколько продолжалось это состояние — час или минуту, — не знаю. И вдруг неожиданно, словно из внезапно раскрытого окна, на меня обрушился громкий голос моего спутника. Я пришел в себя.

— Жив?! — вскричал он.

Мою кабину завалило большими сучьями. Я сидел в ней, несколько пригнувшись. Сразу возникла вся картина, все подробности аварии. Быстро ощупываю ноги и руки. Как будто все цело. Попробовал встать. Обломки деревьев мешают.

С трудом приподнимаюсь и вижу впереди у мотора огонь. Я очень боялся пожара. В нашем самолете было [42] много бензина, и он мог вспыхнуть, как факел. Сразу же холод пробежал по телу.

Неужели горим? Но тут же рассмотрел, что это светится среди обломков одна электрическая лампочка, которая включилась от удара. Успокоившись и собрав силы, сбрасываю придавившие меня сучья и ветви и с трудом выбираюсь из этой груды сломанного металла и дерева.

Кругом не темно даже, а черно, именно черно. Не видно ни зги. Вокруг нас какие-то заросли. Осенний дождь сыплет, как из сита. По голосу находим друг друга. Ощупываем себя еще раз. Все в целости. Сильно болит голова, бок, но я не обращаю внимания на это. Кругом какая-то особенная тишина. Мы прислушиваемся. Четко слышны чьи-то шаги, вот они совсем рядом, совсем близко от нас. Да, это кто-то идет.

Трещат сучья, шелестит кустарник.

— Кто там?

Молчание. Ответа нет. Шаги затихли. Мы замерли в ожидании. Через несколько минут снова зашумели деревья, затрещали сучья. Кто-то ходит, кто-то здесь есть. Снова кричим. Снова никакого ответа. Это — зверье. У нас один маленький пистолет. Что с ним сделаешь? Куда стрелять, когда на расстоянии двух-трех шагов не видно друг друга. Но вот глаза мало-помалу привыкают к темноте. Я оглядываюсь по сторонам и различаю кусок дюралюминиевого крыла. Зажатый между двух сосен, он покоится на трех толстых суках. От земли эта «площадка» находится метрах в двух — двух с

половиной. Я взобрался на нее и попрыгал, проверил, надежна ли она и выдержит ли двоих.

Через несколько минут мы расстелили на этом куске крыла свои кожаные куртки, достали термосы с кофе, шоколад, даже провели электричество, найдя среди обломков самолета уцелевший аккумулятор: зажгли маленькую электрическую лампочку от карманного фонаря.

Теперь звери не страшны. Выпили по стаканчику кофе и молча пролежали до рассвета, не в силах заснуть после пережитого.

С рассветом дождь усилился. Низко над деревьями плыли слоистые облака. Когда стало светать, мы смогли более отчетливо представить себе все, случившееся ночью. Оглянувшись кругом, ахнули. Лес, густой, непроходимый лес, был изрядно поломан. Мы насчитали восемьдесят [43] два дерева корабельного леса, поломанных при падении самолета. Некоторые деревья выворочены с корнем. Многие сломаны до основания. У других сшиблены макушки. Среди обломков валяется бесформенная груда металла. Это то, что было нашим самолетом. Блестящий, гладкий, словно отполированный дюралюминий — что с ним стало! Из него теперь нельзя было сделать даже маленькой кастрюльки, настолько он был изуродован. Как же остались целы люди?

Надо выбирать из этой чащи к жилью. Но куда идти?

Долго мы соображали, в какую сторону летели, где может быть железная дорога. Солнца нет, кругом густая дымка, низкая облачность и дождь, дождь, дождь. Ни обломки самолета, ни характер сломанного леса подсказать ничего не могли, ибо мы падали, вращаясь штопором. Я показываю одно направление, в котором мы будто бы летели, Войшицкий — другое. Вдруг откуда-то издалека донесся отрывистый паровозный гудок. Я указал влево:

— Вот видишь, где железная дорога?

— Нет, — ответил он, — по-моему, не там, а вот здесь. — И показывает в другую сторону. Трудно было ориентироваться в пасмурную осеннюю погоду в густом лесу.

Но вот взгляд мой случайно упал на обломки самолета, и я увидел уцелевший компас.

— Ба! — закричал я. — Ведь у нас есть компас!

Быстро отвернули драгоценный прибор. Теперь можно попытаться выбраться из дремучей чащобы.

Мы шли от самолета, взяв направление по компасу. Войшицкий впереди, на всякий случай держа в руке револьвер. Я шел сзади, прочерчивая на листе бумаги наш путь по показаниям компаса.

Идти было тяжело. Мы страдали от ушибов. Но это бы полбеды, не будь чаща подлинно непроходимой. Приходилось то пробираться сквозь стену кустарника ползком, то карабкаться через бурелом, то мы выходили к каким-то топям, к болотным заводям, где ноги сразу вязли по колено. Отсюда быстро уходили назад. Часто раздавались крики каких-то птиц. Среди тишины и безмолвия леса все выглядело таинственно и немного жутко. [44]

Основательно измучившись, мы добрались до огромного дерева, очевидно, грозой поваленного на землю. Оно было примерно в метр толщиной.

— Давай отдохнем, — предложил я, вытирая пот с лица, и поставил ногу на это дерево. Каково же было наше изумление, когда нога провалилась по колено: огромное дерево внутри все сгнило. Видно, лежало оно много лет.

Путь был долгий и утомительный. Наконец мы вышли на какую-то тропку и очень обрадовались. В какую бы сторону мы ни пошли теперь, все равно придем к жилью. Увы, по мере продвижения вперед наши надежды таяли. Видно, этой тропой давно никто не ходил. Она густо поросла мхом. Нога уходила в мох по щиколотку. Но особенно озадачил нас необычайный гриб. Шляпка у него с треть метра в диаметре,

вырос он как раз на самой середине тропы. Нет, видно, по этой тропе давно уже никто не ходил.

И впрямь, кругом было, как в сказке. Непроходимая чаща, бурелом и крики птиц, топи, болотные трясины, шорох неведомых зверей, которых мы не видели, но шум и треск ветвей говорил, что они где-то близко. Все было необычайно и таинственно.

Мы шли, продолжая записывать наш путь по компасу. Шли медленно, все чаще и чаще отдыхая. Томительно тянулось время. Как оказалось позднее, мы упали всего в семи километрах от железной дороги, а добрались до нее через девять с половиной часов.

Казалось, лесу нет конца. Мы выбивались из сил. Несколько раз проверяли, правильно ли идем. Вдруг мой товарищ радостно вскрикнул. Я посмотрел на него. Он показывал пальцем вперед. Перед нами невдалеке расстилалась поляна, засеянная овсом. Значит, где-то поблизости есть жильё. Сделав еще сотню шагов, мы увидели женщин, собиравших ягоды. Как только они нас заметили, бросились бежать, сломя голову. Их испуг был легко объясним. Мы упали вблизи от границы на нашей территории. По костюмам они приняли нас за иностранцев, перешедших границу. Мы кричали им, но женщины продолжали бежать. Остановилась только одна старушка, мы подошли к ней.

— Что вы бежите от нас? Мы же не кусаемся, — обратились мы к старушке. [45]

— Да вы не наши, — недоверчиво ответила она.

Долго мы убеждали ее в том, что самые настоящие наши, советские. Наконец она поверила и разговорилась.

— Как пройти, бабушка, к станции?

— А вот так, родной, по струнам иди, иди — и придешь, — она показала на телеграфные столбы.

Еще через час, усталые и измученные, мы добрались до железнодорожной станции.

7. Восточный перелет

В сентябре 1930 года был проведен так называемый Большой Восточный перелет по маршруту Москва — Анкара — Тифлис — Тегеран — Термез — Кабул — Ташкент — Оренбург — Москва протяженностью более десяти тысяч километров. Этот перелет явился проверкой качества советской авиационной техники и выучки наших летчиков. Он проходил в исключительно сложных метеорологических условиях.

В перелете участвовали три новых, только что построенных самолета П-5. Самолеты были отечественной конструкции, изготовленные на наших заводах. В перелете участвовали шесть человек. Среди них были молодые тогда военные летчики — ныне опытные командиры и генералы — Ф. С. Широкий, Я. А. Шестель, молодой авиационный инженер, сейчас генерал-лейтенант инженерно-технической службы А. И. Мезинов и другие.

На меня были возложены обязанности штурмана, я должен был лететь на ведущем самолете.

Вылет затянулся. Погода портилась. Пошли дожди.

1 сентября, в ненастный осенний день, примерно в полдень, над Москвой неожиданно разразилась жестокая буря. Ураганные порывы ветра рвали на части полотно конуса на вышке аэродрома, ломали деревья, сбивали с ног людей. Хлынул сильнейший ливень. Непогода застигла на поле аэродрома, кроме множества других самолетов, также и наши, которым предстоял далекий путь на восток.

Самолеты не были привязаны. Ветер ворочал их из стороны в сторону, грозя изломать и изуродовать машины. Трое механиков, выбиваясь из сил, еле сдерживали [46] самолеты за крылья. Раздался сигнал тревоги. Со всех концов аэродрома под сильнейшим ливнем, прикрываясь руками от града, бежали люди. Бежали и мы спасать

свои самолеты. Ведь малейшая поломка могла задержать перелет. Крепко пришлось поработать. Когда ветер стих и дождь прекратился, мы тщательно осмотрели самолеты. Они были невредимы. Сильный град даже не повредил окраски. Это было первое серьезное наземное испытание советских самолетов на прочность.

После грозы весь день, не переставая, лил мелкий осенний дождь. Аэродромное поле размякло. Взлет с полной нагрузкой был опасен. Надежды на улучшение погоды не было. Настроение у нас падало. Но вот 3 сентября, в полдень, было получено приказание вылететь на следующий день в 5 часов утра.

Утро 4 сентября было пасмурно, временами шел дождь.

Вот в такую погоду мы начали свой большой перелет по Ближнему Востоку. Поднявшись и сделав полукруг над аэродромом, три самолета плотным строем на высоте 150 метров взяли курс на Севастополь. Сильная болтанка, резкие порывы ветра, туманы, дождь сопровождали нас до Харькова. Город промелькнул где-то внизу в туманной дымке. Дальше туман стал еще гуще, плотнее, условия перелета осложнились. Наконец впереди медленно, но четко стали вырисовываться берега Черного моря и неторопливо поплыли нам навстречу.

В Севастополе посадка, пополнение горючего. Снова разбираем карту погоды. Ничего утешительного. Низкая дождевая облачность густо висела над Крымским полуостровом, не предвещая ничего отрадного.

Непривлекательно выглядел этот цветущий уголок нашей страны. Черные тучи низко нависли над морем, густая дымка плотной вуалью затянула все кругом. Моросил мелкий осенний дождь, такой же, какой провожал нас из Москвы. Резкие порывы ветра доходили до 70 километров в час. Лететь или не лететь в такую погоду на сухопутных самолетах через бурлящее сердитое море?

Решили лететь.

До крайности напряженным, поглощающим все внимание был первый участок пути. Сильный шторм, бушевавший на море, мощная грозовая облачность, закрывшая [47] все небо, делали дальнейший полет просто невозможным. Что делать?

Минута раздумья. Принято решение продолжать путь, — и черная туча поглотила наши самолеты. Двенадцать минут бешеной качки почти в темноте, часто пронизываемой молнией. Легче вздохнулось, когда туча осталась позади.

Но за этой грозой шла другая, не менее мощная. Опять молния, град и упрямое стремление урагана опрокинуть, разломать и бросить в беснующееся море наши маленькие аппараты, пробивающие путь на юг.

Три следующие грозовые тучи мы обходили — в результате прямая линия маршрута от середины моря была основательно изломана. Но вот впереди в тумане показался турецкий берег. Несмотря на все изломы в пути, правильные штурманские расчеты помогли нам точно выйти к турецкому порту Инеболи, куда нам и нужно было прийти.

Турция, Анкара. Казалось бы, после такого бурного рейса надо было отсиживаться, приводить в порядок самолеты. Но они оказались в образцовом состоянии, и мы недолго оставались в турецкой столице. Снова три наших самолета в воздухе. Теперь мы уже идем вдоль Черного моря, почти посредине его, на восток — в Сухум, Тифлис, Тегеран. На этот раз море было спокойно, мы уверенно вели машины по курсу. Прошли вдоль Кавказского хребта над Сурамским перевалом, над высокими горами, над Тбилиси, оставили позади красивую реку Куру, горы, пересекли поперек Каспийское море в южной его части и подошли к берегам Ирана, к городу Решта.

От этого города путь наш лежал прямо на Тегеран. Туда мы и направились.

Все выше и выше громоздилась облачность. Она загнала нас уже на высоту выше трех тысяч метров. А впереди все горы, горы, сплошь покрытые густыми облаками, достигающими до шести-семи тысяч метров. Ниже облаков идти было нельзя. Пробриться

в Тегеран казалось невозможным. Тогда мы приняли довольно смелое решение: повести самолеты в обход гор и облачности, по долине реки Сейфид-Руд.

Резко ломаем курс, снижаемся под облака и идем над долиной. Она становится все уже и уже. По обе стороны ее обступили высокие горы, обрывами спускавшиеся в долину. Сильная болтанка. Густая дымка. Долина постепенно [48] переходит в ущелье. Идти строем нельзя: продвигаемся вперед «гуськом» — друг за другом. Близко за нами, на несколько метров выше, идет самолет Феофана Широкого, а за ним, немного отстав, ведет свою машину летчик Шестель.

По бокам ущелья — грозные скалы. Иногда ущелье резко поворачивает. В дымке не замечаешь этого поворота, видишь только отвесно висящие скалы, и кажется — вот-вот самолеты упрутся в тупик. Но в самый последний момент вдруг видим поворот. Сразу становится легче. Аккуратно разворачиваем машину, чтобы не задеть крылом скалу. За нами следуют два остальных самолета. Но вот ущелье становится несколько шире, и, наконец, мы выходим в песчаную степь, оставляя позади этот негостеприимный, дикий и опасный район.

Скоро внизу возникает еле заметный Тегеранский тракт. Быстро минуем город Казвин. Спустился вечер, когда мы подошли к Тегерану.

Через два дня самолеты снова шли на восток, пересекая суровые пустынные районы Ирана, оставляя позади маленькие населенные пункты — оазисы, затерявшиеся среди этих песчаных просторов, — Теджен, Мары. Подходим к самому сердцу района песков — пустыне Кара-Кумы.

Полет над Кара-Кумами тяжел. Всюду песок — он висит в воздухе, забивается в рот, скрипит на зубах, режет глаза, бьет в лицо. Всюду на сотни километров стелется песок, песок, песок. Местами он образует большие, правильно чередующиеся гряды. Поэтому вид пустыни напоминает море с неподвижно застывшими огромными волнами. Часто внизу видны колоссальные воронки. На земле ветер, крутятся, пляшут в воронках песчаные смерчи. Это зрелище напоминает бурлящий котел. Кругом — ни признака жизни, кажется, все мертво. У нас создается впечатление, что и моторы стали работать как-то глухо. Вот-вот у кого-нибудь мотор зачихает, захлопает и остановится совсем. Успокаивают только показания контрольных приборов. А у меня с первых лет работы в авиации выработалось правило доверять показаниям приборов. И думаешь, какое огромное значение имеет доверие летчика к приборам сейчас, в начале века реактивной авиации.

Самолеты идут, тесно прижавшись друг к другу. Десятки раз произвожу измерения, проверяю правильность [49] пути. Изредка неожиданно, точно на экране, возникают населенные пункты, окруженные густой зеленью и живописными озерами. Но они пропадают, едва приближаются самолеты. Это видение пустыни — мираж. Наконец впереди показывается большая извилистая река. Аму-Дарья? Сначала не верится, что это настоящая река. Может быть, тоже мираж? Вот подлетим к ней, и она так же растает, исчезнет, как исчезло уже несколько селений и озер. Нет, мы подходим к настоящей реке. Это — Аму-Дарья. Мы идем вдоль нее к пограничному городу Термез, и самолеты один за другим садятся на раскаленный солнцем аэродром.

Дальше предстояло перевалить горный хребет Гиндукуш. Сильное впечатление оставляют эти высочайшие горы. Их острые вершины торчат под самолетом и выше его, по обеим сторонам. Узкие ущелья кажутся бездонными. Какая тут может быть посадка? Если даже прыгнуть с парашютом, то и это вряд ли окончится здесь благополучно. Если и останешься жив, все равно до жилья не доберешься.

Упорно держим курс на единственный в этом районе перевал Саланг. Взабираемся все выше и выше. Вот высота уже 5 тысяч... 5700 метров. Здесь холодно. А мы одеты легко. Идем совсем близко над макушками гор. Гладкие снежные вершины напоминают сахарные головы. Их много, они расположены близко друг к другу. Кажется, природа

нарочно поставила такое количество этих гигантских сахарных голов, чтобы придать местности дикий, устрашающий человека вид. Сюда не залетает даже птица.

Мы проходим над вершинами гор так низко, что, кажется, вот-вот зацепимся за них колесами. Все ближе знаменитый перевал Саланг. Афганцы считают его священным. Только здесь по узкой дикой тропе, извивающейся на высоте пяти-шести тысяч метров, иногда можно перебраться через горы. Обычно путешествуют через перевалы пешком. А мы решили пройти к границе Индии через Саланг по воздуху. Взираемся еще выше. Здесь еще холоднее. Подходим к перевалу с южной стороны. Он резко обрывается, и перед нами глубоко внизу открывается живописная долина. Сбавляем газ и быстро, словно скатываясь на салазках, планируем в эту долину. Все ближе и ближе земля. Точно в назначенное время мы подходим к столице Афганистана — Кабулу. [50]

На обратном пути мы еще раз пересекли Гиндукуш, покрыв в общем над горными кряжами очень большое расстояние.

Особенно тяжелым был путь над Гиссарским, Зеравшанским и Туркестанским хребтами. Видимость была настолько плохая, что мы увидели горы, лишь когда подошли к ним вплотную. Перелет через Гиссарский хребет, казавшийся нам после Гиндукуша простым, на самом деле оказался весьма серьезным. Дело осложнилось плохой видимостью — облачность все сгущалась. Постепенно набираем высоту. Она достигла четырех тысяч восьмисот метров. А впереди горы еще выше. Но набирать высоту мешает облачность. Внизу, среди крутых обрывов, небольшая долина высохшей речки.

Решили повторить тот же самый маневр, какой мы предприняли в долине реки Сайфид-Руд: пойти по долине в обход. Но на этот раз мы чуть было крепко не поплатились. По мере продвижения вперед долина становилась все уже и переходила в ущелье. Выше — сплошные облака, покрывшие вершины гор. Продвигаемся один за другим между вертикально поднимающимися вверх скалами. Ущелье неожиданно кончается. Впереди появляется новый горный хребет, также покрытый слоисто-кучевыми облаками. Повернуть назад невозможно. Единственный выход — пробивать облака вверх. Набираем высоту. Через несколько минут вынырнули поверх облаков. Самолетов, так близко шедших за нами, не видно. Несколько долгих минут ожидания.

Что с ними? Пробились ли? Все ли благополучно? Наконец из облаков показывается один и спустя некоторое время другой самолет.

Все в сборе. Продолжаем путь.

После этих необитаемых, диких гор значительно проще показался весь остальной путь, даже через пустыню Кызыл-Кумы. И уже совсем простой, даже приятной, несмотря на очень плохую погоду, после всех этих морей, гор и пустынь была дорога в родных местах, от Оренбурга через Рязань к Москве.

Радостно было наше возвращение в столицу. Празднично выглядел московский аэродром, принимая самолеты, целыми и невредимыми вернувшиеся из дальнего перелета.

Серьезный экзамен был выдержан. [51]

8. Готовимся к рекорду

Весной 1933 года Михаилу Михайловичу Громову и мне было предложено совершить полет на дальность по замкнутой кривой на новом советском самолете АНТ-25. Эта машина была, построена под руководством А. Н. Туполева конструктором П. О. Сухим и оснащена довольно сильным мотором АМ-34 мощностью в 960 лошадиных сил. Самолет был рассчитан на большой радиус действия (расчетная дальность его составляла 15 тысяч километров; из общего полетного веса 11 500 килограммов горючее составляло 6100 килограммов) и имел второе наименование РД — рекорд дальности.

РД внушал нам полное доверие. Оставалось только не вполне ясным, как осуществить взлет на этой машине при полной нагрузке. Некоторые опасения вызывало шасси. Выдержит оно или нет?

Было решено построить специальную взлетную дорожку с горкой вначале для того, чтобы самолет, разбегаясь с горки, сразу набрал соответствующую скорость и становился вполне управляемым.

Вскоре приступили к испытательным полетам. Наш экипаж состоял из трех человек. Важно было в процессе испытаний выяснить как положительные, так и отрицательные качества машины.

Самолет был новый, недостаточно облетанный, и, по правде сказать, хлопот с ним было немало. Сразу же обнаружилось много дефектов, хотя и мелких, но таких, с которыми нельзя было идти в рекордный полет. Их устранение занимало много времени и нервировало экипаж, так как оттягивало старт. Несколько раз командир корабля М. Громов производил пробы, взлетая с разными нагрузками с новой взлетной дорожки.

Получалось неплохо и, если бы не задерживали мелкие доделки, можно было уже вылетать.

Правительство выделило специальную комиссию по перелету; председателем ее был Климент Ефремович Ворошилов.

В годы бурного роста советской авиации совершались большие испытательные и рекордные полеты, и нам, летчикам, часто приходилось видеться с Маршалом Ворошиловым. [52]

Буквально через несколько минут разговора с ним чувствуешь себя просто, легко, свободно. Он беседует с тобой как-то особенно ласково и задушевно, как отец, как самый близкий человек.

Нам приходилось довольно часто бывать на заседаниях у Наркома Обороны. Мы всегда поражались, с каким терпением и вниманием Климент Ефремович Ворошилов выслушивал каждого и затем принимал исключительно логичные решения по сложным вопросам, давая нам четкие, исчерпывающие указания, как следует их выполнять.

Летчики крепко любят Маршала Ворошилова. Под его руководством совершались многие рекордные полеты, в том числе и тот, о котором идет речь.

Лишь к осени испытания и доделки, наконец, закончились. Решено было предварительно перелететь из Москвы в Севастополь и без посадки в Севастополе лететь снова в Москву. Здесь, сбросив тонну груза, вновь лететь в Севастополь в оттуда, не садясь, так же вернуться в Москву. Это значило покрыть без посадки примерно пять тысяч километров.

Наступила уже осень, погоды не было. Шли дожди, затем начались заморозки. Но неожиданно погода на маршруте прояснилась. Как только мы об этом узнали, немедленно поспешили на аэродром и решили вылететь на рассвете следующего дня.

За час до рассвета мы стали готовиться к полету. Направляясь к самолету, заметили какое-то оживление у ворот аэродрома, а подойдя ближе, узнали, что приехал товарищ Ворошилов.

Через несколько минут, когда мы заканчивали последние приготовления к вылету, к самолету подошел Климент Ефремович. Поздоровался с нами, спросил, как дела, все ли готово, надежно ли организован перелет. Товарищ Ворошилов подробно расспрашивал о самолете, интересовался установленными на нем приборами. Он ласково и внимательно смотрел нам в глаза, словно читая наши мысли.

— Ну, как, — спросил он меня, — нет ли у вас каких-нибудь сомнений? Ну, а спали как? Как позавтракали? Вот у вас опять воспаленные веки, это нехорошо, — заметил он.

Я ответил, что все мы чувствуем себя прекрасно и готовы лететь. [53]

— Значит, все хорошо? Ну, ладно, летите, — сказал товарищ Ворошилов.

Целый день мы были в воздухе, пробивая облака, обходя грозы, туман. Особенно досталось нам в районе Сиваш при подходе к Севастополю. Этот район всегда изобилует туманами и низкими сплошными облаками. На этот раз был еще и сильный порывистый ветер. Машину болтало, бросало из стороны в сторону. Плохая видимость осложняла полет. Как мы ни маневрировали на высоте, всюду облака, туман и шквальный ветер.

Наконец подлетели к Севастополю. Сделав круг над аэродромом Качинской авиационной школы и зафиксировав таким образом свое прибытие к конечному пункту маршрута, повернули обратно и пошли к Москве.

Только к 5 часам вечера мы подошли к столице. Половина задачи была решена. Подходим к московскому аэродрому, прямым курсом идем на полигон, быстро сбрасываем тонну груза и берем курс к Севастополю.

У Харькова нас застала ночь. Попрежнему мучила плохая погода. Сильный порывистый ветер, непрерывная болтанка, сплошная облачность, временами дождь сопровождали нас до самого Харькова.

Мы забрались выше облаков и шли на высоте четырех тысяч метров. Темная осенняя ночь. Не видно ни зги. Мороз.

Рассвет встретили у берегов Черного моря. Справа видны огни Евпатории. Смутно зияющее, как пропасть, лежит внизу море.

Подходим к Севастополю, делаем круг и ложимся на обратный курс. Погода попрежнему плохая, но лететь уже легче, становится все светлей.

В районе Сиваш выясняется, что в баках осталось очень мало бензина. Мы недоумеваем, как это могло случиться? Наши баки настолько объемисты, что вмещают горючего значительно больше, чем требуется для этого перелета. До Москвы не дотянем...

Кто знает, если идти дальше, может быть, придется совершать вынужденную посадку, жалко машину. Короткое совещание... Досадно в высшей степени, но делать нечего, нужно возвращаться в Севастополь и сесть на Каче. Обидно.

В Москву прилетели лишь на следующий день. Оказалось, что инженер, готовивший машину к полету и заливавший в нее горючее с помощью специального заправщика, [54] ошибся в расчетах, и бензина было залито меньше, чем нужно. Председатель комиссии крепко бранил инженера за это головотяпство.

— Разве можно в таких вещах ошибаться, — упрекал он его. — Не долить бензина — значит подвергнуть людей и машину ненужному риску. Хорошо, что они приняли правильное решение — вернулись и сели в Севастополе, а могло быть хуже, — говорил Климент Ефремович.

Так мы готовились к установлению мирового рекорда дальности по кривой. С машиной все обстояло хорошо. Но было уже поздно. Скоро наступила зима.

