

Михаил Васильевич Водопьянов

Полярный летчик



«М. Водопьянов «Полярный летчик»»:
«Детская литература»; Москва; 1974

Аннотация

Огромное количество раз автора приглашали к себе в школу или же на пионерский костёр его юные друзья. Он рассказывал им о разнообразных увлекательных происшествиях из своей долгой лётной жизни и о полётах его товарищей – смелых полярных лётчиков. Практически всегда после окончания рассказа сыпались разные вопросы.

Школьников интересовало всё: и как автор впервые взял в руки штурвал самолёта, и спасение челюскинцев, и удивительные полёты в Арктике, и будущее всей авиации. Но время шло, многие школьники, с которыми Михаилу Васильевичу довелось встречаться, стали уже сами лётчиками и педагогами, врачами и инженерами. В школах уже учатся их дочери и сыновья, а вопросы остаются все те же, только их стало теперь куда больше.

Вот и решил автор сразу побеседовать со всеми ребятами не только своей страны, рассказать им то, что знал сам.

Михаил Васильевич Водопьянов

Полярный лётчик

Рисунки К. Арцеулова



От автора

Много раз меня приглашали к себе в школу или на пионерский костёр мои юные друзья. Я рассказывал им о разных происшествиях из своей долгой лётной жизни и о полётах моих товарищей – полярных лётчиков. Почти всегда после окончания рассказа начинали сыпаться вопросы.

Пионеров интересовало всё: и как я впервые взял в руки штурвал самолёта, и спасение челюскинцев, и полёты в Арктике, и будущее нашей советской авиации.

Время шло, многие школьники, с которыми мне довелось встречаться, стали уже сами лётчиками и педагогами, инженерами и врачами. В школах уже учатся их сыновья и дочери, а вопросы остаются те же, только их стало намного больше.

Вот и решил я сразу побеседовать со всеми ребятами нашей огромной страны, рассказать им то, что знаю.

Мне хотелось, чтобы читатели этой книги правильно

поняли то, о чём я пишу, поняли, что в жизни всего можно достигнуть, если упорно стремиться к поставленной цели, не бояться трудностей, много работать и учиться.

Храбрость, мужество, волю и смелость духа надо воспитывать изо дня в день и в школе, и дома, и на спортивной площадке, и в туристском походе. Вы, мои дорогие читатели, строители коммунизма, должны быть трудолюбивыми людьми, верными друзьями и ничего не бояться. И вы будете такими людьми!

ДО НЕБА ДАЛЕКО



Маленький мир

Это было давно, ещё до Октябрьской революции. Покосившийся домик, сарай для скотины, поле, огород – вот весь мой маленький мир в детстве.

Бабушка заставляла меня выучивать с её голоса молитвы наизусть и ещё «преподавала» мне закон божий. Она рассказывала, что земля стоит на трёх китах, а я, конечно, верил ей.



И в то время, когда люди уже летали на самолётах, в мою голову вбивали, что «свод небесный – твердь есть», а на эту «твердь» ангелы золотыми молоточками приколачивают бриллиантовые звёздочки.

Как-то я спросил у бабушки:

– Бабуня, а до неба далеко?

– Так далеко, что и слова такого нет, чтоб сказать тебе.

– Жаль... Ангелов посмотреть охота: как они там с этими молоточками...

Бабушка обругала меня и сказала, что ангелов видеть нельзя. Я удивился: почему же чертей и ведьм можно видеть, а ангелов нельзя? Она опять рассердилась, хотя отлично

знала, что с ведьмами наши односельчане встречаются почём зря. По селу вечно ходили рассказы об этом.

Наслушавшись таких рассказов, я стал бояться ходить ночью.

Однажды шли мы с товарищами с поля, и почудилось нам, что кто-то за нами гонится.

– Ведьма! – крикнул кто-то.

И мы бросились бежать.

Несёмся во весь опор и слышим, что нас преследуют. Решили защищаться. Набрали камней и, зажмурясь от страха, давай их швырять в сторону нашего преследователя. Слышим – отстал. «Ага, видно, и чёрт камней боится!»

Пошли дальше, а за нами снова кто-то топает.

Тут мы выпустили весь заряд камней и дали стрекача до нашего дома, который стоял на самом краю деревни.

Товарищи так домой и не пошли – ночевали у меня. А утром выяснилось: пропал ягнёнок у нашего лавочника. Работник всю ночь бегал искал, а к утру нашёл его всего избитого камнями. Бедный ягнёнок еле на ногах держался.

Жаль мне стало ягнёнка, но ребята уверяли, что в его шкуре ночью сидела ведьма.

Об этом случае я скоро забыл. Меня поразило другое.

Недалеко от нашего села был металлургический завод. Крестьяне ближних сёл и деревень возили туда железную руду, известковый камень. За каждый пуд доставленного груза платили по две копейки. Как всегда, у весов собиралось много подвод. И вот однажды к заводу подкатил легковой автомобиль. Мы никогда ещё не видели такой диковинной машины. Не успели мы опомниться, как наши лошади с испугу шарахнулись в разные стороны... И пошла тут неразбериха: ломались телеги, колёса, несколько подвод скатилось под откос, покалечились лошади. Моя-то лошадёнка еле двигалась, а тут такхватила, что я с трудом догнал её. А господа в цилиндрах сидят в машине и смеются.

Свалил я камень, привязал свою лошадь к столбу и пошёл

к конторе, где у подъезда стоял автомобиль. Мне страшно хотелось увидеть его поближе. Эх, и позавидовал же я тогда шофёру! Важно сидел он за рулём в кожаной куртке. В любую минуту он может завести машину и поехать...

Возвращаясь домой, я всё время думал о машине. Мне хотелось скорее обо всём рассказать своим товарищам.

Около деревенской лавки стоял сын лавочника, Борис. Я не удержался:

– Борис, на заводе автомобиль стоит. Я его сам видел...

– Эка невидаль – автомобиль! – прервал он меня. – Я ещё не то видел в туманных картинах! – с гордостью добавил он. – Аэропланы летают, автомобилей сколько угодно, а какие города показывают! Разве такие, как наш? Липецк – просто тьфу перед ними!

– Какие это туманные картины?

– А на белом полотне. Там люди как живые бегают.

– А где показывают?

– В театре «Унион». Заплати двадцать копеек – и увидишь. Я каждые три дня хожу.

Я задумался. Чего только не творится на белом свете, а я ничего не знаю! Борис моложе меня, а ему всё известно. Но ведь он сын лавочника – у него деньги есть, а я где возьму?

Отец у меня щедрым не был: даст в праздник три копейки, и больше не проси. Я стал ломать голову над тем, как бы набрать двадцать копеек. Каждое воскресенье меня посылали в церковь и давали десять копеек. На эти деньги я должен был купить просвиру за три копейки и три свечи: две потолще, по три копейки, – спасителю и божьей матери и одну потоньше – всем святым.

Тут я сообразил, что, если я поставлю свечку за копейку одной божьей матери, она за меня заступится перед остальными святыми. Таким образом, у меня останется целых шесть копеек.

Прошло немало дней, прежде чем я с большим трудом собрал желанную сумму. Она была для меня ключом к двери,

за которой, как мне казалось, открывался большой мир.

После первого посещения кинематографа я не спал всю ночь. Жизнь моя словно перевернулась. Раньше я думал, что на манер моего существования устроен весь мир: люди живут, пашут, жнут, в церковь ходят... И вдруг оказалось, что есть большие города с огромными домами; есть бегающие и летающие машины; есть управляющие ими люди; наконец, есть машины, снимающие все эти чудеса для кинематографа.

Меня потянуло к какой-то другой жизни. Чтобы взглянуть ещё разок на волшебное полотно кинематографа, я готов был пуститься на всё.

Для меня было совершенно неважно, видел ли я уже какой-нибудь фильм или нет. Самый факт, что на экране появляются предметы, ничем не похожие на те, что я видел в деревне, вполне устраивал меня.

С тех пор мой маленький мир расширился. Я чувствовал, как медленно, но верно рушатся мои детские понятия.

Маленький пахарь

Отец мой предложил двум мужикам на паях построить кирпичный сарай и горн для обжига кирпича.

Главным мастером будет отец, а компаньоны должны дать работника и лошадь для подвоза глины и замеса её.

Сарай построили на огороде Дмитрия Коннова, как раз около глиняного карьера. Избёнка у Дмитрия, с одним окном, была ветхая. Как-то отец пошутил:

- Продай, Дмитрий, свои хоромы.
- Купи, – ответил Концов. – С радостью продам, всё равно меня переводят путевым сторожем в Сенцовку, жить буду в казённой будке.
- А ты не шутишь?
- Хоть сейчас возьму задаток.
- Сколько возьмёшь за весь дом?
- Сто пятьдесят рублей, можно в два срока.

Отец решил купить этот дом и отделиться от деда. Где только взять деньги?.. Обратился к деду.

– Раз уходишь от меня, нет тебе ничего, – отрезал старик. Тогда отец пошёл на сборную избу и стал предлагать свою землю в аренду на шесть лет.

Сдал отец землю, денег кое у кого занял, набрал восемьдесят рублей. При свидетелях отдал за избу первую половину, а семьдесят рублей уговорился платить через месяц. Тут же собрали мы свои пожитки и торжественно переехали в свою избушку. Появился у нас огород и свой крытый двор. Есть где поставить корову, которую бабушка хуторская подарила маме на новоселье. Вот только пока ещё лошади не было. А очень хотелось прокатиться на своём коне по деревне, поехать с ребятами в ночное, как раньше на лошади деда... Ярко пылает костёр, а кругом непроглядная темь; слышно, как лягушки квакают в луговых озёрах, лошади фыркают, жадно пощипывают траву. Но вот испеклась в золе картошка, ребята достали из-за пазухи заботливо припасённые краюхи пахучего ржаного хлеба, узелки с солью, и начинается настоящий пир...

Пришло время платить за дом вторую половину. Шестьдесят два рубля отец набрал, восьми рублей не хватает. В долг больше никто не даёт. Опять обращается отец к деду:

– Ты пойми, через два часа платить надо, а то ведь пропадут те, что заплачены.

– Ну ладно, дам восемь рублей, но ты подпиши мне полнивы, которая под рожью.

– Ведь она у меня последняя.

– Что ж, что последняя... Деньги даром никто не даёт.

И пришлось моему отцу подписать деду последнюю полниву.

Долго я ждал лошадь, и наконец, накопив денег, отец купил ее. Но радости она не принесла. Это была такая старая кляча, что верхом на ней стыдно было ехать по селу.

Вместо того чтобы ехать в ночное, пришлось отправиться

с отцом в поле, учиться пахать.

Распрягли лошадь на меже своей полнивы. Отец стал рассеивать просо. Я шёл за ним следом.

– Ты, сынок, приглядывайся, как я разбрасываю зерно. Замечаешь, как оно ровно ложится на землю?

«Ну и отец у меня! – с восхищением думал я. – Всё у него получается складно». И, набравшись смелости, попросил:

– Дай я попробую.

– Мал ещё, севалка с семенами тяжёлая, живот надорвёшь. Подожди, всему научишься.

Лошадь поела овса, отдохнула. Отец в это время кончил рассеивать и начал учить меня пахать:

– Вот гляди, как я соху поддерживаю за ручки, чтобы она не лезла сошниками в землю и зерно не очень глубоко зарывалось, – скорей и ровней семена взойдут.

– Тебе хорошо говорить, ты вон какой вышины, ручки сохи как раз упираются в ладони вытянутых рук, а у меня они выше локтя ложатся и никакой силы нет тянуть соху вверх. Но ты не сомневайся. Посмотри, какой я фокус придумал.

– Какой ещё фокус?

– Сейчас покажу.

Я снял с пиджака красный льняной кушак, концы его привязал к ручкам сохи и, подсунув под кушак голову и чуть ссутулив плечи, дёрнул вожжами лошадь:

– А ну, старушка, вперёд!



Кобыла легко потянула соху. А чуть сошники начинали глубже лезть в землю, я выправлял плечи и соха шла ровно. Отец, довольный успехом, сказал:

– Молодец, сынок, фокус удался. – Он взял в руку палку

и, опираясь на неё, добавил: – Пойду помогу Ефиму заливать глину. А ты ночуй тут, а завтра как кончишь пахать, заборони поровней и не задерживайся – поспеши домой. Кобылу, – сказал он, – на ночь спутай и пусти в лощину, там трава хорошая; но гляди: около выемки рожь скоро вымётывать начнёт, как бы не потравить её, а то греха не оберёшься.

– Разве за ней уследишь, – сказал я, – за день так намаешься, как убитый уснёшь.

– Тогда накоси травы и дай ей в телегу; крепче привяжи её к задку, а утром овсом покорми.

– Ладно, что-нибудь придумаю.

Отец ушёл. Пока ещё светило солнце, я пахал и не заметил, как наступил вечер.

– Буду я косить, – вслух сказал я, – лазить по буеракам и кочкам...

Я достал из телеги краюху чёрного хлеба, отрезал кусок грудинки, с аппетитом съел, запив квасом, и стал готовиться ко сну. Привёл кобылу в лощину и привязал один конец верёвки к её задней ноге, а другой к своему сапогу. Подстелив зипун, я крепко уснул. А лошадь выщиплет траву вокруг, потянется дальше и меня за ногу тянет. Так я и передвигался вместе с зипуном с места на место. Не помню уж, сколько раз пришлось менять свою походную кровать.

Мои первый «полёт»

Занимаясь нашим небольшим хозяйством, я, как никогда, чувствовал, что где-то рядом идёт большая, кипучая жизнь, делается что-то очень важное. А я знаю всё то же поле, огород, сарай – и больше ничего. Шёл 1918 год.

Однажды мы с отцом чинили крышу сарая. Я сидел наверху и принимал солому, отец подавал. Вдруг мы услышали шум. Отец поднял голову и говорит:

– Вон летит аэроплан!

Я так резко изменил положение и повернул голову, что

свалился с крыши. Отец испугался, не напоролся ли я на вилы, потому что я страшно заорал.

Он растерялся и сам стал кричать:

— Ми-ишка! Где ты там? Вылезай, что ли!

А я лежу в соломе и кричу в полном восторге:

— Люди летят! Ой, люди летят на крыльях!



После я узнал, что на крыльях стояли не люди, а моторы, по два на каждом крыле. Самолёт этот был гигант тогдашнего воздушного флота — четырёхмоторный «Илья Муромец».

Пока мы с отцом заканчивали свою работу, в селе нашем происходил полный переполох: ведь самолёт показался над нашими Студонками впервые.

Старухи выбежали из домов с криком: «Конец миру пришёл! Нечистая сила летит!»

В это же время более опытные наблюдатели — бывшие солдаты — заметили, что от самолета отделяются какие-то предметы, и живо скомандовали:

— Бомбы! Ложись!...

Началась настоящая паника. Люди лежат, замерли и ждут: кто «конца света», кто взрыва.

Наконец кто-то из бывалых солдат, заметив место, куда была сброшена «бомба», осторожно подполз к ней. Он

обнаружил пакет с бумагами: это была пачка листовок с призывом молодого Советского правительства на борьбу с белогвардейщиной...

За ужином отец смеялся надо мной.

– Тоже, – говорил он, – лётчик нашёлся – с крыши летать! С крыши и курица летает!

А мне было не до шуток. И самолёт, и листовка очень меня взволновали: идёт борьба за счастье и свободу народа, как там было написано, а я «летаю» с крыши сарая... Я страшно завидовал людям, сидевшим в самолёте и сбрасывавшим на землю слова правды и справедливости.

На другой день я сразу ушёл в город: решил посмотреть на самолёт и летающих на нём людей поближе. Но это было не так просто, как я думал. На аэродром, конечно, я не попал: нужен был пропуск. Я печально слонялся у ворот и с завистью смотрел на счастливых, которые свободно входили туда. И всё же вышло, что слонялся я не зря.

Подошёл я к человеку, одетому с ног до головы в блестящую чёрную кожу, с маленькой металлической птичкой на фуражке, и полюбопытствовал:

– Скажите, пожалуйста, что это за форма на вас надета? У моряков – я видел – не такая!

– Это – лётная форма. Носят её лётчики и вообще кто служит в авиации.

– А как бы мне попасть туда на службу?

Человек в кожаном костюме внимательно посмотрел на меня:

– Сколько тебе лет?

– Девятнадцать!

– Парень ты, вижу, крепкий. Из бедняков, наверно?

– Само собой!

– Что же, в армии нужны такие молодые люди, как ты. Фронт-то приближается к этим местам. Поступай в Красную Армию добровольцем и проси, чтобы тебя направили в авиационную часть.

Я побежал в Липецкий военный комиссариат. Там мне сказали:

– Если хочешь поступить добровольцем в Красную Армию, то дай подписку, что будешь служить не меньше чем шесть месяцев.

Я готов был дать подписку хоть на шесть лет!

И вот, держа в руках направление от военкомата, с любопытством озираясь по сторонам, я шагаю по аэродрому на окраине Липецка. На заснеженном поле стоят огромные двукрылые аэропланы с красными звёздами, очень похожие на гигантских стрекоз. Одну такую «стрекозу» человек тридцать, ухая, заталкивают в палатку – ангар... Аэродром пересекает открытый автомобиль с какими-то военными и останавливается у маленького домика, около которого стоит часовая. Показав ему свою бумагу, в этот домик-штаб вхожу и я.

Конюх на аэродроме

– Что, товарищ боец, вы умеете делать? – спросил меня командир дивизиона товарищ Ремезюк.

– Всё... – И, увидев улыбку на лице командира, добавил: – Всё, что прикажете...

– А с двигателем внутреннего сгорания вы знакомы?

– Никогда в жизни не видел...

Вскоре выяснилось, что я ничего не умею делать, кроме как пахать, косить, молотить... А зачем это нужно бойцу Красной Армии?

Командир задумался. Потом ещё раз улыбнулся и спросил:

– А за лошадьми умеете ухаживать, товарищ боец?

– Могу! – ответил я и подумал; «При чём тут лошади?»

– Ну и хорошо, – сказал командир. – Будете у нас обозным – бензин на лошади подвозить к аэропланам.

– Мне лошадь и дома надоела! – пробурчал я в ответ.

– Вот что, товарищ боец, – строго сказал командир, – зачем вы вступили в Красную Армию? Защищать нашу молодую Советскую Республику! Так ведь? Надо, значит, и делать что прикажут. А это очень важно – подвозить бензин к аэропланам. Без бензина не полетишь...

– Раз важно, значит, я согласен!

– А какое у вас образование? – спросил командир.

– Какое там образование... Три класса, да и то третью зиму не доходил...

– У нас открыта вечерняя школа для взрослых. Приказываю в обязательном порядке посещать её, учиться.

Так я стал обозным и одновременно школьником на военном аэродроме. Лошадь мне попалась неплохая: сильная, сытая, не то что старая кляча, оставленная в отцовском доме. Я развозил громыхавшие на телеге железные бочки с бензином.

Вечерами посещал школу. Из всех учеников я, пожалуй, был самый беспокойный. Никто не задавал столько вопросов учителям, сколько я. Но нужно сказать, что учителя не были на меня в обиде и охотно рассказывали обо всём, что меня интересовало. Они понимали, что мне не терпелось наверстать то, что было упущено в детские годы.

Днём же, выполнив свои несложные обязанности и накормив лошадь, я бежал на аэродром к самолётам.



Я был рад каждому случаю повертеться подольше около самолёта. Машины притягивали меня к себе, как магнит. Я старался как можно больше «помогать» механику: наливал бензин в бак, подавал инструмент, придерживал крыло, когда он пробовал мотор, при посадке самолёта бежал навстречу,

чтобы помочь лётчику подрулить на место стоянки.

Вскоре я прослыл таким любителем авиации, что мне (до сих пор не знаю, в шутку или всерьёз) дали звание: «наблюдатель правого крыла», — я должен был следить за чистотой правого крыла самолёта. И я по-настоящему гордился своей работой.

С какой любовью я чистил, мыл, вытирал крыло после каждого полёта и перед уходом в воздух! Я сам порой был не так чист, но «моё крыло» блистало как зеркало.

Меня часто похваливал старший механик Фёдор Иванович Грошев. Впоследствии он стал лучшим полярным авиамехаником и прославился своими полётами в Арктике с лётчиком Бабушкиным. Но и тогда уже он считался лучшим мотористом дивизиона. Небольшого роста, коренастый, с чёрными усиками, он никогда не сидел без дела, всё время возился у «Ильи Муромца».

Говорил Грошев так быстро, что сразу и не поймёшь:

— Присматривайся, Миша, присматривайся! Ты парень не из ленивых. Может, чему и научишься. Аэроплан у нас замечательный. Можно сказать, первейший в мире. Ни в одной стране нет такого чудо-богатыря.

Грошев был прав. В то время четырёхмоторные воздушные корабли, носившие имя героя древней русской былины, не имели себе равных. Их строил Русско-Балтийский завод в Петрограде по проекту русского инженера Игоря Сикорского. Этот великан развивал скорость до ста километров в час, поднимал десять пассажиров. Конструктор «Ильи Муромца» первым создал удобства для экипажа. Застеклённая кабина самолёта отапливалась. В войну «Илья Муромец» превратился в грозную летающую крепость. На нём было установлено три пулемёта: в хвосте, наверху и у нижнего люка. Он поднимал до двадцати пудов бомб. Кроме того, на вооружении «Муромца» были металлические стрелы. Падая с километровой высоты отвесно, с душераздирающим визгом, они пробивали насквозь всадника с конём. Почти в

каждый боевой полёт «Муромец» брал с собой не менее пуда листовок. В гражданскую войну листовки были всё равно что пули и снаряды. Они адресовались солдатам белой армии и призывали их вступать в Красную Армию, рассказывали правду о Советской власти, о нашей борьбе, о преступных замыслах белогвардейцев и хищных иностранных захватчиков.

Всю гражданскую войну я провоевал в дивизионе тяжёлых воздушных кораблей «Илья Муромец». Сначала мы сражались в местах, где я родился. Недалеко от нашего города появился белый генерал Мамонтов. Со своими кавалерийскими полками он шёл на Тулу и Москву, Конные отряды быстро передвигались. Найти и разгромить их было лучше всего с воздуха. Красная авиация творила чудеса в борьбе с мамонтовцами.

Дважды вылетал наш командир на боевое задание. Но Мамонтов с превосходящими силами казаков усиленно наступал. Уничтожал всё, что попадало под руку; невинных людей расстреливал. Отряду приказано было отступить обратно в Липецк.

Мы то отступали, то наступали, выполняя боевые задания, пока Будённый под Воронежем не разгромил войска Мамонтова.

Дивизиону был дан приказ командующего Восточным фронтом перебазироваться в город Сарапул, что стоит на берегу реки Камы.

Помощник шофёра

По совету бортмеханика Фёдора Ивановича Трошева я присматривался к самолётам, но не смел и мечтать о том, чтобы стать когда-нибудь авиамехаником или лётчиком. Куда уж мне! Вот автомобиль – дело другое. Он по прочной земле бежит. И появилась у меня мысль стать шофёром. Спросил я раз Трошева, что нужно, чтобы стать шофёром.

– Учиться, трудиться, – ответил Фёдор Иванович. – Время-то теперь какое! Власть у нас Советская, народная! Все ворота открыты... Я поговорю о тебе с командирским шофёром Ляшенко.

Саше Ляшенко эта идея понравилась.

– Мой помощник переходит самостоятельно работать на грузовик. Я его так отшлифовал, что он теперь ездит как бог...

Не откладывая это дело в долгий ящик, мы сразу пошли просить командира о моём назначении.

На следующий день я получил повышение по службе. Меня назначили помощником шофёра, была тогда такая должность. Во время разъездов в мои обязанности входило сидеть рядом с водителем. В автомобиле я, разумеется, мало понимал, расспрашивал. Понемногу это чудо стало для меня проясняться. Шофёр был доволен своим помощником, но учить меня управлять машиной не хотел. Это меня очень огорчало, и я решил перехитрить его.

Рано утром, когда он ещё спит, заправлю машину, заведу мотор и начинаю: то назад, то вперёд... то назад, то вперёд... Далеко я уехать не мог, все мои «манёвры» происходили на крошечной площадке, где даже нельзя было сделать разворот. Но всё же эти упражнения принесли мне пользу.

Как-то Ляшенко раздобрился.

– Садись, – говорит, – за руль и попробуй управлять... Вот это – педали, это – конус, это – тормоз, этим дашь газ, а вот это – рычаг перевода скоростей. Не волнуйся, спокойно.

А я нисколько не волновался: всё, что он мне показывал, я уже хорошо изучил, внимательно присматриваясь к его действиям, когда он вёл машину. Да и утренние занятия помогли.

Когда я поехал, шофёр удивился:

– Неплохо ведёшь!

Всем известно, что начинающего велосипедиста прямо притягивают препятствия – тумбы, фонари, телеграфные

столбы, которые, казалось бы, он должен объезжать на почтительном расстоянии. То же случилось и со мной. Много места было на аэродроме, но я всё же ухитрился чуть не въехать в ангар, – хорошо, что Ляшенко вовремя схватился за тормозной рычаг. Однажды Ляшенко заболел. Командир дивизиона сам хорошо водил машину. Как-то по дороге он сказал:

– Какой же ты помощник шофёра, Водопьянов, если не умеешь водить машину!

– Виноват, товарищ командир, я умею!

– А ну-ка попробуй!

Я смело повёл автомобиль.

– Молодец! – похвалил меня командир.

Впервые в небе

Я служил в авиации, но никогда ещё не поднимался на аэроплане. На мне был старенький лётный шлем и потёртая кожаная куртка. На фуражку я приколот авиационный знак – металлическую птичку. Внешне я походил на молодого пилота, во всяком случае, мне так казалось. А на самом деле «бывалый» воздушный боец сидел в кабине самолёта, только когда тот стоял на земле. Меня очень это тяготило. Хоть бы разок полетать! Пусть даже над аэродромом. Но кто возьмёт простого помощника шофёра в воздух? Тем более, у нас всего было в обрез. Особенно не хватало бензина. Летали на суррогате горючего, который почему-то называли «казанская смесь». Единственно, что было хорошее для моторов, – это касторовое масло. Стояли мы тогда в тихом городке Сарапуле. В нём была базарная площадь со старинными лабазами, несколько каменных «казённых» зданий да большой винокуренный завод. Он бездействовал, и в его приземистых цехах привольно разместился наш дивизион воздушных кораблей. Была ещё и Сарапуле женская гимназия, куда нас всех тянуло на танцы.

Как-то в субботний вечер, надраив до зеркального блеска сапоги, пошли мы с моим товарищем Серёжей Носовым на танцы. Я танцевал с милой девушкой. У неё была длинная, по пояс, белокурая коса. В зале было душно, и мы в перерыве между танцами выходили погулять в гимназический сад.

– Вы, наверное, много летаете? – допытывались девушки.

– Да, порядочно! – не моргнув глазом, соврал мой друг.

– Сколько вражеских самолётов вы сбили?

– Не помню... Много!... – продолжал врать Серёжа и... осекся, покраснев.

Рядом с нами на скамейке сидел лётчик нашего отряда Алексей Туманский. Надо было ему подвернуться! Он чуть заметно улыбнулся, но ничего не сказал.

Случилось так, что с танцев на винокуренный завод я возвращался вместе с ним.

– Ты, Михаил, тоже, как Носов, выдаёшь себя за лётчика?

– Нет, не выдаю, но врать ему не мешаю.

– Понимаю. А ты хоть раз поднимался в воздух? – спросил меня лётчик.

– Нет, – чистосердечно признался я.

– А хочется полетать?

– Ещё бы!

– Ну ладно, как-нибудь покатаю тебя.

Алексей Туманский выполнил своё обещание...

Я завидовал лётчикам, этим бесстрашным рыцарям неба, но больше всех Туманскому. Совсем ещё молодой, невысокого роста, стройный, подтянутый, он считался очень смелым и искусным лётчиком. Сразу же после окончания гимназии, в 1915 году, он вступил добровольцем в царскую армию. В боях он заслужил четыре креста, стал полным георгиевским кавалером – это была самая высокая воинская награда храбрецам в царской России.

После Октября Туманский перешёл в ряды Красной Армии. Все любили и уважали Алексея, который был во всём «свой парень».

Алексея Туманского первым в нашем дивизионе за отважные боевые полёты наградили орденом Красного Знамени.

Туманский летал тридцать шесть лет подряд. Лётчик-космонавт Андриян Николаев налетал в космосе свыше двух с половиной миллионов километров. Почти такое же расстояние пролетел на самолётах Туманский. Разница только во времени.

Туманский испытал за свою долгую лётную жизнь самолёты восьмидесяти трёх типов.

Однажды мне довелось присутствовать при рассказе Туманского о том, как с ним беседовал Ленин.

Вскоре после Октябрьской революции молодой лётчик Туманский был командирован с фронта в Петроград за авиабомбами.

Ему был выдан мандат, в котором указывалось, что он срочно едет к Ленину.

Алексей Туманский вёз также письмо Ленину от командира отряда.

Туманский показал часовому в Смольном письмо Ленину, и его провели к Председателю Совета Народных Комиссаров. Владимир Ильич расспрашивал Туманского о положении на фронте, интересовался тем, на каких высотах приходится летать.

– Смотря по погоде, – ответил Туманский. – Когда сплошные облака над землёй, приходится летать очень вязко. Даже вывески можно прочитать на железнодорожных станциях и полустанках.

Ленин поинтересовался, знаком ли Туманский с воздушным кораблём «Илья Муромец».

Алексей, летавший до того времени лишь на иностранных машинах, ответил, что слышал много хороших отзывов об «Илье Муромце» как о могучей боевой единице. Он рассказал о том, как «Илья Муромец» один, сражаясь против семи немецких истребителей, сбил трёх.

Владимир Ильич, как вспоминал Туманский, радостно сказал:

– Значит, мы умеем и можем сами строить хорошие самолёты.

Владимир Ильич тогда же высказал мысль о необходимости создания специального отряда «Муромцев». Такой отряд был сформирован позднее. И в него попал Алексей Туманский...

Как-то ранним утром Туманский подозвал меня:

– Ну, ас, – улыбнулся он, – тебе никуда ехать не надо?

– Нет. Свободен до вечера.

– Очень хорошо. Я сейчас буду опробовать самолёт после ремонта. Хочешь, возьму тебя с собой?

– Ещё бы!

– А не студишь?

– С вами – нет.

Младший моторист Лев Туманский – брат лётчика – возился у самолёта «Лебедь».

Не буду описывать волнение, с каким я садился в самолёт и пристёгивал ремни. Наконец всё готово. Мотор запустили, и мы медленно выруливаем на старт.



До последней минуты мне не верилось, что мы сейчас полетим, всё казалось, что этому что-нибудь обязательно помешает. Но вот дан полный газ, мотор оглушительно ревёт, «Лебедь» трогается с места. Он бежит по полю всё быстрее и быстрее, слегка покачиваясь от толчков колёс о землю, и вдруг наступает полный покой.

Самолёт как бы застыл на месте. Только впереди ровно гудит мотор. Смотрю вниз – мы уже в воздухе, земля с

бешеной скоростью бежит назад.

Самолёт резко наклоняется, начинается разворот. Мы проходим над своим аэродромом. Под нами крошечные палатки на зеленовато-жёлтом поле. Вот и город, совсем игрушечный, какой-то неживой – ни людей, ни движения не заметно, но отчётливо видны, как спичечные коробочки, дома. В кудрявой зелени сада желтеет здание женской гимназии. Может быть, услышав шум мотора, ученицы смотрят в окна и девушка с длинной косой вспоминает «лётчика», который с ней танцевал. Вдали показывается малюсенький поезд, и вслед за ним тянется дымный хвост. Голубой ниткой петляет широкая река Кама. На ней словно застыли пароходики и баржи. Горизонт, как ни странно, не остаётся внизу, а поднимается вместе с нами и в бескрайней дали сливается с небом. Хорошо! Кажется, солнце к тебе ближе, чем земля! И ничуть не страшно. Только временами, когда попадаем в воздушные ямы, замирает сердце.

Смотрю на лётчика. Его спокойная фигура вселяет в меня уверенность. Еле заметными движениями он управляет машиной. Самолёт тебе не автомобиль, в котором надо иногда резко, с силой крутить баранку.

Сколько летим, не знаю. Поистине «счастливые часов не наблюдают». А я так счастлив, что хочется кричать от радости, петь!

Делаем круг, другой и идём на посадку.

Вот впереди наш аэродром. Земля теперь стремительно приближается и бежит на нас. Кажется, что мы сейчас врежемся в неё.

В последний момент самолёт выравнивается, проносится над полем и медленно, теряя высоту и скорость, плавно касается колёсами земли.

Полёт окончен.

Конечно, я в восторге. Больше всего меня радует, что я не испытал никакого страха в полёте. Бывалые авиаторы

говорят, что если человек, впервые поднявшийся в воздух, не испугается – значит, он сможет летать. Выходит, и из меня может получиться лётчик!

Я даже забываю поблагодарить Алексея Константиновича. Он сам жмёт мне руку:

– Поздравляю с воздушным крещением!... Теперь с чистым сердцем можешь рассказывать той дивчине о своих полётах...

Замечательным человеком оказался Туманский. Он понял, как важно было мне, молодому парню, только недавно из деревни, подняться в небо. И он окрылил меня, вызвал мечту о полётах.

Берём пленных

Командир приказал мне подготовить автомобиль к восьми утра.

Встав спозаранок, я старательно вымыл машину, налил воду в радиатор и пошёл за бензином.

Бочки с горючим стояли в землянке, вырытой за поездом, служившим нам казармой. В старых деревянных вагонах «третьего класса» жили красноармейцы, мотористы, механики.

В двух мягких вагонах квартировали лётчики и разместился штаб.

Из «товарняка» слышался визг пилы и лязг металла – там находилась походная мастерская. Около эшелона на обширной лужайке, ставшей аэродромом, в больших палатках-ангарах стояли «Ильи Муромцы».

Наш дивизион часто перебрасывали с одного участка фронта на другой. Тогда к составу прицепляли паровоз, и «воздушный поезд» отправлялся на новую «позицию». Он останавливался недалеко от станции, около ровного поля, и сюда перелетали наши воздушные корабли.

В то солнечное августовское утро на аэродроме, кроме

наших «Муромцев», находилось ещё несколько впервые увиденных мною самолётов. Эти маленькие, юркие английские машины назывались «сопвичами». Накануне к нам присоединился истребительный отряд знаменитого героя гражданской войны Ивана Ульяновича Павлова.

Об этом первом красном военлёте слышали все, кто служил в советской авиации. Все знали, что Иван Павлов – лётчик из солдат царской армии. Ещё до революции, как механика, Павлова отправили во Францию для закупки моторов, а французы, обратив внимание на старательность и любознательность русского солдата, зачислили его в школу, которую он блестяще окончил. О лётном мастерстве, храбрости и находчивости Павлова ходили легенды. Сколько мы смеялись, когда слушали рассказ о том, как Иван сумел провести белогвардейского офицера!...

Однажды при вынужденной посадке в тылу врага он был окружён конными белогвардейцами. Гибель, казалось, была неизбежна. Но Павлов не растерялся. Поприветствовав на отличном французском языке подъехавшего к нему ротмистра, он протянул ему серебряный портсигар с папиросами.

– Курите, пожалуйста! Я – такой же офицер, как и вы, – сказал лётчик, улыбаясь, – тоже воюю за единую, неделимую Россию. Мне было приказано установить связь с бронепоездом, но тот почему-то ушёл отсюда, и я остался один в степи. Пожалуйста, поручите вашим солдатам помочь завести мой мотор!

– Но почему на вашем самолёте красные звёзды? – недоуменно спросил белый офицер.

– Вы весьма наблюдательны, что делает вам честь. Это в самом деле самолёт красных. Я его вчера в воздушном бою заставил сесть, а сегодня решил лететь на нём. Красные звёзды я приказал пока не закрашивать – думал, они спасут от обстрела большевиков.

«Беяк» не так уже подозрительно смотрел на лихого

пилота, одетого в щегольской заграничный комбинезон. У него был портсигар с золотыми монограммами (не мог же офицер знать, что это трофей лётчика). Павлов, войдя в роль, стал рассказывать анекдоты по-французски и вспоминать парижские рестораны.

Даже не поинтересовавшись документами лётчика, белый офицер приказал солдатам крутить пропеллер.

Когда заработал мотор, Павлов благодарственно помахал рукой и пошёл на взлёт. Он поднялся невысоко и, сделав круг... точными очередями из пулемёта расстрелял всех кавалеристов. Одним из первых упал доверчивый белогвардейский офицер...

Вот этого замечательного лётчика-командира я увидел, когда шёл, громяхая бидоном для бензина, у вагона, прицепленного вчера в хвост нашего поезда. На Павлове был его знаменитый, изрядно уже потрёпанный комбинезон изумрудного цвета с орденом Красного Знамени на груди. Окружённый прибывшими с ним лётчиками, он зашагал к самолётам. Вообще я заметил около нашего «воздушного поезда» много незнакомых людей. Все они были заняты своими делами, и только один новоприбывший растянулся на траве, неподалёку от моей машины. Полулёжа он не то писал, не то рисовал что-то в тетрадке, то и дело поглядывая в мою сторону.

Я вылил бидон бензина в бак машины и отправился за второй порцией горючего. Проходя мимо незнакомца, не удержался, чтобы не заглянуть в его тетрадку, и сразу узнал себя на рисунке – несомненно, это я лью бензин через воронку в автомобиль.

– Похоже? – спросил, улыбаясь, молодой художник. Он был, вероятно, мой одноклассник. Тоже темноволосый, только уже в плечах и пониже меня ростом. На нём была поношенная короткая кожаная куртка с бархатным воротником и фуражка защитного сукна. На околыше фуражки остался след овального знака, должно быть кокарды.

– Сходство есть, конечно, – ответил я, разглядывая рисунок, – но автомобиль вышел лучше, чем я.

– Само собой... Не машина вертелась вокруг тебя, а ты около неё. Ни секунды не стоял на месте. Только и удалось схватить тот момент, когда ты наливал горючее.

– Этот момент можно повторить. Мне нужно ещё банки две вылить. Могу попозировать... А почему ты художеством занимаешься, когда все кругом работают?

– Мне приказано ждать. Сейчас не до меня.

– С какой стороны России к нам прибыл? – не удержался я от вопроса.

– Я родом из Таганрога. Зовут меня – Георгий Иванович Басов, а друзья кличут Гошей.

– Михаил, – сказал я, протягивая руку. – Будем знакомы!

Минут через десять я многое узнал о Гоше – сыне учителя рисования и черчения в гимназии, которую он окончил сам. Когда генерал Деникин занял Ростов, Басова призвали в армию. Он попал в белогвардейскую авиацию и довольно быстро и хорошо овладел профессией моториста. Сам командующий воздушными силами армии Деникина генерал Ткачёв приказал способного ефрейтора Басова учить летать. Он уже несколько раз поднимался в воздух с инструктором.

– Ты, Гоша, тоже хочешь стать лётчиком? – прямодушно спросил я.

– Не очень. Если бы здорово хотел, не было бы меня здесь. Я буду художником. Вот кончится военная заваруха, и поступлю в Академию художеств.

Мой новый знакомый рассказал, что он тяготился службой у Деникина и по совету старшего брата большевика-подпольщика в тылу у белых при удобном случае перебрался через линию фронта и добровольно вступил в Красную Армию.

– Меня направили мотористом в отряд Ивана Павлова. Слышал о таком герое?

Этот вопрос можно было и не задавать.

— Да вот только командиру всё некогда со мной переговорить, — пожаловался Гоша. — Вчера переезжали, а сегодня уходят в полёт.

И в самом деле, один за другим поднимались в ярко-синее небо и улетали на задание тяжёлые «Ильи Муромцы» и сопровождавшие их истребители. Наконец замер вдали гул моторов, и стало слышно, как верещат кузнечики в высокой траве.

Первый раз в жизни я позировал художнику, стоял как вкопанный, стараясь не шелохнуться. Затекла вытянутая рука, державшая воронку. Чего не стерпишь ради искусства!

Рисунок на этот раз получился настолько удачный, что я решил послать его домой — пусть отец с матерью посмотрят, какую важную работу выполняет их сын.

Только я начал просить Гошу отдать мне его творение, как послышались тревожные возгласы. От аэродрома к вагонам бежали люди, крича и указывая вверх. Взглянул и я на небо и оторопел... Когда же пришёл в себя, заорал что есть мочи:

— Самолёты! Белые! Сейчас будут бомбить аэродром! Давай крути мотор!...

Гоша схватил заводную ручку, а я быстро сел за руль. К счастью, мотор завёлся с первого оборота. Мой новый знакомый не растерялся, юркнул на сиденье рядом с шофёром, и мы помчались вдоль эшелона в поле. Отъехали вёрст пять и, свернув в кукурузу, остановились.

Отсюда нам хорошо видны были самолёты с бело-красно-синими опознавательными знаками на крыльях. Они кружились над нашим аэродромом. То и дело на лётном поле поднимались столбы чёрного дыма. Оттуда доносились глухие взрывы. С земли нападавшим дробной скороговоркой отвечали пулемёты и пушки.

— И чего беляки радуются? — сказал Гоша. — Бомбят пустые початки и один неисправный «сопвич». Как им заграничных бомб не жалко?.. И наши зря палят. Разве в них

попадёшь?

– За милую душу!... Вон, смотри! Кажется, подстрелили!

Один из трёх самолётов, пикировавших на аэродром, выпуская длинные пулемётные очереди, вдруг затих и стал поспешно, неуклюже, как-то боком, снижаться. Он прошёл совсем над нашими головами.

– Гляди, – крикнул Гоша, – спускаются на поле, дьяволы! Ищут ровное место, чтобы сесть!

– Там за кукурузой подходящее поле, – вспомнил я.

– Надо бы задержать их, – всполошился Гоша, – да беда, оружия нет!

– Как – нет? – возмутился я. – Заряженный карабин всегда возим с собой в багажнике. Вот он! Заводи машину, едем вдогонку!

– Подожди, – остановил меня Гоша. – Давай сообразим сперва. Конечно, они побегут прятаться в кукурузу. Где им лучше схорониться?.. Дорога уходит вправо, значит, нам – вон туда, по жнивью, наперерез им!...

Сжатое поле было шагах в двадцати от нас. Машина легко шла по жнивью.

– Стой... – вдруг прошептал Гоша. – Видишь, вон они!... Побежали навстречу! Да жмись к кукурузе. Не так будем заметны...

Пробежав немного, Гоша дал выстрел чуть повыше головы человека и властно скомандовал:

– Ни с места! Бросай оружие! Вы окружены!

Видимо, пуля просвистела вблизи белых лётчиков, и им это не очень понравилось. Они подняли руки, и пистолеты их полетели в сторону. Я бросился за трофейным оружием, а Гоша, пощёлкивая затвором, спокойно стал поджидать пленных.

И вот перед нами предстали два деникинских офицера – лётчик и наблюдатель, оба с золотыми погонами на новеньких жёлтых кожаных куртках.



Увидя Гошу, один из них опустил руки и удивлённо вскрикнул:

– Как ты попал сюда, Басов?

– Поднять руки, господин подполковник, – приказал Гоша, – ни с места!

– Неужели ты будешь стрелять в меня, твоего инструктора Бабакина, который учил тебя летать?

– Обязательно буду, ваше благородие!

Я без особого труда нашёл два браунинга с блестящими никелированными «щеками» рукоятки. Один пистолет сунул в карман, а другим, спустив предохранитель, нацелился на «живые трофеи».

– Вёрст шесть до эшелона. Сколько же они будут плестись туда? А мне машину подавать давно пора, – забеспокоился я, – наши уже вернулись.

– А мы повезём их в автомобиле, как министров, – сказал, улыбаясь, Гоша. – Верёвка у тебя, конечно, есть!