9. Снова в полете

Путь к рекорду был труден. Многие видят в рекордных перелетах только романтику и не представляют себе, какой большой, кропотливый труд летчиков, техников, инженеров-конструкторов и многих других специалистов заложен в каждом достижении нашей авиации. Много неудач и огорчений пришлось нам испытать, прежде чем мы выполнили ответственное правительственное задание.

Вышло так, что приступить к выполнению нашего плана — установить мировой рекорд — мы сумели только в июле 1934 года.

На аэродром к нашему вылету, как всегда, приехал Климент Ефремович Ворошилов. Он внимательно расспрашивал инженеров о состоянии машины, подробно интересовался, готов ли экипаж.

Целые сутки мы держались в воздухе, методично следуя по заранее намеченному маршруту. Вначале все обстояло хорошо. Но после рассвета погода начала резко

портиться. На этот случай у нас были запасные варианты маршрутов, но мы решили не уходить от основного и, лавируя среди облаков, гроз, проходя иногда зоны сильных дождей, летали по заданному треугольнику. К вечеру погода испортилась настолько, что держаться на основном маршруте было невозможно. По радио получили с земли указание от штаба руководства: «Следовать в район Ростова». Там был один из запасных вариантов маршрута и держалась сносная погода. От московского аэродрома мы взяли курс на Ростов. Быстро темнело. В сумерки прошли [55] Коломну и уже ночью подошли к Рязани. Летели в дождь. Это был напряженный полет. Погода с каждой минутой делалась все хуже. Решили пробить толстый слой слоистодождевых облаков и лететь к Ростову над ними. Самолет стал набирать высоту. Кончились облака. Высотомер показывал три с половиной тысячи метров. Здесь спокойно, тихо, над головой чистое звездное небо. А внизу облака, освещенные лунным светом, напоминают волнуемое море.

Прошло сорок два часа с момента вылета. Мы отошли уже километров сто от Рязани. Неожиданно мотор стал сдавать. Беспорядочная работа и частые оглушительные выхлопы в карбюратор были плохими сигналами. Мы не сразу догадались, что это могло быть. Через минуту с правой стороны мотора показались яркие языки пламени. С левой стороны вылетали снопы искр. Они словно лизали машину; казалось, она вот-вот вспыхнет. А в баках было еще больше двух тонн бензина. Пламя увеличивалось. Искры длинной лентой стелились сзади самолета. Положение делалось весьма серьезным. Мы приготовили парашюты, хотя каждый из нас сознавал, что если самолет, эта летящая цистерна с бензином, вспыхнет, то прыгать будет поздно.

Положение осложнялось еще тем, что полет происходил в глухую, темную ночь, вдали от населенных пунктов и аэродромов. Сесть было некуда. Лететь к какому-либо аэродрому с пылающим мотором невозможно. С большим трудом стали пробивать облака вниз. Машину швыряло из стороны в сторону, словно щепку. От неправильной работы мотора самолет сильно трясло. А искры все сыпались, и пламя стелилось за нами, обозначая путь самолета в ночном, затянутом облаками небе.

В самый серьезный момент я передал по радио в Москву сообщение о том, что у нас сдал мотор, и кратко изложил обстановку. Сейчас же последовал ответ. Но в это время мы пробивали облака, сильные грозовые разряды мешали слышимости. Ответ удалось принять неполностью. Радио гласило: «Всем остав... лет... парашютах. 122—123».

Цифры обозначали закодированные подписи Наркома Обороны и начальника Военно-воздушных сил. Было ясно, что руководство штаба предлагает немедленно оставить самолет и спуститься на парашютах. Но легко сказать — оставить самолет. Сколько времени и сил вложено в эту [56] машину, в мотор, в тщательно подготовленное оборудование, оснащение самолета... И все это должно погибнуть?

Ни за что! Надо спасти, чего бы это ни стоило. И тут я покривил душой: я не сказал Михаилу Михайловичу Громову ни слова о радиограмме штаба... Выйдя под облака, мы с большим трудом тянули в Рязань. Дождь, тьма. Попрежнему хлещет пламя из мотора, попрежнему сыплется фейерверк искр. Вот-вот самолет загорится. Высота катастрофически падает.

Я сбросил ракету, чтобы разглядеть местность. Может быть, найдется подходящая площадка, где можно сесть, хотя бы ценой небольшой поломки. Ракета ярко вспыхнула. Как нарочно, под нами оказалось торфяное болото. Ничего не оставалось, как всеми правдами и неправдами тянуть к Рязани.

По времени Рязань должна быть уже близко. А ее не видно. Проверяю расчеты, вычисления. Пламя еще сильнее вырывается из мотора огромными сверкающими вспышками. В темноте это очень эффектно, но нам не до зрелища. Высота упала до ста

метров. Рязани не видно. Мы начали беспокоиться — туда ли идем? Кругом ни зги. Пламя из мотора ослепляет. Десятки раз проверяю расчеты. Все правильно.

Случайно отвернув самолет от курса, мы увидели совсем близко огни довольно большого населенного пункта. Это была Рязань. Идя на малой высоте, мы не заметили города из-за капота мотора, который на этой машине сильно ограничивал видимость. Фигурально говоря, ползком — так незначительна была высота, — с большим трудом добираемся до места посадки.

На аэродроме прожекторы, костры и фонари. Мы не заставляем себя долго ждать. Скорей заходим на посадку и, зная, что аэродром небольшой, приземляемся еще до его границы. Машина бежит под уклон. Бежит долго, костры и площадь, освещенная прожекторами, мелькнули и остались позади. Снова нас охватывает тьма осенней ночи. Наконец самолет останавливается в двадцати шагах от обрыва.

Надо отдать должное летному искусству Михаила Михайловича Громова. Привести самолет с горящим мотором ночью в сложных метеорологических условиях на аэродром и посадить его — нелегкое дело. И Громов выполнил это мастерски. [57]

Усталые после невероятного напряжения, выходим из машины. Штаб руководства из Москвы вызывает нас к прямому проводу.

Неисправность в моторе оказалась самая неожиданная — в воздухе разрегулировался карбюратор.

10. Мировой рекорд

Только в сентябре 1934 года нам удалось, наконец, совершить задуманный перелет и установить мировой рекорд.

Вылетели на рассвете. За штурвалом, как и в прежних полетах, — Михаил Громов. Мы должны лететь по треугольнику Москва — Рязань — Тула — Москва. Весь день стояла хорошая погода. Мы спокойно ходили по основному маршруту. Мотор работал хорошо. Через каждые три часа разговаривали с землей по радио. День прошел незаметно.

Надвигалась ночь. Погода стала значительно хуже. Мы продолжали летать по тому же треугольнику, но только выше облаков, забравшись на высоту около четырех тысяч метров. Подолгу не видели земли. Лишь временами сквозь небольшие «окна» в облаках показывались огни какого-нибудь населенного пункта.

Утро мрачное, мглистое, холодное. Облачность еще плотней заволакивала землю. Штаб руководства сообщал нам неутешительные сведения о погоде. Мы уже подумывали о том, что следовало бы уйти от основного треугольника на запасный маршрут. Запросили штаб, но оказалось, что погода и на запасных вариантах маршрута не предвещала ничего хорошего. Мощный циклон охватил всю Европейскую часть СССР, Крым и Кавказ.

Оставалось держаться здесь, поблизости от Москвы. В середине второго дня погода окончательно испортилась. Мощные дождевые и грозовые облака густо нависли над землей. Лил дождь. Верхний слой облаков простирался до пяти, а местами и до семи тысяч метров.

Особенно трудным оказался район между Рязанью и Тулой. Низом пройти невозможно. Пробиваем облака, забираемся все выше и выше... Четыре тысячи... Пять тысяч метров, а облачности и конца нет. Мороз. Отказало радио. Это большая неприятность, Теперь нельзя даже запросить, [58] где лучшая погода, куда идти. На большой высоте мы продолжаем полет на Тулу. От мороза замерзли и полопались бутылки с нарзаном и боржомом. Остались без питьевой воды.

Подходим к Туле, а облака громоздятся еще выше и доходят почти до семи тысяч метров. Пробиваемся еще раз сквозь облачность с тем, чтобы попытаться пройти низом.

Снизившись до высоты двух тысяч метров, мы оказались в очень странной и интересной обстановке. Самолет летел в шарообразном безоблачном пространстве. Его

окаймляли облака, и мы находились как бы внутри гигантского шара. По сторонам мощные кучевые, грозовые облака, то там, то здесь их пронизывает молния. Пробую включить радио. Оно отогрелось, работает. Надо срочно запросить район, где стоит лучшая погода. Антенну убрали, так как опасались, что при полете в облаках в самолет может ударить молния.

Быстро выпускаю антенну. Закоченевшие руки упустили рукоятку лебедки, антенна стремглав летит вниз, обрывается и падает на землю. Долго вожусь, пристраивая запасную антенну.

Под утро, снизившись еще, вышли из облаков совсем над землей. Стена осеннего дождя. Ничего не видно. Берем курс на Москву. Через некоторое время лететь становится еще труднее. Снова стараемся выйти за облака. Набираем высоту. Долго нас швыряет из стороны в сторону. Наконец выходим наверх. Огромными комьями, белыми громадами высятся облака... Нигде не видно ни кусочка земли. Уже сколько часов идем в облаках. Сообщаю на землю: «Погода невозможная, лететь тяжело. Дайте район с лучшей погодой». Отвечают: «Районов с лучшей погодой нет».

Когда мы подходим к Москве, разражается мощный ураган. Он ломает деревья, сносит крыши с ветхих домов. В довершение хлынул ливень. Специальный самолет, вылетевший нам навстречу, чтобы контролировать наш полет, едва успел спастись от катастрофы. Срочно уходим от Москвы снова к Рязани. Наступает ночь.

«Можно ли держаться в районе Москвы?» — запрашиваю штаб руководства. Получаю ответ: «Особых улучшений погоды ждать невозможно. Попробуйте продержаться на еще меньшем треугольнике на северо-восток от [59] Москвы». Просим возможно ярче осветить поворотные пункты нового треугольника.

Сентябрьская ночь. Ни луны, ни звезд. Мрачная, свисающая до земли облачность громоздится в несколько ярусов. Дождь, дождь без конца. Мы на высоте трех с половиной тысяч метров. Ниже почти сплошная пелена облаков. Выше — то же самое.

Иногда еле заметны огни Москвы или луч прожектора на одном из поворотных пунктов. Тяжелая ночь. До последней степени напряжено зрение, каждый мускул, каждый нерв. Прилагаем все умение, весь опыт, чтобы выполнить задание.

Темная осенняя ночь тянется медленно, нудно. Долгожданный рассвет наступает тоже как-то медленно, лениво, неохотно. Но все же стало немножко легче. Можно разобратся в обстановке. Решаем вернуться на главный треугольник. Снова порывистая болтанка, снова приходится обходить грозы, мощные облака. Мы маневрируем и летим, летим, покрывая километр за километром. Это были третьи сутки полета.

Несколько раз приходилось снижаться и лететь на малой высоте, затем, в поисках лучших условий полета, вновь уходить за облака. Решили сделать все возможное, чтобы продержаться в воздухе. Забыли про сон, не чувствуем усталости. Погода буквально не давала вздохнуть. На каждом километре она строила новые козни, воздвигала новые препятствия. Несколько раз мы попадали в грозовые облака, где машину так болтало и швыряло, что, казалось, она не выдержит и развалится. Но самолет выдержал все испытания. Не сдавались и мы.

На третьи сутки, к четырем часам дня, метеорологические условия стали просто невозможными. Разбушевавшаяся стихия словно требовала прекращения полета. Мы связались со штабом руководства. Получили неожиданный ответ. Он примерно гласил так: «Мы это знаем, видим. Удивляемся, как вы держались до сих пор. Но ничего лучшего в смысле погоды предложить вам не можем. Повсюду плохо. Есть одна возможность — идти в район Севастополя. Но в этом случае предстоит очень плохая погода по пути и, самое главное, — придется пробить мощный, очень опасный фронт при подходе к району Сиваш. Примите решение сами».

Через несколько минут мы уже шли на юг по направлению к Севастополю. Ураганный ветер гнал нашу машину [60] с невероятной скоростью. Мы шли ниже

облаков на высоте 150—200 метров. В дымке дождя, в тумане мелькали лес, дороги, населенные пункты, реки.

Темнота застала в районе Харькова. Все попрежнему: мелкий дождь, облачность, ветер, доходящий до 80 километров в час. Временами мы снижаемся до 50 метров. Не видно ни земли, ни неба. Лишь изредка под крылом промелькнет слабый огонек. Что это? Костер пастуха?.. Избушка?.. Никаких ориентиров. Невольно думается: летим так близко от земли, ветер шквалистый, машину бросает из стороны в сторону, зацепит самолет своим длинным крылом за какую-либо возвышенность — и все кончено...

А вот и обещанный метеорологический фронт. Нет, идти вперед невозможно. Решаем возвращаться на старую трассу.

Возвращаемся к Харькову. Сильный встречный ветер отнимает у нас много скорости. То расстояние, которое мы прошли по ветру за двадцать минут, сейчас заняло у нас около часа. Кажется, мы никогда не дойдем до Харькова. Наконец где-то вдаль показывается огонек, вот их уже несколько, все больше, больше... Это — Харьков.

Обходим город с западной стороны. Совершенно неожиданно погода несколько прояснилась. Мы смогли набрать высоту 300, затем 400 и 500 метров. Решаем продолжать полет в районе Харькова, просить Москву дать нам маршрут по треугольнику.

Связи с Москвой нет. «Весна, Весна», — выстукиваю я ключом позывные радиостанции штаба. Никакого ответа. Долго носится в эфире: «Весна, Весна, я Стрела, нахожусь над Харьковом, дайте треугольник». Ответа нет.

Вызывать Москву бесполезно. Начинаю вызывать Харьков. Харьков упорно не отвечает. Наконец получаю ответ: «Стрела, я Лена. Вы вызываете Харьков, он, повидимому, неисправен. Я вас слышу все время хорошо, что прикажете передать и кому?»

Оказалось, это станция Ростова. Через Ростов связываюсь с Москвой и Харьковом. Мы ходим по новому треугольнику в районе Харькова. Высота две тысячи метров. Внизу все забито плотным осенним туманом.

В 23 часа я подсчитал, что мы прошли уже 10700 километров. Побит мировой рекорд. Советуемся с Громовым, как быть дальше. Решаем пока не сообщать об этом и пролетать еще несколько часов. Снова ходим по своему треугольнику, тщетно пытаюсь хоть что-нибудь различить [61] на земле, увидеть хоть какой-нибудь огонек внизу, хоть какую-нибудь звездочку вверху.

Но вот забрезжил рассвет. Мы составили и передали в эфир радиogramму.

«...Сталину, Ворошилову.

Счастливы донести о великой победе советской авиации. Мировой рекорд за Страной Советов. Только железная воля и настойчивость большевиков могли создать такой самолет и такой мотор, которые на сегодняшний день побили лучшие самолеты мира. Благодарим за доверие и исключительное внимание».

Передав эту радиogramму, я почему-то вспомнил первые шаги нашей авиации. Полеты Ефимова, Попова, Нестерова, Уточкина, первые полеты во время гражданской войны. Как далеко позади все это...

Мы летим на замечательном советском самолете, шедевре авиационной техники, любовно сделанном руками наших инженеров и рабочих. На нем смело, надежно можно лететь трое суток в таких сложных погодных условиях. Чувство гордости за нашу великую Родину охватывает нас.

Несмотря на то, что мы не спали все это время, настроение было бодрое, волнующее. Последние часы за управление самолетом вновь сел Михаил Громов.

К полудню он плавно посадил самолет на харьковском аэродроме. Мы пробыли в воздухе 75 часов 2 минуты без посадки и покрыли за это время 12411 километров.

11. Воздушные парады

Спустя два года по окончании гражданской войны мне довелось участвовать в одном из воздушных парадов в Москве. Это был оригинальный парад.

В нем участвовало всего около 30 самолетов, но зато самых разнообразных конструкций. Здесь были и самолеты Р-1, «Авро», «Фоккер» и многие другие. Участники парада должны были пройти над Красной площадью звеньями по три самолета друг за другом.

В те годы мало кто умел летать в строю. Равнение, дистанции — все это было для большинства летчиков новинкой. Наша колонна вытягивалась длинной лентой, и, [62] если посмотреть с земли, зрелище получалось отнюдь не живописное.

Машин было мало, но мы, чтобы создать большее впечатление, решили пройти над городом несколько раз. Так и было сделано. Пройдя точно над Красной площадью, мы затем снижались, так, чтобы нас не было видно, шли вдоль Москвы-реки и еще раз направлялись на Ходынский аэродром, опять ложились на курс вдоль Тверской улицы (ныне улица Горького) и снова проходили над Красной площадью. Мы думали, что с земли нас каждый раз принимают за новую колонну самолетов. Так мы сделали несколько кругов и были уверены, что все обстоит замечательно, что мы произвели блестящее впечатление...

На самом же деле на площади нас узнавали и бурно приветствовали, как старых знакомых.

Крутили мы так около двух часов. Сделали кругов десять. Наконец после десятого пролета над площадью два самолета в ведущем звене чуть было не столкнулись.

Тогда командир нашего соединения дал команду идти на посадку и начал садиться первым. Он, видимо, спешил, приземлился как-то неудачно и сломал машину. Получили повреждения во время посадки и два других самолета.

Так закончился один из первых по тому времени больших воздушных парадов.

1935 год. Мы особенно тщательно готовились к воздушному параду. Еще 15 апреля выехали на аэродром и поселились там почти на постоянное жительство.

В том году в параде участвовало много самолетов. Уже к 25 апреля слетелось столько машин, что нечего было и думать поместить их на одном аэродроме. Группировались по типам — тяжелые, легкие, истребители.

Я принимал участие в параде как флагманский штурман. Для производства штурманских расчетов в штабе парада находилось около ста специалистов. Разрабатывались радиусы разворотов, элементы перестроений и сбора частей, соединений, всей колонны, строй и т. п. Это было нелегко. В самом деле: нужно было собрать в четкую колонну большое количество самолетов и построить их так, чтобы колонна протяженностью в 12—15 километров прошла над Красной площадью монолитно и красиво. Конечно, для этого требовалась серьезная подготовка. Ночами просиживали мы за вычислениями и расчетами. [63]

Само построение и сбор в воздухе представляли довольно сложные операции. Самолеты взлетали группами, каждая со своего аэродрома. Шли по строго определенным маршрутам.

На этих маршрутах машины строились в отряды, в эскадрильи. К строго определенному времени самолеты шли к контрольному пункту главного маршрута. Каждое построенное соединение должно было проходить этот контрольный этап пути в точно определенное время. Небольшое опоздание уже могло испортить все дело, так как в этот момент к контрольному пункту подходило уже другое соединение и занимало место опоздавшего. Малейшая оплошность при стыке двух соединений вызвала бы замешательство, могла начаться суматоха, в которую в свою очередь включилось бы третье соединение, прибывшее к этому же месту.

Так со всех сторон к контрольному пункту тянулись большие колонны самолетов. Пройдя через контрольный пункт, они шли по главному маршруту, где происходило построение всей колонны. Для того, чтобы пройти над Красной площадью в точно

назначенное время, флагман вылетал за два с половиной — три часа до назначенного срока. Он обычно шел по главному маршруту и, строго рассчитывая время, в зависимости от ветра и состояния погоды, удалялся от Москвы на такое расстояние, чтобы на главном маршруте уместилась вся колонна. По очень точным расчетам (они должны совпадать с моментом выхода на главный маршрут последнего соединения) флагман поворачивал и ложился на обратный курс к Москве.

Иногда метеорологические условия были таковы, что мы доходили до города Калинина. На обратном пути флагман встречал соединения, которые одно за другим становились к нему в хвост. Это было тоже непростое дело. Соединение, шедшее со строго рассчитанными курсом и скоростью, разворачивалось и пристраивалось с расчетом, чтобы дистанция была не более ста метров. Километров за тридцать от Москвы к колонне пристраивалось последнее соединение. И, наконец, за восемнадцать километров от Красной площади всякое маневрирование заканчивалось. С этого момента нельзя было ни прибавлять или убавлять скорость, ни сворачивать, — надо было идти так, как застала команда. Это требовалось потому, что игра со скоростями в такой большой колонне могла привести к серьезным последствиям. [64]

На флагманском корабле в воздухе не было свободной минуты. Три радиостанции непрерывно сообщали о месте нахождения каждого соединения, времени прохождения соединения через контрольный пункт и, наконец, о времени, когда соединение пристраивалось к колонне. Непрерывно поступали наблюдения воздушных постов с земли — такое-то соединение отстало на столько-то и вышло в сторону и прочее. С флагманского самолета сейчас же давалось приказание — подравняться, подтянуться. По радио через определенные промежутки времени передавалось состояние погоды и сверялись часы флагманского корабля с часами Спасской башни.

За два-три часа полета на флагманский самолет поступали сотни радиограмм. Один из помощников флагштурмана едва успевал прочитывать их и давать указания. Только очень важные радиограммы он показывал мне. Второй помощник сидел на приеме сообщений земных станций, следил по радио за донесением о состоянии погоды и систематически сличал время на часах.

Вот так организовывались воздушные парады, так проводился один из самых больших и замечательных парадов в 1935 году.

На этом параде, когда до Москвы оставалось всего несколько километров и пристраивание колонны подходило к концу, неожиданно обнаружилось резкое изменение ветра и стало ясным, что ровно в 12 часов на Красную площадь мы не попадем.

Голова воздушного парада опаздывала на практически ничтожное время — от полутора до трех минут. Но и этой неточности допустить было невозможно. Если бы летел один или даже несколько самолетов, то ничего не стоило бы прибавить скорость и нагнать это время. Но сделать это с большой колонной — значило разбить ее, растерять строй в, пожалуй, сорвать парад. Но опоздать хотя бы на такое небольшое время тоже нельзя. Командование требовало прибытия на Красную площадь точно в 12 часов. Какое волнение поднялось на флагманском корабле! Мы негодовали и всячески поносили это непредвиденное изменение погоды. По радио связались с Красной площадью. Дело дошло до командования. Но исправить дело было уже нельзя — нам удалось лишь немного сократить опоздание.

Часы на Спасской башне показывали 12 часов и 1,5 минуты, когда над Красной площадью показался [65] флагманский корабль. За ним двенадцатикилометровой колонной с гулом, рокотом и ревом в безукоризненном строю летели сотни и сотни бомбардировщиков, разведчиков, истребителей.

Трудно забыть это величественное зрелище.

12. Двое суток на льдине

Летом 1954 года я встретил одного из своих старых знакомых, которого давно не видел. Разговорились. Я его пригласил зайти.

— Не могу, — улыбнувшись ответил он. — Тороплюсь. Завтра улетаю.

— Куда?

— На Северный полюс на дрейфующую станцию.

Он сказал это так, словно собирался лететь в Ленинград или Киев. И это не случайно. Северный полюс приблизился к нам. Воздушная дорога к полюсу хорошо «протоптана» советскими летчиками. Достаточно сказать, что известный полярный летчик И. П. Мазурук весной этого года совершил свой десятый полет на Северный полюс.

И сейчас невольно вспоминаешь те дни, когда советские летчики преодолевали огромные трудности, осваивая этот путь, и первыми в мире достигли полюса. На долю наших авиаторов выпала высокая честь принимать активное участие в больших научных экспедициях по изучению Арктики.

* * *

Это был ясный солнечный день 23 апреля 1937 года. Мы находились на острове Рудольфа, ожидая вылета на полюс. В этот день в 19 часов 10 минут я взял старт с площадки от самой зимовки острова Рудольфа. Цель полета — отлететь километров восемьдесят-сто на юг и проверить астрономическими наблюдениями, правильно ли работает радиомаяк Рудольфа, то есть точно ли он дает направление на полюс. Со мной участники экспедиции: радист Сима Иванов и геолог Женя Федоров. Быстро беру курс на юг. Погода хорошая. Пересекли горы острова Рудольфа, слева оставили остров Гогенлоэ. Вскоре за островами Рейнер подошли к разводьям. Пролетели немного [66] дальше тем же курсом. Всюду вода. Сесть негде. Пришлось вернуться.

Южнее острова Александры пролив был покрыт торосистым льдом. Решили сесть среди торосов у острова Дик. Иду бредущим полетом, выбираю площадку. В 20 часов 15 минут благополучно сели. «Аэродром» плохой. Множество малозаметных с высоты торосов, твердые, старые заструги.

Сразу же принимаемся за работу. С помощью теодолита измеряем высоту солнца. Раскидываем походную радиостанцию. Осматриваем площадку для взлета — торос на торосе. Трудно, но взлетим. В 20 часов 20 минут выключил мотор. Заготовил радиограмму № 1.

«Рудольф Шмидту. Восточная часть Итальянского пролива и почти весь Американский пролив имеют большие разводья крупный и мелкий битый лед. На южном горизонте также видна вода. Садиться невозможно. Вернулся обратно. 20.15 благополучно опустился между проливами Бака и Кельти восточнее острова Дик пяти километрах. Аэродром очень плохой — торосы до одного метра. Производим наблюдения. Связь с вами через каждые 30 минут начиная от 21.00. Спирин».

Но этой радиограмме так и не суждено было дойти до адресата. Она осталась первой и последней. В 20,35 выясняется, что связи нет. Мы Рудольф слышим, он нас — нет. 20.50. Кручу моторчик радиостанции, но Рудольф по-прежнему не слышит нас. Проходит час. Не теряем надежды связаться по радио. Мы с Федоровым крутим моторчик до мозолей на руках. Сима Иванов бешено выстукивает ключом: «УКВ, УКВ» — вызывает Рудольфа. 22.00. Начали запускать мотор. Заливка хорошая. Бьемся полчаса. Мотор упорно не запускается.

Тут я впервые почувствовал всю серьезность положения. Однако стараюсь казаться веселым. Пробуем запустить мотор с помощью амортизатора. Я в кабине, Федоров натягивает амортизатор, Иванов держит винт, чтобы он не вращался. Оба скользят, падают. Смешно и грустно. Мотор не идет. Заливаем, продуваем — никакого толка. Мала прилагаемая к амортизатору сила — всего один человек. Другой должен

держат винт, третий управлять в кабине. Решаем использовать ропак{3} или торос и натягивать [67] амортизатор вдвоем. Выбрали поблизости подходящий торос. С трудом перетаскиваем самолет.