Мы накрепко связали руки пленным и толкнули их на заднее сиденье. Обернувшись с пистолетом в руке, Гоша предупредил:

– В случае чего, буду стрелять без предупреждения!

Я лихо подкатил к поезду, и машина, заскрежетав тормозами, остановилась недалеко от штабного вагона. Около него стоял мой командир и разговаривал с Иваном Павловым.

– Где тебя дьявол носил так долго! – набросился на меня командир. Но, сразу смягчив голос, тихим, строгим тоном

добавил: – Что сообразил угнать машину подальше, это хорошо. Здесь её при бомбёжке могло изуродовать.

– Разрешите доложить, товарищ командир!

– Некогда тебя слушать. Поедем искать подбитый самолёт!

– А мы уже его разыскали... И лётчиков под конвоем сюда доставили!

– Как – под конвоем? И кто это «мы»? Не понимаю!

– Я и новоприбывший моторист Басов.

– Да ты же и винтовку в руках не держал!

– Зато Басов хорошо стреляет.

– Ну молодцы! Давайте сюда пленных! – засмеялся Павлов. Гоша, откозырнув, по всем правилам доложил:

– Пленных – лётчика-белогвардейца подполковника Бабакина и неизвестного лётчика-наблюдателя – доставил моторист Басов.

– Благодарю обоих за отличную службу! – громко отчеканил Павлов. – И, повернувшись к Гоше, сказал: – Мне всё некогда было с тобой переговорить, а выходит, есть о чём побеседовать... Ну, закуривай! – И он протянул свой портсигар, щёлкнув им, что было у него знаком особого расположения.

...Пока «павловцы» находились вместе с нашим дивизионом, Гоша без устали рисовал портреты моих товарищей по службе. Все лётчики, мотористы, красноармейцы послали домой свои изображения у крылатой машины.

Вскоре истребительный отряд Ивана Ульяновича Павлова улетел с нашего аэродрома. Мы тоже переехали на новое место, и я потерял след Гоши. Мы вновь с ним встретились спустя много лет в Москве.

Басов так и не стал лётчиком, а художник вышел из него знаменитый.

Лёша Сибиряк

Алексея Силова прислали в авиационный отряд, когда мы стояли вблизи Екатеринбурга, как называли тогда нынешний Свердловск. Время было тревожное. На Урал наступали банды белого адмирала Колчака.

Новичок с маленькой корзинкой в руке молодцевато прошагал через зелёное лётное поле и остановился перед палаткой, в которой помещался штаб. Носовым платком он смахнул пыль с ярко начищенных хромовых сапог, подтянул ремень на новенькой кожаной тужурке и поправил лётный шлем.

Мы возились в это время у моторов и, перепачканные с головы до ног машинным маслом, с любопытством и даже с какой-то неприязнью смотрели на щеголеватое пополнение.

Через полчаса прибывший вышел из штаба. Вид у него был уже совсем не такой лихой. Он постоял минутку-другую, сплюнул, махнул рукой и ленивой походкой направился к нам, мотористам.

Вот что произошло в штабе.

— Красный военлёт Алексей Силлов прибыл в ваше распоряжение! — щёлкнув каблуками, громко отрапортовал новенький.

«Нашего полку прибыло!» — подумал командир отряда, с удовольствием рассматривая нового военлёта. Он встал из-за стола, шагнул навстречу Силлову и долго тряс ему руку.

Стоило только взглянуть на Силова, чтобы сразу понять, что он не из бывших царских офицеров. Невысокого роста, коренастый, с льняным чубом и обильно усыпанным веснушками круглым добродушным лицом, он совсем не походил на вчерашнего поручика или штабс-капитана. В царской России к штурвалу военного самолёта допускались только офицеры — сынки помещиков, фабрикантов, высокопоставленных чиновников. Нижним чинам из рабочих и крестьян доверяли лишь ремонт моторов и уход за машинами. После революции большинство авиаторов-

офицеров оказалось в лагере белогвардейцев. Вот почему в Красной Армии в годы гражданской войны было мало самолётов и ещё меньше лётчиков.

Кое-кто из бывших офицеров-лётчиков сорвал золотые погоны и перешёл на службу к красным. Им не всегда можно было доверять. Другое дело – свой брат лётчик! Большие, в ссадинах и царапинах, тёмные, мозолистые руки труженика были для Силова отличным «удостоверением личности».

– На каких самолётах летали? – спросил у него обрадованный командир отряда.

– На разных, – не очень уверенно ответил Силлов. – На «вуазене», например...

– Очень хорошо! У нас как раз есть беспризорный «вуазен».

Командир взял документы Силова, и, пока читал их, на его бритых худощавых щеках появились красные пятна и быстро задвигались желваки.

– Что за чушь! – закричал он, стукнув кулаком об стол. – Вы говорите – лётчик, а по документам – механик!

– Свидетельства не имею, один глаз не совсем в порядке, но это ерунда, летать могу, – смущённо оправдывался Силлов.

– Где учились?

– Самоучка.

Этого признания было достаточно.

Наш командир строгим, официальным тоном сказал:

– Вы назначаетесь мотористом. Лётчики-самозванцы нам не нужны... Можете идти.

– Очень хочу летать! – совсем как обиженный мальчишка прошептал «лётчик» у самого выхода.

Так появился у нас новый моторист. Вскоре, узнав получше непризнанного лётчика, мы по-настоящему полюбили его. «Лёша Сибиряк», как бойцы окрестили Силова, потому что он был родом откуда-то из-под Красноярска, оказался на редкость весёлым, сметливым, задушевым парнем. Он уже второй год служил

добровольцем в частях Красной Армии и стал очень квалифицированным мотористом. Руки у него были прямо золотые, да и голова тоже. Он неплохо изучил моторы разных марок, что было особенно важно, так как летали тогда на заграничных «гробах» – сильно потрёпанных машинах: всяких «фарманах», «вуазенах», «морянах», «лебедях»... Эти самолёты были похожи на непрочные этажерки из фанеры, полотна и проволоки, на которых стояли малосильные, капризные двигатели.

Тогда не хватало всего: запасных частей, инструментов. Нужно было немало смекалки, чтобы отремонтировать старый мотор, приспособить к нему какую-нибудь деталь, взятую с другого, отжившего свой век, самолётного двигателя.

Делать это становилось всё трудней и трудней. Наш «склад» деталей катастрофически уменьшался. Всё, что можно было снять со старых, негодных моторов, уже было использовано. А нужны были то шатуны, то поршни, то клапаны, а главное, часто ломались пружины.

Три боевые машины стояли у нас в бездействии из-за отсутствия нужных запасных частей.

А колчаковцы передвигают войска, готовясь, как видно, к решающему штурму Екатеринбурга. Нужно чуть ли не каждый час вылетать на воздушную разведку, а тут машины одна за другой выходят из строя.

Где взять детали? Над этим ломали головы и командование авиационно-разведывательного отряда и все механики, в том числе и Силов. Он был мотористом самолёта, на котором летал Шадрин. На плечах серой офицерской шинели этого лётчика светлели полосы от недавно снятых погон, а фуражку украшала огромная, вырезанная из красной материи звезда. Шадрин никаких особых подвигов в нашем отряде не совершил, но был всегда дисциплинирован и исполнительен. Возвращаясь с разведки, он обычно доставлял подробные сведения о противнике. К тому же Шадрин был

заправским оратором и с завидным красноречием выступал на всех собраниях и митингах, а они у нас бывали чуть не каждый день. Его у нас почему-то не очень любили, но уважали.

Двухместный французский старый «вуазен», на котором летали Шадрин и Силов, был в числе трёх машин, не способных подниматься в воздух.

Лёша обшарил всё небольшое кладбище самолётов, но так и не нашёл нужных для мотора «вуазена» пружин и клапанов. Он долго и мрачно шагал по аэродрому, наконец не выдержал и пришёл к командиру отряда.

– Отправьте меня в Сарапул! – попросил Силов без всякого предисловия.

– Почему? Зачем в Сарапул? – удивился командир.

– Там самолётов побитых уйма. Сам видел, когда к вам добирался. Сниму с них всё, что нам нужно... Только выдайте мне наган да мандат подлиннее...

– Пойдите, пойдите, – перебил его командир, – а ведь это неплохая идея! А как вы туда доберётесь?

– На перекладных, – коротко ответил Лёша.

– Одного я вас не пущу, – сказал после недолгого раздумья командир.

– Я с ним поеду! – решительно произнёс случайно присутствовавший при этом разговоре Шадрин. – Всё равно сейчас мне здесь делать нечего...

Они вернулись дней через пять. На аэродром торжественно въехала телега. Громыхало железо в мешках. Шадрин плёлся сзади, а Силов, помахивая кнутом, горячил еле плетущуюся костлявую лошадёнку. Ему, как видно, хотелось «с шиком», рысью подъехать к штабной палатке, но ничего из этого не получалось.

Лёша громко пел свою любимую частушку:

Высоко на самолёте
Увидала милого.

Кинул белую записку:
«Я воюю, милая».

- Мы окружили телегу:
- Что привёз, Сибиряк?
 - Богатство.
 - А где рысака добыл?
 - Реквизировал.

Прежде чем доложить командиру о своём прибытии, Лёша Старательно счистил с себя дорожную пыль...

Лёша в самом деле привёз целое богатство.

Двое суток мотористы не ложились спать, и все самолёты отряда оказались, как говорится, на лету.

Лёша Сибиряк был парень что надо! Нас только удивляло, что он каждое утро подолгу начищал свои сапоги щётками, которые возил с собой в корзинке, а мы все ходили замарашками. И ещё несколько смущала нас его самоуверенность.

– Летать проще простого, – говорил он. – Если хоть немного имеешь представление, как управлять машиной, садись и лети – остальное само придёт. В лётном деле, брат, смекалка нужна, самое главное – соображать быстро...

Мне по секрету он рассказал, что полгода назад на юге он пробовал летать. Самовольно сел в машину, и при старте, еще на земле, у него вспыхнул мотор. Лёша, к счастью, отделался незначительными ожогами. Но что значат какие-то ожоги для человека, который хочет летать!

В другой раз он всё-таки самостоятельно поднялся в воздух, минут двадцать летал, но при посадке так плюхнул машину на лётное поле, что у неё лопнула крестовина тележки шасси.

Незадачливый пилот понёс тогда наказание: его отчислили из части и направили в резерв, откуда он к нам и прибыл.

- Не повезло мне тогда, – вспоминал об этом эпизоде

Лёша. – И не случайно это. Летал я в понедельник – в тяжёлый день и, когда шёл на аэродром, повстречался с попом – знаешь, какая это дурная примета?.. Не надо было лететь.

У Лёши Сибиряка молодой задор и желание летать оказались сильнее здравого смысла, и в нашем отряде он принялся за старое. Он так долго надоедал командиру с просьбами о разрешении полетать и тем самым доказать, что он лётчик, что тот не выдержал характера и дал согласие; правда, с одним условием: в первый полёт идти вместе с Шадриным.

Это было в воскресенье. В понедельник подниматься в воздух Лёша не решался и договорился идти в полёт во вторник, в девять часов утра.

Едва рассвело, сияющий Лёша уже готовил «вуазен» к полёту. Вот и девять часов. Мотор работает, самолёт на старте Шадрина нет. Десять часов – лётчика нет. Силов сидит в пилотской кабине, нервничает. Он знает, что достаточно движения руки, и машина пойдёт в воздух. Лётчика всё нет. Забыл он, что ли! Ждал, ждал его Силов и не утерпел, взлетел один.

Дул сильный порывистый ветер. На взлёте самолёт, управляемый неопытной рукой, развернуло, и он черкнул землю крылом. Лёша, однако, сумел быстро выровнять машину и стал набирать высоту.

Наш аэродром был расположен на небольшой поляне, окружённой лесом, тянувшимся на многие десятки километров. Над лесом всегда побалтывает, а тут ещё, как назло, – ветер. Болтанка была сильная, с большим трудом Лёша управлял машиной одной рукой, а другой вцепился в борт.

Как Лёша потом сам признавался, несколько минут полёта вконец измучили его. Он уже сам был не рад, что взлетел один. Когда же решил идти на посадку, оказалось, что высота ещё большая, а граница аэродрома уже под крылом. Лёша

сбавил обороты мотора, но он совсем остановился, и машина камнем пошла вниз.

Мы, наблюдавшие за полётом Силова с аэродрома, очень волновались за жизнь товарища. Всем было ясно, что самолёт будет разбит. Примчалась санитарная двуколка. Шадрин, нервничая за своего моториста, чертыхался непрерывно. Однако Лёше здорово везло. Каким-то чудом он сумел сесть позади аэродрома на мелкоколесье. Верхушки деревьев смягчили удар, самолёт чуть не развалился, а сам незадачливый пилот отделался испугом и незначительными ушибами.

К «лётчику» подошёл командир отряда:

– С точки зрения спортивной я вас вполне понимаю. Но вы нарушили приказ. За это десять суток гауптвахты... И чтобы больше не заикаться о том, что умеете летать!

Лёше ничего не оставалось делать, как снять ремень и последовать за конвоиром.

Отбыв наказание, обескураженный, переставший даже чистить свои сапоги, Лёша Сибиряк с помощью товарищей взялся за ремонт разбитой им машины.

Вскоре самолёт был исправлен, и Шадрин с Лёшей снова начали вылетать на разведку.

В один из тусклых осенних дней их самолёт не вернулся с задания.

«Погиб, наверное, наш Лёша», – думали мы и в память о нём даже почистили свои порыжевшие, старые сапоги.

Сообщить родителям моториста о его гибели мы, конечно, не могли, так как они находились на территории, занятой врагом. Мы частенько вспоминали Сибиряка, и однажды кто-то сказал:

– А знаете, ребята, из Лёши обязательно бы вышел хороший лётчик!

И все с ним согласились.

Прошло недели три. За это время мы потеряли два самолёта. Погибло ещё несколько хороших товарищей. Мы

уже перестали надеяться, что когда-нибудь увидим Лёшу Силова.

Но война есть война! Странные события случаются на ней. Одно из них произошло и с Лёшей Сибиряком.

Полетел он в хмурое октябрьское утро с Шадриным на разведку. Машина в порядке, баки заправлены полностью, летай сколько вздумается. Шадрин то снижал машину, то вновь поднимал её в высоту. Временами самолёт обстреливали с земли, а Шадрин всё летал, часто смотрел на карту, записывал что-то. Разведывательный полёт продолжался намного больше обычного.

Уже бензина было, как говорится, кот наплакал, когда Шадрин пошёл на посадку. Он удачно посадил самолёт и стал рулить к палаткам. Но что-то Лёша не узнал свой аэродром. Вдруг видит: бегут к ним солдаты с погонами.

– Товарищ командир! – закричал Силов не своим голосом. – Мы ведь к бесякам попали!

– Какой я тебе, свинья, товарищ! – рявкнул Шадрин. – Я был, есть и буду господин поручик!

Тут Лёша сообразил, что Шадрин – предатель, перелетел к белым, и решил действовать по-другому. Он отдал честь и заискивающе произнёс:

– Слушаюсь, ваше благородие!

Самолёт окружили офицеры, Шадрин спрыгнул на землю, снял фуражку, перекрестился и восторженно воскликнул:

– Господа офицеры! Вы не можете представить, как я сейчас счастлив. Наконец-то я свободен! Теперь вместе с вами буду беспощадно драться за спасение единой, неделимой России.

«Вот артист! – подумал Лёша. – Вчера только на собрании распинаялся за Советскую власть и тоже счастливым себя называл».

Тем временем Шадрин рапортовал подошедшему седоусому толстому полковнику:

– Я привёз для вас важные сведения о расположении

красных войск и этот трофей.

Шадрин презрительно кивнул в сторону Лёши, стоявшего по стойке «смирно», с безмятежной улыбкой на своём круглом лице. Он решил не терять ни секунды и, взяв под козырёк, со слезой в голосе прочувственно произнёс:

– Премного благодарен вам, господин поручик, что вы перебросили меня на сторону людей, с которыми живут мои родители. Я – сибиряк, отец мой – георгиевский кавалер, у нас хозяйство: лошади, коровы, землишки порядочно. Так что я тоже счастлив, что попал наконец к своим... Спасибо, ваше благородие!

У Шадрина среди офицеров оказалось много друзей, а Лёшу сразу же арестовали.

На следующий день его привели к полковнику – командиру особой эскадрильи. В кабинете сидел ещё один офицер – подполковник из контрразведки, как позднее об этом узнал Силов.

– Ты большевик? – спросил подполковник.

– Так точно, ваше благородие, сочувствующий. Мы вместе с господином поручиком подавали заявления в партию. Только ему сказали, что примут, когда он проявит себя в бою, а меня сразу взяли.

– Говори, большевистская зараза, сколько у вас на аэродроме самолётов? Кто командует отрядом? – заорал полковник.

Лёша сразу смекнул, в чём дело. Говорить неправду нельзя, а сказать не хочется: может быть, Шадрин в чём-нибудь и ошибся. И он нашёл выход:

– Я предан своему офицеру, господину поручику, и мне нечего скрывать, наши сведения будут одинаковые, но господин поручик больше меня знает, он записывал всё шифром...

А в том, что Шадрин, собираясь перелететь к белым, делал записи, Силов не сомневался. Конечно, он должен был козырнуть перед старыми друзьями.

– Откуда ты это знаешь? – осведомился подполковник. Лёша по тону почувствовал, что попал в точку. Он оживился, стал отвечать смелее:

– Знаю. Если бы я тоже не мечтал перебраться на вашу сторону и повидаться с отцом и матерью, то давно бы его выдал.

– А почему ты не сказал об этом поручику Шадрину? Вам было бы легче вдвоём.

– Откровенно сказать, боялся. Вдруг он всё это делает, чтобы поймать кого-нибудь! Уж больно здорово он на собраниях за большевиков распинался!

– А каков шифр у господина поручика?

Тут-то Лёша немного растерялся и пожалел о том, что заварил кашу с этим шифром. Но он вовремя вспомнил о старшем брате, который работал в ВЧК. Тот рассказывал ему, что многие контрреволюционеры попадают с шифром, который изобретают сами, для того чтобы записывать всё, что видят и слышат. Иногда это бывают цифры, иногда стихи. Лёша и ответил полковнику, что шифр господина поручика – это стихи и письма разные.

Несколько раз ещё допрашивали Алексея Силова, а потом всё-таки поверили ему и послали работать в походную мастерскую, ремонтировать моторы.

Как-то проходил мимо мастерских седоусый полковник. Лёша подошёл к нему строевым шагом и откозырнул по всем правилам воинской службы:

– Ваше благородие, разрешите обратиться!

– В чём дело?

– Господин полковник, вон там стоит старый «вуазен». Разрешите, я его отремонтирую. У вас в эскадрилье будет ещё одна боевая единица.

– Как – отремонтируешь? Мне доложили, что его надо списать, – возразил полковник.

– Если я не приведу «вуазен» в боевую готовность, можете меня расстрелять! – бойко ответил Силлов.

– Не понимаю, почему ты так стремишься отремонтировать эту брошенную машину? – спросил офицер.

– Я хочу на деле доказать вам свою преданность, господин полковник!

Подумав, командир эскадрильи дал разрешение и прислал Лёше даже помощника – моториста Егора Дубинина. Вдвоём они осмотрели брошенную машину. Полотно на крыльях было гнилым и в нескольких местах порвано. Многие детали мотора растаскали на запасные части.

– Как ты починишь такую рухлядь? – сердито заметил Дубинин. – И вообще, господин хороший, если хочешь выслужиться перед начальством, то лучше просись к полковнику в денщики!

Из одного этого замечания Лёша понял, что Егор может стать его хорошим союзником.

Через неделю мотор был собран, хотя и пришлось здорово потрудиться. Полотно заклеили. Машина получилась неказистая, вся в заплатках, но летать на ней можно.

Несколько раз опробовали мотор на земле. Работает хорошо. Тогда Силов попросил Шадрина проверить мотор в воздухе. Он согласился, но откладывал вылет со дня на день.

И вот однажды Лёша сказал Егору:

– Не попробовать ли нам самим, а то их не дождёшься. Кого из лётчиков ни попросишь, все как-то жмутся.

– Попробовать? – переспросил Дубинин. – А ты сумеешь?

– Кто его знает? В воздухе я за ручку держался.

Вначале Силов не очень доверял Дубинину – а вдруг его нарочно подослали к нему, чтобы проверить.

Егор, как видно, тоже смотрел на Лёшу с опаской – больно уж прыток: сам вызвался ремонтировать негодный самолёт, выскочка!

Но ничто так не сближает людей, как совместный труд. Мало-помалу Лёша узнал, что его помощник родом из Тулы, что он попал к белым прямо из царской армии. Служить ему здесь не по душе, но и красных он боится: вдруг расстреляют?

Много часов провели они в задушевных беседах, и Лёша сумел убедить Егора в том, что если они смогут принести пользу Советской власти, то их не только не расстреляют, но ещё и спасибо скажут.

— Какой же от нас может быть толк? — спросил как-то Егор. — Расположения войск мы не знаем. Только про нашу эскадрилью расскажем. Маловато будет.

Силов успокоил его:

— Мы с тобой прилетим на самолёте. Разве это не польза будет? Вот если бы нам ещё удалось посадить у наших Шадрина, то тогда совсем здорово было бы.

И мотористы стали думать о том, как заставить поручика сделать вынужденную посадку там, откуда он убежал.

Случай представился дня через три. Все лётчики эскадрильи получили задание совершить на рассвете бомбовый налёт на узловую станцию, недавно занятую советскими войсками.

Егор готовил к вылету самолёт Шадрина. По совету Лёши, он налил в баки машины ровно столько горючего, чтобы хватило долететь до расположения красных. На обратную дорогу — ни грамма! Чтобы лётчик не догадался об этом, было сделано так, что стекломер всё время показывал полный бак. К тому же трубку стекломера нарочно вымазали грязью, чтобы Шадрин никак не смог разобраться в том, сколько осталось бензина.

Чуть посветлел небосклон, когда самолёты с бело-красно-синими кольцами на крыльях, царскими опознавательными знаками, стали один за другим уходить ввысь. Как только последний самолёт поднялся на задание, Лёша дал команду Егору запускать мотор их машины.

Рулить Лёша умел хорошо и после пробега по прямой поднял самолёт в воздух. Вначале машину стало сильно кренить, но он сумел выровнять её.

Часовой несколько раз выстрелил им вслед, но не попал.



Поднявшись на значительную высоту, новоявленному лётчику удалось «прицепиться» к железной дороге и лететь вдоль неё. Какая высота, какая скорость, далеко ли до линии фронта – ничего этого он не знал.

Минут через сорок полёта перепуганный Егор наклонился к его уху и крикнул:

– В нас стреляют... Пробит радиатор... Вода уходит!

«Раз стреляют – значит, внизу наши», – подумал Алексей. Впереди он увидел луг и пошёл на посадку.

«И можете мне поверить, машину я не сломал, только погнул заднюю ось!» – хвастался потом Лёша Сибиряк, вспоминая свой воздушный побег от врагов.

Через несколько минут Лёша и Егор были задержаны красноармейцами. Сначала им не поверили, что они приземлились добровольно.

– Вот какие дела творятся сегодня, – услышал Лёша разговор двух красноармейцев. – Только одного белого лётчика в плен взяли, как эти сами прилетают.

Лёша с радостью понял, что Шадрин волей-неволей вернул украденный им самолёт.

...Лёшу Сибиряка и Егора Дубинина для выяснения под конвоем отправили к нам в часть.

Мы были несказанно удивлены, когда увидели его, прыгающего через лужи на лётном поле.

Лёша шёл по аэродрому, весело распевая:

Я воюю, милая.

Командир отряда расцеловал его.

— К нам поступило пополнение, — не то в шутку, не то всерьёз сказал он, — два самолёта и два моториста. Где взять лётчика?.. Придётся вам подучиться, товарищ Силов!...

— Вот и выходит, что летать-то совсем нетрудно, — говорил мне час спустя Лёша. — Была бы смекалка!

«Да, смекалка и находчивость нужны в полёте, — подумал я. — Если они помогли человеку, который не умеет летать, то лётчику помогут вдвойне».

«Возьмите меня в школу!...»

Командование нашей части в 1922 году поручило мне очень ответственное дело: привезти пятьдесят комплектов нового обмундирования из Москвы.

В первый раз в жизни я поехал в такую важную командировку, да ещё в Москву! Приехал я ненадолго и старался использовать каждый час, каждую минуту на ознакомление с городом. Буквально дни и ночи бродил я по улицам столицы.

Каково же было моё удивление, когда меня, совершенно чужого в Москве человека, вдруг окликнули по имени! Оказывается, и у меня в столице есть знакомые! Да ещё кто — сам Лёша Сибиряк! Я обрадовался и долго с восторгом глядел на бывшего моториста из нашего дивизиона, горячо пожимая ему руку.

С первых же слов выяснилось, что Лёша учится в Москве, в лётной школе. Это меня сразило.

— Добился всё же своего!

— Трудно было. Операцию глаза пришлось делать.

— Да ну!

— Теперь всё в порядке. Как бог летаю, на «отлично».

— Вот бы и мне тоже!... — невольно отозвался я с завистью.

— Это не так уж трудно, — утешил меня Силов. — Пойди к

нашему начальнику лётной части – он очень хороший человек. Попроси как следует – так, мол, и так, давно мечтаю. Думаю, что он тебе поможет.

Я легко верил, что всего можно добиться, если ты не лентяй. Через час я уже сидел неподалёку от здания школы, на одной из скамеек Петровского парка, и пристально разглядывал всех прохожих. Начальника не оказалось, но мне сказали, что он должен скоро быть. Я задумал: если угадаю среди множества людей, шедших в школу, кто начальник, значит, будет удача.

Несмотря на мою «многолетнюю», как мне тогда казалось, службу в Красной Армии, я был ещё очень тёмен и охотно положился на загаданную примету, совершенно не подумав о том, что, находясь на действительной военной службе, я вообще не имел права без ведома и разрешения командира определяться в какую-либо школу...

Согласно моему гаданию, всё сначала пошло отлично. Когда к школе подъехал на велосипеде человек с приветливым, гладко выбритым лицом, да ещё в кожаной куртке, меня кольнуло в сердце. Я так и подскочил: он!

Едва человек успел спрыгнуть с велосипеда, я уже стоял возле него и готовился произнести речь. Но почему-то вместо подготовленной речи выпалил только одну фразу:

– Возьмите меня в школу!... – От волнения я даже забыл осведомиться о том, действительно ли сам начальник стоит передо мной. Правда, я быстро одумался и добавил: – Ведь вы начальник лётной части школы товарищ Арцеулов?

– Я Арцеулов, – улыбнулся он, освобождая брюки от резинок, которые обычно носят велосипедисты.

Я молчал как пень, потому что самое главное уже сказал, и думал, что теперь дело только за его ответом.

– Что ж... Давайте познакомимся. Пройдёмте ко мне, – приветливо сказал мне Арцеулов.

Проходя за ним в кабинет, я подумал: «Ну, теперь дело в шляпе: ведь если бы он хотел мне отказать, то отказал бы

сразу. Ан нет – он в кабинет повёл, значит...»

Но это значило только то, что Арцеулов оказался действительно очень хорошим человеком и, несмотря на всю несуразность моего поведения, не пожалел времени, чтобы объяснить всю наивность моей просьбы.

Необычайная дружеская ласковость его тона так сильно на меня подействовала, что я даже не почувствовал отчаяния при отказе. Он спокойно и мягко, вроде как на тормозах, помог мне опуститься с неба на землю.

Мы условились, что если командир нашей части не будет возражать, то я займусь подготовкой, а через год приду снова, и тогда меня примут.

На прощание Константин Константинович спросил меня, долго ли я ещё пробуду в Москве, где я обедаю, где ночую. На два последних вопроса я не мог дать ему вполне определённого ответа.

– Вот что, – сказал он, – так как мы уговорились, что вы безусловно придёте скоро в школу, то пока можете ночевать в общежитии и питаться с нашими курсантами.

Он тут же вызвал какого-то человека и отдал распоряжение приютить меня на два дня.

Находиться среди учлётов – одно это было для меня уже счастьем. Правда, мне пришлось воспользоваться гостеприимством лишь один день, но зато как много я узнал за это время! Я впервые услышал настоящий профессиональный разговор о науке летать и понял, что это серьёзная наука.

Очень большое впечатление тогда произвёл на меня рассказ одного лётчика о Константине Константиновиче Арцеулове.

Дело было вечером, после ужина. Учлёты вместе с инструкторами сидели за столом и никуда не торопились. Разумеется, меньше всех торопился я. Все знали о моём разговоре с начальником и обращались со мной по-товарищески, как с будущим учлётом... «Героем дня»

чувствовал себя учлёт Володя Сабанин.

– Мне сегодня Николай Иванович показал, как делать виражи с переменными рулями, – восторженно говорил он. – Красота! Руль глубины при вертикальном вираже становится рулём поворота, а руль поворота – рулём глубины... Минут пять он меня вертел в воздухе... Потом спросил: «Ну как, понял?» – «Понял!» – говорю. «А ну-ка попробуй!» Ну, я и попробовал – загнул такой вираж, не заметил, как сорвался в штопор. Три витка сделал. И влетело же мне!... Зато теперь любой вираж сделаю самостоятельно.

– Ой ли! – усмехнулся сидевший рядом с ним инструктор. – И всегда из штопора выйдешь?

– Конечно!

– «Конечно, конечно»! – передразнил его старый лётчик. – Думаешь, это так просто... Вы, молодые люди, приходите в авиацию на готовенькое. Всё разработано, проверено – учись! А в наше время дело было иначе: хорошие лётчики были одновременно и конструкторами, и смелыми экспериментаторами. Многие жизнью рисковали ради того, чтобы вы имели теперь точную науку безопасного полёта. Вот, к примеру, наш начальник Константин Константинович, ведь он вошёл в историю авиации как победитель штопора...

Учлёты удивлённо переглянулись. Кое-кто подсел поближе. И тогда инструктор начал свой рассказ об Арцеулове.

В тот вечер я впервые услышал о «штопоре». Я видел, правда, не раз, как высоко в прозрачной синеве кувыркается самолёт и вдруг начинает, падая, быстро вертеться, словно ввинчивается в воздух. С замиранием сердца смотрел я, как стремительно падала вращающаяся машина, но вот падение прекращалось, самолёт резко взмывал вверх и уходил в поднебесье. Я всё это видел, но не знал, что лётчик делает штопор.

Однако в те годы, когда человек только осваивал воздушную стихию, штопор являлся смертельной угрозой. И

было это не так уж давно – в годы первой мировой войны.

Скорость самолёта была тогда как будто небольшая: восемьдесят пять – девяносто километров в час. Но если лётчик терял скорость, самолёт попадал в штопор и неминуемо разбивался. Из штопора никому не удавалось выйти. Немало авиаторов, совершая боевой манёвр, срывались в штопор и погибали. Долгое время для лётчиков было неясно, почему машина вдруг начинает стремительно падать, вращаясь вокруг оси в наклонном положении.

Надо сказать, что авиационные конструкторы того времени не заботились о том, чтобы снизить большую аварийность самолётов. Создавая новую машину, они не могли с уверенностью сказать, как она будет вести себя в воздухе. Разумеется, они не могли указать причину перехода самолёта в штопор.

Никто ничего не мог придумать для борьбы с этим бичом лётчиков.

Каково же было изумление инструкторов и курсантов авиационной школы, когда Константин Константинович Арцеулов заявил, что, кажется, нашёл решение проклятого вопроса и остаётся только проверить его на практике. Арцеулов работал тогда начальником истребительной группы авиашколы.

– Что же вы думаете сделать? – спросили его.

– А вот увидите, как я нарочно войду в штопор и выйду из него! – ответил он.

– Да ведь это равносильно самоубийству!

– Не разобьюсь, я заколдованный, – смеялся уверенный в своих расчётах бывалый лётчик.

Арцеулов был очевидцем многих катастроф, происходивших из-за того, что самолёт срывался в штопор, и пришёл к заключению, что причина их – потеря скорости.

«Значит, чтобы выйти из штопора, – решил он, – нужно прибавить скорость и остановить вращение самолёта энергичным действием руля направления и элеронов».

...От споров в лётной школе не передохнуть. Бывало, Арцеулов вычерчивает свои схемы на чёрной классной доске, а кто-нибудь подойдёт и выкинет такой номер – возьмет мел, тряпку, сотрёт плавную линию вывода из штопора, вычерченную Константином Константиновичем, и вместо неё проведёт прямую от самолёта до земли, да ещё внизу крест поставит.

Однако шутки сразу прекратились, когда настал день, назначенный Арцеуловым для рискованного полёта. Риск действительно был громадный. Ведь в те годы лётчики не имели парашютов, и выброситься из самолёта было нельзя. Неудача опыта вела к неминуемой смерти.

Накануне была тщательно подготовлена к полету машина Арцеулова – «Ньюпор-XI».

Двадцать четвёртого сентября 1916 года в Крыму выдался чудесный день. Полёты курсантов, которые обычно начинались в три часа утра, уже закончились, но на зелёном поле собралось много народу. В ярком голубом небе ни облачка... А на аэродроме целая буря... Арцеулов идёт в свой «безумный», как тогда говорили, испытательный полёт. С замиранием сердца люди следили, как двукрылый «ньюпор» стал круто набирать высоту. Вот уже две тысячи метров. Мотор смолк. Самолёт на секунду как бы замер на месте. Затем машина, свалившись набок, быстро завертелась в штопоре.

Свидетели этого полёта – как они сами потом рассказывали – чувствовали себя внизу, на аэродроме, намного хуже, чем лётчик там, наверху, в воздухе. Они знали, сколько авиаторов уже погибло от срыва в штопор, и не очень верили в спасительную теорию, выработанную Арцеуловым. Со страхом глядя в небо, они увидели, как после нескольких витков свершилось чудо: самолёт перестал вращаться и, перейдя в пикирующий полёт, плавно выровнялся. Снова заработал мотор.

Но едва успели люди на аэродроме перевести дыхание,

как похожий на стрекозу «ньюпор» снова взмыл вверх. На высоте двух тысяч метров машина опять замерла на месте, свалилась набок и снова завертелась в штопоре. На этот раз падение продолжалось дольше — пять витков насчитали изумлённые зрители. Арцеулов вторично вывел самолёт из смертельного штопора и перешёл на планирующий спуск.

Так был «укрошен» штопор. Нужно было вдумчиво и кропотливо проанализировать полёт, верно представить себе режим штопора, чтобы победить его. Нужна была ещё и большая уверенность в своём искусстве пилотажа, прирождённая смелость и большая любовь к товарищам, чтобы отважиться на дерзкий испытательный полёт. С той минуты, как Арцеулов сел на аэродроме школы, дважды выведя самолёт из вращения вокруг своей оси, штопор перестал внушать страх лётчикам.

Константин Константинович повторил свой опыт, а затем подал рапорт начальству, предлагая ввести штопор в программу обучения лётчиков-истребителей.

Вскоре русские военные лётчики — ученики Арцеулова — стали применять штопор в воздушных боях первой мировой войны. Попадая под огонь зенитных орудий неприятеля, лётчики нарочно вводили самолёт в штопор. Обманутый противник, думая, что самолёт сбит, прекращал стрельбу. Тогда отважные авиаторы выводили самолёт из штопора и на бреющем полёте, совсем низко над землёй, уходили из зоны обстрела. Французскими и другими зарубежными лётчиками штопор как фигура высшего пилотажа был освоен намного позже русских авиаторов.

Правда, смелые полёты Арцеулова и его последователей ещё не означали, что проблема штопора полностью решена. Бывали и после подвига Арцеулова катастрофы от штопора, потому что различные конструкции самолётов по-разному вели себя во время вращательного падения. Только в конце двадцатых годов известный советский учёный Владимир Сергеевич Пышнов разработал теорию вывода самолёта из

штопора.

Конечно, в 1922 году старый инструктор, с восхищением рассказывавший учлётам об Арцеулове, не мог знать и предвидеть это. Он окончил свой рассказ возгласом:

– Вот какой человек наш начлёт!

Со всех сторон посыпались вопросы:

– А давно он летает?

– Сколько ему было лет, когда он совершил свой подвиг?

– Расскажите ещё что-нибудь о его жизни...

И беседа продолжалась.

Кое-что из того, что рассказывал инструктор, запечатлелось у меня в памяти. Но гораздо больше узнал я позднее, когда вновь встретился с Арцеуловым и подружился с ним.

...Прапорщику Арцеулову было всего двадцать пять лет, когда он победил штопор, но он уже насчитывал более десяти лет авиационного стажа.

Дедом Кости Арцеулова по матери был знаменитый художник Иван Константинович Айвазовский – певец моря, чьи картины украшают многие музеи мира. Костя пошёл в деда. Ещё в детстве у него проявились незаурядные способности к рисованию и живописи. Казалось бы, у него были все основания стать художником. Но его притягивал воздушный океан.

Впервые он попробовал летать, когда ему было четырнадцать лет. Кончился этот полёт... пожаром.

Живя на даче, Костя Арцеулов вместе с приятелем решил соорудить воздушный шар и полетать на нём. Мальчики склеили из газетной бумаги большой шар диаметром метра в три, верхушку сделали из плотной обёрточной бумаги и начали наполнять его тёплым воздухом. Товарищ влез на крышу сарая и держал на вытянутом шесте оболочку шара, а Костя внизу разжигал жаровню с углем. Дым стал заполнять шар, но внезапно бумага вспыхнула, упала, и Костя оказался внутри пылающего мешка. К счастью, подул ветер, и горящая

бумага взлетела на соломенную крышу сарая. Сарай сгорел, но Костя остался невредимым.

Вскоре Костя Арцеулов стал мастерить планёр. В то время мало кто в России строил планёры и летал на них. Юноша делал планёр тайком от родителей почти всё лето, из тех материалов, которые ему удавалось найти. Деревянные рейки он достал, а вот проволоки для растяжек не сумел добыть и заменил её смолёным шпагатом. Планёр, построенный без точных расчётов, оказался тяжёлым и малоустойчивым. Костя втащил его на один из холмов в окрестностях Севастополя и вечером, при полном безветрии, разбежался и прыгнул, поджав ноги. Полететь не удалось, но всё же волнующее ощущение полёта юноша испытал.

На следующий вечер Арцеулов снова попробовал взлететь, на этот раз при ветре, но планёр развалился. Однако желание стать авиатором не оставило юношу – он твёрдо решил научиться летать.

В 1910 году Арцеулов по совету родителей поехал в Петербург держать экзамен в Академию художеств, но... поступил рабочим на недавно открывшийся авиационный завод. На этом заводе строили опытные самолёты «Россия-А» и «Россия-Б». Один из собранных самолётов оказался неудачным – плохо летал. Хозяин завода не мог его продать и, желая прослыть щедрым, отдал этот самолёт в распоряжение тех рабочих, которые захотят научиться летать. Арцеулов, конечно, захотел.

Но с чего начинать? Инструктора не было. Константин Константинович начал с того, что стал рулить по земле. Однажды, когда самолёт на большой скорости бежал по снежной дорожке между сугробами, Арцеулов вдруг почувствовал, что самолёт вот-вот полетит. Инстинктивно он потянул ручку на себя, и самолёт оторвался от земли. Но через мгновение машина зацепилась колёсами за снег и скапотировала. К счастью, лётчик и самолёт остались целы. Вот так, самоучкой, Арцеулов начал лётное дело.

В двадцать лет Константин Константинович Арцеулов уже получил диплом пилота-авиатора, отлично выдержав специальные экзамены. Теперь он с улыбкой вспоминает о них. Самым трудным испытанием считался полёт на высоту в... пятьдесят метров. И многие проваливались на этом экзамене, не могли подняться на такую «головокружительную» высоту.

В 1913 году лётчик Арцеулов был призван в армию. Его почему-то зачислили в кавалерию. Только после многих хлопот ему разрешили взять в руки вместо уздечки штурвал самолёта.

Первая мировая война была в разгаре. Шли ожесточённые бои. Активное участие принимали в них истребители отряда, в котором стал служить Арцеулов. Он летал на разведку, участвовал в бомбардировочных налётах, корректировал стрельбу тяжёлой артиллерии, часто встречался в боевых схватках с немецкими асами.

Арцеулова хорошо знали солдаты и офицеры на том участке фронта, где он летал, вблизи города Луцка в Белоруссии. В течение только одного месяца на глазах многочисленных свидетелей он провёл восемнадцать воздушных боёв.

И вот однажды семьдесят пять вражеских самолётов пересекли линию фронта и начали бомбить штаб русской армии.

В воздушной схватке врагам удалось сбить один из наших самолётов. Лётчик разбился при падении. Его нельзя было узнать, и по фронту пошёл слух, что убит Арцеулов.

По обычаю того времени, на месте падения самолёта поставили крест и прибили дощечку с надписью: «Прапорщик К. К. Арцеулов. 24 августа 1916 года». Эту дощечку мне показывал Константин Константинович.

Труп погибшего лётчика был отправлен в часть. На его похороны стали приезжать лётчики из соседних отрядов. Их встречал сам «покойник» Арцеулов.

Оказалось, что подбили одного молодого лётчика во время его первого боевого вылета (он только накануне прибыл в отряд). Однако телеграмма о гибели известного военного лётчика Арцеулова дошла до столицы, и все газеты поместили некрологи. Даже в одном французском журнале было напечатано: «Нам телеграфируют из Петрограда, что известный русский военный лётчик Арцеулов, внук знаменитого художника Айвазовского, нашёл доблестную смерть в воздушном бою...»

Константин Константинович Арцеулов после революции все свои знания, энергию и опыт отдал подготовке красных военных лётчиков.

Он проводил также испытания первых советских истребителей и разведчиков.

Многое можно рассказать об одном из старейших русских лётчиков – Арцеулове, о его полётах в Средней Азии, когда он помогал прокладывать трассу железной дороги – Турксиб, о его деятельности лётчика-конструктора первых советских планёров и организатора всесоюзных состязаний планеристов. Более трёхсот лётчиков подготовил Константин Константинович. Он пробыл в воздухе свыше шести тысяч часов, летал на самолётах пятидесяти различных типов.

В последние годы Арцеулов всё-таки пошёл по пути своего прославленного деда. Он стал художником. Много книг об авиации, в том числе и эта, вышло с рисунками К. К. Арцеулова.

Году в пятидесятом мне довелось по делам зайти к Константину Константиновичу, к которому я с давних пор отношусь с большим уважением и любовью.

– Возьми меня в Арктику! – такими словами встретил он меня. – Хочется полетать над льдами. Возьми с собой в экспедицию. Теперь я прошу тебя. Помнишь, как ты просил меня: «Возьмите меня в школу».

Мы оба от души рассмеялись.

– Хорошо, что ты тогда не остыл, а продолжал упорно

добиваться своего! – сказал Арцеулов.

– Хорошо, что я встретил человека, который не только не «остудил» меня, а ещё сам оказался прекрасным примером для будущего лётчика, – ответил я.

За рулём и у мотора

Кончилась гражданская война. Меня направили в Москву, в Главвоздухофлот. Но в Москве мне сказали:

– Можете ехать домой: ваш год демобилизуется.

«Вот тебе и фунт!» – подумал я и заявил:

– Я и так недавно из дому. Хочу служить ещё!

Вижу, люди смеются, глядя на моё расстроенное лицо.

– Ладно, – отвечают, – раз хочешь – служи. Что умеешь делать?

Такой же вопрос мне задали три года назад, когда я пришёл в Красную Армию добровольцем. Тогда мне пришлось ответить, что я умею делать «что прикажете», а не умел я ничего. Теперь я гордо ответил:

– Я водитель автомашины!

Опять посмеялись – и послали меня сдавать экзамен на шофёра. Экзамен я сдал и начал самостоятельно ездить по Москве.

Какое огромное расстояние теперь отделяло меня от первых детских впечатлений и смутной жажды более интересной жизни! Но от своей затаённой мечты – летать – я был почти так же далёк, как и тогда.