...Час ночи. Светит солнце. Погода все хуже и хуже. Запускаем мотор при помощи нашей «рационализации». Снова неудача. Мы выбились из сил и не даем амортизатору достаточно натяжки. По приборам замечаю, что давление воздуха катастрофически падает, а температура поднимается. Плохой признак. Решили отдохнуть. Слушаем радио Рудольфа. Сима записывает.

«Спирину. В 3 часа самолет вылетает по вашему маршруту. Сбросит спальные мешки, продовольствие и прочее. Если есть возможность сесть, разложите знаки. Шевелев».

2,30. Приступаем к подготовке площадки для посадки самолета. Меня уговаривают не сажать. Уж очень плох аэродром. Думаю, что сесть все-таки можно. Площадка длиной в 400 метров. Подход с юга хороший. Свежий ветер уменьшит посадочную скорость. Если стихнет, всегда успеем выложить крест, запрещающий посадку. Для выкладки знаков используем шубу, брезент, даже перчатки, чехлы приборов.

3.10. Погода совсем плохая. Ясно, что самолет не прилетит. Стараюсь шутить, рассеять товарищей. Но они и так крепки, испытаны, и в таких арктических «случаях» бывали больше, чем я. В 3 часа 30 минут началась метель. Поспешно убираем знаки с нашего аэродрома.

4 часа. Запуржило как следует. Ветер крепчает. Видны только ближайšie торосы. Торопимся укрепить самолет. Все тем же амортизатором привязываем одно крыло за торос и веревочками от радиостанции за треногу теодолита, врытую в снег с помощью финского ножа. Теперь ясно — застряли надолго.

«Ну вот и начали «куропатить»{4}, — думаю, глядя на жалкую привязь, на раскачивающийся от ветра самолет и на измученные лица товарищей.

Залезаю в кабину самолета. Федоров, защищаясь от ветра, прилег на крыле у фюзеляжа. Сима дежурит, пытаюсь связаться с базой. Хочу вздремнуть. Невозможно. Отчаянно дует. Кабину заносит снегом. Снег забивается под шлем, за воротник шубы. Зуб на зуб не попадает. [68]

В кабине не пробыл и часу. Выхожу к Симе. Возимся вдвоем. Со связью попрежнему ничего не выходит. Устраиваюсь полежать на крыле. Продувает насквозь. Опять залезаю в кабину. Дует еще больше. Как же согреться? Придумали прогулку — до ближайшего тороса, что в двадцати метрах от самолета, и обратно. Немного разогрелись. В голове тревожные мысли. Ведь продуктов у нас — три плитки шоколада и двести граммов сухарей на троих. Ничего теплого. А сколько будет пуржить? Хорошо, если сутки, двое, — а как пять-семь? Что тогда?

Через каждый час окликаю Симу и Женю — боюсь, что замерзнут. — Может быть, поедим? Отказываются. Действительно, нам не до еды.

Что же делать? Ждать? Чего? Да и сколько ждать? Идти пешком? На худой конец это можно. 80 километров пройдем за полтора суток. Но куда пойдешь в пургу? Опять чертовы мысли о всяких каверзах, на какие способна Арктика... Нет, надо взять себя в руки. Улетим. Во что бы то ни стало улетим.

11 часов. Опять лезу в кабину. Хочется спать. Но в кабине хозяйничает ветер. Знобит. Только бы не заболеть — тогда совсем плохо. Заворачиваюсь плотнее в шубу, поджимаю под себя ноги и ненадолго забываюсь. Окликаю товарищей, предлагаю закусить. Едим неохотно. Настроение грустное. Пытаюсь острить, получается не совсем удачно. Хочется тепла и спать, спать.

Снова все залезаем в кабины. Термометр показывает восемь, затем шесть и четыре градуса. С самолета течет. Это на его темную поверхность действуют солнечные

лучи и плавают падающий на него снег. Весь самолет в сосульках. Красиво и как-то жутковато. Неужели не улетим?

А что если снова попытаться запустить мотор? Ведь температура четыре градуса. Взялись дружно. Убавили длину амортизатора. Со второго раза мотор фыркнул, с третьего дал два выхлопа и заработал.

Сразу стало веселее. Но вокруг туман и пурга. Мотор прогрели и выключили. До восемнадцати часов систематически прогреваем мотор. Наш амортизатор действует превосходно. А метель все крутит и крутит. Ветер усиливается. А вдруг начнется такой же ветер, как на Маточкином Шаре — 11 — 12 баллов?

...Снова в кабине. Кутаемся и дрожим... Снова тревожные мысли. 24 часа. Наконец небольшое прояснение. Решили лететь. [69]

Мотор быстро завелся. При разбеге мокрый липкий снег тормозит самолет. На разбеге лавирую среди торосов и ропаков. По прямой взлететь нельзя. В конце льдины прекращаю взлет, заруливаю на старое место и делаю последнюю попытку. Полный газ.

Самолет скачет по небольшим торосам. Выбираю ручку немного на себя. Не опрокинуться бы, а то сгоришь. Скорости нет. Пытаюсь оторвать самолет. Не хватает еще немного скорости. Уже конец площадки, а впереди большой торос. Еще рывок, машина перескочила торос и камнем пошла вниз. Катастрофическое положение. Убрал газ. Резко работаю рулями, лавирую среди торосов. Самолет цел. Вдохнулось легче. К черту такие эксперименты! С трудом вытаскиваем машину на ровное место. Подруливаю опять к стоянке. Бензина мало. Выключаю мотор. Сима и Женя требуют:

— Лети один! Нагрузка меньше... Оторвешься, привезешь нам продовольствие, палатку и все, что нужно.

Я удивленно смотрю на товарищей. Улететь одному, оставить их без одежды, без палатки, среди снега и пурги — безумие. Категорически прекращаю этот разговор.

Запуржило сильнее. Ветер опять усилился. Снова дрожим в кабинах. Неужели не улетим? Нет, надо максимально разгрузить самолет, выбросить все, вплоть до радиостанции, и улететь.

Сильные порывы ветра резко раскачивают самолет. Подумываю, не привязать ли его опять. Сидеть в кабине невозможно. Возобновляем «прогулки» к торосу.

Возникают сомнения насчет бензина. Правильно ли показывает бензиномер? Как бы измерить, сколько его еще осталось? Собираемся втроем. Опускаем в бак маленькую антенну от радиостанции. Высчитали: минут на сорок хватит. Надо экономить.

6 часов. Закусили сухарями, шоколадом. После неудачного взлета усталость еще больше. Болят ноги, руки, спина, ноет все тело. Как хочется поспать!

Прошел еще час. Стихает снегопад: немного лучше становится видимость по горизонту. Решаю попробовать подняться. Обсуждаем. Если не оторвемся, надо что-то делать. Идти пешком нельзя — пурга. Повидимому, придется рыть у какого-нибудь тороса нору в снегу и отсиживаться, продолжая «куропатить». Запускаем мотор. Если не оторвемся — конец: бензина не хватит. Лететь нельзя. [70]

Мотор долго капризничал, и наконец, пошел. Сгружаем все аккумуляторы и весь лишний груз — это килограммов шестьдесят — семьдесят. Заруливаю на вновь выбранную площадку. Погода быстро портится, хотя ее вообще нельзя было назвать мало-мальски сносной.

Сима раскачивает самолет, помогая ему оторваться от мокрого снега, и садится на ходу. Полный газ. Напрягаю все мускулы. Рывок, другой... Чувствую — машина висит в воздухе. Проскочили через два больших тороса. Летим! Только добраться бы до острова Рудольфа. Видимость отвратительная. Снег сыплется, как из мешка.

Беру курс прямо на Рудольф через гористый остров Александры. На высоте около 150—200 метров самолет заволакивает облаками. Через минуту уже ничего не видно. Приборы для слепого полета на этой машине не внушают доверия. Кроме того, самолет

сильно болтает. Решаем повернуть обратно и пойти в обход острова Александры. Спускаемся до двадцати пяти метров. Кое-что видно. Идем бредущим полетом. Мелькают огромные торосы, ледники. Только бы не наскочить в тумане на какую-либо гору или айсберг. Через несколько минут становится еще хуже. Видимость совсем плохая. Болтает. Скорее бы добраться до моря — там есть разводья и лучше видно землю. Ветер сильный, попутный. Обогнули с востока остров Александры. Промелькнули маленькие островки Реул и Кобур.

Подошли к острову Гогенлоэ. Впереди виднеется узкая полоска моря. Стало веселей. Вот уже и море. Справа в тумане видны горы Рудольфа. Идем низко над водой. Бензиномер показывает десять литров — хватит ли? И куда садиться в случае остановки мотора? У берегов небольшой припай с крупными торосами. Выдержит ли этот лед? Хочу посоветоваться с Федоровым, но мешает ветер и сильная качка. Огибаю скалы, крутые обрывы, сползающие к морю. Напряженно ищу льдину для посадки на случай, если остановится мотор.

Наконец-то показались мыс Столбовой и радиомачты зимовки. Подхожу вплотную. Аэродром закрыт густым туманом. Около зимовки — сильная метель. Поверхности аэродрома не видно. Кричу Симе, чтобы бросил ракету. Он что-то замешкался. Внизу ни одного человека. «Не ждут», — мелькнуло в голове. Решаю садиться в пурге. Ждать нельзя: бензин на исходе. С работающим мотором против сильного порывистого ветра подхожу к земле. [71]

Промелькнул домик. Впереди справа смутно виднеется силуэт собачника.

Выравниваю машину. Она мягко касается снега лыжами и быстро останавливается. К самолету бегут люди, застигнутые врасплох нашим появлением... Да и кто мог ожидать, что мы прилетим в такую пургу?

— А мы две ночи не спим, беспокоимся о вас... Самолет все время дежурит, чтобы вылететь на розыски, — наперебой сообщают нам друзья.

Все довольны. А больше всех — мы. Прошу папироску. Ведь так давно не курили. Сутки назад собрали и заложили в трубки последние крошки табаку.

Вместе с зимовщиками идем в помещение. Докладываю Шмидту о полете. Почти все население острова собралось вокруг. Умываемся и приводим себя в порядок. В кают-компаниии хороший завтрак. Экипаж дежурного самолета с аэродрома шлет по телефону приветствие. За столом Шмидт рассказывает, как все на зимовке волновались о нас.

В кают-компаниии много народу. С завтраком не клеится, почему-то не хочется есть. А вот горячий чай пьем с большой охотой: намерзлись. Расспросы и расспросы без конца. Тепло, хорошо, уютно.

— Разрешите поспать?!

13. Старт на полюс

В арктических широтах 18 и 19 мая 1937 года свирепствовала метель, дул сильный порывистый ветер. Пурга такая, что нельзя было выйти за дверь. Мы теснились в маленьких комнатах наших домов, и, время от времени с тоской поглядывая в окошко, видели все те же взвихренные снежные смерчи.

Зрелище это надоело до смерти. То и дело кто-нибудь, отрываясь от запотевшего окна, нетерпеливо спрашивает: «Доколе же»? Мы сидим на острове Рудольфа уже целый месяц, а погоды все нет и нет. Дождемся ли мы ее? Возникали сомнения: можно ли вообще здесь, в самом центре Полярного бассейна, дожждаться относительно хорошей летней погоды, да еще на протяжении в тысячу километров? [72]

20 мая пурга прекратилась так же неожиданно, как и началась. Ветер сразу стих, словно кто-то собрал и завязал его в узел. Сквозь «окно» в облаках показалось солнце, и уже к середине дня мы увидели совершенно чистое безоблачное небо. Яркое солнце заливало ослепительным светом занесенный снегом маленький остров. На этот раз

оказалось, что и на карте погоды ситуация складывалась для нас благоприятно, и можно было надеяться, что мы скоро улетим.

На аэродроме сразу закипела работа. Надо было вылететь с таким расчетом, чтобы на полюс прибыть или к двенадцати или к двадцати четырем часам. Это было необходимо для точного определения нашего положения над полюсом, так как наивыгоднейшее пересечение так называемых позиционных линий^{5} получалось только в эти промежутки времени. Таким образом, чтобы быть на полюсе к полуночи, надо было взлететь часов в 6 вечера, для достижения же полюса в полдень — примерно в 6 часов утра. Мы решили не терять ни минуты, и тотчас же после обеда все выехали на аэродром. На зимовке вряд ли остался хоть один человек, кроме радиста, который должен был поддерживать связь с Большой землей. Все были на аэродроме, и даже наш замечательный повар Василий Васильевич Курбатов, заранее приготовив обед и закуски, перекочевал туда со всем своим хозяйством. Он быстро, на ходу, организовал «филиал» кухни и столовой. Технический состав всех кораблей был переброшен к флагманской машине и готовил только ее. Самолет со всех сторон облепили люди. Одни очищали и разгребали снег вокруг, другие прилаживали домкраты под лыжи, чтобы удобнее было столкнуть с места тяжелую громаду, третьи разогревали моторы. В последний раз снова и снова проверялись радиостанции и аппаратура. Словом, работа шла полным ходом. Синоптик непрерывно дежурил у радио и телефона, принимая сводки о погоде, немедленно обрабатывал их и наносил на синоптическую карту.

По этой карте выходило, что на полюсе и в его районе вполне приличная погода. Однако, разъяснял синоптик, метеорологический фронт, расположившийся на север от [73] Рудольфа, примерно на 84° широты, значительно осложняет полет.

В 5 часов, когда уже почти все было готово, на горизонте с севера появилась сплошная облачность, спускающаяся до самой воды. Прорить эти мощные облака казалось невозможным, особенно с полной нагрузкой нашего корабля. Метеорологический фронт передвигался быстро. Синоптик уверял, что он должен скоро пройти, и тогда, казалось, ничто не должно помешать нашему полету.

Вылет в 6 часов отставили, но все попрежнему были наготове. Дежурство метеорологов не прекращалось. Самолет держали в полной готовности. С аэродрома никто не уходил. Тянулись томительные часы. Мобилизуя остатки терпения, мы наблюдали, как облачность приближалась к нам.

В 6 часов над нашим аэродромом начал быстро оседать туман. Это никак не входило в обещанную программу сегодняшней погоды. Синоптик носился по аэродрому, объяснял и доказывал всем, что именно так и должно быть, что туман скоро рассеется. Но в то же время, добавлял он, не исключена возможность, что туман может вновь появиться при прохождении тыловой части метеорологического фронта.

Все устали и хотели спать. Попытались расположиться тут же, на аэродроме. Но при четырнадцатиградусном морозе с ветром сон «не клеился». Я пошел на корабль, еще раз придирчиво все осмотрел. Все в порядке. Перед ответственным рейсом хотелось отдохнуть. Но в самолете холодно. О сне нечего было и думать.

Около самолета были Шмидт, летчик Бабушкин и другие зимовщики и участники экспедиции.

— Давай поставим палатку,—предложил мне Бабушкин.

— Стоит ли, Михаил Сергеевич, на час вынимать и расставлять ее?

— Это же быстро. Палатку поставим в пять минут.

Мне никогда не приходилось раскидывать палатку в Арктике. Достали маленькую шелковую палатку, вынули ее из чехла, и действительно через 5—10 минут она уже стояла около самолета. Быстро надули два резиновых матраца, разостлали их на полу. Чистенькая, новенькая, сделанная из розового шелка, палатка нарядным пятном выделялась среди снега и манила к себе. [74]

Шмидт, оператор Трояновский, Бабушкин и я забрались в нее, развели примус. Эффект блестящий: в этом хрупком сооружении из тонкого шелка стало так тепло и уютно, что можно было даже снять кое-что из полярной одежды.

Я часто выглядывал из палатки узнать, что делается с погодой.

В полночь на севере появилась полоска чистого неба. Она разрасталась все больше и больше. Туман на аэродроме становился реже и, наконец, совсем исчез. В час ночи я вышел из палатки. Тихо. На севере ясная хорошая погода. Только остров Рудольфа покрыт сплошной облачностью.

— Смотрите, действительно прояснилось! — радостно крикнул я оставшимся в палатке. Оттуда сейчас же все высыпали наружу. — Надо лететь, — говорю, — а то опять дождемся какого-нибудь фронта.

В домике, в углу, на одиночной наре, лежал Михаил Водопьянов. Он не спал. Я пришел известить его о погоде.

— Ну как? — спросил он.

— По-моему, можно вылетать: на севере совершенно ясно. Пойдем посмотрим.

Мы вышли из домика. Короткое совещание. Решили готовиться к полету. На этот раз дело шло быстро, так как все держалось наготове. Мы заняли места в самолете. Запустили один мотор, второй, третий и, наконец, четвертый... Наступали последние минуты. Остающиеся члены нашей экспедиции и зимовщики как-то особенно ласково смотрели на нас. С трудом скрывая волнение, они стремились что-нибудь сделать для нас, исполнить любое наше желание. Мне показалось, что в их взглядах мелькало что-то похожее на грусть. Действительно, вернемся ли назад?

Но вот все готово. Люди на местах, моторы работают. Впереди самолета прицеплен трактор, чтобы быстрее сдвинуть тяжелую машину с места. Дана команда тянуть нас вперед. Моторам прибавили оборотов. Мы тронулись с места и тяжело пошли своим ходом. Трактор на ходу отцепили. Мы рулили на старт самостоятельно.

Наш корабль сильно перегружен. Вместо положенных 22 тонн вес его достигал почти 25 тонн. Были серьезные опасения: оторвемся ли мы вообще и не развалится ли машина еще на разбеге? Эта мысль беспокоила не только нас, но и всех, кто оставался на земле. [75]

На южной стороне аэродрома мы развернулись против ветра.

— Ну что же, пошли! — крикнул Водопьянов.

Моторы загудели, и самолет побежал под уклон в северо-западном направлении. Машина медленно набирала скорость. Из всех моторов выжата полная мощность. Винты ревели, рассекая морозный воздух. Десятки метров оставались позади. Уклон увеличился. Я внимательно наблюдал за указателем скорости. Стрелка не переходила за шестьдесят километров. Для отрыва надо не меньше ста. Мы уже поравнялись с нашим домиком. Быстро промелькнули маленький домик, палатка с радиопеленгатором, одинокая мачта и группы людей, напряженно наблюдавших за нашим необычайно тяжелым стартом.

С увеличением уклона увеличилась и скорость. Стрелка дрогнула, подошла к семидесяти. Затем медленно, словно на ощупь, пошла выше, подползла к восьмидесяти и, наконец, к девяноста. Машина как бы почувствовала некоторое облегчение, мягко оторвалась от снега и повисла в воздухе.

Летим.

Корабль медленно набирал высоту по прямой. На высоте четырехсот метров мы осторожно развернулись налево. Машина продолжала тяжело лезть вверх. Еще поворот налево, такой же осторожный, с таким же малым креном, и мы, наконец, зашли южнее зимовки. За это время я несколько раз очень точно произвел измерения и рассчитал навигационные элементы пути. Когда машина поравнялась с зимовкой, поставил компасы на истинный север, и мы пустились в знаменательный путь, к полюсу.

14. Незабываемый полет

Остров Рудольфа быстро скрывался. Внизу плавали мелкие льдины, между которыми порой виднелось свободное ото льда море.

В моей кабине находился Шмидт. Он сидел сосредоточенный, строгий, но спокойный и уверенный. За штурвалом — Водопьянов. Машину держать надо очень точно. Особенно направление и скорость. Иначе мы не сможем выйти на полюс, как бы тщательны ни были расчеты. Об этом договорились с Водопьяновым еще до полета. И сейчас [76] он сидит и смотрит только вперед — на компас и на указатель скорости. Я показываю ему на стрелку компаса, которая гуляет больше, чем положено.

— Сейчас, сейчас, — кивает он головой. Я вижу, что он напрягает все усилия, чтобы удержать машину на курсе. Стрелка как будто становится на место. В это время пошла гулять стрелка указателя скорости. Я указываю ему на нее. Он опять кивает головой и принимается успокаивать стрелку. Машина ходко идет вперед.

Я гляжу на наших «пассажиров» и членов экипажа: Бассейна, Петенина, Морозова, Папанина, Кренкеля, Иванова. Все они серьезны, строгие и сосредоточены. Всеми владеет одна мысль: как бы что не помешало благополучно достигнуть цели! Один только кинооператор Трояновский, в отличие от всех, не сидит на месте и бросается от окошка к окошку. Ему нужно заснять дикие, никем еще не виданные, замечательной красоты панорамы Ледовитого океана. В воздухе тихо. Встречный ветер несколько убавляет нашу скорость.

Но уже через полчаса полета сверху наплывает тонкий слой облаков. Постепенно он увеличивается и превращается в мощные облачные громады. Солнце скрылось. Это неожиданное обстоятельство волнует меня больше, чем других. Ведь астрономия — самый главный способ нашей ориентировки. Только с ее помощью мы можем идти к цели, только опираясь на нее, можем найти неведомое место, именуемое Северным полюсом. А какие могут быть астрономические измерения, когда не видно солнца? В цепочку этих отрывистых мыслей пробивается одна утешительная: хорошо работает радиомаяк...

Идем ниже облаков. Остров Рудольфа давно скрылся. Скрылась последняя северная земля. Под нами простирается холодный океан.

Еще час — и обстановка резко меняется. Впереди под нами расстилается огромный массив облаков, спускающихся до самого моря. Грозной стеной встают они, преграждая путь. Низом пройти нельзя.

— Давай наверх! — кричу Водопьянову.

Нагруженная машина медленно, но упорно набирает высоту. Все выше, выше. Наконец, цепляясь лыжами за верхнюю облачную кромку, выходим за облака. Снова показалось солнце. Тороплюсь произвести наблюдения, так как впереди и выше нас — второй сплошной слой облаков, [77] который вот-вот закроет солнце. Перелезть через него мы, повидимому, будем не в состоянии.

Так оно и вышло. Теперь мы уже шли между двумя слоями облаков, по облачному коридору, который становился все уже и уже. Казалось, вот-вот облака сойдутся совсем, и мы упремся в невидимую облачную мглу, пробить которую нам не удастся.

Обстановка становилась серьезной. Солнца давно не видно. Неожиданно прекратилась работа радиомаяка.

В слуховые трубки слышались мощные разряды. Ничего не остается, как переключаться и вести корабль по обычным магнитным компасам. Как они работают здесь? Кто может ответить на это? Но ничего иного не остается. На всякий случай запускаю гироскопические приборы.

Огромные хлопья облаков мелькают около крыла. Что там внизу, под нами? Есть ли ледяные поляны, на которые можно сесть, или попрежнему только маленькие льдины и огромные разводья? Напрягая все внимание, стараюсь провести корабль точнее. Это трудно, когда не видно ни солнца, ни поверхности земли. Мы идем, четко

выдерживая заранее рассчитанный курс. Как нужно сейчас солнце! Достаточно выглянуть ему на минуту, и сразу стало бы легче.

5 часов 04 минуты. В облачное окно измеряю высоту на мгновение показавшегося солнца, произвожу расчеты. Мы дошли до 85°51' северной широты и 58° восточной долготы. Это окно в облаках было отдушиной, которая дала возможность определить наше место. И опять потянулись бесконечные облака — сверху, снизу, впереди.

Вдруг замечаю, что винт левого среднего мотора дает несколько меньшие обороты. Выхожу из своей рубки. Что такое? Картина подозрительная.

Механики то и дело снуют в левое крыло, суетятся на ходу, что-то кричат друг другу на ухо. Лица озабоченные. Прохожу мимо приборной доски. Чтобы не дать заметить мое беспокойство, незаметно бросаю взгляд на приборы. Давление масла в порядке, температура тоже, температура воды также не вызывает сомнений. Лишь у одного среднего левого мотора температура слегка повышена. Мимо меня, в крыло с ведром в руках быстро проскользнул Морозов. Еще через несколько минут всё из того же крыла, согнувшись, выбежал юркий Петенин. В руках он держал мокрую тряпку. [78]

Его окровавленные, покрытые множеством царапин и ссадин руки красны, словно обожжены. Вид у него до крайности озабоченный и встревоженный. Мы почти столкнулись с ним в проходе. Наши глаза встретились. Он как-то натянуто улыбнулся. Я не сказал ни слова и отвернулся. Понятно без слов. Что-то с левым средним мотором. Между тем Петенин подбежал к Бассейну, быстро сказал ему что-то на ухо, снова схватил ведро и юркнул в крыло.

Ясно, что с охлаждением мотора не в порядке. Сразу стало не по себе. Дотянет ли этот мотор до полюса или остановится раньше, где-то между полюсом и островом Рудольфа? Неполадки с мотором грозили большими осложнениями. За время полета мы выработали еще очень мало горючего, и три мотора были бы не в состоянии нести нагрузку, какая оставалась на корабле. Придется садиться. Куда? Мы идем за облаками, а что внизу — неизвестно. Есть ли там такие льдины, на которые можно сесть? Или под нами так же, как и в начале пути, отдельные маленькие льдинки, груды мелкобитого, совсем непригодного для посадки льда?

А механики все суетились в крыле. Оказалось, что из левого среднего мотора, вследствие внезапно возникшей течи в шлангах, быстро уходит вода. Это угрожало полной остановкой мотора. Но наши замечательные механики — Петенин, Морозов и Бассейн — не растерялись.

Работали они поразительно быстро и четко. Прорезав небольшое отверстие в дюралевой нижней обшивке крыла, они старались забинтовать изолировочной лентой образовавшуюся течь. Это удалось не сразу. До крови царапая руки о неровности наспех сделанного отверстия, при двадцатичетырехградусном морозе и резком ветре они впитывали тряпкой вытекающую из мотора горячую воду, выжимали тряпку в ведро и скопившуюся там воду снова выливали в мотор. Наконец, они все же сумели прекратить течь. Только благодаря их самоотверженной работе удалось предотвратить вынужденную посадку. И лишь когда механики убедились в том, что опасность миновала, они скромно доложили командиру, что все в порядке и можно лететь дальше спокойно.