Вскоре меня всё же демобилизовали. Чтобы быть поближе к своей мечте, я поступил на работу в учреждение, которое называлось «Промвоздух». Близости к авиации я от этого никакой не испытывал. Единственно, что было «воздушным» в моей тогдашней жизни, – это ночёвки под открытым небом. Квартиры у меня, конечно, не было. Вещей – тоже. И, пока товарищи не узнали о моём положении, я спал на скамейках Петровского парка, благо лето стояло хорошее. Но никакие

лишения не могли охладить мой интерес к работе: ведь я ездил по улицам Москвы! Это искупало всё.

Интересная была тогда Москва! Когда теперь вспоминаешь, кажется, что прошло сто лет... Мостовые из булыжника. Извозчиков больше, чем автомобилей. Улицы узкие. И ковыляли по ним, подсакивая на ухабах, всякие виды транспорта «как бог на душу положит». При ужасных мостовых (которые мне тогда казались вполне хорошими) и таком беспорядочном движении шофёру надо было быть начеку: уличные «пробки» и всяческие столкновения были довольно частым явлением. Если же у автомобиля посередине улицы глох мотор или случалась какая-нибудь другая неприятность, шофёр подвергался издёвкам со стороны почтенных, бородатых извозчиков. Эти представители умирающего средства передвижения были очень рады, когда приключалась беда с передовым транспортом.



Если приходилось подливать воду в закипевший радиатор грузовика, они «сочувственно» подсказывали:

— Овса, овса теперь маленько подсыпь, она и пойдёт!... Без овса далеко не уедешь. Уж мы-то знаем...

И тут они поднимали хохот на всю улицу.

Теперь, когда я еду по блестящим магистралям столицы, мне кажется, что это совсем другой город, а тот, по которому я ездил более сорока лет назад, существует только в моих воспоминаниях.

Но Москва с её узкими улицами и низкими домами и тогда была нам дорога. Я колесил по её закоулкам два года.

Конечно, за такой срок я прекрасно изучил автомобильный мотор. Но вот у меня отобрали любимейший мне автомобиль. Меня сократили. Я остался без работы. В Москве, где после разрухи, вызванной гражданской войной, ещё не наладилась работа фабрик и заводов, была безработица. На бирже труда тысячи людей ждали, когда их пошлют на любую работу.

Мне очень хотелось поступить в мастерскую по ремонту самолётных моторов, и я пошёл к Грошеву, который был там бригадиром. Фёдор Иванович ласково принял меня и охотно написал в отдел кадров просьбу, чтобы меня послали в его распоряжение. Но не тут-то было. Начальник отдела кадров посулил:

– За ответом приходите завтра!

Такой же ответ я услышал и на следующий день, и через неделю, и через месяц. Он меня «кормил завтраками» почти полгода.

Жить было тяжело. Я не гнушался никаким заработком – чинил вёдра, паял кастрюли, вскапывал огороды в Петровском парке. Вместе с земляками-студентами рабочего факультета ходил на товарную станцию разгружать вагоны с овощами, фруктами, зерном.

Однажды я не вытерпел и сказал начальнику отдела кадров:

– Я хожу к вам уже полгода, и каждый раз вы мне говорите: «Приходите завтра». Когда же наступит это «завтра»?

– Неужели прошло полгода, как вы впервые пришли ко мне? – воскликнул начальник. – Прямо удивительно, как бежит время... Мне нравится ваша настойчивость. Пройдёмте в мой кабинет, я напишу, чтобы вас приняли на работу!

Так я снова приблизился к авиации, к летающим людям. Через полгода, под руководством прекрасного человека и мастера – Грошева, я настолько хорошо изучил авиамоторы, что меня назначили бригадиром.

Медленно, терпеливо я приближался к своей мечте.

НАКОНЕЦ В ВОЗДУХЕ



Я – лётчик!

Я работал по ремонту авиационных моторов. Мне часто приходилось бывать на аэродроме и исправлять мотор, не снимая его с самолёта. И вот однажды лётчик Томашевский должен был попробовать в воздухе самолёт с исправленным мотором.

– Аполлинарий Иванович, – обратился я к нему, – разрешите слетать с вами вместо бортмеханика.

Лётчик внимательно посмотрел на меня и улыбнулся:

– А тебе очень хочется?

– Очень!

– Ну хорошо, полетим.

Томашевский не раз летал на моторах, которые я ремонтировал, и всегда был доволен моей работой. Поэтому, наверное, он и взял меня.

Вырулили на старт. Самолёт был пассажирский. Аполлинарий Иванович сидел с левой стороны, а я – с правой, на месте бортмеханика. Лётчик дал полный газ, резко отжал от себя штурвал, и машина быстро покатила вперёд.



И вот мы в воздухе! На высоте трёхсот метров лётчик сделал круг над аэродромом, затем взял курс на Красную Пресню, а оттуда – на Серпухов.

Я прислушался к звуку мотора. Он работал прекрасно. Я был спокоен – не подведёт! Внимательно следил я за чёткими, уверенными движениями лётчика. Прямо передо мной стоял штурвал второго управления. «Взяться бы за штурвал, положить ноги на педали и самому повести воздушную машину!»

Сверху хорошо были видны поля, лес, шоссейные дороги. Погода была ясная, видимость хорошая.

Аполлинарий Иванович словно догадался о моём желании. Он улыбнулся мне, кивнул на управление и крикнул:

– Бери!

Первый раз в жизни мои руки коснулись штурвала, а ноги – педалей.

Томашевский указал рукой направление, велел держать железную дорогу под левым крылом и, отпустив штурвал, снял с педалей ноги.

Машина шла, повинаясь только моей воле. Сначала она вела себя хорошо. Но потом нос её стал почему-то подниматься, и она полезла вверх. Боясь резко изменить её положение, я стал медленно отводить от себя штурвал. Лётчик улыбался.

– Да ты не стесняйся! – крикнул он мне. – Давай смелей, а то она у тебя на дыбы встанет!

Я отжал ручку больше – машина круто пошла вниз. Тогда я опять взял ручку на себя. Машина снова полезла вверх. Как будто самолёт шёл по огромным волнам. Он то зарывался носом вниз, то становился на дыбы. Его бросало то влево, то вправо.

– Ты спокойней, не напрягайся так сильно... Уже Подольск пролетели! – крикнул мне Томашевский.

Но мне было не до Подольска. Я и не заметил, как мы его пролетели. Машина шла как пьяная. Её бросало из стороны в сторону. Я брал штурвал то на себя, то от себя. Пот лил с меня градом, но я никак не мог держать машину в строго

горизонтальном положении. Наконец Аполлинарий Иванович поставил ноги на педали, взял второй штурвал и буквально одним движением поставил её в нормальное положение. Сделал круто разворот, и машина пошла обратно на Москву.

— Вот так держи! — крикнул он и опять передал управление мне.

Теперь самолёт шёл уже лучше.

— Так, так! — слышал я голос лётчика. — Правильно! Молодец!

Эти слова меня подбадривали и помогали мне. Я начал вести машину увереннее и так довёл её до самой Москвы.

Как я был благодарен этому замечательному человеку и прекрасному лётчику за то, что у него хватило терпения сидеть целый час, испытывая невероятную качку от моего неумелого управления машиной!

Над Москвой лётчик взялся за штурвал. Самолёт почувствовал твёрдую руку и пошёл спокойно. Сделав крутой вираж над аэродромом, лётчик плавно посадил машину. И, когда мы вышли из самолёта, Аполлинарий Иванович пожал мне руку и сказал:

— Тебе надо обязательно учиться. Из тебя выйдет настоящий лётчик.

С этого момента у меня появилась ещё большая уверенность, что я буду лётчиком.

Счастливый случай подвернулся через два года. В то время я работал уже бортмехаником. Летал морить саранчу. Для борьбы с саранчой в наш отряд прислали несколько учебных самолётов.

Тут я решил попытать счастья. Прихожу к начальнику и докладываю:

— У нас есть учебный самолёт. Разрешите мне снять с него аэропыл, поставить второе управление и учиться летать. Я, как бортмеханик, берусь потом сам поставить аэропыл на место. В будущем году, когда потребуется машина, она будет в полном порядке.

Начальник разрешил, и я горячо принялся за переоборудование.

Как-то подходят ко мне бортмеханики Осипов и Камышев. Они были опытными «воздушными волками»: ходили в великий перелёт Москва – Пекин. Оба заинтересовались, зачем это я снимаю аэропыл. Я объяснил и дал товарищеский совет:

– Идите к командованию и просите, чтобы вам разрешили вместе со мной учиться летать. Мы втроем скорее приготовим машину.

Товарищи получили разрешение, и мы дружно принялись за переоборудование нашего самолёта. Ночей не спали. Сняли аэропыл, поставили второе управление и вывели самолёт на аэродром. Один из лётчиков провёл испытание машины в воздухе. Всё было в порядке, и мы приступили к учёбе.

Через три месяца наша тройка научилась летать.

Но это ещё не всё: надо выдержать экзамен.

Теорию мы все сдали на «удовлетворительно», а практику собирались сдать на «отлично». И вот тут-то я чуть не «засыпался».

Председатель комиссии дал такое задание: набрать тысячу метров высоты, сделать крутую спираль и снизиться на двести метров с таким расчётом, чтобы посадочный знак оказался впереди; посадку произвести точно у знака.

Когда очередь дошла до меня, я завернул такую спираль, что сорвался в штопор. Из него я вышел, когда машина была всего в ста метрах от земли. Но, к счастью, я увидел впереди посадочный знак. Убрал газ и сел точно в назначенном месте. Вышел я из машины с пренеприятным чувством: ожидал хорошего нагоняя, а главное – печальной отметки.

Но получилось не так, как я думал. Председатель комиссии говорит мне:

– Вы, товарищ Водопьянов, ещё не лётчик, а уже занялись высшим пилотажем. Совершили вы полёт блестяще, но проделывать такие фигуры вам ещё рано. На первый раз

прощаю, но больше не повторяйте!

«Вот так штука! – соображаю я. – Значит, с земли не поняли, что я попал в штопор случайно...» Подумал – и говорю председателю:

– Прошу прощения, но я высшим пилотажем не занимался. Должен сознаться, что в штопор я сорвался.

В комиссии оценили моё прямодушное признание и решили так: поскольку Водопьянов честно рассказал, как было дело, проявил в полёте находчивость и, сорвавшись в штопор, хорошо вывел машину, посадив её согласно требованиям комиссии, экзамен принять.

К вечеру мы все получили пилотские свидетельства. Радости не было конца.

Пока я ехал домой, раз двадцать вынимал свидетельство из кармана: любовался красивой обложкой, своей собственной фотографией. А в трамвае держал книжку так, чтобы пассажиры видели, что с ними едет пилот третьего класса!

Борьба с саранчой

Я получил звание лётчика! Десять лет я шёл к этой минуте – и вот она наступила. Удостоверение в кармане.

Страшно хотелось летать, много летать, совершить какой-нибудь необыкновенный подвиг. «Какое-то мне дадут первое задание? – гадал я. – Пусть самое трудное, самое невозможное – жизнь положу, а выполню!»

И вот наступила торжественная минута: новоиспечённого лётчика Водопьянова назначили командиром истребительного отряда по борьбе... с саранчой!

В моём отряде было всего два самолёта: мой и Осипова. Эти, маленькие самолёты, по прозвищу «Конёк-горбунок», имели моторы всего в семьдесят пять лошадиных сил, как у автомобиля «Волга».

Маршрут перелёта пролегал по роке Кубань, до станицы

Петровской – всего сто двадцать километров. Договорились лететь строем, я – ведущий. Но по дороге попали в такой густой туман, что сейчас же потеряли друг друга. Радио тогда ещё не было на самолётах, и мы не могли держать между собой связь. Летели кто как может, самостоятельно. Я решил идти под туманом, не теряя из виду земли. Подняться выше тумана я боялся – легко можно заблудиться. А мне хотелось свой первый, да ещё такой крохотный полёт произвести без приключений. Но всё же без них не обошлось.

Перед станицей Славянской меня так прижало к земле, что я решил сесть и переждать, пока разойдётся туман. Но где сесть? Вижу – слева большой луг. Место для посадки подходящее, но оно уже занято – на лугу пасутся коровы. Я развернулся и полетел над лугом. Услышав шум мотора, коровы начали разбегаться. «А, испугались! – подумал я. – Ну-ка, я ещё разок пройду!» Расчёт был правильный: место для посадки освободилось, и я благополучно приземлился.

Меня очень беспокоило, где Осипов. Ведь в таком тумане можно легко погибнуть. Как только туман разошёлся, я вылетел на поиски товарища. Скоро я нашёл его за станицей Славянской. Он сел на большую дорогу, но колесом попал в канаву и погнул ось. Вместе мы быстро выправили ось и благополучно закончили свой первый перелёт.

На другой день с большим рвением взялись за работу. Хотелось показать, что не зря получили звание пилотов. Нужно было запылить пять тысяч гектаров, заражённых саранчой.

Саранча – страшный враг полей и огородов. Похожа она на крупного кузнечика. Зарождается саранча в плавнях, болотах, куда осенью откладывает яички. Уничтожать её надо тогда, когда у неё ещё не выросли крылья, а уж если она полетела, то бороться с ней почти невозможно. Её так много, что она, как огромная чёрная туча, закрывает солнце.

Помню, один из лётчиков чуть не погиб, попав в такую тучу саранчи. Земля скрылась от него, вода в радиаторе

закипела, так как саранча забила соты радиатора, и мотор остановился. Лётчик был вынужден сесть и поломал машину. Хорошо ещё, что место посадки оказалось ровным, а то погиб бы человек.

И вот такая туча садится на поля. Прожорливая саранча, оголяя поля, съедает за день больше, чем весит сама!

Мы готовы были летать целые дни, чтобы скорее уничтожить саранчу, но опыление можно производить только утром и вечером – при росе. Если летать днём, когда росы нет, то яд с камыша будет осыпаться на землю. А на влажные стебли мелкий порошок садится тонким, ровным слоем. Саранча съедает растение вместе с ядом и гибнет.

На заражённом поле стояли сигнальщики с флажками белого и оранжевого цвета. Флажки хорошо были видны, и мы летали от одного до другого.

На самолёте был установлен специальный прибор – аэропыл; из него распылялся ядовитый порошок. За день самолёт запылял огромную площадь. Вручную с этой работой с трудом могли бы справиться три тысячи человек.

Летали мы настолько низко, что не раз на колёсах привозили камыши. Местные жители подшучивали, что мы, мол, саранчу не только травим, а ещё и колёсами давим.

Налетали мы свои положенные сто часов, запылили пять тысяч гектаров, а саранчи ещё много. Нам бы ещё поработать, но мотор, по закону, больше ста часов использовать нельзя – его надо перечищать. Перечисткой занимаются в мастерской. Значит, надо посылать моторы в Москву. Но ведь саранча ждать не станет! Хотя и не полагается лётчикам делать эту работу, мы решили вспомнить «старинушку». Сняли моторы и перечистили их с нашими бортмеханиками за двое суток.

После этого мы налетали ещё сто четыре часа и уничтожили саранчу на одиннадцати тысячах гектаров. Мы вошли в такой азарт, что не могли успокоиться, пока не убедились, что изгнали нашего врага окончательно. В своём порыве выполнить задание как можно лучше и быстрее я

иногда делал такие вещи, повторять которые теперь никому бы не посоветовал.

Захожу я как-то с одного флажка на другой, открываю аэропыл, а яд не сыплется: слежался. Надо было вернуться на аэродром, размешать порошок, но мне было жаль времени. Был я тогда молод, горяч и пришёл к неумному и очень рискованному решению: стукнуться колёсами о землю и этим самым встряхнуть слежавшийся яд. Увидел достаточно твёрдую, на мой взгляд, дорогу и сделал этот трюк. Расчёт оправдался: яд посыпался. Я был настолько доволен своим «открытием», что даже посоветовал Осипову сделать в случае надобности то же самое.

Мы выполнили задание больше чем вдвое и, гордые своими успехами, собирались возвращаться в Москву. Накануне отъезда к нам пришла делегация от станичников с просьбой показать, как мы уничтожило саранчу.

— Завтра праздник — День кооперации, — сказали делегаты. — На площади будет большое собрание. Мы дадим вам извёстки, а вы попылите над площадью и над базаром. Тогда все увидят, как это делается. А потом пожалуйста к нам в гости — казаки хотят с вами познакомиться!

На другой день председатель станичного Совета объявил на собрании, что мы пойдём в показательный полёт, будем пылить извёсткой. Но на базар он забыл сообщить, а мы с Осиповым решили начать именно с базара. Он полетел первым. Как на грех, на базаре была наша квартирная хозяйка. Только появился самолёт и начал пылить, она закричала изо всех сил:

— Ведь это наш лётчик! Он саранчу ядом травит, а сейчас, видно, не знает, что у него из самолёта посыпалось... Он нас всех отравит!



Когда над базаром появился мой самолёт, там уже началась настоящая паника. Ничего не подозревая, я опустился очень низко, пролетел над самыми палатками. Потом сделал круг над площадью, поставил мотор на малый газ и стал планировать. Когда мой самолёт был совсем низко над землёй, я громко поздравил станичников с праздником

Но они поняли меня иначе: расходишь, мол, буду садиться! Через несколько минут внизу не было ни одной души: напуганные станичники разбежались по домам... Так неудачно окончилась наша затея показать, как самолёт истребляет страшного врага полей – саранчу.

Когда мы вернулись в Москву, там уже знали о нашей победе над саранчой и о неудавшемся «агитполёте». За первое мы получили благодарность, а за то, что плохо организовали второе, – хороший нагоняй.

Ночью на дневной машине

Вскоре после того как я стал лётчиком, меня направили на почтовую линию, на участок Казань – Свердловск.

Однажды вылетел я, как всегда, из Свердловска в Казань и через пять часов был на месте. Сдал почту, собрался идти

отдыхать. Вдруг ко мне подбегает начальник станции и говорит:

– Выручай, Водопьянов! Московский пилот заболел. Рейсы срываются. Слтай в Москву, отвези почту, а утром возмёшь другую и, может быть, успеешь потом по своему расписанию в Свердловск долететь: тогда у нас график не будет сорван.

Летать я готов был день и ночь и, конечно, согласился.

– Только вот что: твоя машина не оборудована для ночных полётов, – предупредил меня начальник. – Засветло ты успеешь долететь до Нижнего. Там переночуешь, а завтра утром будешь в Москве – и сразу же обратно.

Вылетел я за три часа до захода солнца. А до Москвы – четыре часа полёта. Очень жаль, думаю, что не хватает всего одного часа, а то сегодня же был бы в Москве.

Долетел до Нижнего Новгорода, а солнце ещё высоко. Решил лететь до Владимира: всё же буду ближе к цели. Но рассчитал я плохо. На землю спустились сумерки, а я всё лечу. Владимирского аэродрома не видно. Что делать? Надо лететь до Москвы – там, по крайней мере, освещенный аэродром.

Полетел вдоль железной дороги на высоте двухсот метров. Приборов уже не вижу, на исключении высотомера, у которого циферблат светится. В оборудованной для ночных полётов машине освещаются все приборы, а на дневной машине я словно ослеп.

Вскоре стало совсем темно. Всё превратилось в общую тёмную массу: трудно отличить поле от леса, еле-еле заметна железная дорога. Потом и она пропала. Я знал, что параллельно железной дороге идёт Владимирское шоссе, и стал искать его. Шоссе белее пути, в полёте его должно быть лучше видно.

Предположение моё оправдалось. Полетел по шоссе, да недолго длилось моё счастье: до Покрова дорога была видна, а за городом потерялась. Только бы не сбиться, выдержать

прямую!... А в голову лезет всякая чепуха: вдруг я уже сбился и, не заметив, пролечу Москву стороной? Зачем я полетел? Что стану делать, когда кончится бензин? Куда садиться, если ничего не видно?..

Единственно, что может меня спасти, — это компас, но и его я не вижу — темно.

Что делать? Решил осветить компас спичкой. Но спичка от сильного ветра гасла, и я не успевал ничего разглядеть. Летали мы в то время на открытых самолётах, и кабину сильно продувало. Тогда я сложил вместе штук десять спичек и чиркнул. На одно мгновение кабину осветило, и я успел увидеть нужный мне прибор. Какой ужас: на сорок пять градусов я отклонился от прямого курса! Москву я наверняка пролетел бы стороной.

Быстро поправил машину на глаз и чиркнул спичками ещё раз. Машина шла точно на Москву. Чтобы не сбиться второй раз, я наметил створ из светящихся точек на земле.

Но меня начали пугать облака. Они снижались. Я уже летел на высоте полутора-два метра вместо двухсот. А вдруг в Москве облачность до земли? Тогда уж наверняка я пропал!

Впереди показалось много огней. Что, если это Москва? Вот будет радость-то!

Подлетаю ближе — нет сомнения, это Москва. Правда, я её никогда ночью сверху не видел, но вот на реке отблески электрических огней. Вот стадион, вот Академия воздушного флота... Но почему я так быстро пролетел столицу? Тут я спохватился и понял, что это никакая не Москва, а всего только Богородск. За Москву-реку я принял Клязьму, за академию — какую-то большую фабрику.

Лечу дальше. Осталось сорок километров. Облачность всё ниже и ниже. Впереди показался свет. Потом всё скрылось. Я попал в нависший козырёк облаков. Лечу уже на высоте сто метров, снижаю самолёт ещё.

Вдруг как бы рассвело: я вылетел из облаков, и передо мной заиграло море света. Вот это настоящая Москва!

Но тут новая печаль: кругом много радиомачт, а я лечу ниже их, могу напороться. И решил я не рисковать, а направить самолёт прямо к центру города – там высоких мачт нет. Москву я знал хорошо. Найду, думаю, Тверскую, по ней прилечу на Ходынку.

Прилетел в центр. Кручусь над крышами, пытаюсь узнать какую-нибудь улицу. Но это не так-то легко. Всё мелькает: не успеешь оглядеться, как пролетел. Видны площади, трамваи, но определить место, где находишься, невозможно.

Наконец минут через пятнадцать я увидел Сухареву башню. Ура! Теперь уж я найду! Полечу сначала по Садовой, поверну на Тверскую, а она приведёт меня прямёхонько на аэродром.

Сделал круг, полетел по Садовой, повернул на Тверскую, увидел вокзал – скоро должен показаться аэродром. Но это оказался не Белорусский вокзал, а Курский. Я попал в противоположную сторону!

Вернулся к башне, на этот раз сделал два круга и... опять попал на Курский вокзал. В третий раз я и Сухаревой башни не нашёл.

Что делать, как найти аэродром? Я рассчитывал на его огни, но в Москве везде море света. Теперь я в нём заблудился так же, как раньше в темноте. Летаю ещё десять минут, двадцать... Наконец вижу Москву-реку. Полетел над ней, заметил Красную площадь, от неё тянется Тверская, по ней идёт автобус. Пошёл над этой улицей и сам себе не верю: а вдруг я опять лечу в обратную сторону и попаду вовсе в Замоскворечье!

На этот раз я не ошибся – подо мной белорусский вокзал. Наконец-то я увидел прожекторы аэродрома.

– Ну, брат, ты много паники наделал! – встретил меня начальник линии. – Из центра звонят, спрашивают, чей это неосвещённый самолёт носится туда-сюда над крышами... За то, что ты доставил почту без опоздания, – продолжал он, – надо бы тебе объявить благодарность, а за то, что нарушил

инструкцию – прилетел ночью на дневном самолёте, надо бы объявить выговор. Прямо не знаю, что с тобой теперь делать!

Начальство решило смолчать: не благодарить и не ругать.

А я был тогда молод и остался доволен, что дело обошлось без взыскания. Урока себе из этого случая я не сделал. Но пришёл день, когда я, уже будучи более зрелым лётчиком, о нём вспомнил.

На этот раз дело было на Дальнем Востоке. Летел я с острова Сахалин в Хабаровск на дневной машине. По дороге у меня была посадка в Верхнетамбовской.

В моём распоряжении было ещё три часа, чтобы долететь до Хабаровска. По всем расчётам, этого времени должно было хватить.

По дороге мне стал мешать встречный ветер. Вскоре он перешёл в ураган. Самолёт стал продвигаться всё медленней и медленней. До Хабаровска оставалось уже минут двадцать, а тут солнце село. Мне бы надо опуститься засветло и переночевать в каком-нибудь селе, да обидно показалось – Хабаровск рядом.

Минут через десять стало совершенно темно. Проклинаю себя, лечу на ощупь, но ведь где-нибудь близко должны показаться хабаровские огни! Вскоре я их действительно увидел. Подлетаю к городу, ищу посадочные костры, которые полагается разводить на берегу реки, а костров нет! Делаю круг, снижаюсь, чтобы рассмотреть получше, но только я стал разворачиваться – самолёт ветром унесло за город. Стало опять темно. Долго я вертелся, пока обнаружил костры. Но это ещё полдела: самолёт у меня на поплавках, садиться нужно было на воду. Костры-то я вижу, а что на реке делается, понятия не имею.

Между тем река была такая, что, едва самолёт коснулся её поверхности, его подхватило и стало кидать по волнам.

Нам надо подтянуться к берегу, закрепить машину, а её относит обратно на середину реки. На берегу объявили аврал, общими усилиями машину вытянули.

После этого случая я дал себе слово: никогда не летать ночью на дневной машине. Это слово я ни разу не нарушил.

Лёд на шлеме

Многие думают, что обледенение самолёта – неприятность, которая может произойти только в арктических условиях или в жестокий мороз. Однако это не так. Я впервые познакомился с этим явлением задолго до того, как начал работать на Севере, и даже не зимой.

В конце октября я летел в Ленинград. До рассвета оставалось добрых три часа. Как только оторвался от земли, свет электрических фонарей стал от меня скрываться. Я понял, что попал в низкую облачность. Опасаясь, как бы не налететь на высокие сооружения или радиомачты, дал полный газ, чтобы пробить облачность и идти поверх неё. Мне это удавалось не один раз.

Верхом ночью летать хорошо. Кажется, что звёзды горят особенно ярко. Но на этот раз слой облаков оказался гораздо толще, чем я встречал до сих пор.

Тысяча метров – звёзд нет. Набираю высоту, а сам нет-нет да и посмотрю вверх: не покажутся ли?

Полторы тысячи метров – темно. Чувствую – сбился шлем. Поправляя его голой рукой, я нащупал на шлеме сплошной слой льда. Тут я сообразил, что попал в обледенение. Если на шлеме лёд, значит, на самолёте его ещё больше.

Скорость стала уменьшаться. Я посмотрел вверх, надеясь в разрывы облаков увидеть звёзды, но увидел сплошные тёмные облака, которые окутали самолёт, как холодным паром. В довершение всего, машину начало сильно трясти. И, пока ещё самолёт не развалился от страшной тряски, я скорее начал снижаться, рассчитывая, что внизу теплее и лёд там должен растаять. На высоте двухсот метров лёд действительно растаял.

И так почти до самого Ленинграда пришлось идти в сплошном тумане. Полёт был трудный, но я остался доволен: я нашёл способ, которым во время ночных полётов можно безошибочно определить, не обмерзает ли твой самолёт. С тех пор я всегда время от времени ощупывал свой шлем голой рукой. Если обледенел шлем, значит, обледенел и самолёт – тогда ведь самолёты были открытые.

Что же происходило? Почему при таком лёгком морозце машина одевалась льдом?

Частицы тумана в виде мельчайших капелек оседают на лобовой части крыла, киля и стабилизатора. Ледяной слой быстро превращается в солидный нарост. Он достигает нескольких сантиметров толщины и приобретает самые причудливые очертания. А ведь, например, крыло – важнейшая часть самолёта! От совершенства формы крыла зависит скорость. Поэтому профиль этой части конструктор рассчитывает с исключительной точностью. Даже для окраски крыла выбирают особые сорта лаков, не изменяющие его очертаний, придающие ему максимальную гладкость и обтекаемость. И вдруг на этой самой точной, самой совершенной поверхности появляются безобразные наросты! Они опрокидывают все расчёты конструктора, снижают скорость и лётные качества настолько, что обледенение иногда приводит к вынужденной посадке, а нередко и к гибели самолёта.

Кроме того, лёд, нарастающий на лопастях винта, под влиянием центробежной силы время от времени срывается большими кусками и с такой силой бьёт по крыльям самолёта, что их пробивает насквозь. При этом получается сильная тряска мотора, которая неизбежно приводит к аварии.

Много и других бед влечёт за собой появление льда на самолёте: на больших машинах за короткое время лёд может так нарасти, что его вес исчисляется тоннами.

Мысль конструктора долго билась в поисках средств борьбы с обледенением. Одни пробовали смазывать

плоскости специальным маслом; другие покрывали лобовую часть крыла резиновой «калошей», проложив под ней резиновые же шланги. Шланги наполняли сжатым воздухом, и, расширяясь подо льдом, они должны были заставлять его трескаться. Третьи призывали на помощь электричество. Оплетая крыло проводом, нагревающимся под действием тока, они надеялись растопить ледяные наросты.

Меня считали «пилотом любой погоды». Но, прежде чем завоевать это почётное звание, мне долго пришлось учиться летать в тумане и сплошной облачности, овладевая техникой слепого полёта. Десятки раз я попадал в обледенение и с риском для жизни выбирался из него. В такие минуты я всегда думал, что без сожаления отдал бы половину жизни за настоящее средство против этого злейшего врага авиации.

Теперь самолёты настолько совершенны, что обледенение им не так уж страшно. А половина жизни, которую я собирался отдать, осталась у меня.

НЕ ВСЁ ИДЁТ ГЛАДКО



На деревянном колесе

Стояла ранняя весна. Для лётчика смена времени года – всегда сложный вопрос. Зимой мы поднимались и садились на лыжах, летом – на колёсах. А вот когда наступил промежуточный период – то подтаёт, то подморозит, то дождь, то снег, – какие «башмаки» надеть самолёту? Особенно труден этот вопрос, когда надо перелетать большие расстояния. Страна наша огромна. На одном аэродроме – мороз, на другом – слякоть. Вылетишь на лыжах, а садиться надо на колёсах. Это доставляет иногда немало хлопот при выполнении задания.

Получаю я однажды такой приказ:

«Командиру корабля № 744 товарищу Водопьянову.

Срочно вылететь в город Астрахань. В Сталинграде произвести посадку и сменить лыжи на колёса. В Астрахани явиться в распоряжение Управления зверобойного треста».

Я уже работал раньше по заданиям зверобойного треста и знал, что речь идёт о выходе на воздушную разведку тюленя. От разведки с воздуха во многом зависит успех охоты. Терять время нельзя. И в тот же день я вылетел.

Через пять с половиной часов сел на сталинградском аэродроме. Предъявил предписание и попросил помочь моему механику сменить лыжи на колёса.

— Сменить-то мы сменим, — сказал начальник аэродрома, — только как вы подниметесь на колёсах с такого глубокого снега? Я вас даже на старт не имею права пустить.

— Но у меня предписание!

— А у меня инструкция. Могу выпустить только на лыжах. Я решил запросить Астрахань о возможности принять меня на лыжах, а колёса взять с собой. Мне ответили, что в Астрахани совершенно нет снега.

Сменил я всё-таки лыжи на колёса и стал уговаривать начальника аэродрома разрешить мне порулить по снегу для пробы. А вдруг что-нибудь выйдет и я оторвусь?

Начальник разрешил мне «только попробовать».

Поднимая облака снежной пыли, я вырулил на старт. Даю полный газ. Машина то зароется в снег, то вылезет на утрамбованное лыжами место. Смотрю на скорость — шестьдесят, восемьдесят... Добавляю форсаж — мотор заревел ещё сильнее. Скорость — сто! Рванул ручку на себя, вырвал

колёса из снега _ машина повисла в воздухе. Я не дышу – боюсь свалиться на крыло. Но, коснувшись два раза снега колёсами, наконец отрываюсь от земли.

После такой «пробы» подъёма в Сталинграде я через два часа благополучно опустился на астраханском аэродроме.

На другой день вылетел в разведку. В Астрахани меня предупредили: «В случае надобности можете сесть в форте Александровском. Там для вас приготовлена база. Её организовал опытный человек – старый лётчик. Он знал ещё первых русских пилотов: Уточкина, Кфимова и Россинского... Так что всё будет в порядке. Садитесь там спокойно».

После разведки подлетаю к форту Александровскому. Сразу заметил четыре костра по углам площадки. По всем правилам была выложена буква «Т».

Делаю круг, меряю глазами площадку, и кажется она мне очень уж маленькой. Для самолёта Уточкина она, быть может, и была бы хороша, но для моего!... Мне надо метров пятьсот самое меньшее, а тут хорошо, если триста наберётся.

Возвращаться обратно поздно – бензин на исходе. Делать нечего, примериваюсь я к этому «пяточку», осторожно захожу на посадку. Около посадочного «Т» касаюсь земли, мотор на всякий случай выключаю. Площадка кончается. Начинаются бугры, ямы. Машина зарывается левым колесом в песок, резко повернула вправо, послышался треск – и всё затихло.

Я быстро выскочил из машины. Вижу – помялось крыло и сломано левое колесо.

Пока я осматривал машину, ко мне подбежал человек с испуганным лицом. Это и был «авиационный специалист».

– Разве можно так разгонять машину, товарищ лётчик? – набросился он на меня.

– Какая длина площадки? – спросил я у него вместо ответа.

– Двести восемьдесят пять метров! Для посадки вполне

достаточно.

— За такой аэродром, — сказал я резко, — вас надо отдать под суд! Это вам не «У-2», на котором можно сесть даже на «пяточок»... Проводите меня на телеграф.

О случившемся я сообщил в Москву и просил выслать новое колесо.

В это время телеграф принял сообщение, что группа охотников на тюленей терпит бедствие. Оторвало кусок ледяного поля, на котором они находились, и унесло в открытое море. Пока до них дойдёт пароход, необходимо сбросить на парашютах продовольствие и тёплую одежду, а то они могут погибнуть от холода и голода.

Что же делать? Надо спасти людей, а мне самому нужна помощь!

Обследовал ещё раз машину. Вмятина на крыле незначительная, лететь можно. Главное — это колесо.

Я обратил внимание на тонкие доски, которые мой механик подложил под ось сломанного колеса. И тут же меня осенила мысль.

— Володя, — обратился я к механику, — что, если вот из этих досок сделать новое колесо?

Механик знал, что я люблю пошутить, но на этот раз он считал шутки неуместными и подозрительно посмотрел на меня:

— Я что-то не понимаю...

— Ну вот смотри. На ось надета втулка, которая вращается вместе с колесом. Уберём сломанные спицы вместе с ободом и на втулку наденем деревянный диск, склеенный из досок. Сечение и диаметр оставим равными поломанному колесу. А вес в данный момент для нас не очень важен.

— Понятно! — возбуждённо ответил механик. — Получится колесо гораздо прочнее прежнего.

Мы тут же отправились в мастерскую, и к утру колесо было готово. На берегу моря я нашёл длинную полоску ровного песка и, не пользуясь игрушечным аэродромом

современника зачинателей авиации, поднялся на помощь охотникам.

Вскоре я обнаружил льдину с людьми, сбросил тюленебойцам продовольствие и выполнил порученное мне задание, несмотря на все неполадки с лыжами и колёсами.

Домашние средства

Казалось бы, в таком технически совершенном деле, как авиация, можно обойтись без самодельных приспособлений.

Однако лётчику приходилось иногда решать головоломные задачи и проявлять смекалку, чтобы выйти из трудного положения самими, что называется, домашними средствами.

Моя практика доказывала это не раз, и в самых различных условиях. Я узнавал великую ценность простых деревянных палочек, и обыкновенных гвоздиков и всяких прочих немудрёных предметов. Они выручали меня вместе с моей технически совершенной машиной.

Впервые я познал пользу простой деревянной палочки, когда работал в районе Охотского моря.

Мой самолёт выходил на разведку тюленей. Я сообщал охотникам места скопления зверя, и они отправлялись на промысел.

Как-то раз наш самолёт попал в очень плохую погоду, надо было набирать большую высоту, а в одном месте обходить циклон. На это ушло много времени и горючего. Пришлось залететь на остров Большой Шантар, где была авиационная база. Но оказалось, что заправить баки бензином не могу. И вот почему. Различные авиационные моторы работают на разных сортах горючего. Не зная, какой самолёт будет летать на разведках, на базе предусмотрительно заготовили целых три сорта горючего. К моим услугам был бакинский бензин второго сорта, грозненский первого сорта и бензол.

Но кладовщик, не входивший в такие тонкости, взял да свалил все бочки в кучу. Никаких наклеек на них не было, и ни одна живая душа не могла после этого разобраться, где какой сорт бензина.

Для того чтобы выяснить это, нужен был пустяковый прибор, определяющий плотность жидкости, – ареометр. А ареометра не было.

Что делать?

Не ждать же, пока привезут ареометр! Мы стали ломать голову и додумались вот до чего. Я выстругал обыкновенную деревянную палочку, сделал на ней химическим карандашом несколько делений и вбил в конец маленький гвоздик. Затем смочил её в бензине, чтобы она больше не насыщалась и имела постоянный вес.

Зная, что грозненский бензин легче бакинского, а самый тяжёлый – бензол, я при помощи самодельного ареометра приступил к определению сортов горючего. Когда палочка попала в грозненский бензин, она утонула почти вся. В бакинском она погрузилась только до половины. А в бензоле плавала с большим наклоном.

Таким образом были выбраны нужные бочки и машина заправлена.

Я снова вылетел на разведку. На этот раз погода улучшилась. Несмотря на жаркий июльский день, под нами сплошь расстился битый лёд, покрытый чёрными точками – тюленями.

Так простая деревянная палочка помогла нам выполнить задание.

В другой раз такая же простая палочка сослужила службу на далёком Севере, совсем при других обстоятельствах. Правда, на этот раз честь изобретения принадлежала не мне, но ведь дело не в этом.

Мой самолёт стоял в Охотске. Пора было лететь дальше. Мороз держался «нормальный» – сорок восемь градусов. В этих условиях особенно важно, чтобы хорошо были прогреты

моторы, иначе их не запустить.

Мы с механиком пошли посмотреть, греется ли вода для моторов.

Неподалёку от самолёта стояла железная бочка, к которой рабочие аэродрома таскали дрова. В бочке вертикально стояла палка, вмёрзшая в лёд.

– Это зачем? – спросил я камчадала Люка, стоявшего около бочки.

– Мороз большой, – ответил он, – вода сильно замерзает, может бочку разорвать.

– Ну, а при чём же тут палка? Что она, смягчает мороз?

– Нет, – сказал Люк. – Когда вода замерзает, льда становится больше, чем воды.

– Это я знаю.

– Знаешь, а спрашиваешь! По этой палке лёд ползёт вверх, вытесняется наружу и не жмёт на стенки бочки. Понятно?

– Умный ты, товарищ Люк! Ты сам это изобрёл?

– Зачем сам! – отвечает. – Изобрёл климат. У нас большие морозы, а посуды мало. Все так делают.

И в самом деле, так поступали и в других местах. Палка в этих случаях не заменяла никакого прибора, но сама по себе была довольно ценным «прибором»

В погоне за стратостатом

Я отдыхал после перелёта в ночном санатории. Туда позвонил дежурный по аэропорту и сообщил, что в шесть часов утра я должен быть на аэродроме для особого полёта.

В половине шестого утра вместе с линейными пилотами выехал на аэродром. Стоял сплошной туман; шофёр ехал очень тихо, боясь на кого-нибудь налететь.

У дежурного по аэропорту мы встретились с сотрудниками «Комсомольской правды». Они сказали, что в восемь часов полетит стратостат. Фоторепортёр должен заснять его в воздухе с моего самолёта.

Время было ещё раннее, и я решил пойти посмотреть стратостат. Его наполняли водородом. Полетит он, как я узнал, не ранее девяти часов.

С фоторепортёром мы условились, что он за полчаса до полёта стратостата придёт к дежурному, где я его буду ожидать.

В десятом часу приходит фотограф и говорит:

– Надо лететь. Стратостат будет подниматься через полчаса.

Стоял туман, но я всё же решил лететь. Запустили мотор. Полетели. Толщина облаков – пятьсот метров. Вышли за облака. Солнце. Делаю круги, набираю высоту три тысячи метров. Земли, конечно, не видно. Кружу над тем местом, где вышел из облачности. Если, думаю, облака куда-нибудь ветром сносит, то и меня вместе с ними. Стратостат полетит – и его тоже должно снести.

Кружим час, другой, а стратостата всё нет. Я уже стал сомневаться, не проворонили ли мы его.

Пошли на снижение. Нырнул в облака. Думал, туман поднялся от земли и мы сядем при хорошей видимости. Триста метров высоты – не вижу земли. И только на расстоянии ста пятидесяти метров показалась Москва-река. Полетели вдоль реки на аэродром. Самолёт стало прижимать к земле. Прижало метров до десяти. Даже на этой высоте земля местами скрывалась. В Москве туман ещё не разошёлся.

Бензина осталось на один час. Решил вернуться и сесть где-нибудь в поле. Подлетаю к Одинцову – смотрю, огромное ровное поле. Можно садиться.

Катимся по земле – ничего. Вот-вот машина должна остановиться, но вдруг колёса погружаются в рыхлую землю, хвост поднялся, самолёт стал на нос.

– Сняли! – кричу фотографу.

Вылезаем, смотрим – сломался винт. Подождали, когда сельсовет поставит к самолёту караул, и пошли на станцию.

По дороге нас догнала легковая машина. Её хозяин любезно согласился довезти нас до Москвы. От него мы узнали, что стратостат не полетел, так как отсырела оболочка.

Это был наш первый неудачный полёт за стратостатом. Вскоре командир отряда снова мне приказал:

– Завтра ты должен вылететь с этим же фотографом и заснять стратостат. Если будет туман, ни в коем случае не вылетать.

– Слушаюсь!

Прихожу утром в аэропорт. Туман. Встретил опять тех же товарищей. Они говорят – надо немедленно вылетать, скоро пустят стратостат.

– Не могу, – ответил я, – мне приказано в туман не вылетать.

Хотя туман был настолько тонок, что просвечивало голубое небо, видимость была ещё неважной. Пока мы спорили, стратостат пустили. Нам с земли показалось, что он поднимается очень медленно, и я решил, что смогу его догнать. Тут же получил разрешение командира, посадил фотокорреспондента, и мы вылетели.

Набрали высоту три тысячи метров. Потом три двести. Вот, кажется, близко и гондолу хорошо видно, а всё-таки нам стратостат не догнать. Махнул рукой, пошёл на посадку, но сесть оказалось не так легко. Пришлось подождать минут двадцать в воздухе, пока рассеется туман.

Решили так: ветер слабый, стратостат не должно снести далеко, и, когда он будет снижаться, мы его обязательно снимем.

Сидим ждём. В два часа фотограф узнаёт: стратостат идёт на посадку, высота девятнадцать километров; спустится где-то около Коломны.

«Ого, куда забрался! – подумал я, – Выше заграничных». Пошёл на метеорологическую станцию – узнать, не видят ли они его. Мне ответили:

– Его и без приборов хорошо видно. Смотри вон на эту

точку – от неё вправо. Видишь?

– Вижу. Ну, он ещё держится высоко.

– Семнадцать километров! Идёт на снижение.

В шестнадцать часов сообщают, что стратостат снизился до десяти километров.

– Сколько времени он ещё будет снижаться?

– Часа два, не меньше. Сядет около Коломны.

Я рассчитал: до Коломны лететь тридцать пять минут; чтобы успеть, надо вылететь в семнадцать часов. Так и сделали.

Опять набрали максимальную высоту. Смотрю вперёд – рассчитываю увидеть стратостат. Лечу уже тридцать минут, а стратостата не вижу. Фотокорреспондент тоже вглядывается в пространство. До захода солнца осталось минут сорок. Вдруг замечаю жёлтый от солнца шар стратостата. Ага, наконец-то попался! Теперь-то уж я тебя не упущу: заснимем и сверху и с боков! Но почему его так плохо видно? Наверное, сядет не в Коломне, а гораздо дальше.