Возвращаюсь в свою рубку. В самый разгар борьбы с неисправным мотором погода еще больше ухудшилась. Мы шли уже на высоте 1800 метров. Под нами стелились [79] густые слоистокучевые облака; повидимому, они спускались до самой воды. Выше нас также был мощный слой облаков. Впереди и кругом — такая же облачность, значительно ограничивающая видимость. Обстановка создалась в буквальном смысле «туманная». Никто не мог определить, скоро ли кончится этот облачный лабиринт, выйдем ли мы из него в район лучшей погоды или, наоборот, попадем в еще более густую облачность. А тут еще неисправный мотор.

Знает ли об этом Водопьянов? Я не замечал, чтобы кто-либо из механиков к нему подходил. Командир корабля попрежнему сосредоточен, глядит вперед, следит за приборами. По лицу его ничего нельзя угадать. Оно замкнуто.

Я решил рассказать ему о моторе. Преодолевая внутреннее волнение, подбирая в уме наиболее осторожные выражения, я подошел и уже хотел было заговорить. Но Водопьянов, быстро наклонив голову, как-то особенно пронизательно и тревожно поглядел на меня. Этот взгляд сразу остановил меня, и я неожиданно для самого себя заговорил с ним не о моторе, а о погоде и в тот же момент подумал о том, что поступил правильно.

В самом деле, думал я, зачем добавлять еще эту неприятность? Обстановка и без того тяжелая. Пусть летит, может быть, не так уж велика опасность. Ведь механики могут и исправить. Может быть, и доработает этот мотор до конца полета.

Водопьянов окликнул меня, и снова мы заговорили о погоде, решив пробиваться дальше, в надежде, что впереди нас ждет облегчение.

Я слушаю Водопьянова и стараюсь отвести взгляд, боюсь, чтобы он не заметил моей тревоги. Михаил Васильевич тоже как-то по-особенному смотрит на меня. Разговор о погоде продолжается.

«Эх, ничего-то ты не знаешь, Миша», — думаю я, едва сдерживая непреодолимое желание произнести эту фразу вслух. Но снова, и на этот раз окончательно, решаю щадить его покой, не говорить ни слова.

Позднее, — когда мы уже были на полюсе, — я как-то разговорился с ним об этом тяжелом эпизоде, и лишь тогда узнал, что в тот момент, когда я, взволнованный, стоял и смотрел на Водопьянова, не решаясь открыть ему правду, он также, тревожно глядя на меня, думал: «Эх, милый мой, ничего ты не знаешь. Сказать ему? Нет, не [80] надо. Зачем расстраивать! Ведь у него серьезная работа, всякие там астрономические вычисления. Не стоит выбивать из колеи...» Оказалось, что Водопьянов еще раньше меня узнал о моторе и так же, как я от него, скрывал правду. Так мы, стараясь сохранить спокойствие друг друга, и долетели с этой «тайной» до полюса.

Погода упорно не хотела улучшаться. Несколько раз приходила в голову мысль: не лучше ли вернуться назад? Но какая-то неудержимая сила влекла нас вперед, только вперед. Мы обольщались самыми незначительными, порою кажущимися прояснениями и в такие моменты начинали твердо надеяться: авось, в самом деле расплывутся, рассосутся вокруг самолета громады облаков.

К 9 часам мы оказались в сплошном тумане. Теперь уже вообще ничего не видно вокруг, летим только по приборам. Радиомаяк попрежнему не работал. За это время мне удалось через маленькие просветы в облаках три раза «взять» высоту солнца и произвести расчет нашего местоположения. Оказалось, что идем совершенно точно. Пользоваться магнитным компасом становилось все труднее и труднее, стрелка давала очень большие отклонения, колебалась, и порой невозможно было отсчитать, что она показывает. В таких случаях я переходил на гироскопический полукомпас, и только он выручал нас в этой очень сложной обстановке.

С трудом пробивался наш корабль в самое сердце Арктики, которая решила сопротивляться изо всех сил, выдвигая на каждом шагу множество преград. Но несмотря на все препятствия, несмотря на неисправность мотора, мы хоть и медленно, но упорно пробивались все глубже и глубже в центр Полярного бассейна, с каждой минутой приближаясь к заветной точке земного шара — Северному полюсу, веками прикрытому таинственной завесой неизвестности.

На 88° туман неожиданно и резко оборвался, и мы «вошли» в прекрасную солнечную погоду. Внизу виднелось большое количество льдин или, лучше сказать, ледяных полей, так они были велики. Вверху ослепительно сияло солнце. На корабле сразу же стало весело и оживленно. Было чему обрадоваться: хорошая погода уже сама по себе облегчала полет, а кроме того, теперь нам, наконец, стало видно, что при

наличии таких льдин вблизи полюса и, вероятно, на самом полюсе мы, повидимому, сумеем сесть. [81]

Произвожу серию астрономических наблюдений. Определяю, что идем правильно, точно. До полюса остается 100 километров.

Внизу, опять так же неожиданно, появился толстый слой облаков. Мы идем над ними все при том же ярком солнце. Все ближе и ближе цель нашего пути. Радостно ощущать, что мы, наконец, подходим к тому месту, достичь которого столько лет ценой многих жертв тщетно пыталось человечество. Теперь уже ясно, что, несмотря на все трудности, мы обязательно дойдем до полюса, дойдем именно мы, советские люди, на нашем советском гиганте-самолете...

С наступлением хорошей погоды заработал и радиомаяк. Ровно в 11 часов по московскому времени опять произвожу астрономические наблюдения. Тут же беру серию радиопеленгов, сопоставляю все это с показаниями радиомаяка и с нескрываемым волнением определяю, что мы находимся в двух минутах полета от полюса.

— Через две минуты полюс, — докладываю Шмидту. Трудно забыть и еще труднее описать выражение лица Отто Юльевича. Оно отражало целую гамму радостных переживаний — волнение, гордость, ликование...

— Отто Юльевич, разрешите пройти десять минут за полюс, — обратился я к нему.

— Зачем?

— Сейчас над полюсом густой слой облаков, — ответил я. — Если мы сядем точно на полюсе, где, повидимому, не сумеем быстро определиться из-за того, что солнце закрыто облаками, то за время от посадки до астрономических наблюдений на льдине нас может несколько снести. А дрейф, повидимому, будет в направлении острова Рудольфа, немного западнее его. Поэтому окажется, что не дошли до полюса. Если же мы сядем несколько за полюсом, то нас понесет как раз к полюсу и через некоторое время, возможно как раз к моменту точного определения, мы и окажемся на самом полюсе или где-нибудь очень близко от него.

Шмидту понравились мои соображения.

— Правильно, — согласился он.

Я решил произвести еще раз серию очень точных астрономических наблюдений. Так как солнце находилось позади самолета и наблюдать его из штурманской рубки было не совсем удобно, я беру сектант, хронометр и быстро пробираюсь в самый задний отсек. Прохожу мимо [82] Водопьянова. Только что хотел я ему сказать о том, что мы над полюсом, как он, вероятно заметив мой особенно возбужденный, радостный вид, опередил меня:

— Ну как?

— Полюс, — говорю я и показываю пальцем вниз. Михаил Васильевич радостно засмеялся и весь засиял. Заерзав на сиденье, он хотел что-то сказать, но, видимо, растерявшись от волнения, пробормотал бессвязно:

— Ну как, уже полюс... что же... Давай садиться! — наконец решительно крикнул он.

— Подожди, пройдем десять минут за полюс.

— Зачем? — в свою очередь удивился Водопьянов.

Торопливо объясняю. Он, так же как и Шмидт, быстро соглашается, и я, пробравшись в задний отсек, с предельной тщательностью измеряю высоту солнца, быстро произвожу расчет. Десятый раз астрономические наблюдения, радиопеленги, штурманские расчеты показывают, что мы на полюсе. Вперед! По всем правилам штурманского дела рассчитываю, как далеко мы должны уйти за полюс, сколько нужно времени на развороты, — пробивание облачности и т. д.

На одиннадцатой минуте даю Водопьянову сигнал. Он разворачивается на 180° и, перед тем, как войти в облака и начать пробивать их, кричит мне:

— Смотри вниз!

Действительно, как бы не напороться на лед. Ведь облака могут тянуться и до земли.

Машина медленно погружается в облачную мглу. Мы долго идем, не видя ничего вокруг. Томительные секунды ожидания, мучительная неизвестность. Удастся ли нам пробить облака или они тянутся до самой земли, скрывая под собой поверхность океана, мешая увидеть полюс?

Медленно теряем высоту. Тысяча метров. Густые комья облаков быстро проносятся мимо. Восемьсот метров. Земли не видно. Шестьсот... Что-то мелькнуло, но опять скрылось. Все та же облачная вата. И только на высоте пятисот метров облачность внезапно кончилась, и я увидел, наконец, льдины. Они искрились под нами, самых разнообразных форм и размеров, разделенные большими и маленькими разводьями.

Смотрю вниз. Льдин много, среди них есть такие большие, что мы наверняка сядем; остается только выбрать подходящую... [83]

А льдина нам была нужна особенно крепкая, надежная. Нельзя было ни на секунду забывать о том, что вес самолета, даже теперь, когда много бензина уже выработано, достигает двадцати трех тонн. И льдину следовало искать такую, чтобы могла выдержать эту нагрузку, да еще с ударом при посадке. Мало этого. Ведь на ту же льдину нам предстояло посадить еще три таких же корабля. Стало быть, общая нагрузка будет около 100 тонн. Вот каковы технические требования к льдине, которую нам надлежало выбрать из всех других, мелькавших под нами здесь, на Северном полюсе. Все они были похожи одна на другую. Которая же из них? И есть ли вообще такая, какая нам нужна?

Это-то и было неизвестно. Во всяком случае, все авторитеты по вопросам Арктики высказывались в том смысле, что сесть на полюс нельзя. Об этом говорил Нобиле, писал Амундсен, это доказывал американский летчик Берд. Перед самым нашим вылетом редакция одной столичной советской газеты запросила некоторых авторитетных иностранных ученых, знатоков Арктики, возможно ли завоевание полюса с помощью самолетов и возможна ли посадка на полюс. Все любезно прислали ответы, где научно обосновывали нелепость этого предприятия. И вот мы находимся над полюсом и ищем льдину, чтобы все-таки сесть в этом недоступном месте.

Глаза разбегались. Льдин много. Каждый предлагал свою, по его мнению, наилучшую.

— А как ты находишь эту? — спрашивает меня Водопьянов, показывая на огромную льдину.

Я внимательно смотрю. Льдина имеет большие торосистые нагромождения по краям. Видимо, она уже побывала в сжатии и выдержала его. Трудно сверху определить ее толщину. Но внушительные размеры ее привлекают. Поверхность льдины покрыта, повидимому, толстым слоем снега, а в середине — несколько ропаков и снежные заструги.

— Ну, что же, — говорю, — это, повидимому, лучшая из всех, что мы видели.

Подходит Отто Юльевич. Водопьянов показывает ему льдину. Они переговариваются. Шмидт утвердительно кивает головой.

— Давайте садиться, — говорит Водопьянов.

Мы проходим над льдиной бреющим полетом. Я готовлю дымовую ракету. Лежа на полу в кабине, через [84] нижний люк внимательно рассматриваю поверхность нашего «аэродрома». Заструги невелики и среди нескольких ропаков в середине льдины машина может сесть.

— Хорошо, — говорю Водопьянову.

Он делает мне знак. Проходим еще раз бреющим полетом. Открываю передний большой люк, чтобы в него выбросить дымовую ракету.

Едва поровнялись с кромкой нашей льдины, я чиркнул запал ракеты и быстро бросил ее вниз. Она упала около самых торосов. Поднялось облако черного дыма. Ракета горела полторы минуты, облегчая заход на посадку точно против ветра.

Все было готово. Всех людей переместили в средний и задний отсеки. Я занял место у стабилизатора. Машина шла к земле.

— Давай! — кричит Водопьянов.

Делаю несколько оборотов штурвала стабилизатора. Самолет подходит к льдине. Проходит низко над торосами и мягко касается снега. Затем бежит по нему, подпрыгивая на неровностях, вздрагивает, замедляет бег и, наконец, останавливается.

Несколько секунд в корабле была тишина. Все будто чего-то ждали. Казалось, вот-вот льдина не выдержит тяжести, расколется, лопнет, и наш только что взобравшийся на нее громадный самолет пойдет ко дну. Но машина стояла спокойно, как ни в чем не бывало.

Никто не в силах был первым прервать это удивительное молчание. Неожиданно, в какое-то мгновение, оно сменилось бурным взрывом радости. А потом уже вообще трудно было понять, что творилось. Мы были уже на льду. Неопишное ликование, общие объятия, поцелуи и громкое «ура» в честь нашей Родины, в честь Коммунистической партии, вдохновляющей советских людей на все победы.

15. Диспут о страхе

— А кто из вас знает, что такое страх, товарищи? — спросил как-то один из участников нашей экспедиции и этим вопросом положил начало необычному диспуту, воспоминание о котором надолго осталось в моей памяти. [85]

Это было на Северном полюсе. Мы сидели в просторной кабине флагманского самолета Н-170, служившей нам по вечерам кают-компанией, где по установившемуся обычаю мы проводили свой досуг.

Был поздний вечер четырнадцатых суток нашей жизни на первой дрейфующей льдине «Северный полюс». За тонкими стенами нашего крылатого дома завывал порывистый ветер, а в окна, несмотря на поздний час, ярко светило неугасающее полярное солнце.

В описываемый вечер в кают-компании флагмана было особенно оживленно и шумно. В одном конце «салона» играл патефон, без устали повторявший любимую всеми песенку об отважном капитане. В другом — темпераментно разыгрывался шахматный турнир на звание «Чемпиона Северного полюса». Из штурманской рубки доносились обрывки какого-то громкого литературного спора. На сдвинутых к заднему отсеку мешках и ящиках расположилась группа «королей домино», а рядом с нами вели оживленную беседу любители охоты.

Этот неожиданный вопрос заставил мгновенно смолкнуть говор. «Страх»? Это слово было здесь мало популярно... Его повторяли, как слово из чужого, плохо знакомого языка. На удивленных лицах отразилось живейшее любопытство.

— Очередной розыгрыш, не иначе, — раздался в наступившей тишине чей-то веселый голос.

Товарищ, задавший вопрос, славился неистощимым запасом шуток и каверзных «розыгрышей». Но на этот раз он держался непривычно серьезно. Кают-компания была заинтересована и ждала объяснений. Единственным посвященным в смысл необычного вопроса был я, — поводом для него послужило мое сегодняшнее приключение, о котором я успел рассказать ему двумя часами раньше. Откровенно говоря, в этом событии не было ничего особо выдающегося, и сам я, возможно, не придал бы ему никакого значения.

Но вопрос был задан, и мне пришлось перед всеми повторить свой рассказ. Вот как это было.

Наступило утро четырнадцатых суток нашего пребывания на полюсе. Проснулся я раньше обычного. Сверенные с Москвой часы показывали шесть. Рядом, согревшись в своем спальном мешке, мирно похрапывал Водопьянов. Крепко спал и мой второй сосед по палатке — Отто Юльевич [86] Шмидт. Мне спать больше не хотелось. Осторожно, стараясь не разбудить товарищей, я вылез из своего мешка, быстро оделся и вышел из палатки. В небе едва угадывалось скрытое облаками солнце. Утро было похоже на сумерки. Лагерь спал. Бодрствовал лишь дежурный радист Сима Иванов, несший вахту у рации флагманского самолета, и наш общеполусный любимец — пес Веселый, прилетевший недавно в лагерь с самолетом Мазурука. Я окликнул его и отправился навестить Иванова.

— Ну как дела, Сима?—спросил я, входя в радиорубку. — Есть Москва?

— Утренний выпуск «Последних известий» передают, — ответил радист, сдвигая наушники. — Вот послушайте. Сообщают, что в ближайшие дни мы покинем льдину.

Я надел наушники и услышал далекий голос диктора, читавшего текст радиogramмы, которую мы сами несколько часов назад отправили в Москву.

Мы посмеялись этой рикошетом возвращенной нам новости, успевшей за короткое время совершить прогулку в эфире от полюса до столицы и обратно, и, усевшись на ящиках с аккумуляторными батареями, заговорили о всяких предполетных делах.

— Вот так всю жизнь: не успеешь оглянуться, а уже приходится улетать, — шуточно проворчал Иванов, записывая задания, и принялся торопливо проверять аппаратуру, собираясь сдать вахту и поскорей улечься спать. Я просмотрел поступившие за ночь радиogramмы и оставил его одного.

Облака поднялись выше. Ветер прорвал в них круглое, похожее на иллюминатор оконце. Сквозь него проглянул клочок чистого голубого неба. Погода обещала быть хорошей.

Я вспомнил о своем давнишнем желании заняться на досуге фотографией и решил вернуться в палатку за фотоаппаратом.

Проходя по все еще спящему лагерю, я почему-то вспомнил шуточную фразу Иванова: «Не успеешь оглянуться, как уже приходится улетать», и невольно задумался. В самом деле, тринадцать суток жизни на полюсе пролетели незаметно. Казалось, только вчера лыжи нашего краснокрылого флагмана впервые коснулись льдины. Это было где-то здесь, совсем рядом с тем местом, где я теперь проходил. Я вспомнил, каким необычайно острым и волнующим показался нам этот момент. [87]

...Толчок, короткая пробежка по снежному ковру, последний стук как-то сразу замерших винтов и наступившая затем внезапная тишина... Это была необыкновенная, никогда до сих пор неслыханная нами тишина, грозная и величественная. Даже ветра не слышно было. Молчали и мы. В этом всеобщем оцепенении было что-то гнетущее и тревожное. Тысячи мыслей успели пронестись в голове за несколько секунд, которые показались нам тогда вечностью. Каждый из нас ждал тогда, что вот-вот раздастся страшный, оглушительный треск, льды не выдержат тяжести машины, расступятся и... все будет кончено.

Наконец кто-то первый решился шевельнуться и откинул плотно прижатый люк. Внезапный стук сразу вернул нас к действительности, и тотчас же громкие крики, радостные восклицания, громовое «ура» взорвали веками никем ненарушаемую тишину. Что тут началось! Все попрыгали вниз на пушистый снежный ковер, такой белый, что следы наших ног казались на нем очерченными углем впадинами. Снег полюса, еще никогда и никем не тронутый снег! Мы топтали его, мяли в руках, расшвыривали ногами. Все словно превратилось в ребят. Объятия, поцелуи, поздравления... Кто-то взобрался на торос и салютовал из винтовки. Кто-то кричал, пытались запеть...

А вокруг, словно насторожась, молчали необозримые, таинственно сверкавшие ледяные просторы. Они уходили куда-то очень далеко, сползая с покатой вершины мира на круглые бока земного шара.

Все это было, кажется, только вчера. А сегодня? Я остановился, огляделся вокруг и невольно рассмеялся.

Бывший «таинственный и загадочный» полюс превратился теперь в самый обыкновенный советский северный поселок, в котором были даже свои «улицы» и «площадь». Что это были за улицы! Мы законно гордились ими. Широкие, просторные, всегда ярко освещенные бесплатным светом полярного солнца, старательно подметаемые ветром, оформленные в архитектурном стиле, которому не было равного на всем земном шаре!

Целый день в сооруженном нами маленьком городке была ключом полнокровная хлопотливая трудовая жизнь, такая шумная, что нас, казалось, должны были слышать на противоположном Южном полюсе. С утра до ночи скрипели нарты, совершавшие бесконечные рейсы от [88] самолетов к складам, где укладывали тяжелые ящики, бочки и тюки — хозяйство запасливой четверки. Звонко стучали о лед топоры и кирки: это рубили прорубь для гидрологических наблюдений.

Ревели, изрыгая синее пламя, огромные примуса, на которых дежурные по лагерю готовили нехитрую пищу.

У радиоаппаратов вели нескончаемые разговоры с Большой землей: служебные и родственные, официальные и самые интимные.

Короче говоря, наш молодой поселок жил самой обычной жизнью, бодрой, хлопотливой и энергичной. Вскоре мы так обжились и привыкли, что расхаживали по нашей льдине, совсем как по коридору собственной квартиры, не обращая внимания на романтическое своеобразие окружавшей нас природы.

Поглощенный этими размышлениями, я незаметно дошел до своей палатки, стараясь не шуметь, взял фотоаппарат и, вооружившись лыжами, отправился снимать. Веселый резво помчался впереди. Я быстро миновал лагерь, намереваясь забраться подальше, туда, где можно было найти «настоящие» кадры. Мне хотелось доказать нашему кинооператору, невыносимо хваставшемуся тем, что в его, мол, кассетах уже давно покоится весь «от края и до края» заснятый полюс, что не он один может делать интересные снимки.

Вскоре я дошел до гряды торосов, окаймлявших лагерь на манер естественного ледяного холма. За ним простиралась еще не «цивилизованные» нами просторы. Перевалив через торосы, я сразу же очутился на снежной целине огромной равнины, изборожденной глубокими трещинами разводий. На голубоватом фоне ледяного поля, похожего на кальку гигантского чертежа, они выглядели, как тонкие вычерченные тушью зигзаги, отделявшие одну льдину от другой. Меня поразил дикий и живописный вид соседней небольшой, но какой-то особенно прихотливо изогнутой льдины. Вдоль ее резко отчеркнутого трещиной края высились замечательно красивые торосы самых причудливых размеров и форм. Тут были и плотные кубы, и как будто оструганные треугольники, и величественные пирамиды. Все это было хаотически, словно наспех, нагромождено друг на друга и ослепительно сверкало на солнце.

«Вот это кадр», — подумал я торжествуя и тут же решил, что это как раз то, что мне нужно. До моих [89] торосов, казалось, было не больше километра. Я затянул потуже ремни лыж и пошел вперед. Лагерь скрылся.

Я приближался к цели. Веселый не отставал от меня ни на шаг, оставляя рядом с блестящими колеями лыж ровную цепочку своих следов. Подошли к разводью. На мгновение перед моими глазами мелькнула, шириной не более трети метра, трещина, — в ней виднелась чистая вода океана. Сделав широкий шаг, я очутился на новой льдине. Теперь очередь была за Веселым. Но, к моему удивлению, собака не решалась перепрыгнуть трещину и бегала по ее краю, жалобно повизгивая. Вид Веселого

выражал полную растерянность: уши прижаты, хвост опущен. Он не спускал с меня глаз и следил за каждым моим движением.

Я снова подошел к краю и громко окликнул его. Но обычно очень послушный пес на этот раз отказался повиноваться. Наоборот, эхо, много раз повторившее мой голос, еще больше напугало его. Он присел на задние лапы, тревожно к чему-то прислушался и вдруг, ощетинясь, зло зарычал и стремительно помчался обратно в лагерь.

Я остался один и почувствовал вдруг странное, ничем необъяснимое беспокойство. Что могло так испугать собаку? Но раздумывать и колебаться было некогда. Я был уже вблизи ледяных глыб.

На небольшом расстоянии они выглядели еще живописнее и фантастичней. Зеленоватые льдины были словно вырублены из пластической массы. Кое-где они переливались всеми цветами радуги и отбрасывали на снег огромные зубчатые тени. Передо мной стояли сказочные ледяные сооружения высотой метров в пять.

Внезапно раздался негромкий странный звук — он напоминал замирающий вой сирены: это ветер, врываясь в отверстия между льдами, завывал в узких ледяных лабиринтах. Мне стало как-то не по себе, настроение вдруг испортилось, но все же я начал фотографировать.

Снимал торопливо, что называется без души, да и озябшие руки плохо слушались.

Решил вернуться. Обошел ледяные громады и вдруг очутился перед исполинским ледяным шалашом.

Он был высотой метров семь. Его стены — три льдины, наклоненные друг к другу, — были такой толщины, что казалось, их не пробьешь крупнокалиберным [90] снарядом. Сверху лежала огромная ледяная глыба трехметровой толщины.

Пол «шалаша великанов» был зеленоватого цвета, через толщу льда слабо пробивался свет. Кое-где торчали ледяные валуны, гладко обтесанные морем и ветрами.

С минуту я колебался, потом решительно переступил через ледяной порог, сделал несколько шагов и, отыскав место, удобное для съемки, прислонился к одной из «стен».

И тут я уловил легкий, едва ощутимый толчок. Я отпрянул от стены, посмотрел вверх и замер: стены шалаша шевелились. Толстые края размыкались и медленно отходили друг от друга. Казалось, еще одно резкое движение — и вся эта громада рухнет...

Разумеется, мне было уже не до фотографирования. Осторожно выбрался наружу, стал на лыжи и побежал, торопясь скорее уйти от этого места.

Разводье за это время расширилось: там, где была небольшая трещина, образовалась речка метра в два шириной с отвесными ледяными берегами. Ветер и течение не прекращали своей невидимой работы: льды незаметно двигались — то сплывались, то расходились. Все дальше относилось нашу льдину. Веселый почувал опасность и напрасно я его не послушался.

Я быстро снял лыжи и перебрал их на нашу льдину, перекинул туда лыжные палки и фотоаппарат. Потом отошел от края льдины шагов на двадцать, разбежался и перескочил через разводья.

Несколько минут я стоял, глядя на ледяной шалаш, возвышавшийся против меня на ледяном берегу. Пора было возвращаться домой, и я, подобрав фотоаппарат, встал на лыжи и по своему же следу пошел в наш поселок.

Выслушав мой рассказ, кают-компания долго молчала. Я закурил и встал у окна. Отсюда были лучше видны лица моих товарищей. Они были задумчивы и серьезные.

— Да-а, — протяжно пробасил, наконец, Водопьянов, — действительно страшно. Любой испугался бы. Я, например, честно признаться, повел бы себя так же. А вот почему? Не знаю. Казалось бы, что особенного? Торосы... Разве нам не приходилось, хотя бы в нынешнем полете на полюс, видеть сотни вещей гораздо более страшных, [91] чем этот знаменитый шалаш? А ведь как будто не испугались, назад не повернули?

— Вы забываете, что в полете на полюс участвовал коллектив, — ответил чей-то спокойный голос. — На миру, говорят, и смерть красна...

— Ну, это, знаете ли, пословица, а не правило, — возразил другой. — Сколько было случаев, когда страх охватывал тысячные толпы? При наводнениях, например, обвалах или других катастрофах... Люди бежали без оглядки. А ведь и там был коллектив?