Попросил я у товарища бинокль, стал смотреть, но никак не могу нащупать стратостат. Бросил машиной управлять, взялся обеими руками за бинокль – боюсь, не вырвало бы его из рук ветром. Машина начала вилять то вправо, то влево, потом полезла вверх. Толкнул я ручку, опять смотрю – никак не могу поймать стратостат! Отдал фотографу бинокль, стал всматриваться невооружённым глазом. Видно хорошо. Заметил даже оттенки. Непонятно только, почему гондолы не видно.

Фотограф долго прицеливался биноклем, потом положил его и показывает мне знаком: вот, дескать, мы его сейчас снимем. Начал готовить фотоаппарат.

Я лечу к стратостату и думаю: почему это он не снижается?

Неужели опять поднимется в стратосферу и будет там ночевать? Он будто идёт не вниз, а выше.

Вот уже под нами Рязань, солнце скоро сядет, а ночью

лететь в Москву опасно. Мой самолёт не оборудован для ночных полётов. Снова я махнул рукой на это дело и повернул на аэродром.

Минут за двадцать до прилёта в Москву солнце село.

Вдруг фотограф толкнул меня и показал назад:

– Вон, смотри, наш стратостат всё ещё высоту набирает. Вероятно, у него гондола оборвалась.

Посмотрел я назад. Мать честная! Да это же не стратостат, а луна...

Испытание бензина

Я работал на пассажирской линии Москва–Свердловск. В один из рейсов, когда машина находилась в Казани, мне предложили испытать новый сорт бензина. Мотор должен был работать на нём двадцать минут на земле и тридцать в воздухе.

Дело небольшое, меньше чем на час. Я согласился.

Как правило, при испытании самолёта пассажиров брать не полагается, но в данном случае испытывался не самолёт, а бензин. Было очень много желающих полететь: ведь тогда и самолётов было не так уж много, и люди очень дорожили возможностью «покататься» по воздуху.

Моторы на земле работали хорошо. Оборотов было достаточно. Вижу, что дело надёжное, и взял на борт пассажиров.

Взлетели. Моторы и в воздухе работают хорошо. Только правый, как говорят лётчики, немного «потрясывает». Мои пассажиры в полном восторге. И я рад – доставил людям удовольствие, познакомил с воздухом.

Полетали намеченные тридцать минут и пошли на посадку.

Садись против солнца. Сильно слепило. При посадке самолёт взмыло. Чтобы не потерять скорости, я дал газ. Не желая рисковать машиной, я решил пойти на второй круг и

добавил газу снова.

И вдруг на высоте двадцати – двадцати пяти метров сдал правый мотор. Впереди – казармы. Справа – огороды. Если до огородов не дотяну, гибель неминуема.

Самолёт стало кренить так сильно, что рули не могли удержать его. Боясь скольжения на крыло, я убрал немного газа левому мотору, чтобы уравновесить, а среднему дал полный. Но высота всё уменьшалась и уменьшалась...

Не помню, как мне удалось уйти от казарм и избежать катастрофы. Пролететь бы ещё пять секунд, и я спас бы не только людей, а и машину. Но высоты не хватало. Самолёт стал чертить правым крылом землю. Больше ничего не оставалось, как убрать газ и выключить моторы, что я и сделал. Самолёт уже касался земли правым колесом...

На первой же канаве ломается одно колесо. Самолёт делает прыжок.

На второй канаве слетает второе, и тут же ломается самолёт.

Сперва раздался грохот, а потом стало до жути тихо.

Опомнившись, я почувствовал на плечах груз. Оказалось, на мне сидит бортмеханик.

– Горим? – спрашивает.

– Нет, – отвечаю, – не горим. Если бы загорелись, то были бы уже в огне.

Бензопровод был порван, и нас в довершение ко всему как из душа поливало бензином.

Я вылез из машины, за мной бортмеханик. Спрашиваем у сидящих в кабине:

– Все живы?

– Мы-то живы, – говорят, – а вот вы-то как целы остались?

И верно: правый мотор сел на сиденье бортмеханика, а он, «посторонившись» перед таким солидным пассажиром, сел на меня. А ведь мотор весит каких-нибудь триста килограммов! Человека может раздавить, как комара.

Я был счастлив, что все остались живы, но чувствовал себя неважно.

После осмотра машины аварийная комиссия пришла к выводу, что в аварии повинен бензин. Было признано, что пилот сделал всё, что возможно, и только поэтому люди остались живы.

Но меня не очень утешили эти выводы. Совесть всё-таки была нечиста перед пассажирами: не должен был я их брать!

Через два дня мне дали другую машину, и я продолжал полёт. Закончил рейс, а ещё через два дня явился на аэродром, чтобы идти в следующий.

Меня вызывает дежурный по аэродрому и говорит:

– По распоряжению начальника Главного управления Гражданского воздушного флота вы снимаетесь с пассажирской линии.

Я сразу понял, в чём дело, но машинально спросил:

– За что?

– За то, что в Казани при испытании горючего взяли на борт пассажиров. Брать пассажиров при каких бы то ни было испытаниях не имели права. Поэтому вас не только снимают с линии, но и отдают под арест на пятнадцать суток.

«Так тебе и надо!» – подумал я и собрался идти отбывать наказание.

Но это оказалось не так просто.

Дело в том, что у нас на аэродроме ещё не было гауптвахты.

Начальство решило построить гауптвахту – и начать с меня. Отдали приказание – быстро построить, а я должен был ждать.

Летать мне хотелось ужасно, а тут сиди дожидайся, пока можно будет отбыть срок наказания...

Гауптвахту строили на территории аэродрома, недалеко от различных служебных зданий. Вижу я, дело идёт очень медленно. Стал наведываться к рабочим. День хожу, два хожу – убеждаюсь, что они не торопятся: то уйдут обедать на два

часа, то сидят раскуривают после обеда. Потом у них один плотник заболел, и дело пошло ещё медленнее. Тогда мне эта история надоела, и я сам вышел на работу. Плотничать я немного умел, а главное — надо было поднять настроение у людей.

Расшевелил я рабочих живо, и дело у нас пошло. Наконец помещение для моего ареста готово, и я усаживаюсь. Но не тут-то было. Опять мне не повезло: снова пришла комиссия, на этот раз санитарная, принимать помещение и нашла его неудовлетворительным. Обнаружили где-то сырость и заявили, что держать в таких условиях лётчика нельзя. Составили акт. А время идёт и я не летаю!

Всё это меня так раздосадовало, что я написал рапорт начальнику с жалобой, что мне не дают отсидеть наказание. В самом деле, прошло уже не пятнадцать суток, а все сорок.

Начальник приказал заменить гауптвахту домашним арестом. Чтобы я действительно сидел дома и никуда не отлучался, ко мне несколько раз в день приезжали с книгой, где я расписывался.

Дома надо мной все смеялись: предлагали пойти в кино, хвалили картину, погоду, звали в гости, соблазняли насколько только выдумки хватало. Но я не сдался и твёрдо выдержал свой срок.

«Незаметные» рекорды

Многие думают, что с рекордами обязательно связаны слава, почёт, известность. Чаще всего это так и бывает. Но спросите человека, достигшего каких-нибудь рекордов в любой области, чему он обязан в своих достижениях, и он вам ответит: будничной работе, десяткам рекордов, которых приходилось добиваться совершенно незаметно для других людей.

Так вам скажет любой Герой Социалистического Труда, вырастивший небывалый урожай или выполнивший

пятилетку в два года; так вам скажет знатный шахтёр, пианист, балерина, художник, лётчик...

Всякий человек, любящий своё дело, сам ставит перед собой в процессе работы всё более сложные задачи. И, когда он их решает, в первое время это заметно только ему одному, потом коллективу товарищей, которые подхватывают хорошее начинание.

Нередко этот опыт передаётся на другие предприятия.

Так человек становится известным всей стране. Такого человека народ обязательно отметит благодарностью.

Я всегда помню все свои «незаметные» рекорды и сознаю, что, не будь за моими плечами большого будничного труда, я никогда не смог бы служить с заметной пользой моей дорогой Родине.

Когда меня сняли с пассажирской линии, я решил не падать духом, а лучше выполнять новое порученное мне дело. А поручено мне было заниматься перегонкой самолётов.

Вот однажды дают мне и бортмеханику Матвеенку машину. Вдвоём (без пассажиров) мы должны доставить её в Хабаровск.

Мы вылетели из Москвы в пять часов утра. Оставалось ещё часа полтора до рассвета. Я держал курс по компасу, но не учёл того, что ветром может отнести самолёт. И, когда рассвело, я никак не мог определить, где же я в конце концов нахожусь. Землю видно хорошо, по места совершенно незнакомые: леса, болота. Железной дороги не видно. Не меняя курса, продолжаю лететь, надеясь заметить хороший ориентир и по нему определиться.

Скоро впереди показалось огромное озеро. Посмотрел на карту – через несколько минут должна показаться железная дорога. И точно, через несколько минут я увидел дорогу. Но это еще не всё. Вот если через двадцать–тридцать минут покажется Ока, тогда можно смело сказать, что дорога найдена. Так и вышло. Тогда я поправил курс самолёта и

пошёл на Арзамас.

Через три часа двадцать пять минут после вылета из Москвы показалась Казань. Я подумал и решил не садиться. Пассажиров, которые хотели бы отдохнуть и позавтракать, с нами нет. А раз мы сами хозяева и можем считаться только с собой, то нечего зря время тянуть и присаживаться на каждом гостеприимном аэродроме. Я предупредил Матвееенко, что полетим прямо до Свердловска. Бензина должно хватить, мотор работает хорошо. Он взмахнул одобрительно рукой: крой, мол, прямо!

В Свердловске быстро заправили машину, получили сводку погоды и полетели дальше – в Омск. По нашему расчёту мы должны были прилететь туда вечером. Но в районе Кургана попали в полосу холодного дождя и низкой облачности. Курган прошли совсем низко. Что делать? Лететь дальше или, пока светло, сесть в Кургане? Советуюсь с Матвееенко. Тот машет: дескать, лететь так лететь. Машина в порядке, в чём дело!

«Ну, – думаю, – сошлись характерами!» И правда, уж больно мы темп хороший взяли. Жаль его терять.

Нам повезло: погода улучшилась, и мы прилетели в Омск около девяти часов по местному времени. В темноте шли всего один час.

Прилетели в Омск – глазам не верим: вокруг аэродрома горят лампочки и два прожектора. Световое «Т» показывает направление посадки. Давно я не видел такого чудесного аэродрома! Как будто нас ждали!

Поле большое, границы видны хорошо, прожекторы освещают посадочную полосу не прямо против посадки, а сбоку. Это особенно ценно – глаза не слепит. В моей практике бывали случаи, когда приходилось садиться против прожектора, и это плохо кончалось. Подходя к земле, очень трудно определить, далеко ли прожектор. Один лётчик в Москве въехал прямо в прожектор. Случалось и иначе: при посадке лётчику кажется, что он вот-вот въедет в прожектор,

а на самом деле он ещё далеко. Избегая столкновения, лётчик грубо сворачивал в сторону, и... с колёс слетали покрышки, самолёт капотировал.

Мы подрулили к стоянке, выключили мотор. При осмотре машины заметили, что сильно подтекает радиатор, лопнувший по шву. Нам обещали к утру запаять радиатор. Это привело нас в чрезвычайно хорошее настроение. Мы могли лететь в том же темпе.

Никто не ставил перед нами задачи делать скоростной перелёт, но благоприятные обстоятельства позволили выполнить работу в короткий срок – почему же нам не постараться!

Мы решили вылететь за два часа до рассвета, чтобы в этот же день сесть в Иркутске. В двенадцать часов ночи беспокойный механик пошёл проверить, хорошо ли запаяли радиатор. Но оказалось, что он ещё не готов – механики омского аэропорта были заняты другим делом. Мы решили запаять радиатор сами. Точно за два часа до рассвета полетели дальше и к вечеру благополучно опустились в Иркутске.

На другой день, тоже до рассвета, поднялись с иркутского аэродрома и в тот же день достигли Хабаровска.

В то время это был рекорд. И мне удалось поставить его потому, что со мной летел такой прекрасный механик, как Матвеев, потому, что люди по пути были внимательны к нам и к машине, потому, что я сам не распустился после полученного мною выговора, не отнёсся к заданию транспортной авиации пренебрежительно, а постарался выполнить его как можно лучше.

Такие полёты, такие «незаметные» рекорды придавали мне уверенность в своих силах и возможностях при выполнении ответственных заданий.

Неожиданность

Иной раз случались в полётах такие неожиданности, что, пожалуй, расскажи мне про них кто-нибудь другой – не поверил бы. Кажется, всё проверено, предусмотрено, машина в порядке – и всё же всегда надо быть начеку. Кто, например, мог бы предусмотреть такой случай?

Лечу я как-то спокойно на высоте трёхсот метров. Пассажирская машина, уже испытанная и пролетавшая не один рейс, идёт ровно, моторы работают дружно. Вдруг раздаётся сильнейший удар по пилотской кабине. Как будто тяжелой кувалдой стукнуло. Что это такое? Кто совершил нападение на наш самолёт?

Машина накренилась вправо, задымил один мотор. Чтобы не загореться, я выключил все моторы. С трёхсот метров падать недолго. Вот уже подо мной деревня, овраг, пахотное поле... С большим трудом, увернувшись от домов и оврага, я опустился на поле.

Выскакиваю из кабины, бегу к моторам, смотрю – нет пропеллера.

Детально осмотрев пилотскую кабину, мы с бортмехаником установили такую картину.

Пропеллер оторвался в воздухе вместе с носком вала. Продолжая вращаться, он прилетел к нам в пилотскую кабину «попрощаться», разбил стекло, оторвал часть обшивки и упал вниз.

Скоро деревенские ребяташки принесли нам виновника всех этих бедствий – они нашли пропеллер в километре от места посадки.

Долго мы ломали голову над тем, отчего это могло получиться. Но ничего понять не могли. Решили, что вал просто не выдержал нагрузки.

Комиссия, приехавшая на место аварии, подтвердила наш вывод.

Меня премировали за то, что я не растерялся и спас самолёт.

Предусмотреть всё, что может с тобой случиться в

воздухе, очень трудно. Поэтому, как бы хорошо ни вела себя машина, лётчик не имеет права ни на секунду ослаблять внимание. Меня в этом убедил не один случай.

Однажды я летел из Казани в Свердловск с пассажирами и заметил, что манометр правого мотора перестал показывать давление масла.

– Что случилось? – спрашиваю бортмеханика.



Он и сам почувствовал неладное и осмотрел мотор, хотя в полёте это сделать нелегко. Оказалось – лопнула масляная трубка и в баке не осталось ни капли масла.

Вижу, дело плохо. Без масла того и жди, что мотор сгорит. Надо садиться, и немедленно. А где сесть? Внизу поле как будто ровное. По тому, как идёт дым из трубы какой-то избёнки, определил направление ветра. Пошёл на посадку. Земли коснулся хорошо. Самолёт катится ровно. Только я подумал, что всё в порядке, как чувствую – кренит направо: спустила правая крышка. Обод колеса зарылся в землю. Под левое крыло поддуло – самолёт стал на нос и загорелся.

Я приказал механику позаботиться о пассажирах, а сам бросился к огнетушителям.

Не прошло и минуты, как в пассажирской кабине никого не осталось. Огонь уже охватил крылья. Стало жарко.

Я отступил в пассажирскую кабину. Огонь догнал меня и

там. Загорелись передние кресла. Смотрю, на креслах валяются брошенные пассажирами портфели, на полу – чемоданы, мешки с почтой. Надо спасать!

Ногой я разбил окно и начал выбрасывать вещи. Огонь наступает, а я отступаю, но стараюсь ему ничего не оставить.

Не знаю, сколько времени я так «поработал», только слышу – кричат:

– Спасайся! Сейчас начнут рваться бензиновые баки! Этого я как раз не боялся. Баки были алюминиевые – они быстро прогорали, вернее – плавились, но не рвались.

Я продолжал работать, выбросил даже кожаные подушки с четырёх кресел.

На земле народ не успокаивался. Мне кричали:

– Прыгай скорее! Сейчас самолёт рухнет!

Минуты через две после того, как я очутился на земле, самолёт рухнул. Он сгорел весь, хотя и был металлический.

Много я пережил, перечувствовал после этой аварии.

Ночью я бродил вокруг места, где сгорел мой самолёт, и всё думал: что же случилось? Почему лопнула крышка? Ведь машина шла на посадку и села хорошо.

Я пошёл проверить след посадки и вдруг чуть не напоролся на зубья борона. Вот что погубило самолёт!

Поучительного в таких авариях мало – ведь подобные неожиданности наперёд не учтёшь. Я бы, возможно, и забыл о них, но однажды мне пришлось всё это припомнить при очень серьёзных обстоятельствах.

Было дано ответственное правительственное задание. Для его выполнения отбирали лучших лётчиков. Всем, конечно, хотелось принять участие в этой работе. И мне также. Я подал свои бумаги и заявление.

Вдруг вызывает меня Валериан Владимирович Куйбышев.

Принял он меня ласково, расспрашивал о том, где и как я летал, какой у меня опыт. А потом спросил:

– Сколько у вас было аварий?

– Четыре.

– А тут в ваших документах сказано, что семь.

Я просто подскочил: неужели товарищ Куйбышев думает, что я ему солгал? Что греха таить, я покраснел, страшно смутился и начал сбивчиво объяснять, какие и от чего бывают аварии, что называется у нас аварией, а что – просто поломкой.

Валериан Владимирович слушал меня спокойно, потом улыбнулся и сказал:

– Да вы не волнуйтесь, а расскажите мне какой-нибудь случай, и сразу будет всё ясно.

Тогда я и рассказал историю с потерей в воздухе пропеллера.

Товарищ Куйбышев внимательно выслушал меня и разрешил мне принять участие в спасении челюскинцев.

НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ



Самолёт и валяный сапог

Неожиданно меня вызвали в Управление Гражданского воздушного флота.

– Товарищ Водопьянов, – сказал заместитель начальника, – мы хотим вас командировать в Хабаровск для того, чтобы открыть и освоить новую пассажирскую линию на Сахалин.

– Я ещё очень молодой лётчик, – удивлённо ответил я, – а вы меня посылаете на такую ответственную и трудную работу.

– Вот и хорошо, что молодой. Там как раз нужны молодые и крепкие люди.

Тогда Крайний Север и Дальний Восток слыли прямо пугалом. О полётах в Сибири и Арктике рассказывали ужасы.

Как раз в то время в полёте на Северный полюс потерпел крушение дирижабль «Италия». Принимавшим участие в спасении потерпевших аварию на «Италии» первым полярным лётчиком Чухновскому и Бабушкину пришлось преодолевать огромные трудности. Куда уж мне летать в этих неизведанных краях! Понятно, я колебался, прежде чем принять лестное предложение.

Видя моё смущение, начальник подошёл, положил свою руку мне на плечо и ласково сказал:

– Поезжай, Михаил, не пожалеешь... Я старше тебя и знаю, что не пожалеешь...

Я согласился, и это решение определило мою дальнейшую судьбу.

...В Хабаровск мы прибыли поездом. Мороз стоял тридцать шесть градусов. Дул сильный ветер. Пока кучер довёз меня до гостиницы, я так замёрз, что зуб на зуб не попадал. «Разве можно летать в такой мороз!» – думал я.

На другой день мне дали пассажирский самолёт, чтобы опробовать его в воздухе и подготовить к полёту на Сахалин. Но, прежде чем лететь, надо запустить мотор. А ему «не нравится» мороз, и он никак не хочет запускаться. Десять дней мы мучились, и всё без толку. На одиннадцатый день бортмеханик заявил мне, что он нашёл средство, как запустить мотор на ветру и в мороз.

Посмотрел я на его изобретение и не мог удержаться от смеха. Оно состояло из трёх предметов: валяного сапога с отрезанным голенищем, верёвки и резинового шнура (амортизатора).



Приступили к запуску. На одну лопасть винта надели валенок; к нему привязали верёвку. Под верёвку пропустили резиновый шнур так, чтобы оба конца его были одинаковы и не меньше пяти-шести метров.

За концы амортизатора взялись по четыре человека рабочих и натянули его настолько, насколько хватило сил. Другую лопасть винта придерживал рукой механик с таким расчётом, чтобы весь упор приходился на вал мотора. По счёту «три» механик толкнул лопасть вниз. От сильной натяжки винт резко повернулся, амортизатор с валенком сорвались с лопасти и с бешеной скоростью пролетели между тянущими людьми. Мотор хотя и не завёлся, но наконец за десять дней дал первую вспышку. Настроение у людей сразу поднялось. Не теряя времени, натянули второй раз амортизатор. Рывок, опять вспышка, но мотор не завёлся.

— Товарищ пожарный, — крикнул механик, — брось караулить огнетушитель! Видишь, мотор не запускается, значит, и не загорится. Давай помоги!

Кроме пожарного, пришли и ещё люди. Теперь стали тянуть человек двенадцать, и так усердно, что один конец амортизатора оборвался. Часть людей полетела вверх тормашками, а злосчастный валенок сорвался и полетел на тех, кто тянул за другой конец, и угодил пожарнику прямо в лицо. Когда он поднялся, мы увидели — вокруг левого глаза всё почернело и опухло.

— Не буду я больше тянуть, ну его к чёрту! — сказал

обиженный пожарник, держась за лицо, и с достоинством добавил: – Пешком скорее дойдёшь до Сахалина, чем на вашем самолёте!

Но мы продолжали работать. Крутили весь день, а запустить мотор так и не удалось.

На следующее утро решили подогреть мотор. Нашли большой брезент, накрыли им мотор, разыскали трубы, две паяльные лампы и начали греть. Грели часа три. Опять натянули амортизатор, дёрнули – мотор пошёл! Но винт только сделал несколько оборотов и остановился.

Двенадцать дней мы потеряли, для того чтобы запустить мотор. За это время фраза пожарного: «Пешком скорее дойдёшь!» – стала на аэродроме крылатой.