— Масса — еще не есть коллектив, — снова заговорил все тот же уверенный голос. — А вы напрасно не дали мне закончить мою мысль. Под коллективом, — продолжал он, — я разумею не случайную толщу, а группу людей, объединенных одной идеей, одной волей и верой в победу. В этом и заключается сила коллектива, которая помогает побеждать любые опасности. А страх?.. Что же, страх вообще присущ каждому человеку и может возникнуть даже у самых храбрых людей при соприкосновении с опасностью, неважно — реальной или кажущейся. Но если в этот момент человек не один, а в своем испытанном, тесно сплоченном коллективе, если он к тому же чувствует, что за ним, — как это было в нашем нынешнем полете на полюс, — с любовью и тревогой следит вся страна, — может ли он тогда испытывать чувство страха? Я думаю, что нет...

— Верно, — подхватил кто-то из механиков. — Я тоже могу рассказать, как однажды в гражданскую войну...

И он рассказал нам прекрасную героическую повесть об осажденном бронепоезде, застрявшем в тылу у белых. Раненные, без патронов, без пищи, с последней гранатой, сохраняемой для того, чтобы не сдаться живыми в руки врага, — десять часов находились бойцы под непрерывным обстрелом.

— А когда наступила ночь, мы перестали ждать помощи и приготовились достойно умереть. Нам предлагали сдаться, обещали свободу. Но мы и слушать не хотели. Страх ни в ком из нас не было. Каждый знал, что все равно победа за нами, — закончил он свой рассказ.

Несколько минут все молчали. Затем заговорил кто-то еще. Пошли рассказы, веселые и грустные, воспоминания о незабываемых страницах жизни. Каждый из нас находил в своей памяти десятки случаев, перед которыми [92] рассказ о моем пресловутом шалаше казался лепетом ребенка. Но сколько ни старались мы найти в своих былых переживаниях что-либо похожее на обуявшее меня сегодня чувство слепого, безотчетного страха — ничего не находилось. Такого не было, — в один голос говорили все. И это было верно, я знал это по собственному опыту.

— Хорошо, товарищи, — раздался чей-то голос, — коллектив побеждает страх. Это верно. Но бывают и такие случаи, когда человеку приходится встречаться с опасностью один на один. Так, например, было сегодня. Чем же объяснить, что страх перед шалашом заставил без оглядки бежать человека, которого никто из нас не может заподозрить в недостатке храбрости? И в одной ли храбрости здесь дело?

И не дождавшись ответа, он продолжал, обернувшись ко мне:

— Скажите, а если бы вам или любому из нас, очутившемуся на вашем месте, было приказано заснять тот злосчастный шалаш? Если бы от выполнения этого приказа зависела жизнь людей, защита Родины или какая-нибудь научная победа? Бежал бы кто-нибудь из нас тогда?

Мы переглянулись, улыбнувшись нелепости такого предположения.

— Конечно, нет, — решительно ответили сразу несколько голосов.

И наш необычайный диспут разгорелся с новой силой. Перебивая друг друга, волнуясь и торопясь, все с жаром и страстью приводили примеры, один другого ярче, о людях, которые один на один шли на страшную опасность, на верную смерть во имя светлых идей Коммунистической партии, во славу нашей Родины.

На этот раз мы расходились по своим палаткам позже обычного. По времени была ночь, а солнце по-прежнему висело над льдами, высекая из их острых граней снопы

разноцветных искр. Откуда-то издали, быть может, из моих торосов, доносился тихий и заунывный вой ветра. Мы шли молча, все еще поглощенные мыслями, которые всколыхнул в нас недавний разговор. Прощаясь, кто-то вдруг рассмеялся и закричал вдогонку уходящим: [93]

— Так что же такое все-таки страх, товарищи?

Мы ответили ему дружным смехом и шутками, так как излишне было снова повторять то, что каждый из нас твердо знал.

...Через двое суток после этого разговора, несмотря на не вполне благоприятную погоду, мы вылетели с Северного полюса на остров Рудольфа. Оттуда позднее благополучно добрались до Большой земли, до родной Москвы.

Никто из нас не предполагал, что в самое ближайшее время нам предстояло вновь вернуться в Арктику.

16. Опять к полюсу

В октябре 1937 года наша экспедиция находилась на острове Рудольфа, входящего в архипелаг Земли Франца-Иосифа, и выжидала погоды, чтобы вылететь на поиски самолета Сигизмунда Леваневского, который пропал при перелете из Москвы через Северный полюс в Америку.

Солнце уже не всходило. Стояли полярные сумерки, но и они продолжались не более двух часов. Надвигалась полярная ночь.

Погоды все не было. То целая цепь мелких циклонов шла с запада, то подходил один мощный циклон, обрушиваясь на архипелаг суровыми метелями и сильными ветрами. А когда кончилась пурга, нависли густые облака. Мы ориентировались на лунные периоды, полагая, что с появлением луны наступит небольшое прояснение и можно будет вылететь к полюсу.

Каждый вечер, когда синоптическая карта была готова, командный состав экспедиции собирался на разбор погоды. И каждый раз метеоролог говорил: «О вылете не может быть и речи».

Лишь 5 октября, по данным метеорологов, наметился подход к Земле Франца-Иосифа области высокого давления. На следующий день установился антициклон.

Так как у нас почти не было ночного аэродромного оборудования, а посадка темной ночью, да еще в плохую погоду, была делом рискованным, нам оставалось вылететь с таким расчетом, чтобы вернуться на остров Рудольфа в сумерки. Это была последняя надежда полететь [94] к полюсу, так как через несколько дней кончались сумерки и начиналась полярная ночь.

Мы собрались для окончательного решения: вылетать или нет. Метеоролог докладывал, что через 7—8 часов антициклон пройдет и остров Рудольфа вновь закроют низкая облачность и туман. Возвращение будет отрезано. Все склонились над синоптической картой. Мне казалось, что так быстро область повышенного давления не может пройти или во всяком случае будут отдельные разрывы и прояснения, если не на самом острове Рудольфа, то поблизости. И уж, конечно, небольшой район хорошей погоды где-либо на архипелаге Франца-Иосифа должен быть.

При разборе карты погоды синоптик еще раз категорически высказался против полета:

— Лететь ни в коем случае нельзя.

— Ваше мнение? — спросил меня Шевелев.

— Я за полет!

— Необходимо вылететь во что бы то ни стало, — продолжал я, — и если остров Рудольфа будет закрыт, что мне кажется мало вероятным, то надо искать посадки где-либо на соседних островах. Для этого необходимо выставить в ряде пунктов архипелага Франца-Иосифа специальные дозоры, которые сообщали бы погоду и готовность к приему самолета. Самолет может сесть на одном из открытых от облачности островов,

а потом, при удобном случае, можно будет перелететь на остров Рудольфа. Лететь надо, пока еще есть немного светлого времени, лучшей погоды мы не дождемся.

— Ну, а ты как, Михаил Васильевич? — спросил Водопьянова Шевелев. Водопьянов до этого молчал. Он подумал и сказал:

— Лететь можно. Где же ее искать, хорошую-то погоду?

Разгорелся горячий спор. Молоков, Мазурук, Алексеев были против. Мы с Водопьяновым оставались одни. Я настаивал, что погода быстро не может перемениться, где-нибудь на Земле Франца-Иосифа найдутся районы, если не с хорошей, то с вполне приемлемой погодой. Внес предложение — одному тяжелому самолету вылететь на Землю Александры, другому — на остров Грюенбель. Маленький самолет полетит на остров Рейнер. Эти самолеты должны сесть на островах, приготовить аэродромы, раскинуть радиостанции и непрерывно сообщать [95] о состоянии погоды. На каком-либо из этих пунктов МЫ сможем сесть.

Метеоролог яростно доказывал, что лететь невозможно. Мы с Водопьяновым стояли на своем.

— Вы считаете, что надо вылетать? — обратился к нам Шевелев. Мы еще раз ответили утвердительно.

— Ну, так летим!

Все стали одеваться. Мазурук получил распоряжение готовить машину и вылетать в район Земли Александры. Алексеев — готовиться к вылету на остров Грюенбель. Легкие машины готовились к полету на остров Рейнер.

По телефону на аэродром передано распоряжение разогревать моторы нашего корабля. Мы должны были вылететь около трех часов. Алексеев и Мазурук вылетали тотчас после наступления светлого времени. Вездеход, до отказа набитый людьми, приборами, рюкзаками и другим снаряжением, пошел от зимовки на аэродром. Он медленно взбирался на крутую гору. Морозная, ясная, звездная ночь. Луны не видно. Холодно. Мы кутаемся, закрываем лица высокими воротниками шуб.

Ехали молча. Изредка кто-нибудь из нас покрывал от мороза и хлопал рукавицами, чтобы разогреть оковеневшие руки.

Никому не хотелось говорить. Всем почему-то казалось, что этот перелет затевается зря и что назревают какие-то большие неприятности.

На аэродроме подготовка шла полным ходом. Маленький прожектор, установленный на крыше аэродромного домика, освещал самолет. Он четко выделялся на черном фоне суровой ночи. Мороз крепчал. В темноте люди часто не узнавали друг друга — так все заиндевели от мороза. меховая одежда покрывалась слоем инея. Часто бегали к аэродромному домику, где жарко топилась печка и можно было обогреться.

Трудно различать в полярной ночи, что происходит с погодой. Но казалось, что запад уже начинает закрываться облаками. С подготовкой корабля спешили. Ко мне часто подходил то один, то другой участник экспедиции и, указывая на запад, говорил предостерегающе:

— Закрывает!

— Ничего, поспеем, — успокаивал я.

Мы с Водопьяновым беспокоились, как бы не отставили вылет, и поэтому во всех разговорах старались убедить, [96] что вылететь успеем и сядем если не на остров Рудольфа, то на какой-нибудь другой остров.

Один за другим нагревались моторы. Предстоял серьезный путь. Я несколько раз проверил всю гироскопическую и астрономическую аппаратуру, настроил и наладил на днях сконструированный звездный курсодержатель, опробовал радиоаппаратуру. Все было готово. Можно трогаться в путь.

Когда все четыре мотора были запущены и подкатил трактор, чтобы стронуть нас с места, собрались все обитатели Рудольфа. Но провода были не особенно бодрыми. Чувствовалась затаенная тревога.

Полет действительно оказался сложным. Кругом ночная темнота. Не видно дальше 20—25 шагов. Небо и земля слились. Лишь над головой блещут звезды. Кажется, закрой их облаками — и невозможно будет пред ставить, где земля, где небо.

В кабинах горел яркий свет. За левую лыжу был прицеплен трос трактора. С его помощью и усилиями четырех моторов мы, наконец, оторвали примерзшие лыжи и тронулись с места. Два механика ловко отцепили трос. В окна было видно, как машут руками, прощаясь с нами, друзья. Самолет медленно двигался к старту. Только бы оторваться! Нагрузка — 25 тонн. Кругом ничего не видно. Дан полный газ моторам. Пошли!

Моторы ревут. Мы побежали под гору в зияющую темноту. Машина бежит долго, подпрыгивает, слегка ударяется лыжами о твердый снег. Разбег кажется невероятно длинным. Вот самолет медленно, неохотно отделяется от земли. Мы погружаемся в темную ночь.

Набрав 300 метров, разворачиваемся, заходим немного южной радиомаяка и ложимся на курс к Северному полюсу.

В воздухе мороз еще сильнее. Он дает себя знать даже в закрытой кабине. Мы уже на высоте 1100 метров. Уверенно продвигаемся вперед с несколько повышенной скоростью. Лишь по звездам можно составить представление о положении земной поверхности. Но скоро начинают попадаться облака, которые постепенно закрывают и эти единственные ориентиры. Переходим к полету по приборам. Но вот становится чуть-чуть светлей. Полярная ночь сменяется полярными сумерками.

Доходим до 86°50' широты и 58° долготы. Все небо покрыто облаками. Они свисают густой громадой, опускаются [97] к земле и как бы увлекают нас за собой вниз.

Отказало радио. Иду в радиорубку. Сима Иванов занят ремонтом. Он отъединил все проводники, меняет лампы, ищет повреждение. С этой хрупкой аппаратурой он работает голыми руками, не замечая мороза. Мы не мешаем ему. «Сима наладит», — думает каждый про себя. А облачность давит нас все ниже и ниже. Мы уже опустились до пятисот метров. Кругом ничего не видно, лишь изредка промелькнет лед с большими разводьями.

В 7 часов 30 минут мы достигли 88° 15' широты и 58° долготы. Облачность вынудила идти на высоте сто-двести метров. Внизу мелькают лед и вода. Посадка невозможна. Сильный туман окончательно прижимает нас к земле. Переходим на брьющий полет. Порой высота доходит до тридцати метров. Под самолетом мелькают ледяные поля, зияющие разводьями, большие районы мелкого и крупного битого льда. Все это близко, под самым крылом.

Ледяной покров океана выглядит необычно. Не таким мы видели его в свой первый полет весной. Лед почти лишен снега. Нет больших ледяных полей. Преимущественно молодой лед.

— Как радио? — спрашивает Водопьянов.

— Сейчас исправят.

— Радио не работает, погода ни к черту, идти становится невозможно, — говорит он.

— Пройдем еще. Немного осталось.

— Да ведь радио не работает. Случись что-нибудь, что будем делать? Нет, надо поворачивать, — ворчит Михаил Васильевич.

— Подожди, сейчас узнаю, — и я вхожу в радиорубку.

Я не спрашиваю Иванова, как с радиостанцией. Все снято и разбросано. Понятно и так.

— Сейчас заработает, — говорит Сима, подняв голову.

Я возвращаюсь, стараясь незаметно проскользнуть в штурманскую рубку. Но Водопьянов останавливает, кладя мне руку на плечо.

Накоротке советуемся. Решаем идти вперед.

Вести самолет становится все труднее. По мере приближения к полюсу один за другим выходят из строя [98] приборы. Уже давно не работает магнитный компас. Почти не слышно радиомаяка. Ничего не слышно на радиокompасе. Звезд не видно. Пробиваемся вперед главным образом по гироскопическим приборам.

Наш рейс походит на скачки с препятствиями. Идя бреющим полетом, мы вдруг неожиданно упираемся в полосу наземного тумана. Забираемся немного повыше над океаном, чтобы пробить туман. Потом, чтобы не обледенеть, вновь спускаемся до бреющего полета. Под нами мелькают льдины и разводья. В таких условиях посадка не может кончиться благополучно. Но полюс все ближе и ближе.

В 8 часов 34 минуты наш флагманский корабль вновь на Северном полюсе. На этот раз мы попали сюда в конце сумерек. Они продлятся еще два дня, после этого наступит полная полярная ночь.

Туман рассеялся. Над нами сплошная слоистая облачность, высотой примерно 500—600 метров. Мы забираемся повыше. Там хорошая видимость, ограниченная только сумерками. Но все-таки кое-что можно видеть по сторонам.

Над самым полюсом мы сломали курс влево на 45° и, отойдя в сторону на 25 километров, вновь пошли прежним направлением с намерением пройти до 87° по ту сторону полюса, в вероятный район приземления самолета Леваневского.

Весь экипаж внимательно проглядывал льды и разводья, над которыми мы летели. Однако на широте примерно $88^\circ 5'$ по ту сторону полюса сплошной туман и мощная облачность преградили нам путь. Повернули на 90° и пошли вдоль кромки облачности, тщательно наблюдая — не покажется ли самолет Леваневского. Наконец продвигаться вперед стало невозможно, да в этом и не было надобности, так как к этому времени мы уже заканчивали облет вероятного района приземления или, скорее, падения самолета. Пришлось повернуть назад к полюсу.

Самыми трудными были вопросы ориентировки. Кругом серая мгла: ни солнца, ни луны, ни звезд. Обычные приборы не работают, на радиосредства положиться нельзя. «Честно» работает только один гироскоп. Теряется представление о направлении. После двух-трех поворотов, двух-трех изменений курса трудно представить, откуда ты пришел, где остров Рудольфа, где Америка. Всюду [99] серая однообразная мгла. Внизу лед, сверху свисают огромные густые темносерые клочья облаков.

Подходим вновь к полюсу. Вдруг резко заработала стрелка радиокompаса. Она энергично прыгает из стороны в сторону. Я, обрадованный, пытаюсь настроить ее на станцию острова Рудольфа.

Но компас вдруг отказал так же быстро и неожиданно, как заработал.

По гироскопическому компасу берем направление с полюса на остров Рудольфа.

— А найдем ли мы его? — спрашивает Водопьянов. — В какой хоть он стороне-то?

Я показываю.

— Ничего не понимаю, — пожимая плечами, заключает Водопьянов.

Мы идем над облаками. Верхняя кромка их по мере нашего продвижения подымается все выше. Определяю, что на высоте дует сильный попутный ветер.

Когда мы шли к полюсу, облака давили нас книзу, а на обратном пути облачность заставляет нас подыматься все выше и выше. Мы уже достигли двух тысяч метров.

Светлеет. На горизонте зажигается зарево. Солнце сейчас под горизонтом, но красивый красновато-бурый отсвет его прекрасно виден.

Приходит мысль запеленговать центр этого зарева, рассчитать азимут солнца и таким образом проверить, правильно ли идем. Этот метод, едва ли когда-либо применявшийся в воздухе, дал нужные результаты. Теперь я уверен, что идем правильно, и на остров Рудольфа попадем точно.

На высоте трех тысяч метров значительно холодней, и мы снова мерзнем. А облачность впереди нас простирается еще выше. Мы погружаемся в облака. К счастью, этот слой оказался небольшим, мы скоро вышли из него. Стало уже светло.

В 11 часов 30 минут мы смогли погасить свет в кабинах. Начался очень короткий день Земли Франца-Иосифа. Вот уже слышен маяк. Заработал радиокompас. Стало веселей.

Сима Иванов давно исправил свою радиостанцию. Он аккуратно приносит мне метеорологические сводки. С Рудольфа сообщили, что погода в районе острова хорошая, ясная. Мы подходили к архипелагу Франца-Иосифа. Погода становилась все лучше. [100]

Радиостанция работает отчетливо и ясно. Значит, остров Рудольфа близко. А вот и белые шапки гор. Остров выглядит красиво. Кругом чистая вода, а над ней возвышаются огромные белые громады острова. Дальше на юг виднеются такие же снеговые шапки. Это другие острова архипелага.

Мы идем прежним курсом и упираемся в зимовку. Внизу раскинулся аэродром, веселый, оживленный. Все приготовлено для посадки. Нас ждут.

Радость встречи. Объятия. Нас забрасывают расспросами.

17. Курс на Большую землю

Полеты на Северный полюс остались в памяти на всю жизнь. Часто вспоминаются шестнадцатисуточное жительство на льдине, полярные сумерки, полярная ночь с ее причудами, фантастические северные сияния, арктические туманы, пурга, та самая полярная пурга, которая погубила не один десяток смельчаков и от которой не раз крепко доставалось и нашей экспедиции.

Ясно, отчетливо встают в сознании труднейшие минуты нашей жизни и работы в Арктике. Дни, проведенные на необитаемом острове Рейнер, на льдине, на мысе Меньшикова. Особенно запечатлелся в памяти полет от мыса Желания до Амдермы. Суровая обстановка, в которой протекал полет, и сейчас еще четко возникает перед глазами.

Это было во вторую экспедицию к Северному полюсу, когда мы разыскивали пропавший самолет Леваневского.

Полярная ночь царила в Арктике, когда мы получили распоряжение из Москвы — закончить операции и возвращаться на Большую землю. Мы намеревались лететь с острова Рудольфа до Амдермы. Для полета требовалось много бензина. Большой полетный вес самолета внушал опасения — сможем ли мы взлететь на колесах? Подниматься же надо было именно на колесах, так как в Амдерме и на всех промежуточных аэродромах снега не было. В то же время на острове Рудольфа был глубокий рыхлый снег.

Опасения оправдались. Первая попытка взлететь, используя сравнительно сносную погоду — в лунное время, окончилась неудачно. Правда, очень затянулась [101] подготовка корабля. Луна зашла за горизонт, и погода значительно ухудшилась. Решено было на следующий день подготовить корабли к восходу луны и вылететь тотчас, как позволят метеорологические условия. Так и сделали.

Своеобразен был этот взлет. Перед самолетами расчистили маленькие дорожки для каждого колеса, чтобы оно не тонуло в сугробах. Направление разбега взяли вниз, под уклон, чтобы машина скорее набрала нужную скорость и быстрее оторвалась от земли.

Такой эксперимент проделывался не впервые. Еще весной нам приходилось взлетать, правда, на лыжах, но также под уклон, да еще в сплошном тумане. И на этот раз самолеты один за другим оторвались от земли и взяли курс на Амдерму. Полная луна тускло освещала поверхность земли из-за тонкого слоя облаков.

Погода была мало благоприятной для полета. Острова архипелага Франца-Иосифа едва-едва различались. Самолеты шли под облаками, за облаками, между облаков. Во второй половине пути, летя над Баренцевым морем, тогда свободным ото льда, мы увидели северное побережье Новой Земли. Радио из Амдермы сообщало: «Погода плохая, туман, снегопад, видимость 550 метров». То же было и на Маточкином Шаре и в заливе Благополучия. Все восточное побережье Новой Земли охватил большой циклон, лететь туда было опасно. Решили свернуть к мысу Желания. На середине Баренцева моря повернули, пошли прямым курсом и опустились на знакомую, правда плохую, посадочную площадку мыса Желания.

Через два дня, выждав погоду, мы собрались вылететь в Амдерму. Все было готово: моторы прогреты, корабли в порядке, люди на месте. Наш флагманский корабль после пробы моторов начал рулить к месту старта, но в этот момент под самолетом раздался оглушительный взрыв, словно выстрелили из большой пушки. Машина резко накренилась. Лопнула шина, полет отставили.

Создалось затруднительное положение. Лететь нельзя. Ждать, пока доставят новое колесо на мыс Желания, бессмысленно потому, что ни один пароход в это время года пройти к мысу Желания из-за льдов не смог бы. Оставлять машину на мысе Желания, где, как правило, свирепствуют сильные ветры, доходящие до 11—12 баллов, [102] значило обречь самолет на слом. Этого не хотелось, да и из Москвы передали, что машину оставлять нежелательно.

Просим ледокол «Русанов», находящийся в бухте Тихой, доставить нам колесо оттуда. На следующий день выяснилось, что «Русанов» сделать этого не в состоянии.

Некоторые товарищи предлагали вылетать на одном колесе и ободе другого колеса. Это было рискованно. Вопрос остался открытым.

Поздно вечером я задремал от усталости в своей комнате. Меня разбудил Водопьянов:

— Пойдем обсудим, тут есть предложение наших механиков.

Пошли. Полна комната народу: механики, командиры кораблей. Предлагают обмотать обод колеса хорошим канатом, сделать подобие покрышки и так стартовать.

Вообще я против таких экспериментов. К чему рисковать людьми и ценным кораблем?

Но что же делать? Оставить машину — значит списать ее в расход. Помощи ждать неоткуда.

В эту ночь был объявлен аврал по изготовлению колеса... с веревочной покрышкой.

При свете маленьких электрических лампочек производилась кропотливая, необычная в практике воздушного флота работа. Руководили ею механики. Общими усилиями на обод натягивали канат, расстилали в несколько рядов и крепко сцепляли проволокой. Когда было наложено несколько рядов толстого каната, его заплели тонкой, но крепкой веревкой сверху — и колесо готово. Правда, в диаметре оно было меньше, чем исправное колесо, примерно на одну треть метра, отчего самолет стоял, сильно накренившись на правое крыло. Взлетать надо было очень осторожно, так как из-за неравенства диаметров колес машина могла пойти с резким разворотом вправо и задеть концом крыла за землю. Тогда самолет мог встать на нос и еще хуже — загореться.

Еще за час до рассвета метеоролог доложил, что погода не блестящая, но лететь можно. По всему маршруту облачность не ниже 200—300 метров, возможно, придется пересечь фронт, который характеризуется небольшим снегопадом и несколько уменьшенной видимостью, а вообще видимость по маршруту не менее 10 километров.

На деле оказалось не совсем так. Бедный наш метеоролог, опять Арктика подвела его! Но по существу он не [103] был виноват. Трудно предсказать более или менее точно погоду на таком большом участке при небольшом количестве метеорологических станций.

Так как старт на машине с дефектным колесом и посадка в Амдерме были рискованными, мы высадили всех пассажиров своего самолета, оставив самый необходимый экипаж. Высадили второго пилота, метеоролога и двух бортмехаников. На корабле осталось только пять человек. Все готово.

— Что ж, пойдём... — сказал Водопьянов.

Полный газ — и, накренившись, машина медленно, неохотно двинулась с места. Мощность мотором дана до отказа. Заранее, ещё до полета, мы подкачали в левое крыло свыше тонны бензина и переложили кое-какой груз.

Самолет пробежал около 100 метров, набрал немного скорости, и мы, хотя и с трудом, смогли выровнять крен. С этого момента дальнейший разбег совершался, повидимому, на одном колесе. Так или иначе, через несколько секунд машина была в воздухе. Мы вздохнули с облегчением, будто гора свалилась с плеч.

Оставалось долететь до Амдермы. Кстати сказать, мы беспокоились не о том, как долететь, а о том, как будем садиться.

Я пошел в штурманскую рубку, чтобы определить направление полета и вычислить все штурманские элементы.

Невольно бросив взгляд на «большое» колесо, я обомлел: канат при разбеге размотался, накрутился на ось и намертво заклинил колесо. Посадка без поломки, повидимому, невозможна.

Взяв управление машиной, я предложил Водопьянову полюбоваться этой картиной... Решили все же идти на Амдерму. Уж если сажать машину с повреждениями, то сажать ближе к Большой земле, а не здесь, на отлете, в недостижимой морским путем зимой Арктике.

Все три машины в воздухе. Взяли курс и пошли по маршруту. На погоду в начале пути жаловаться было нельзя. Мы шли под самыми облаками, на высоте 300 метров, при видимости в 10—15, а иногда даже 20 километров, правда, с небольшим встречным ветром.

Мы уже начали радоваться, что погода удивительно сходится с прогнозом. Но скоро пришлось убедиться в обратном. Уже через час, при подходе к заливу Благополучия, [104] видимость начала ухудшаться, и скоро все вокруг затянул густой туман.

Мы вошли в него, надеясь, что он простирается не очень широким фронтом, мы быстро пробьем его и выйдем опять в благоприятную погоду. Но туман сгустился.

Шли вдоль берегов Новой Земли. Эта гористая местность с суровыми скалистыми, отвесно спускающимися к воде берегами смутно вырисовывалась справа. Впереди видимость была всего метров на полсотни. Двух остальных кораблей мы уже не видели. Часто запрашивали их по радио. Первое время получали очень невнятные ответы с корабля Молокова. Трудно было понять — что с ним и где он. Было ясно одно — что он летит. От Алексева никаких сведений не было. Это внушало серьезное беспокойство. Погода становилась все хуже. Берег, от которого мы шли на расстоянии примерно ста метров, временами совсем скрывался. Мы жались ближе к берегу, чтобы не потерять его. А перед нами то и дело неожиданно вставали заливы, мысы, которые надо было осторожно огибать.

В сплошном тумане справа и совсем близко от нашего самолета я увидел, наконец, силуэт корабля. Это был Молоков.

Лететь становилось труднее. Я запросил погоду от Амдермы и Маточкина Шара. Эти два пункта имели метеостанции и могли дать погоду. Амдерма сообщала: ветер — 9—10 баллов, высота облаков — 50 метров, туман, снегопад, видимость — 500 метров. Маточкин Шар передавал: облачность — 100—200 метров, видимость — 2—4 километра, слабый снегопад.

Надо было пробиваться хотя бы к Маточкину Шару и попытаться сесть в заливе Канкрина. Дали туда распоряжение, чтобы приготовили аэродром, костры. Но до

Маточкина Шара лететь еще далеко, а туман все густел. Идем на высоте 100 метров. Попытка подняться на большую, хотя бы даже в облака, не удавалась, так как едва мы начинали набирать высоту, как самолет сильно обледеневал.

Неожиданно впереди, совсем рядом, вырисовывается скала, значительно выше нас. Мы шли прямо на нее...

Резкий разворот — и в самый последний момент мы избежали неприятной встречи. Положение становилось серьезным. Управлять приходилось вдвоем. Мы уговорились с Водопьяновым — каждому смотреть в свою сторону [105] и, когда появится какая-либо опасность, реагировать на нее самостоятельно. Другой в это время не препятствует движению рулей и таким образом дает самолету возможность маневра.

Наш четырехмоторный корабль не очень поворотлив. Погода на удивление плохая. Поэтому надо быть готовым к любым эволюциям, чтобы не напороться на скалы, горы и не разбиться вдребезги. Оба наши спутника потеряны в тумане. Резкий порывистый ветер сильно бросает машину. Уже утомляются глаза, до боли напряжены мышцы рук, градом катится пот. Но мы полны решимости дотянуть хотя бы до Маточкина Шара.

Неожиданно впереди под самым носом самолета снова встает скала. От нее нам также удастся увильнуть в самый последний момент. Едва отошли от берега в море и, относительно успокоенные, продолжали идти прежним курсом, как впереди, с моей стороны, я заметил что-то огромное, белое, грозно надвигающееся на самолет. Привыкнув к черным голым скалам, я совсем не ожидал встретить гору, покрытую снегом и простирающуюся значительно выше нас. Свернуть направо — наверняка наткнуться на еще какую-либо гору, свернуть налево — невозможно, так как эта снежная глыба, как мне казалось, несколько загибалась налево. Мы были зажаты в полукольцо. Все же я успел дать полный газ всем четырем моторам и с набором высоты положил машину в левый крен, чтобы развернуться налево. Гора надвигалась... Я еще увеличил крен.

— Что ты делаешь? — крикнул Водопьянов.

Глазами показываю ему на гору. Но он ее не видит: она с моей стороны. Когда казалось, что вот-вот мы на полной скорости врежемся в гору, я даю левую ногу до отказа и кладу машину на левое крыло. Удивительно, как наша громадина могла удержаться в воздухе в таком положении. С замиранием сердца жду: вот сейчас будет удар — и все кончено...

В этот момент машина резко скользнула на левое крыло. Это ускорило разворот и спасло от неминуемого удара об гору.

Почувствовав, что падаем вниз, мы оба почти одновременно дали рули в обратную сторону и, не видя из-за тумана ничего вокруг, по приборам привели машину в нормальное положение. [106]

Я заметил совсем близко под крылом самолета воду. До сих пор удивляюсь — как мы не задели (а может быть, слегка и задели, но не заметили?) поверхности воды.

Впереди опять берег. Совсем низко, осторожно пошли вдоль него. Скалы то справа, то слева. Вот промелькнула одна, совсем похожая на двугорбого верблюда.

Спустя некоторое время, когда я собирался точнее поставить машину на курс, вдруг услышал голос Водопьянова:

— Опять эта гора...

Я посмотрел на него. Он недоумевающе разводил руками. Действительно, под нами тот же «двугорбый верблюд». Я сообразил, что это один из островов Крашенинникова, который в сплошном тумане мы обошли кругом два раза. Если будет так продолжаться, то неминуемо напоремся на гору или скалу.

— Пойдем в море! — кричит Водопьянов.

— Подожди, — отвечаю, — пройдем еще немного.

Единственное наше спасение — Маточкин Шар. Туда и надо пробираться. Но через несколько минут я уже согласился с Водопьяновым, что надо идти в море, подальше от этих гор, и пробираться к берегам Большой земли.

Меняем курс на 90 ° влево и выходим в открытое Карское море. Идем курсом в Амдерму. Через полчаса начинается сильный снегопад. Попытка пробиться или хотя бы набрать высоту и идти в облаках опять не увенчалась успехом. Едва вошли в слой облачности, как машина начала сильно обледеневать. Пришлось снова идти низко над водой.

В Карском море бушевал шторм. Гигантские волны пенились под самым крылом самолета. Через каждые 15 минут запрашивали о погоде все расположенные близ Амдермы населенные пункты: Югорский Шар, Вайгач, Варнек, Нарьян-Мар. Повсюду было одно: сплошной туман, снегопад, видимость от нуля до 50 метров при сильном порывистом ветре. Амдерма же давала шторм: ветер — 11 — 12 баллов, видимость — нуль, туман, сильный снегопад.

Сильным снегом забросало самолет. Внимательно вглядываясь вперед, силюсь хоть что-нибудь разглядеть. Ничего. Муть, снег и туман... Стараюсь вести самолет на повышенной скорости, но замечаю, что она падает. Это [107] заметил и Водопьянов. То он, то я все прибавляем и прибавляем обороты моторам. Наконец моторы работают уже на полной мощности, а скорость упала до 140 километров. Залепленные снегом стекла наводят на мысль, что у нас забросало снегом приемники указателя скорости. Этого еще не хватало... Как же лететь дальше? Надо немедленно включить дополнительный обогрев.

Когда оба контакта были включены, указатель скорости стал работать нормально.

Мы летим уже два с половиной часа в сплошном тумане и снегопаде. Никакого просвета.

Иванов через каждые четверть часа приносит метеосводки. Погода в Амдерме и во всем районе не улучшается. Вести самолет становится все тяжелее. Наконец снег повалил так, что даже белую пену волн почти под самым крылом различить невозможно.

Удастся ли добраться до земли? Я высунулся в открытое окно, чтобы увидеть хоть что-нибудь впереди. Ветер сорвал шапку, швырнул ее в море. «Шапка уже утонула», — подумал я.

Еще час мучительного полета над беснующимся морем, в неистовом снегопаде и проклятом тумане. Наконец, к нашей радости, видимость становится немного лучше. Вот она — 200—500—1000 метров. И самое главное — мы могли уже подняться на 150 метров от воды. Изменили курс с намерением подойти к берегам Новой Земли.

Давно уже пролетели Маточкин Шар и подходим к южной оконечности Новой Земли. Подходя к берегу, неожиданно увидели один из наших самолетов. Он нас не заметил. Я долго вызывал его по радио, но ответа не получил. Позднее выяснилось — это был корабль Молокова.

Еще и еще запрашивали Амдерму о погоде. Оттуда сообщили: двенадцатибалльный ветер, видимость — нуль; сильный снегопад, туман. Песчаная коса — единственное место для посадки в Амдерме — заливается волнами бушующего моря. Направление ветра — не вдоль этой косы, а поперек ее.

Куда же мы пойдём?

Садиться на неисправном самолете при боковом ураганном ветре, отсутствии видимости я сплошном снегопаде на заливаемый волнами аэродром — наверняка по губить самолет. [108]

— Давай сядем где-нибудь здесь, — предлагает Водопьянов. Долго советуемся.

— Надо садиться, — говорю я, — где-нибудь около жилья.

— Да где же его найдешь, жилье-то? — возражает Водопьянов.

Я напомнил, что на самой южной оконечности Новой Земли, на мысе Меньшикова, есть маяк. И когда мы еще летели на остров Рудольфа, я заметил около него маленький домик.

Упорно пробиваемся вперед и, наконец, приходим к мысу Меньшикова.

— Ну что же, садимся? — спрашивает Водопьянов.

— Садимся, — отвечаю.

— Сломаем!.. — кричит он. — Ветер сильный, надо стараться на одно колесо посадить.

Больше нам ничего и не оставалось. Кроме плохой погоды, впереди по маршруту нас в Амдерме ожидала еще и посадка ночью. В обстановке, какая была в Амдерме, это было невозможно.

Прошли бреющим полетом над мысом Меньшикова. Его неровная поверхность абсолютно лишена снега. Как-то выйдет посадка? Зашли еще раз. Я бросил дымовую ракету. Строго против ветра заходим на посадку. Земля все ближе и ближе.

— Выключай, — говорит Водопьянов.

Нажимаю аварийный контакт, и все четыре мотора останавливаются. Машина с левым креном подходит к земле, бежит на одном колесе, потом упирается на законтранный канатом обод колеса, резко разворачивается направо, мы парируем это рулем направления и элеронами, но заворот продолжается, крен увеличивается, машина чуть не цепляется крылом за землю.

Наконец резкий рывок. Наш гигант высоко поднял хвост и на мгновение застыл в таком положении. И тут же обращенный к самолету зычный крик Водопьянова: «Ты что делаешь?!» Как бы слушаясь, машина резко стукнулась хвостом о землю и стала в нормальное положение. Я сорвался со своего места и, соскочив на землю, в радостном изумлении увидел, что машина невредима.

Трудно удержаться от радости:

— Цела, цела! — кричу я. [109]

18. Десять дней на мысе Меньшикова

Мы сели в четверти километра от берега Карского моря и в одном километре от маяка.

Шел мелкий мокрый снег. Погода напоминала глубокую осень где-нибудь в центре России, когда лето давно кончилось, а зима еще не наступила. Кругом мглисто и сыро. Снег падал и тут же таял, только небольшие белые пятна маячили на полузамерзших кочках и покрытых льдом впадинах однообразного тундрового ландшафта. Метрах в пятидесяти от самолета — большое озеро, покрытое тонким льдом. Кое-где поверх льда проступила вода. Сквозь лед видно прозрачное, усеянное галькой дно.

Самолет накренился на правую, больную ногу. Обод неисправного колеса по ось погрузился в почву. Порывистый ветер дул под левое крыло, и крен от этого увеличивался.

Мы беспокоились о машине. Ее могло перевернуть на крыло и поломать.

Сразу же после посадки начали рыть канаву под здоровым колесом, чтобы погрузить поглубже и его. Тогда самолет примет нормальное положение. Каменистая почва поддавалась туго. Киркой, лопатами мы ковырялись в жидкой грязи, густо перемешанной с камнями и галькой. Через полчаса работы одежда стала мокрой от пота и мокрого снега. Мы основательно вымазались в грязи. Вид экипажа был, мягко говоря, непривлекательный.

Яма вырыта. Как же втянуть в нее машину? Достаточно повернуть самолет за хвост на несколько метров. Но нас всего пять человек, — мы не можем сдвинуть с места такой большой самолет.

Отправились на берег моря, где еще при посадке заметили много плавника. Море бушевало. Огромные волны с шумом ударялись о берег, высоко вздымались мириады брызг. Ледяная вода заливала берег, на котором валялось много обледенелых бревен. Их выкинуло море. Мы выбрали несколько бревен потоньше, использовали их как рычаги и с большим трудом перекинули хвост самолета вправо. В канаве утонуло и здоровое колесо. Самолет стоит прямо. Эту работу кончили в полной темноте. Вскоре после посадки механик Бассейн отправился обследовать [110] местность, узнать, что это за домик возле маяка, кто в нем живет, и переговорить о нашем размещении в нем. Через час-полтора Бассейн вернулся с неутешительными сведениями. Никакого домика нет, а есть наспех сбитый из ветхих досок сарай, без крыши и без одной стены. Повидимому, когда-то при постройке маяка он служил складом материалов. Самый же маяк — автомат, с запасом питания на шесть месяцев. Никого поблизости нет.

Это нас опечалило. Мокрые до последней нитки, голодные, усталые, мы очень нуждались в теплом помещении, чтобы отдохнуть, высушить одежду. Увы, приходилось довольствоваться нашим насквозь продуваемым самолетом.

Ломило руки, ноги, хотелось крепко уснуть. Но у нас еще не было связи с Большой землей. Пospешили с помощью самолетной антенны сообщить о себе в Амдерму. Но слышимость была плохая, и ответа мы толком не разобрали. Необходимо было установить настоящую радиомачту с мощной антенной. Вытащили складную металлическую радиомачту. Поставить ее ночью при сильном ветре и снегопаде стоило больших трудов; короткие металлические кольца для закрепления расчалок не держались в рыхлом верхнем слое земли. Площадку работ скупо освещал единственный карманный фонарик.

Но часа через два мачта стояла, антенна была подтянута к самолету, и спустя 15 минут мы свободно разговаривали с Амдермой.

Наконец-то можно заняться собой. Нужно согреть воду, закусить галетами, консервами, главное — выпить горячего чая. Около полуночи надули резиновые матрацы, разделись и залезли в спальные мешки. Тоскливо воет студеной ветер, но в мешке тепло, приятно ноет утомленное тело, сон туманит сознание, и с мыслью «все обошлось благополучно» мы засыпаем.

А ветер крепчает, с визгом врывается в щели крыльев, с остервенением ревет и часто стучит ремнями и пряжками моторных чехлов о металлическую поверхность крыла, отчего внутри самолета стоит непрерывный оглушительный стук, словно в клепальном цехе большого завода.

Наступил первый день нашего пребывания на самой южной оконечности Новой Земли. Относительно теплая [111] погода неожиданно сменилась сильным морозом. Наша сильно промокшая и непросушенная верхняя одежда смерзлась, в ней трудно было повернуться.

Возобновились переговоры с Амдермой. Оттуда сообщали, что колеса затребованы из Архангельска, через 2—3 дня выйдет пароход «Вологда», который доставит их нам. Доставка при этих условиях грозила затянуться надолго. Запросив, имеется ли в распоряжении Амдермы какое-нибудь судно, и получив утвердительный ответ, мы договорились, что с самолета Молокова снимут одно колесо и срочно доставят нам.

Но оказалось, в Амдерме все еще свирепствовал шторм и снимать колесо при ураганном ветре было невозможно. Приходилось ждать, пока ветер утихнет. На этом и порешили. При первой возможности маленькая шхуна «Вихрь» доставит нам колесо. Таким образом, предстояло прожить в нашем «клепальном цехе» несколько суток. Назначили следующий срок связи и занялись приведением в порядок своего хозяйства.

Первая забота — о тепле. На каждого приходилось по три спальных мешка, так как члены экипажа, пересаженные на мысе Желания на другие самолеты, мешков с собой не взяли. Не взяли они и десять новых резиновых матрацев. Мы надули матрацы,

разостлали их в среднем отсеке фюзеляжа, оставшимися матрацами и спальными мешками загородились от ветра. На резиновые матрацы на полу постелили несколько малиц{6}, мехом наружу.

Стало немного тише, хотя ветер и проникал через небольшие отверстия. Попрежнему держался лютый мороз. Было так холодно, что без перчаток руки мгновенно замерзали.

Мы сидели, вернее полулежали на полу, на разостланном меху, в полном полярном обмундировании, в теплых шапках, около нас непрерывно горели два примуса, служившие печками.

Сегодня дежурный по «кухне» — механик Бассейн. Он молчаливо возится, творя из крупы, сухого картофеля и прочих снадобий что-то среднее между супом и кашей. Мы обсуждаем способы, какими можно будет скорей и проще вытащить машину из крепко смерзшейся земли. Час обеда. Приготовленное кушание поразительно невкусно. [112] Но нам оно кажется замечательным, потому что оно горячее. А мы так нуждаемся в тепле. Едим с аппетитом, едим и похваливаем.

В 10 часов вечерняя связь с Амдермой. Сообщили, что с зимовки «Лагерная», единственной зимовки на южной оконечности Новой Земли, расположенной от нашей стоянки километрах в пятидесяти, к нам вышла на собаках партия с продовольствием. Пурга не унималась. Мы тревожились: доберутся и найдут ли нас эти люди? Опробовали пистолетные ракеты, зажгли одну большую посадочную ракету, также для пробы. Этими ракетами мы хотели давать сигналы. Зеленые и красные пистолетные ракеты взвивались высоко вверх, освещая большое пространство. Наверно, их можно было увидеть издалека. Мы с нетерпением ждали гостей.

На другой день я сильно замерз во время сна и проснулся очень рано. Спал в крыле. С удивлением обнаружил, что мой спальный мешок занесен снегом: в щели за ночь надуло целый сугроб. Самое мучительное — вылезать из спального мешка. Эту операцию стараешься проделать как можно скорее; подпрыгивая и приплясывая, торопишься натянуть меховую одежду. Это удается с трудом. Руки и ноги кажутся одеревеневшими.

Чтобы разогреться, шли запускать моторчик радиостанции. Связь мы устанавливали с раннего утра. За ночь моторчик застывал и упорно отказывался работать. Приходилось, сильно дергая за трос, поворачивать моторчик. Этим занимались по очереди. Согревшийся уступал место другому. Потом дежурный начинал готовить завтрак. Меню было не особенно разнообразным: чай или какао, галеты, разогретые мясные консервы.

Завтрак как будто «закреплял» тепло, добытое у моторчика рации. Но стужа брала свое. И через полчаса-час мы снова ощущали студеное дыхание Арктики.

Шел третий день нашего ожидания на суровом, безлюдном мысе Меньшикова. После завтрака решили пройти к маяку и подробно разведать местность. Обошли кругом и исследовали небольшое озерко, расположенное возле самолета, откуда мы брали пресную воду; прошли вдоль скалистого морского берега до самого мыса, на котором стоял маяк. Море бесновалось. Ветер завывал и сбивал с ног. Пенистые валы стремительно бежали к скалам, ударяясь о них, вздымались вверх и, словно укрощенные, [113] откатывались назад. На берегу валялись какие-то ящики, бочки, остатки шлюпок. На одном из ящиков мы с трудом разобрали: «Нордвик». Этот ящик море схватило у мыса Нордвик, за тысячу километров, и принесло сюда.

Поднялись на маяк, осмотрели его автоматическое устройство. С самой вышки наблюдали шторм. К обеду тронулись домой. Сегодня дежурный приготовил обед из двух блюд: рисовая каша и какао. Светлого времени очень мало. На мысе Меньшикова в это время солнце уже не всходило, но еще держались короткие сумерки — не более полутора-двух часов. Скоро здесь так же, как и на Земле Франца-Иосифа, наступит полная полярная ночь.

Регулярно через каждые два-три часа я несколько раз стрелял ракетами вверх, надеясь привлечь внимание идущих к нам зимовщиков с «Лагерной». После обеда начинались различные рассказы и беседы. Читали и перечитывали вслух единственную книгу, оставшуюся на самолете. Играли в карты и при этом всегда ожесточенно спорили. Причина спора была очевидна: по уговору проигравший должен сдавать карты для новой игры. Для этого приходилось снимать рукавицы. А что может быть неприятнее при такой температуре?

Я играл с Симой Ивановым; Водопьянов с Петениным, пятый член экипажа механик Бассейн обычно сидел рядом, поддакивал, подтрунивал над неудачниками. Нашим противникам не везло. Они почти каждый раз проигрывали, нервничали, ругали друг друга за неправильный ход. Особенно остро переживал неудачи Михаил Васильевич Водопьянов. За оплошный ход он «грыз» Петенина так, что тому становилось «жарко». А нам повышенное настроение партнеров доставляло большое удовольствие, и мы подливали масла в огонь. Когда руки коченели окончательно, игра прекращалась. Тогда начинались длинные, длинные рассказы, в которых была и правда, и вымысел, и действительные происшествия, и планы будущих экспедиций.

О чем только не рассказывали, о чем не переговаривали за десять долгих полярных ночей! Как-то Водопьянов рассказал даже старинную русскую сказку об Алеше Поповиче. Часа два слушали ее, а Михаил Васильевич, умело импровизируя, все говорил, развлекая своих спутников. [114]

В 12 часов — связь с Амдермой. Потом ужин. Чай. Потом спать.

Повторяем то же, что происходило накануне. Стараешься быстро-быстро стащить с себя одежду, нырнуть в спальный мешок, закутаться как следует. Долго дрожишь в этом мешке, пока, наконец, не ощутишь приятную теплоту. В одном спальном мешке было холодно — спали в двух, вдетых один в другой. Закроешься с головой — нечем дышать. Откроешь верхний клапан — лицо замерзает. Обычно под голову клали летный пиджачок на беличем меху, крепко закутывали им голову, оставляя маленькое отверстие для воздуха.

Так проходили дни и ночи. На пятый день сообщили, что «Вихрь» вышел к нам с колесом. Всеобщее ликование. Высчитывали, сколько времени потребуется судну, чтобы дойти до нас. Даже запросили у капитана все данные на этот счет и его мнение, когда он сможет прибыть. Приготовили ракеты, осмотрели берег, где будем выгружать колесо. Настроение поднялось.

Каково же было наше разочарование, когда на следующее утро радио из Амдермы сообщило, что «Вихрь» из-за сильной волны и обледенения вернулся назад. А вскоре нам передали, что собачья партия, шедшая к нам с зимовки «Лагерная», из-за плохой погоды вернулась обратно.

Начали подумывать, нельзя ли вылететь, обойдясь своими средствами. Но обод колеса был поврежден так сильно, что рассчитывать на успех было трудно. Тем не менее мы начали вытаскивать самолет из ямы, решив, что подробный осмотр колеса подскажет выход и вылететь как-нибудь удастся.

С утра приступили к работе. Она шла медленно. Все быстро уставали: сказывались недостаточное питание, изнуряющий мороз.

Надо с берега принести несколько бревен, чтобы подкладывать их под домкрат при подъеме машины. Идем к морю. Вот и бревно. Мы с Симой взвалили его на плечи, понесли к самолету. Водопьянов и Петенин пошли искать доски. Бревно не тяжелое и нести-то всего четверть километра. Но мы с Симой отдыхали восемь раз, пока подошли к самолету. Все были простужены. У Иванова повысилась температура, болело горло. У Водопьянова начали болеть челюсти, разбитые при давно случившейся аварии. [115]

Приближалось 7 ноября. Мы получили много поздравительных телеграмм. Обидно, что не удалось, как предполагали, встретить великий праздник в Москве. 6 числа мы с вечера отправились на берег моря с пилой, топором и бидоном бензина,

навалили огромную кучу выловленного леса, и 7 ноября у нас все время горел огромный костер. А мы сидели около него и разговаривали о том, как замечательно празднует двадцатую годовщину Октября родная Москва.

На десятые сутки работа по вытаскиванию корабля из ямы подходила к концу. Вдруг по радио получили извещение, что «Вихрь» снова вышел к нам. На этот раз море было спокойно.

Всю ночь, не смыкая глаз, мы следили за продвижением судна. Часто разговаривали по радио с капитаном, подбадривали, уверяя, что море у нас совершенно спокойное, ветер слабый и, на худой конец, с южной стороны есть бухта, где судно может укрыться от волнения.

В 24 часа «Вихрь» сообщил, что пересекает Карские Ворота. Мы тут же, с пилой, топором, ракетами, с бидоном бензина, вышли на самый берег моря, снова разожгли костер.

Поминутно пускали ракеты. В четвертом часу вдали от берега замаячили огни судна, а через час к нашему костру пристала шлюпка с матросами и остальными членами экипажа нашего самолета во главе с механиком Морозовым.

Радости нет конца. Нам привезли колесо, много продовольствия, несколько бутылок вина и спирта, которого у нас не было ни капли. Опасаясь, что море снова забушует, мы попросили, чтобы колесо выгрузили немедленно.

Нас с Водопьяновым пригласили на судно в гости. Встретила вся команда. Капитан — милый, замечательный человек. Он скупко рассказал об этом походе. Мы многого не знали. Не знали и того, что маленькому слабому судну стоило больших трудов пробиться к нам.

На следующий день привезенное колесо было поставлено на место. Моторы разогреты. Мы поднялись в воздух и прямым курсом пошли в Амдерму.

Пробили туман над Карскими Воротами и вскоре были в крепких объятиях всех остальных участников экспедиции. [116]

19. Над снегами Финляндии

Мне, как и многим советским летчикам, пришлось заниматься не только мирным трудом. Не только исследовать просторы Крайнего Севера, осуществлять длительные дальние и скоростные перелеты по своей стране и за границей, но и защищать нашу Родину от врагов.

Успехи нашего народа, построившего под руководством Коммунистической партии социализм, не давали покоя империалистам и фашистам. Они искали случая, чтобы напасть на нашу страну.

В 1940 году мирную трудовую жизнь нарушила война с белофиннами.

Мне довелось участвовать в действиях авиационного соединения, расположенного на северном участке боев, за Полярным кругом.

Климатическая обстановка здесь была для многих летчиков непривычной. Своеобразие аэродромов, расположенных, как правило, на замерзших озерах, специфика полета в плохих метеорологических условиях и при больших морозах — все это накладывало свой отпечаток на характер боевых действий. Но очень скоро наши летчики приспособились к этой обстановке, к ее трудностям, научились преодолевать их.

Помню день, когда на ледовом плацдарме впервые собрались все наши боевые корабли. Они стояли строгими рядами, широко распластав могучие крылья на белом покрове застывшего озера, и были похожи на больших суровых птиц, насторожившихся перед вылетом. Экипажи, выстроившиеся для смотра около своих машин перед началом боевых действий, всем своим видом выражали уверенность и силу.

Но вот наступила ночь. Все готово к боевому вылету. Тяжелые самолеты отрываются от ледового аэродрома и скрываются в ночном мраке.

Белофинское командование, уверенное, что советские бомбардировщики не рискнут появиться в столь темную и облачную ночь, торопится использовать благоприятное для него время.

И вдруг — вздрогнула земля. Ослепляя на миг багровой вспышкой пламени, раздаётся оглушительный взрыв. За ним второй, третий, ещё и ещё... Земля гудит и стонет. [117]

Огненный шторм проносится над укрепленными линиями врага. Рушатся оборонительные сооружения, взлетают в воздух склады горючего. Все охвачено морем огня.

Белофинны, видимо, были ошеломлены настолько, что открыли зенитный огонь лишь тогда, когда советские ночные бомбардировщики, выполнив боевое задание, уже легли на обратный курс.

Радостно возвращение на свой аэродром. Ещё бы! Первый вылет, да ещё ночью, при сплошной облачности, над мало изученной местностью, со столь успешными результатами.

В сложных метеорологических условиях мне приходилось летать не раз. Особенно тяжелы были полеты в Арктике. Но одно дело — просто лететь в плохую погоду, и совсем другое — выполнять в этих условиях боевое задание.

Боевой почин сделан. Вслед за ним наступает фронтовая страда. Наши бомбардировщики летают ночью, в вечерние сумерки, на рассвете — в любую погоду. Громят укрепления врага.

Хорошо помню боевой вылет в начале марта 1940 года.

Наш бомбардировщик легко тронулся с места и, зарываясь лыжами в пушистый снег, пошел по ровному полю нашего аэродрома-озера. Оба мотора грозно пудели и, как бы напрягая все силы, рвались вперед. С шумом и свистом рассекали винты прозрачный морозный воздух. Машина иногда вздрагивала на неровностях аэродромного поля и все ускоряла бег. Но вот небольшой толчок — и самолет повис в воздухе. Мы набрали скорость и через несколько минут уже летели над лесами Финляндии. Вскоре к нам пристроились остальные самолеты. Термометр показывал 42 градуса мороза. Стоял ясный безоблачный день.

Нам предстояло большой группой ударить по скоплению войск противника около одного финского населенного пункта. За последнее время этот ранее малозначительный городишко стал важной базой сосредоточения белофинских войск. Тут разместился, по данным разведки, штаб крупного войскового соединения, подвезено много военной техники, стали накапливаться людские резервы. Разведка доносила также, что много техники сосредоточено и замаскировано в рощах и лесах на окраине населенного пункта и что весь район усиленно охраняется зенитной артиллерией и истребительной авиацией. [118]

Оглядываюсь назад. За нами на удалении нескольких метров идут слева летчик Кузовиткин, справа — летчик Зуб. Следом далеко растянулась вся группа, постепенно нагоняя и пристраиваясь к общей колонне.

Летели молча. Несмотря на очень теплую одежду, мороз давал себя чувствовать.

Под нами лес с чередующимися озерами и болотами, густо заваленными снегом. Впереди, насколько мог видеть глаз, простирался все тот же лес, густой, хвойный. Он сливался в сплошной темнозеленый покров, лишь только вдали то там, то здесь показывались, четко выделяясь на солнце, отдельные сопки, также густо поросшие лесом.

В этот полет я летел в качестве летчика со штурманом Покроевым, человеком большого летного опыта и знаний. В отверстие ниже приборной доски я вижу его

спокойную внушительную фигуру. Он проверяет путь следования, делает вычисления, записывает штурманские данные в бортжурнал.

— Как дела, Покроев? — спрашиваю в переговорное устройство.

— Все в порядке, товарищ командир. Идем точно по намеченному маршруту, — отвечает штурман, энергично шевеля от мороза всем туловищем и быстро с силой потирая рука об руку.

— Что, холодно?

— Да, немножко есть. Ничего. Там дальше согреемся... когда повстречаются истребители противника, — усмехаясь, отвечает Покроев.

Сегодня в боевой полет мы идем на необычной для нас высоте. Днем летали всегда на высоте около четырех тысяч метров и несколько выше. На этот раз поднялись всего на тысячу семьсот метров. Эта высота казалась нам наиболее подходящей для более точного бомбометания, так как цели ожидалась мелкие и замаскированные в лесу. В этом полете решено было пройти, во-первых, внезапно и против обычного днем, а во-вторых, на непривычной для противника высоте. Пока он нас заметит, пока перестроит свои зенитки на новую высоту, мы проскочим и сбросим бомбы на цель. Таковы были расчеты.

Ветер боковой, слабый. Мороз все больше и больше дает себя знать. Постепенно коченеют ноги, под теплым комбинезоном холодеет тело.

— Как строй? — спрашиваю радиста Васина. [119]

— Идут хорошо, как на параде, — отвечает Васин.

— Внимательно смотреть за воздухом!

— Есть передать — смотреть за воздухом.

Воцаряется молчание. Каждый занят своим делом. Смотрю на землю. Кругом лес и небольшие сопки, редко виднеются засыпанные снегом небольшие полянки, — может быть, это и болота. Лишь кое-где виднеются плохо замаскированные траншеи да многочисленные следы троп и дорог.

Но разглядывать некогда. Все это быстро остается позади. Мы летим над территорией противника, лесистой, бездорожной, малонаселенной и обильно покрытой снегом.

На наш запрос по радио с замыкающего самолета сообщают, что колонна идет полностью, плотным строем. Все в порядке. Авиации противника пока не видно.

Постепенно местность становится все более пересеченной, появляется много больших и малых сопок, почти все они покрыты хвойным лесом. Справа показалась шоссеяная дорога; она хорошо наезжена и, видно, аккуратно расчищается. Это основная магистраль к фронту. Движения на дороге никакого, будто все вымерло; лишь при очень внимательном взгляде можно заметить грузовики, выкрашенные в белый цвет, стоящие у обочин шоссе.

— Маскируются. Нас увидели, — с усмешкой говорит Покроев.

— Как идем? — спрашиваю его.

— Идем правильно. Через 18 минут будем у цели. Немного переменялся ветер, — и он исправляет курс на два градуса.

В воздухе спокойно, но страшно холодно: заоченели руки, сильно замерзли ноги, все время стоящие на металлических педалях ножного управления.

«Да, — подумал я, — надо серьезно заняться вопросом летного обмундирования».

— Впереди по курсу цель! — спокойно объявил штурман.

— Радист, передать по кораблям. Внимание. Подходим к цели, — говорю Васину, стараясь, чтобы голос был как можно спокойнее.

— Есть передать кораблям! — громко отвечает Васин.

На самолете напряженная тишина. Все взгляды сосредоточенно устремлены вперед, на цель, к которой мы идем. Как-то встретит она нас? Вот отчетливо виден

населенный [120] пункт с двухэтажным домом в центре. Вокруг него ограда. Беспорядочно разбросаны другие дома. Заметно какое-то оживление. Подходим ближе.

— Вот это да!.. — неожиданно для себя вскрикиваю я.

Поселок буквально забит грузовиками, пушками, у коновязей много лошадей, отдельно стоят нагруженные повозки. Видно огромное скопление людей. Они разбежались в разные стороны, очевидно, заметив наше появление.

Описав пологую дугу разворота, заходим на цель. Вот она уже совсем недалеко и отчетливо видна.

Начали стрелять вражеские зенитки. Выстрелы одиночны, беспорядочны. Бросаю беглый взгляд на землю и замечаю, что стреляют с макушек сопков.

Оказалось, что зенитные орудия противника, над которыми мы рассчитывали пройти на высоте 1700 метров, были установлены в большинстве своем на вершинах сопков и поэтому фактическая высота нашего полета над ними была меньше.

По мере приближения к цели зенитный огонь усиливался. Но скоро пора уже бросать бомбы. Я взглянул на штурмана. Всегда педантично точный и исполнительный, он углубился в свои расчеты и не отрывался от приборов.

Между тем до цели оставалось уже совсем немного. С каждой секундой зенитный огонь усиливался. В прозрачном морозном воздухе, точно комки ваты, то тут, то там появлялись белые пустые облачка дыма от разрывов. Их становилось все больше и больше. Глаза не успевали фиксировать многочисленные огненные вспышки и крутые комки дыма, вспыхивавшие то выше, то почти рядом с нашими машинами.

Напряжение огромное. Несмотря на сильный мороз, во рту пересохло, пот лился градом. Из-под шлема выбилась влажная прядь волос; скоро она замерзла и превратилась в колючий ледяной холодок, по которому, как по желобу, стекали капли пота, и я отчетливо слышал все время методическое «кап-кап», ударявшее по кожаной куртке.

Вот и цель. Сейчас она будет под нами. Уже давно пора открывать бомбовые люки. Бросаю нетерпеливый взгляд на штурмана и обнаруживаю, что он попрежнему углублен в свои расчеты. Его наклоненная фигура выглядела чудовищно в своем спокойствии. Он продолжал что-то считать. Он не замечал ничего, что творилось вокруг, [121] — что снаряды рвутся в нескольких метрах от нас и осколки уже зачастую попадают в машину. Я окликнул его. Он поднял на меня спокойные глаза и неторопливо ответил:

— Прошу прощения, товарищ командир, но что-то мне не нравится заход. Разрешите зайти еще раз на цель.

От негодования я готов был броситься к нему, повернуть его во все стороны, чтобы он, наконец, увидел, что творится вокруг нас.

Но поселок со своими домами, пушками, грузовиками быстро проплывал внизу. Бомбить уже было поздно.

Делать нечего, идем на второй заход. Летим по кругу над районом цели. Зенитки бьют реже, временами смолкая совсем. Оглядываюсь назад. В голове сверлит одна мысль — есть ли сбитые самолеты? На развороте вижу всю колонну; идут по звеньям, слегка растянувшись.

Но вот еще один разворот — и заходим на цель. Снова ожесточенно бьют зенитки, снова вокруг самолетов яркие вспышки разрывов снарядов, снова многочисленные комья дыма выше нас, ниже и совсем рядом с самолетами.

На этот раз боевой курс проходит точно над целью. Люки открыты. Еще несколько секунд — бомбы одна за другой летят вниз.

Прибавляю немного оборотов моторам — и уходим в сторону от этого населенного пункта, от зениток. Ложимся на обратный курс.

— Здорово разворотили, — громко говорит штурман, довольный меткими попаданиями.

— Справа внизу истребители! — кричит Васин.

— Сообщить по кораблям: «Наблюдать внимательно», — передаю я радисту.

Смотрю направо вниз. Далеко в стороне, над самой землей, наперерез нашему курсу идет звено вражеских истребителей, за ним другое.

«Надо скорей уходить, — думаю. — Эти привяжутся... тут без потерь не обойдется».

Даю почти полный газ моторам. Скорость 360... 380... 410 километров в час. Замыкающий колонны передает, что наши самолеты не отстают и попрежнему держатся плотным строем.

Скоро подойдем к родной советской земле.

— Как истребители? — спрашиваю радиста. [122]

— Не видно. Задние самолеты сообщают, что отстали.

На небе попрежнему ни облачка. Солнце в морозной дымке начинает клониться к горизонту. Настроение веселое, бодрое. Усталости не чувствуется.

Прошли линию фронта, и вскоре впереди показалась группа озер среди небольших лесистых сопок.

После посадки, как всегда, оживленный говор, смех, шутки...

— У меня тридцать две пробоины, — громко говорит летчик Зуб.

— И у меня не меньше; сейчас подсчитывают, — подхватывает всегда жизнерадостный, бойкий Кузовиткин.

— Да, досталось здорово. Зато хорошо выполнили задачу, — затягиваясь папиросой, заключил усталый, но улыбающийся Покроев.

20. Июнь 1941

Двадцать второго июня 1941 г. на рассвете меня разбудил неожиданный телефонный звонок. Он дребезжал долго, зло, настойчиво. Просыпаться не хотелось. Впервые за весь месяц после напряженных ночных полетов удалось как следует соснуть, а тут — вот тебе.

Звонок продолжал яростно трещать. Чертыхнувшись, не раскрывая глаз, я нащупал у постели телефон и снял трубку. В тот же миг меня словно окатило ледяной водой: звонок был из Москвы. Началась война.

Сон сбило мгновенно. Лихорадочно переспрашиваю. Разум не в силах сразу воспринять ошеломляющее сообщение.

Через тридцать минут мирно отдохавший авиационный городок, в котором была расположена Высшая офицерская авиационная школа, стал похож на встревоженный улей. В квартирах начальствующего состава зазвонили звонки, захлопали двери, зазвучал говор.

По асфальтированным дорожкам, ведущим к штабу и на аэродром, засновали машины, наполняя воздух резкими гудками. У казарм и общежитий собирались группы слушателей — солдат и офицеров. Все расспрашивают друг друга, все полны нетерпеливой тревогой. [123]

В 12 часов городок погружается в суровую тишину. Радиорупоры передают речь Вячеслава Михайловича Молотова.

Сообщение о наглом и вероломном нападении немецких фашистов люди встречают в гневном молчании. Лица напряжены. Многие не в силах скрыть чувств негодования, страстного возмущения.

Речь товарища Молотова окончена. Но никто не расходится. Стихийно возникают митинги. Выступают старые опытные командиры, молодые летчики-слушатели, солдаты технической службы.

У каждого — свои слова, но мысль у всех одна и та же: не щадя жизни, грудью встать на защиту Родины. Ни минуты промедления. Сейчас же в бой!

Я слушаю, и в сердце моем загорается гордость за друзей, за наших молодых питомцев, за нашу авиацию, за отважных советских летчиков. Нет! Не смять, не сломать никому такие могучие крылья.

Начало войны совпало с очередным выпуском школы. Надо было послушать разговоры между счастливыми-выпускниками и теми, кому надлежало еще пребывать в стенах школы. Тут слышались зависть, и восхищение, и страстное нетерпение.

— Ты хоть напиши, не загордись, — обращался к отбывающему другу остающийся, с трудом скрывая завистливые нотки.

— Обязательно напишу. Напишем, ждите, — отвечали счастливики.

Беззаветно преданные Родине, советские летчики смело шли в бой, показывая невиданные образцы стойкости и мужества.

Многие из этих первых героев не дождались радостных дней Победы. Современники героя Гастелло, они, так же как и он, без колебаний отдали жизнь за Родину в самую тяжкую для нее годину. И пусть неизвестными оставались подчас их имена, память о них бессмертна...

А сколько приходилось получать рапортов с настойчивыми просьбами, а иногда — просто с наивными, совсем по-детски звучащими мольбами: «Отправьте на фронт. Прогоним фашистов — вернусь, доучусь...»

Иной раз в атмосфере этого жадного нетерпения, исходящего буквально от всех — от старых кадровых летчиков-инструкторов и до безусых юнцов наземной [124] службы, — у самого начинало, как говорится, «сосать под ложечкой». Ведь и у меня на сердце та же неотступная мысль: «Вырваться бы на фронт».

Но фронт требовал кадров. Требовал летчиков, штурманов. Смелых, отважных, в совершенстве владеющих искусством современного воздушного боя.

В этом был залог победы. И не значила ли наша работа по подготовке таких кадров, что и у нас здесь фронт, что и мы воюем, упорно, настойчиво, непреклонно? Разум подсказывал — «да», но сердце глухо роптало, затаив иные желания.

День и ночь рокотали моторы самолетов над летным полем школы, над чудесными лесами, над прославленными Левитаном приволжскими пейзажами.

Сроки выпуска экипажей все уплотнялись. Люди работали без усталости, полные гнева к фашистским захватчикам...

21. Самолеты летят в бой

Уже по одному виду начальника штаба я понял, что произошло необычайное. Всегда невозмутимо спокойный, подчеркнута сдержанный, полковник был на этот раз возбужден до крайности.

— Что случилось? — спросил я, принимая из его рук бланк шифровки. Но, едва прочитав первые слова, понял все.

Итак, свершилось. Приказом из Москвы наша Высшая школа с сегодняшнего дня превращалась в боевую часть действующей армии. Весь личный летно-подъемный состав — слушатели, инструкторы и преподаватели — призывался на выполнение боевых заданий. Действовать приказывалось непосредственно с места, то есть с аэродромов школы.

Не выпуская из рук шифровки, я стоял в глубоком радостном волнении. В скупых словах приказа заключался огромный смысл, отражались события большой важности.

Враг у Смоленска. Используя преимущества внезапного нападения, сосредоточив огромное количество войск, фашисты рвутся к сердцу нашей страны — Москве. Сегодня по радио опять было сообщение: «Отступили перед [125] численно превосходящими силами противника». Ударами клинка по сердцу отозвались эти слова. «Значит, очень тяжело там, на фронте. Не хватает авиации. Вот что означает этот приказ. Вот в чем его истинный смысл».

Забыв о присутствии начальника штаба, я почти громко произношу последние слова. Потом спохватываюсь и оборачиваюсь к нему. Встречаю пронизательный, серьезный взгляд. Полковник, видимо, наблюдал за мной, и я по его глазам вижу, что он отлично все понимает, что в его душе такая же боль за Родину. Но мы не говорим об этом ни слова.

Так начинается новый этап в жизни Высшей школы штурманов и летчиков.

* * *

Лунная летняя ночь... Полная тепла, соловьиных трелей, мерцающих звезд. Сколько воспоминаний юности связано с этим!

Но в этот грозный год мы восхищались лунными ночами по-иному. Прозрачные, ясные, они были нашей удачей, союзничали с нами, помогали в суровой боевой страде.

И все же, как ни отсутствовало для нас сейчас многое, без чего, казалось, невысказанно было обойтись еще совсем недавно, как ни ожесточились наши сердца, мы поддавались иной раз волшебству этих ночей, невольно любовались ими.

Бывало в передышку между полетами отойдешь на край летного поля, посмотришь вокруг и только вздохнешь от восторга.

Красавица-ночь! Лес будто залит серебром, вековые сосны тихо колышутся, каждую ветку видно, хоть сосчитай, а под ногами — зеленый ковер... Кажется, так бы и припал грудью и все позабыл. Но не время теперь...

Вновь вспыхивают погасшие было ненадолго прожектора, рассекают темноту полосами слепящего света. Снова рокот моторов, неистовый гул, вихри пыли из-под винтов, предостерегающие, хриплые сигналы заправщиков, снующих позади самолетов.

Без суеты, сосредоточенно, четко движутся в этом хаосе звуков люди. Механики, техники, оружейники готовят новую группу самолетов к вылету. Боевые экипажи тут же. Летчики, штурманы, стрелки, радисты. [126]

В ярком свете прожекторов лица выглядят призрачно-бледными, как на экране. Меховое обмундирование — шлемы, комбинезоны, мохнатые унты — делают фигуры причудливыми. Будто в эту ночь пришли неожиданно обитатели ледяных просторов Арктики. Но там, на высоте, куда сейчас пойдут машины, пожалуй, будет не теплее.

Я стою несколько поодаль с группой командиров, слушаю их последние наставления и смотрю на лица людей, уходящих в полет. Вот сейчас они взлетят и уйдут в ночь, в бой. Сколько раз уже провожали мы своих питомцев! Трудно счесть. Но всякий раз, напутствуя, я смотрел в их лица, стараясь проникнуть в сокровенное. С тайной опаской искал я в их глазах тени малодушия, страха. А вдруг человеку не по себе? Вдруг слаб он духом для испытания? Ведь только здесь, в эту последнюю минуту перед полетом в опасность и может выдать себя человек. Но ни разу не было, чтоб так случилось. Всякий раз глаза мои встречались со взглядом твердым, уверенным, полным решимости. И было радостно, и грудь наполняла гордость за чудесное крылатое племя, выросшее в нашей стране.

Но вот сказаны последние нужные слова, закончены все приготовления. Экипажи расходятся по кораблям.

Могучие машины, бороздя землю, идут к линии старта.

Взмахом фонаря стартер дает разрешение на взлет — и стальные птицы взмывают в воздух.

Спящая земля сотрясается от грозного гула. Пологий разворот, и, тая в прозрачной дали, боевые эскадрильи уходят на запад.

Сейчас затишье. Можно часок отдохнуть. Но куда девался сон? Казалось, ляжешь — и тотчас заснешь. Но взгляд все время возвращается к стрелкам часов. Время тянется нескончаемо долго. Два часа ночи. Значит, скоро у цели. Как-то будет там? Все ли

удастся, как намечалось? Сумеют ли пройти вслепую самый ответственный участок пути? Ведь там сплошная облачность. Это и хорошо, и плохо. Выскочить внезапно из облаков на врага — удачный маневр. Но тут нужна предельная точность...

Чем ближе к часу возвращения, тем больше напряжение и тревога. Под конец не хватает терпенья оставаться на командном пункте, и мы возвращаемся на аэродром. [127]

Здесь также царит нетерпение и тревога. Техники, механики, бойцы наземной службы — все, кто готовил и отправлял машины, — ждут. Иные лежат в траве и переговариваются шепотом. Другие заняты делом, чтоб время шло скорей. У всех одна мысль: «Как там? Все ли удачно?»

Наибольший накал на радиостанции. Склонившись над аппаратурой, радисты усиленно ищут в эфире свои самолеты.

«Та-а, та-а, та-та-та», — выстукивают ключи по Морзе. Это посылаются во все стороны условные позывные. На них ориентируются штурманы самолетов, по этой звуковой дорожке машины должны придти домой.

Лица радистов хмуры и упорно-сосредоточенны. Приема нет. На позывные никто не откликается.

Вдруг кто-то из них дергает плечом, будто от электрической искры. Кивнув торопливо соседу, он шепчет в азарте: «Стой, слышу». В тот же миг замирают все кругом. «Слышно, слышно, слышно», — переходит из уст в уста.

Весть мгновенно облетает всех. На аэродроме движение, суета. Пущены в ход бинокли, козырьки ладоней у глаз. Все ищут в уже совсем светлом, нежно-розовом от восходящего солнца небе заветную точку — далекий силуэт самолета.

Но вот кто-то первым улавливает смутный отдаленный гул. Он все ясней и ближе. Все громче и грозней. Общее нетерпение достигает предела. Наконец вдали показывается черная точка. За ней еще и еще.

— Летят... Топают... — слышны громкие восклицания. В них нотки азарта, ликования. Это техники, мотористы, оружейники — все, кто оснащал для боя грозные машины, — встречают свои детища.

Один за другим приземляются самолеты. Во что превращены их стройные, совсем недавно нарядно сверкавшие свежей краской крылья, фюзеляжи! Иные принесли свыше двух сотен пробоин. Среди них осколочные, бронебойные — различного калибра. Есть и зияющие рваные дыры от прямых попаданий зениток.

Глядишь и просто диву даешься, как живуча эта чудесная машина, как могла она выдержать такой удар. Снова на летном полелюдно, шумно, оживленно. Возле кораблей, вновь ставших на свои стоянки, хлопочут бойцы аэродромной службы. [128]

Один за другим выходят из боевых машин летчики, Штурманы, стрелки, разминают отекающие ноги, жмут любовно протянутые руки встречающих друзей, торопливо затягиваются долгожданной папиросой.

Быстрый подсчет, еще до рапорта командира группы, радует. Завтра в сводке Информбюро прозвучит на всю страну лаконичное: после удачного выполнения боевого задания самолеты Н-ской авиачасти вернулись на свою базу. Как много будут значить для нас эти скупые слова... Невольно режет по сердцу ворвавшийся в эту многоголосую оживленную суету мрачный, всем знакомый сигнал «санитарки». Она остановилась около «семерки». Кто был на седьмом? Быстро припоминаю состав боевого экипажа: летчик Буданцев, штурман Корин, стрелок-радист Морозов.

«Кто же из них? Жив ли?» — проносится в голове. Через короткое время начальник санитарной службы докладывает: тяжело ранен штурман Корин.

Корин? Весельчак, всегда жизнерадостный красавец Корин... Тяжелое известие омрачает настроение. Как это случилось?

И хотя понимаешь, что в такой большой и серьезной операции, какой был этот вылет, трудно обойтись без потерь и жертв, в сердце с новой силой вспыхивает ненависть и злоба к врагу.

Подъезжаю к самолету Корина. Его самого уже нет, увезли в госпиталь. Возле самолета, сплошь зияющего пробоинами, в группе товарищей нервно курит командир корабля летчик Буданцев. Лицо его бледно, покрыто копотью, рукав комбинезона разорван, пальцы левой руки замотаны шарфом, на котором запеклись пятна крови.

Увлеченный рассказом, он не сразу увидел меня, потом смолкает, принимает положение «смирно». Лицо совсем юное, худощавое. Из-под шлема, сдвинутого на затылок, виднеются слипшиеся от пота льняные, как у детей, волосы.

Я прошу повторить рассказ. Стараясь говорить сжато, по уставу, Буданцев в нескольких фразах рисует картину боевого вылета «семерки». Все скромно, скупое в его рассказе. И как привычно стало уже восприниматься подлинное героичество! Слушаю Буданцева и ловлю себя на этой мысли.

Почему это так? Да потому, отвечаю сам себе, что героизм наших летчиков, сражающихся за честь и независимость [129] своей Родины, стал массовым явлением, что поступок Корина, достойный памяти потомков, сегодня, на фоне массового героизма наших войск, выглядит обычным эпизодом. Выпестованный Родиной, воспитанный Коммунистической партией и ленинским комсомолом, питомец героической армии советского народа — мог ли он поступить иначе?

22. Буданцев рассказал

Штурман Николай Корин привел корабль точно на цель. Бомбовый удар по скоплению мотомеханизированных частей противника прошел отлично. Как спичечные коробки, взлетали в воздух фашистские машины.

Уже взяли курс на свой аэродром, как начался ураганный обстрел зенитной артиллерии. Корин невозмутимо прокладывает путь своему и двум ведомым кораблям. Летчики, увертываясь от зенитного огня, уходили на свою территорию.

Все кончилось бы хорошо, как вдруг зенитный огонь прекратился и перед самолетами появились три «мессершмитта». Фашистские истребители атаковали уже обстрелянные советские воздушные корабли.

Атакуя, истребители стремились нарушить строй советских самолетов. Если бы это случилось, бомбардировщики могли быть уничтожены фашистами поодиночке. На это, очевидно, и рассчитывал противник.

Корин, высунувшись по грудь в верхний люк своей кабины, не обращая внимания на обстрел, сигналами требовал от ведомых не отставать и прижаться к ведущему еще плотней.

При второй атаке истребителей он быстро нырнул внутрь кабины и сам открыл огонь из пулемета.

Умелым прицельным огнем советские бомбардировщики зажгли два «мессершмитта» и повредили третий вражеский истребитель. Но в последний момент случилось нежданное. Шальной снаряд зенитной пушки прямым попаданием угодил в кабину штурмана, разворотил нижний и верхний люки, разбил вдребезги приборную доску. Взгляду летчика Буданцева предстала страшная [130] картина: Корин лежал в этом хаосе, обливаясь кровью.

Минутная растерянность, боль за друга и жажда мести охватили летчика. Сам не зная как, он вел самолет. Тревожила судьба ведомых. Найдут ли дорогу? Сумеют ли без лидера прийти домой? Впереди предстоял трудный участок сплошной облачности.

Обуреваемый этими тяжелыми мыслями, Буданцев вновь оглянулся на мертвого, как ему казалось, друга и в тот же миг едва не выпустил из руки штурвала от прилива бурной радости. Рядом с собой он увидел Корина. Лицо штурмана было обмотано окровавленным бинтом, конец которого, выхлестнутый из повязки струей ветра из

разбитого люка, мотался по кабине, как алое знамя. Один глаз штурмана был закрыт кожаной перчаткой, привязанной телефонным шнуром, разбитые распухшие губы почернели.

Огромным напряжением сил Корин дотянулся неповрежденной рукой до карты летчика и, всматриваясь в нее единственным глазом, жестом стал указывать: повернуть налево... Теперь сюда. Теперь вот так держать...

Летчик понимал друга с полуслова. Он вел машину точно по его указаниям. Ведомые на близких дистанциях уверенно шли за ними. На разбитых губах Корина появилось подобие улыбки.

Два с половиной часа продолжался этот полет. Два с половиной часа отважный советский авиатор, тяжело раненный, помогал товарищу вести самолет. Лишь на исходе третьего часа этого нечеловеческого напряжения, когда вдали, в предутренней дымке, появились знакомые очертания родного города, комсомолец Корин потерял сознание.

23. «Ястребок»

Небывалым героизмом, беззаветной преданностью Родине, величайшим мужеством овеяны славные дела советских летчиков в годы Великой Отечественной войны.

Сколько раз приходилось быть свидетелем выдающихся подвигов советских людей! [131]

Вспоминается случай, происшедший с одним из летчиков-истребителей. Это был совсем еще молодой человек, но летал он отлично и командование доверяло ему выполнение ответственных задач.

После воздушного боя, в котором летчик сбил два вражеских бомбардировщика, был серьезно поврежден его самолет. Однако советский летчик не сдавался. Он предпочел бороться до конца.

Вот как это было.

Вести самолет дальше было уже невозможно. В кабине запахло горелым маслом, появился дымок. Вот-вот вспыхнет мотор. Лейтенант Николай Фомин выключил газ. Мотор мгновенно осекся, точно захлебнулся в собственном реве. Самолет продолжал лететь со снижением, рассекая еще с прежней скоростью синеватый морозный воздух.

Внизу стелился сплошной густой лес.

«Мессершмитт» шел по пятам. Он выжидал удобный момент, чтобы расстрелять раненый самолет. Оглядываясь, лейтенант уже различал за мутным козырьком «мессера» ненавистное лицо врага.

Неожиданно пуля попала в правое бортовое стекло. Несколько дыр появилось в правом крыле.

— Врешь, фашист, не возьмешь...

Фомин с силой потянул на себя ручку управления. В тот же миг самолет резко взвился вверх, затем, потеряв скорость, свалился на крыло, клюнул носом и со свистом понесся вниз, чертя крутые, все учащающиеся витки штопора.

Земля рывком метнулась навстречу. Лес неистово закрутился перед глазами, будто гигантская карусель.

Верхушки деревьев, казалось, замелькали совсем рядом. Летчик почти осязал их прикосновение, уже представлял себе яростный треск сокрушаемых ветвей, видел розоватые влажные раны надломов, ленты ободранной коры.

Оставались секунды. Сердце застыло в смертельной тоске. Гибель казалась неотвратимой. Все внутри сжалось, ожидая страшного удара...

Вдруг перед глазами мелькнул нежданно клочок снежного поля. Во рту стало солоно от крови из прикушенной губы. Цепенея от напряжения, Фомин резко двинул рулями, желая выровнять машину. В тот миг он уже не думал ни о чем, кроме одного: [132] «Сесть... Только бы сесть...»

Самолет трудно, словно нехотя, выходил из штопора. Одно мгновение он круто накренился, будто повис над лесом. Казалось, еще чуть-чуть — и все будет кончено. Но в какую-то минимальную в человеческом счете долю времени машина с натугой перевалила через верхушки заиндевевших елей и мягко плюхнулась у самого края снежной полянки.

Внезапно наступила тишина. После долгого непрерывного гула она показалась невероятной и с непривычки больно сдавила виски.

Он очнулся неожиданно, как от толчка. День подходил к концу. Лес глухо и равнодушно шумел. Казалось, волны морские накатываются на крутой берег и, шурша галькой, уползают назад.

Тело ныло, точно избитое, во рту пересохло. По спине бежал колючий озноб.

Едва шевеля затекшими пальцами, лейтенант отстегнул ремни, откинул колпак фонаря и вылез из кабины. Сразу же увяз в сугробе по пояс. Морозный воздух, острый, как нашатырь, рванулся в легкие. Фомин захлебнулся и стал дышать коротко и часто, как пьют ледяную воду.

С трудом вытаскивая из снега ноги, обошел самолет. С разбега машина почти уткнулась носом в молодой ельник.

Мысли неслись скачками, путаясь и обгоняя одна другую. В памяти, оживая, проходили события дня.

...Вот он вылетел в паре с Пичугиным. Вышли из облака. Скрытно, точно из развязавшегося мешка, вывалилась на них пятерка «мессершмиттов». Сразу же завязался бой.

Николаю Фомину, как говорят, удивительно везло. Неожиданно применив вертикальный маневр, он сбил одного, а затем вскоре и второго «мессершмитта». В азарте боя хотел было уже ринуться на третьего, но только тут заметил, что напарнику туго. «Мессеры» атакывали Пичугина сзади и сверху.

Не задумываясь, Фомин бросился на выручку. И в этот момент «мессер», зайдя сбоку, навалился на него самого.

Тут лейтенант дошел в своих воспоминаниях до того рокового момента, когда ухо его уловило в ровном гуле мотора тревожные выхлопы, перебои. Сначала мелькнуло: [133] «Не может быть. Ошибка...» Но вскоре стало ясно: мотор захлебывался, сильно сотрясая машину.

«Ну, а теперь?.. Теперь-то что делать? — лихорадочно допытывал он себя. — Да, он сбил два истребителя противника и ушел от врага. Ну сел. А дальше как быть? Как вернуться к своим? Ведь отсюда не выбраться. Кругом фашисты...

Да и сугроб по пояс. Лыж нет... Разве только ползком... Но далеко ли уйдешь...»

Глухо ворочаясь, в сердце заныла жестокая обида на свою оплошность, на самого себя.

Окончив школу, он с группой товарищей был назначен на фронт сюда, за Полярный круг, сражаться против немецких и финских фашистов. Так же, как и все его товарищи, лейтенант Фомин страстно мечтал о подвиге во имя Родины. Он бился с врагами со страстью. В каждый воздушный бой вкладывал все свои знания, все умение.

И после каждого боевого вылета он возвращался с затаенным разочарованием. Хотелось воевать еще лучше.

И вот сегодня он, наконец, сбил самостоятельно, и не одну, а две вражеские машины. Какое удивительное чувство восторга, ликования, азарта испытал он в тот момент! Хотелось кричать, петь во весь голос. И так ясно представилось, как он вернется, как встретят его товарищи, командир эскадрильи, как будут поздравлять с удачей...

И вдруг такая история. Такая дурацкая, нелепая штука с мотором.

* * *

А кругом была темная ночь. Хмурые силуэты деревьев вначале еще смутно различались на снегу, но вскоре все слилось в сплошную непроницаемую стену, будто грозная стража сомкнулась вокруг.

Мороз усиливался. Лес умолк, словно притаился. Лишь в глубине что-то глухо потрескивало, ухало и стонало.

В кабине становилось все холоднее. Выдыхаемый воздух отделялся от губ белыми облачками и тут же оседал инеем. Постепенно оледенело все кругом: стекла кабины, приборы, агрегаты управления.

Фомин сидел, поджав под себя ноги. Тело ломило и ныло от холода. Хуже всего было ногам. Вначале он постукивал ими об пол, потом стал, как бывало мальчишкой, шевелить пальцами внутри сапога. [134]

Но этот ночной колючий холод был совсем не тот, что тогда, в детстве, на катке или лыжном привале. Мороз, как живой, проникал во все щели кабины, пробирался под одежду, просачивался, казалось, сквозь поры до самого сердца.

Хотелось есть. Он разделил свой неприкосновенный бортовой паек на несколько равных долей и подолгу сосал кусочки шоколада, стараясь не думать о том, как мучительно хочется горячего, хотя бы кипятку.

Чтоб не заснуть, считал. До тысячи, до трех тысяч, до пяти. Вспоминал стихи, повторял слова песен, почему-то чаще всего ту, самую любимую в летной школе: «Удивительный вопрос: почему я водовоз? Потому, что без воды и ни туды, и ни сюды».

Это «и ни туды, и ни сюды» привязалось особенно назойливо и порой доводило до новой вспышки отчаяния. В такие минуты он переставал владеть собой и принимался в слепой ярости колотить кулаками по борту кабины...

* * *

Рассвет наступал медленно, тягуче, точно цедился сквозь плотную тьму. В сизом небе над самым горизонтом еле угадывался большой плоский диск закрытого облаками солнца.

Вдруг тонкий луч осветил кабину, заиграл бликами на уткнувшемся в воротник лице летчика.

Вначале Фомин не понял, откуда свет. Припухшие веки его приоткрылись с трудом. Медленным взглядом он обвел заиндеветшую кабину, белую пленку льда, затянувшего приборы... И вдруг, как это иногда случается после тяжелого сна, он очнулся, и сразу отчетливо вспомнил все. Кровь прилила к вискам. Задыхаясь от внезапного смятения и злости, он протяжно застонал:

— А-а, слюняй чертов... Еще героем хотел быть. Уже сдался, раскис...

Злость, стыд, негодование на самого себя возвращали его к жизни. Превозмогая боль, он выскочил из кабины на слепящий искрами снег.

Сначала закружилась голова. Противно заныло под ложечкой. Ноги и руки были точно из ваты. Но он заставил их повиноваться. Проваливаясь глубоко в сугроб, добрался до чащи леса, между огромными соснами утоптал [135] снег на маленькой круглой площадке, натаскал сухих сучьев и развел костер.

Он старался подкладывать как можно меньше сучьев и только сухие, чтобы костер не давал дыма, который могли заметить в ближайшей деревне.

Узкие, желто-красные языки пламени лениво извивались, но вскоре дружно переплелись, и костер запылал, посылая к небу тонкий прозрачный столбик дыма.

Спасительное тепло побежало от ладоней по всему телу.

Скорее инстинкт, чем разум, подсказал ему, что такое бесполезное пребывание на месте опасно. Нужно было решать. Нужно было искать выход.

План показался очень убедительным. Он обдумывал его с лихорадочной поспешностью, точно боясь отступить.

«Ведь деревня-то до занятия противником была наша, советская. Не может быть, чтобы не сохранилось в ней никого из своих!» — мелькало в голове.

«Все правильно. Иначе не может быть. Нужно только дождаться вечера. Не может быть, чтоб не вышло».

Фомин рассчитывал подойти к деревне в сумерках, поэтому надо было готовиться в дорогу.

Он вспоминал, в каком направлении деревня, и далеко ли до нее. Судя по тому, как он видел ее с воздуха перед посадкой, ему казалось, что до деревни было не более двух километров. Особенно его занимала мысль, как идти по такому глубокому снегу. Он пытался устроить своеобразные лыжи: связать несколько тонких стволов маленьких елочек и приделать что-нибудь для крепления ног. Но связать было нечем; получалось все ненадежно.

— Пойду так, — решил он наконец.

Фомин выбрал из сломанных им еловых стволов толстую палку, разложил по карманам остаток пайка, походный компас, нож, подтянул повыше и закрепил как следует кобуру с пистолетом.

Отойдя несколько десятков метров, он обернулся и посмотрел назад. Тихой, щемящей грустью сжималось сердце. Как бы прощаясь, окинул долгим взглядом еле различимый вдали «ястребок», запорошенный снегом, и пристально посмотрел на утоптанное место у костра, где были навалены наломанные им ветки.

Палка плохо помогала, и ее скоро пришлось оставить. Снег был рыхлый, глубокий. Он был несколько выше колен, [136] и лейтенант давил на него коленкой, освобождая впереди место для того, чтобы легче было вытащить ногу и сделать шаг. Часто сугроб попадался по пояс, и шагнуть было невозможно. Тогда летчик разгребал снег впереди себя руками и продвигался вперед еще медленнее — как бы плыл по пушистой снежной целине.

Он старался ни о чем не думать. Это сберегало силы. Нигде не было заметно даже намек на жилье. Всюду, куда ни глянь, — все тот же могучий, ровный, строевой лес.

Было все тяжелее подниматься после привалов. Они становились чаще и длиннее. Мучил голод.

Он шел уже очень долго, с тревогой посматривая на небо. Только бы не наступили сумерки. Пройдено еще слишком мало, надо не останавливаться, а еще идти, идти...

Рукав комбинезона залубенел от мороза. Фомин с трудом засучил его и посмотрел на часы. Стрелки долго прыгали перед глазами. Наконец он разглядел:

«Два... Значит, уже почти два часа иду».

Прошел еще час. Временами ноги совсем переставали повиноваться, и он, не в силах бороться с собой, падал в снег. Первый миг отдыха был ни с чем несравним. Казалось, в жизни нет большего счастья, чем лежать так, распластавшись на мягком снегу. Но вот по спине забегала мертвящая струйка холода, и вскоре все тело охватывала мелкая противная дрожь озноба.

Путь становился невыносимым. Деревни не было.

Лейтенант прислонился к запущенному снегом дереву и хрипло застонал. Глухой, надрывный вой ветра прошумел в ветвях, точно эхо. Дерево тихо покачивалось, и было в этом покачивании что-то похожее на соболезнавание друга.

«Ошибся... Не в ту сторону взял...»

Напрягая память, он перебрал в уме весь пройденный путь. Глаза его были плотно закрыты, но он видел далеко в синеватом тумане свои следы, взбороздившие снег, и ту сосну, у которой, — теперь он был в этом уверен, — надо было свернуть, а он не сделал этого.

Не было сил шевельнуться. Сознание затягивала плотная пелена. Сквозь нее смутно доносилось монотонное бормотание леса. Вдруг промелькнул какой-то новый, посторонний звук. Короткий, высокий, резкий... [137]

Фомин вздрогнул, сорвал с головы шлем. Полоснул жгучий ледяной ветер. Он принес все тот же звук. Да! Точно! На этот раз было ясно:

«Машина... Работает мотор...»

Задыхаясь от волнения, он рванулся вперед. Сил нехватило. Упал и пополз, проклиная готовое разорваться сердце.

Звук машины исчез так же неожиданно, как и появился. Фомин с отчаянием поднялся. Тишина надвигалась на него отовсюду, поглощая, как омут щепку.

Он прошел еще несколько десятков шагов и сквозь стволы деревьев увидел дома. Лес здесь был не такой уж густой, а по направлению к домам, метрах в ста-ста пятидесяти от него, он кончался. Сделав еще несколько шагов, вышел на опушку и увидел перед собой деревню. Лейтенант насчитал шесть домов: это был скорей поселок, хутор. Он красиво расстелился по склону горы. Из труб аккуратных домиков уютно вился дым.

Резко бросилось в глаза несколько орудий и грузовиков, беспорядочно стоявших посреди деревни.

«Не наши», — мелькнуло в голове.

Лейтенант долго, пристально смотрел на деревню, на пушки, на дома, на дым. Мучительно захотелось тепла, отдыха. Но кто в деревне — свои или враги? Незаметно было ни одного человека. Лишь вдали около пушек, смутно выделялась фигура часового в огромной, до пят, шубе.

«Запрятались от мороза», — подумал летчик. Он решил подойти поближе и разглядеть как следует. Но идти, было опасно, и он пополз.

Лежа за маленьким холмиком, он долго наблюдал и, наконец, пришел к твердому выводу, что деревня несомненно занята противником.

«Наших, конечно, здесь нет. Что же делать? Как. быть?» — мучительно сверлило в голове.

«Пойти туда... Накормят... Тепло...» И так захотелось войти в дом, снять комбинезон, обогреться, съесть что-нибудь горячее...

Фомин решительно сжал кулаки, стиснул зубы и едва не вскочил на ноги.

«Тряпка, размазня, — со злостью ругал он себя. — А еще летчик называется. Отец бы голову оторвал за такие [138] мысли... Ну, нет, — злобно мотнул он головой. — Этому не бывать. Живой не дамся».

Фомин решительно повернулся и пополз по своему следу обратно.

До самолета дошел уже в темноте. Долго выбирал и ощупывал сухие ветки, укладывал их в маленькую кучку и с трудом последними спичками разжег костер.

Он грелся, внимательно следя за огнем, непрерывно подкладывая в него ветки. Нельзя было допустить, чтобы костер погас. Разжечь теперь уже было нечем.

«Надо выбраться на дорогу и идти на восток, — решительно думал он. — Эх, зря не разведаль... Ведь у деревни наверняка есть дорога... Ночью вполне можно идти. В такой мороз они и из домов-то не выходят. Сколько лежал у деревни — никого не видел...»

— А часовой? Ну, там будет видно, — решительно шепотом сказал он сам себе и ощупал висящий сбоку пистолет.

Мороз становился все крепче. Иногда небольшой порыв ветра пробежал по макушкам огромных сосен, они покачивались, скрипели от мороза и сбрасывали со своих ветвей комья снега.

Огонь далеко оттеснил снег. Вокруг костра образовалась узенькая полоска обнаженной земли, на которой трепетали чудом сохранившиеся с лета озябшие и жиденькие, но все еще трогательно зеленые кустики брусники.

Лейтенант пристально разглядывал их и думал о том, как это странно, что за Полярным кругом при таких морозах — и зеленые, почти свежие листики.

Он думал о том, что вот он один в этом лесу и никто не знает, что с ним, где он, и если он останется жив и расскажет об этих листочках товарищам, то ему не поверят.

И, повинуясь какому-то легкому и теплому движению души, он сорвал веточку с жесткими глянцевыми листочками.

Незадолго до рассвета Фомин все же задремал. Он очнулся, когда уже совсем рассвело, взглянул на потухший костер и сразу сильно заволновался, что проспал, что надо бы двинуться в путь раньше. [139]

...Он выбился из сил, когда подошел наконец к опушке леса, и упал в изнеможении. Болела спина, руки, ноги, ныло все тело. Уткнувшись лицом в рукавицы, он недвижно лежал на снегу, не в силах подняться.

Лежал долго, не шевелясь, пока не почувствовал пронизывающего холода.

Фомин поднял голову и огляделся. Кругом сосны редящего леса, впереди — белесоватый просвет... Там деревня.

«Надо подползти к тому холмику, где был прошлый раз», — подумал он и пополз.

За холмиком деревня как на ладони. До нее метров триста. Тот же дым из труб, те же автомобили, пушки. Только теперь дым не подымался вверх, как вчера, а сильным ветром относился в сторону, стелясь иногда по самой земле.

Попрежнему у пушек стоял часовой в тулупе с автоматом. Среди пушек лейтенант разглядел несколько самоходок; на борту одной из них смутно вырисовывался крест.

— Ну, ясно... не наши...—сквозь зубы прошептал Фомин.

По улице солдат в полушубке нес два ведра с водой. У колодца был еще один солдат, который скалывал лед, глыбой намерзший на срубках колодца. Вдали за деревней неожиданно проскочил грузовик, а вскоре за ним другой.

«Вот она дорога-то, — с радостью подумал лейтенант. — Надо обогнуть деревню справа и выйти на нее. А дорога, видимо, ходовая... Машины шли быстро», — соображал он.

Но идти было опасно. Могли обнаружить. И он решил дожидаться темноты.

Лежать на снегу было холодно; да еще усиливался ветер, который дул сбоку и на открытом месте пронизывал насквозь.

Но лейтенант не обращал ни на что внимания и продолжал внимательно наблюдать, что делается в деревне.

Она не была так пуста, как вчера под вечер. Нет-нет — и выйдет кто-нибудь то из одного, то из другого дома. Вот группа солдат направилась куда-то за деревню, повидимому, к дороге. Все в новых полушубках, в валенках, шапках. [140]

«Наверно, наше захватили, сволочи... Своего-то нет ни черта...» — и он поежился, только сейчас почувствовав, как сильно замерз на пронизывающем ветру.

Он решил отползти в лес и там немного размяться, согреться, но в это время заметил двух солдат, идущих из деревни по направлению в его сторону. Один из них был с лопатой. Фомин приник к снегу, снял рукавицу и вынул из кобуры пистолет. Солдаты приближались. Рука на ветру коченела. Он сунул ее вместе с пистолетом за пазуху мехового комбинезона. Солдаты подошли совсем близко. До них было не более ста метров. Они остановились и о чем-то разговаривали. Голосов слышно не было. Потом что-то откапывали из-под снега. Откапывали долго, отдыхали, опять копали.

Пошел снег. Начинаясь небольшая поземка. Лейтенант чувствовал, что совсем заоченел, но боялся шевельнуться, чтобы не быть замеченным.

Наконец из-под снега солдаты выкопали небольшое бревно. Сели на него и закурили. Курили тоже долго и о чем-то спорили.

«Идет снег — хорошо, — думал лейтенант, — он запорошит, замаскирует, а то комбинезон на снегу здорово заметен».

Томительно долго тянулось ожидание. Лежать становилось невыносимо. Заоченели не только руки, ноги, — застыло, казалось, все внутри.

Наконец солдаты взвалили бревно на плечи и пошли к деревне.

Но Фомину уже не хотелось вставать. Он уже не чувствовал ни боли, ни жгучего мороза, ни пронизывающего ветра. Мерещился пылающий костер, столовая в родном доме, цветы у окна, мать...

«Неужели замерзаю?» — мелькнуло в голове.

Вдруг он почувствовал какой-то шорох, шуршание, кто-то кашлянул рядом. Он заставил себя поднять голову и обомлел... Рядом человек в валенках, полушубке, лыжи почти касаются его, Фомина.

Быстро выхватил пистолет. Но сильным ударом кто-то вышиб его из закованной руки. От удара помутилось в глазах. В голове коротко, как молния, блеснуло:

«Все равно не дамся...»

...Его спасли от обмороживания. Когда Фомин пришел в себя, ему рассказали, что он ошибся: деревня, [141] возле которой посадил лётчик свой поврежденный самолет, была занята нашими войсками, а пушки и автомобили, стоявшие в деревне, были захвачены у фашистов.

* * *

Героизм подлинный, если можно так выразиться — рядовой, повседневный героизм стал в нашей стране традиционным явлением. Он рождался в буднях войны, чаще всего оставаясь незаметным для окружающих. Лишь потом, — после боя, полета, разведки, атаки, когда напряжение несколько ослабевало, обнаруживалось, что рядом с нами, оказывается, жил и работал настоящий герой. Чаще всего это был скромный, малопримечательный на вид человек, в большинстве случаев очень молодой. Говоришь, бывало, с таким, поздравляешь, а он только смущенно усмехается да отнекивается: «Ну, что такого... что я сделал особенного? Все так могут, все так сделали бы на моем месте...» [142]

Вместо заключения

Я шагаю по летному полю того самого аэродрома, с которого взлетали и шли на смертельную схватку с врагом наши боевые воздушные корабли. Я вижу тот же суровый северный лес, иссиня-темный в зимних сумерках, то же широкое бледное небо со стайками серебристых облаков; я вижу в каждой пяди земли, куда ступает нога, следы недавнего былого.

На аэродроме стоят мощные стреловидные самолеты. Подхожу ближе. Вот передо мною красавица-машина новейшей конструкции, способная летать со скоростью, о которой еще недавно можно было только мечтать, и на такие расстояния, куда не в силах был до сих пор долететь никто.

Человек, по натуре и по профессии не склонный к сентиментальности, я ловлю себя на том, что с какой-то одушевленной нежностью люблюсь этим замечательным самолетом. Мне кажется, что в его стройных скульптурных формах бьется горячий пульс жизни.

Это она, так же как и я, радуется будущему, смелым полетам, славе Родины, гулу двигателей, поющих величие и мощь. Раздвигаются прозрачные дали, впереди — манящие просторы, еще не покоренные советскими лётчиками.

Они зовут советскую молодежь к новым победам, к новым авиационным достижениям во славу нашей могущественной Родины.

Примечания

{1} *Авиатикой* называли авиацию на заре ее развития.

{2} История воздухоплавания и авиации в СССР. Оборонгиз, 1944 г., стр. 443.

{3} *Ропаки* — отдельные ребристые льдины, торчащие среди относительно ровной поверхности льда.

{4} Специфическое выражение полярников. «Куропатить» — значит оторваться от зимовки без достаточного снаряжения и питания.

{5} *Позиционная линия* — отрезок прямой, проводимой на карте в результате астрономических наблюдений. Она показывает, что где-то на этой линии находится наблюдатель. Пересечение двух линий дает местоположение точно.

{6} *Малица* — полярная меховая одежда.