Но, как над нами ни смеялись, на тринадцатый день мы поднялись и улетели открывать линию Хабаровск – Сахалин.

Первый рейс

Самолёты на Дальнем Востоке нужны были, как нигде. Расстояния здесь огромные. Попасть из одного места в другое очень трудно.

Поездка на остров Сахалин была, например, очень сложной и рискованной. На Сахалине, служившем при царском правительстве местом ссылки, как и всюду, налаживалась новая жизнь. Всё больше и больше людей, грузов и почты надо было перебрасывать с Большой земли на отдалённый остров. Летом, в короткие навигационные месяцы, на путешествие от краевого центра Хабаровска до Сахалина уходила неделя, а то и десять дней.

Татарский пролив, отделяющий остров от материка, редко бывает спокойным. Там часто свирепствуют ураганы. Иногда несколько суток пароходы там штормуют, болтаются в море и не могут подойти к берегу. Бывает, что суда выбрасывает на скалы. Зимой ещё хуже. Выпадет снег, ровно покроет замёрзший залив, подует ветер, и получаются огромные

надувы. Ломается лёд, и глыбы его налезают друг на друга.

Зимой на поездку от Хабаровска до Сахалина – на лошадях и собаках вдоль замёрзшего Амура, а затем по торосистому льду Татарского пролива – уходил целый месяц. Каждому командированному на Сахалин выдавалось две тысячи рублей: одну тысячу на покупку меховой одежды, другую – на продовольствие, наём лошадей и собак.

Билет же на самолёт стоил 350 рублей. Воздушное путешествие длилось шесть часов.

...Помнится, как, пролетая в первый раз вдоль Амура, мы увидели с высоты маленькое село на высоком берегу. Это было Пермское, на месте которого несколько лет спустя вырос город юности – Комсомольск-на-Амуре.

Отправляясь в полёт, я и мои пассажиры оделись по-полярному. Мне достались очень красивые унты из собачьего меха. Они были мне немного малы, хотя ног особенно не жали.

До первой посадки на пути – Верхнетамбовской, триста пятьдесят километров, – летели мы два часа двадцать минут. Уже в первый час полёта ноги у меня замёрзли так, что я готов был сесть куда угодно.

Первое живое существо, приветствовавшее нас, спустившихся с небесной высоты на землю, была собака. Она, видимо, выбежала из деревни вместе с остальными жителями Верхнетамбовской, но намного опередила их. Вслед за кудлатым псом показались мальчишки, несшиеся сломя голову. Потом появилась целая демонстрация с красными флагами – школьники во главе с учительницей. За ними степенно шли взрослые.

Как только мы сели, я, не обращая внимания на приветствия, побежал, подпрыгивая, в село, забежал в первый попавшийся дом и сунул ноги в горячую печурку. Через несколько минут пришёл в себя, осмотрелся. В доме никого, все, должно быть, ушли к самолёту.

Через четверга часа зашел один из моих пассажиров:

– Я видел, как ты ринулся в дом. Что с тобой?

– Вам хороню лететь в закрытой кабине, а у меня ноги заоченели. Не могу дальше лететь в этих красивых унтах.

– А ну-ка, попробуй мои!

Примерил его унты – полезли на две пары шерстяных чулок. Правда, унты были старые, лохматые, некрасивые.

Выходит, не всё, что красиво, – хорошо!

Мотор нашего самолёта всё время работал на малом газе, чтобы он не замёрз. Бортмеханик, стоя на крыле машины, накачивал в бак бензин из бочки. Вокруг собрались все жители деревни. Люди щупали крылья, хвост, лыжи. Подростки и юноши забирались по лесенке и заглядывали в кабину. Взрослые, поднимали детей для того, чтобы они смогли посмотреть «нутро» диковинной птицы.



А вот в большом селе Мариинском, где была тоже предусмотрена посадка, нас встретили очень недружелюбно. Никто не позвал даже в дом погреться, выпить чаю. В чём дело? Оказывается, в селе жило много богатеев, которые хорошо зарабатывали на извозном промысле. Они держали по многу лошадей и кучеров и за большие деньги брались перевозить людей через Татарский пролив. Кулаки не без причин смотрели на лётчиков как на опасных конкурентов. Самолёт приходил на смену лошадям, напряжённым в розвальни. Встретились в селе на берегу Амура прошлое с будущим.

Конечно, победило будущее. Командированные перестали нанимать лошадей, а стали летать. Тогда, в 1930 году, открытие почтово-пассажирской линии Хабаровск – Сахалин было большим и важным событием. Теперь же реактивные

лайнеры меньше чем за сутки доставляют сахалинцев в Москву.

Вылетая из Хабаровска, скоростные самолёты прибывают в Москву вместе с солнцем. На Дальнем Востоке ведь день начинается раньше, чем в столице. Самолёт, вылетая из Хабаровска в семь часов утра по местному времени, садится в столице в восемь утра по московскому. Разница по солнцу в один час, хотя воздушный корабль находился в пути – восемь.

Мотор дал урок

Мотор – сердце самолёта. Это знают не только лётчики. Перед полётом мотор надо тщательно проверить. Если это «сердце» даёт глухие тоны, перебои, лётчик не отправится в путь.

Правда, в лётном деле, как и во всяком другом, есть разделение труда: пилот должен уметь хорошо взлететь, хорошо вести машину и хорошо сесть. Следить за мотором и самолётом должен другой человек – бортмеханик.

Но советские люди потому и работают отлично, что относятся к своим обязанностям не формально. Обычно лётчик вместе с бортмехаником, как два врача, внимательно прислушиваются к биению «сердца» машины. Они одинаково вникают во все подробности, всячески проверяют мотор, пока не убедятся, что лететь можно. Не зря русская пословица говорит: «Ум хорошо, а два лучше».

У меня за много лет мотор ни разу не отказывал. Но вот что случилось однажды, в первые дни моей работы на Дальнем Востоке. Я ещё тогда не умел, как говорят лётчики, «правильно обращаться с морозом». Это значит, что все расчёты, верные в средней полосе, здесь может поломать мороз и надо проявлять двойную осторожность.

Это был один из первых воздушных рейсов на Сахалин.

Летим над Татарским проливом. Огромные глыбы льда нагромождены друг на друга. Дикими кажутся берега. Мысль

о том, что именно здесь может закапризничать мотор, совсем не из приятных.

Благополучно перелетели Татарский пролив, и вот под нами Сахалин. Летим над рыбными промыслами. Различаю несколько радиомачт, трубы, домики. На Сахалине жизнь кипит – идёт социалистическая стройка. То, что я лечу сюда на самолёте, тоже победа социализма.

Мои размышления прервала неприветливая погода: началась пурга.

Я обошёл её и вышел на восточный берег Сахалина. Скоро на берегу показались нефтяные баки. Значит, город где-то недалеко. Вот и аэродромные знаки.

Через несколько минут машина пробежала, слегка подпрыгивая по не очень-то ровному полю аэродрома. Мы стоим «ногами» на земле.

Конечно, нас встречало много народу. Повезли нас в город, накормили, напоили, и в тот же вечер мы выступали в переполненном клубе.

На другой день я должен был покатать на самолёте двадцать пять человек. На аэродром мы приехали на собаках. Публики собралось очень много: кто летать, а кто просто посмотреть. Мороз около сорока градусов.

Запустили мотор, прогрели его, но, как выяснилось потом, недостаточно. Посадил я пять человек: четырёх в пассажирскую кабину, а одного с собой, на место бортмеханика. Зарулил на старт против ветра, стал подниматься по направлению узкоколейной железной дороги, а за дорогой сейчас же начиналась тайга.

Вдруг на высоте двадцати метров мотор сдал. Машина пошла на снижение. Вот уже и узкоколейка. Еле-еле перетягиваю через неё. Правым крылом должен налететь на телеграфный столб. Даю большой вираж налево. Столб мелькнул под крылом. Слышу два удара. Выровнял машину, но она тут же плюхнулась, побежала по снегу и прямо... на другой столб.

Мне повезло: между двумя столбами оказалась ровная площадка, покрытая снегом. Снег был рыхлый, свежий, недавно присыпавший жёсткую корку. Остановились.

Пассажиры мои не очень испугались. Не совсем поняв, что происходит, они, скорее, удивились, что их «катанье» так быстро кончилось. Только мой сосед, сидевший на месте бортмеханика, почуяв что-то недоброе, высоко над головой поднял свой фотоаппарат, спасая его от всяких случайностей.

К нам подлежали люди. Мы перетащили самолёт на аэродром.

Почему же у меня сдал мотор?

Мотор был исправный, но холодный. На холодном моторе подниматься опасно. Он сосёт бензин, который не успевает испаряться. Когда засасывается в цилиндр неиспарившийся бензин, мотор снижает обороты. Этот урок я запомнил крепко. Никогда больше при низкой температуре не вылетал я, не прогрев хорошенько мотор.

Узор на берёсте

В комнате хабаровского краеведа в маленьком домике около Нижнего базара был настоящий музей. Комната была украшена туесочками разных размеров, шкатулками, ларцами. На полках стояли миски, тарелки и многое другое. Всё это было сделано из берёсты, и умелые руки народных художников вырезали на них причудливые узоры, вглядываясь в которые можно различить цветы, деревья, рыб, зверей и всё, что окружает человека в дальневосточной тайге.

— Берёста для нанайца, — сказал хозяин замечательной коллекции, — универсальный материал. Это мрамор тайги, на котором художник запечатлевает виденное. Кроме того, это и «кровельное железо» и даже «фетр», из которого делают широкополые шляпы.

В течение не одного десятка лет этот учитель географии собирал и бережно хранил предметы материальной культуры

гольдов, как раньше звали нанайцев, исконных хозяев тайги, охотников и рыболовов, с давних времён обитавших в лесах вдоль Амура. Старый учитель из Хабаровска, радушно принимавший меня, был хорошо знаком с Арсеньевым. В молодости он сам участвовал во многих экспедициях на Амгунь, Горюн, Хунгари и другие таёжные реки – сыновние и дочерние притоки Амура-батюшки. Он мог часами рассказывать о тайге и её обитателях, и слушали его всегда с большим увлечением.

– Вот обратите внимание, – говорил мне краевед, вертя в руках туесок, с которого он старательно носовым платком стёр пыль. – Эта штучка – настоящая загадка для меня. Резьба замечательная, а узор необычный для нанайских изделий. Посмотрите!

Среди переплетений геометрического орнамента повторялся странный рисунок – контур самолёта и вокруг него длинные побеги камыша.

Действительно, непонятная фантазия резчика! Если он и захотел изобразить самолёт, то почему не в полёте, а среди камышей! Однако... Кажется, есть в этом свой смысл.

Ещё и ещё раз вглядывался я в нехитрый узор на берёсте. В памяти всплыло одно событие прошлого.

– Если у вас есть время и терпение, – сказал я хозяину домашнего музея, – я расскажу вам одну историю.

Учитель молча наполнил стакан чаем и стал набивать табаком свою трубку, как бы приглашая этим начать рассказ.

– Это случилось двадцать пять лет назад. Однажды я летел из Николаевска в Хабаровск. Была весна. По Амуру сравнительно недавно прошёл лёд...

– А вы знаете, – перебил меня собеседник, – что по Амуру идёт разноцветный лёд. Местные жители говорят, что синий лёд – из Тунгуски, жёлтый – из китайских рек, зелёный – из Уссури.

– Слышал, – ответил я, – и сам видел. Только тогда льда уже не было. И широко разлившийся Амур был одного –

грязно-жёлтого цвета. Вдоволь напоённая таёжными водами, низвергавшимися мутными потоками с косогоров, могучая река несла свои глинистые волны в океан. Бескрайний, беспокойный Амур затопил почти все островки и отмели, плескался и бился в обрывы.

Дул крепкий лобовой ветер. Я летел, с трудом преодолевая всё возрастающее сопротивление встречного воздушного потока, то и дело бросая тревожный взгляд на бензомер. На борьбу с ветром уходило очень много горючего. Хватит ли бензина до Хабаровска?

Лететь оставаясь ещё километров пятьдесят, а столбик за смотровым стеклом бензомера приблизился к нулю. Стал фыркать мотор. Делать нечего, надо садиться. Без бензина не полетишь!

Я решил опуститься на фарватер реки, чтобы просить о помощи какой-нибудь встречный пароход. Как летел против ветра, так и пошёл на посадку. Поплавки коснулись воды, вздымая мириады брызг. Машина пробежала десяток-другой метров по реке, и в эту минуту окончательно заглох голодный мотор.

Нас покачивало на сильной волне. Как на грех, Амур в это время был пустынен, ни одной лодки на горизонте.

А ветер всё крепчал и крепчал. Беспомощный самолёт относил в сторону, к островку, поднимавшемуся в стороне от фарватера.

По моему приказанию бортмеханик «бросил якорь». Но и это не помогло. Ураганный порыв ветра сорвал нас с якоря и понёс в сторону.

Машину на воде повернуло, и она плыла теперь хвостом вперёд. Мы были не в силах изменить направление её всё убыстряющегося хода. Вот-вот самолёт разобьёт о берег. Мы приготовились к худшему, когда машина въехала в густой кустарник, окружавший остров. Но всё обошлось благополучно. Как лодка, повинаясь последнему сильному удару гребцов, вползает носом на берег, так и поплавки

нашего самолёта, пятившегося назад, въехали на глинистый береговой откос. Закрепили как могли машину и пошли осматривать ваше пристанище.

Остров был небольшой и необитаемый. Позади него, метров через семьсот – восемьсот бурлящей воды, поднимался обрывистый таёжный берег. Тайга стояла ещё почти без зелени, но уже не была окрашена в скучный серый тон, как зимой. Она стала жёлто-красной с частыми зелёными пятнами кедров.

На нашем острове ольхи с крапинками на коре распустили красноватые почки. Зеленели вербы. Вокруг из мутной воды торчала щетиной чёрная прошлогодняя трава, успели распуститься какие-то белые цветочки.

Воздух был пряный, насыщенный весенними таёжными запахами – свежей зелени, древесных соков, цветов, рыбы...

«Хорошо здесь. Я прямо чувствую себя Робинзоном», – сказал, улыбаясь, один из моих пассажиров – весёлый хирург из Хабаровска, летавший в Николаевск для срочной и трудной операции. Другой пассажир – немолодой грузный инструктор крайкома партии – молча курил папиросу за папиросой. Молчал и бортмеханик.

Мне остров не понравился, и вот почему: очень уж он был отдалён от фарватера. От главного русла, по которому шло движение пароходов, барж и плотов, нас отделяло по крайней мере километра полтора. В Амуре в тот год стояла такая высокая вода, что контуры противоположного берега еле различались в туманной дали.

Увидят ли нас здесь, услышат ли?

Вдалеке показался белый пассажирский пароход. Он медленно плыл, шлёпая по воде колёсами. Когда пароход поравнялся с островом, я сделал из револьвера несколько выстрелов в воздух. Вспугнутые утки стремглав вылетели чуть не из-под самых наших ног. Но на пароходе выстрелов не слышали. Покачиваясь на волнах, он шёл вперёд вдоль отдалённого от нас берега. Начало смеркаться.

«Утро вечера мудреней, – сказал я. – Давайте, друзья, закусим. Что у нас есть съедобного?»

Запасы оказались невелики: пять банок мясных консервов и начатая буханка ржаного хлеба.

С утра следующего дня мы стали собирать валежник для костра, решив поддерживать его дотемна. Авось с реки заметят! Костёр разгорелся на славу, гудящий столб пламени и чёрного дыма отвесно поднимался в небо. Был составлен график дежурства у костра и заготовок валежника. Пылал неугасимый костёр, по оживлённой водной магистрали шли пассажирские пароходы и буксиры, но нас никто не замечал. Напрасно я стрелял, израсходовав все патроны, – в том, какая это была непредусмотрительность, мы вскоре убедились, – напрасно размахивали рубашкой, привязанной к длинной жерди, – нас не замечали.

Вынужденная посадка затягивалась. В дурацкое положение мы попали: сидим на судоходной реке, и ни туда и ни сюда...

Консервы и остаток хлеба были уничтожены во время скудного завтрака. Больше есть было нечего. Доктор, не унывая, работал топором и подсмеивался над инструктором крайкома, уверяя, что его жировая прослойка позволяет голодать без вреда для здоровья по крайней мере дней десять. А тот мрачно посасывал соломинку – копнились папиросы и безумно хотелось курить. Мой молчаливый бортмеханик мастерил лук и стрелу. Да, лук! На это первобытное оружие, хоть мы и живём в двадцатом веке, была вся наша надежда.

Если бы мы попали в тайгу попозднее, она бы нас прокормила. Сколько в ней бывает всякой ягоды: клюквы, брусники, голубицы, разных грибов! А сейчас – ничего.

Злые и голодные, легли мы спать.

Третий день на острове был самым тяжёлым. Очень хотелось есть.

«Кажется, я не гожусь в Робинзоны. Не такое это весёлое занятие», – заявил заметно поскучевший доктор.

Бортмеханик с его луком оказался не очень добычливым охотником. Только к вечеру он подбил тощего селезня. Самое же неприятное было то, что люди потеряли веру в возможность скорого вызволения. Костёр хоть и горел, но был не таким дымным, как накануне.

Однако, когда забрезжил мутный рассвет четвёртого дня, костёр всё-таки разожгли вновь.

Утро было тёплое и сырое.

Дождь не шёл, но на землю падала мельчайшая водяная пыльца. Река побелела и была похожа на густой туман, заставший всё вокруг. Одинокая лодка, плывшая вдалеке, казалась висящей в воздухе.

Мы, как дикари, стали прыгать вокруг костра и вопить во весь голос, стараясь привлечь внимание гребца.

И свершилось чудо: лодка пошла к острову.

Энергичными взмахами вёсел человек быстро гнал лодку к нам.

Вот она уже приблизилась настолько, что можно было увидеть, что это нанайская оморочка и сидит в ней девушка с длинными чёрными косами. На девушке был халат из синей китайской дабы – прочной хлопчатобумажной материи, – расшитый по подолу бисером. На ногах длинные кожаные чулки и улы – обутки из кожи щуки или линька.

Девушка подогнала свою оморочку к самому самолёту, но, не решаясь выйти, встала в лодке и крикнула: «Ты – лоче?»



Партработник – местный старожил, как выяснилось, немного понимавший по-нанайски, – крикнул:

«Да, да, лоче!»

«Бать-гапу!» – раздался в ответ звонкий голос девушки.

«Она спросила, русские ли мы, – перевёл инструктор, – и поздоровалась с нами».

«Передай ей, что мы ужасно голодны», – сказал доктор.

«Мы очень есть хотим!» – крикнул инструктор.

Девушка почему-то удивилась, что-то сказала по-нанайски, потом села в лодку и, взмахнув вёслами, круто повернула оморочку от берега.

«Вот те раз, чего она от нас удирает?» – испугался бортмеханик.

«Не волнуйся! Обещала привезти мясо и рыбу. Будьте уверены – привезёт», – сказал инструктор.

Часа три прошло в томительном ожидании. А вдруг девушка не вернётся? Что тогда делать? Но вот показалась на жёлтой воде чёрная точка, двигавшаяся по направлению к нам, и у нас отлегло от сердца.

Девушка привезла здоровый кусище вяленой сохатины и десяток свежих серебристых хариусов, лов которых, как известно, особенно удачным бывает весной. Захватила она и соль в маленьком берестяном туеске.

Пока варилась уха и готовилось жаркое, наша спасительница оживлённо беседовала с инструктором. Я рассматривал молодую нанайку. У неё была матовая желтоватая кожа, выдающиеся скулы и алый рот. Взгляд иссиня-чёрных, чуть скошенных глаз внимательный и задорный.

Она что-то быстро-быстро говорила своему собеседнику и вдруг заливисто рассмеялась.

«Что это она смеётся?» – любопытствовал я.

«Говорит про нас: „По небу летал, на реку садился“».

Лицо девушки стало серьёзным и речь более медленной. Инструктор, выслушав её, сказал, что в стойбище сейчас нет

мужчин – все ушли на рыбную ловлю. Дома остались лишь женщины, старики да шаман.

Узнав, куда она отвозит рыбу и мясо, шаман долго ругался и кричал, что это прилетел злой дух и кто с ним будет иметь дело, тому не будет удачи. Однако девушка не испугалась шамана, потому что знает, что лоча – русские – друзья нанайцев.

...Под вечер девушка доставила меня на лодке в своё стойбище.

Нельзя было не любоваться, с какой ловкостью и сноровкой она управляла своей утлом лодчонкой. Как видно, из поколения в поколение передавалось это умение сыновьям и дочерям отважного племени таёжных охотников и рыболовов.

В доме отца нашей спасительницы, полуземлянке, похожей на китайскую фанзу, в середине которой пылал очаг, собралось много старых и молодых нанайцев, вернувшихся с рыбалки. Все они были худые и темнолицые, закалённые морозами и свирепыми амурскими ветрами, обожжённые нещадным дальневосточным солнцем. От их одежды пахло звериным салом, рыбой, табаком и черемшой – диким чесноком.

Они были на редкость гостеприимны, хотя говорить с ними было не легко – запас русских слов у них был очень ограничен.

Девушка сидела поодаль и при тусклом огоньке светильника вырезала что-то на берёсте.

Меня накормили вкусной кашей из чумизы с сухой кетовой икрой и жареной сохатиной и уложили спать на мягкие шкуры.

...Потом всё было очень просто. На лодке мы добрались до парохода, шедшего в Хабаровск, и остановили его.

Я передал с капитаном записку, и катер вскоре доставил нам бочку бензина.

Майла Заксор – так звали нанайскую девушку, которую я

никогда не забуду, – провожала нас. Машина была уже высоко в воздухе, а она всё стояла в оморочке, приложив козырьком свою смуглую руку к глазам...

– Как, вы сказали, её зовут? – перевил меня учитель географии.

– Майла Заксор, я хорошо запомнил её имя.

– Майла Заксор! Ну теперь мне понятен узор на этом туеске. Я её знаю, – с удовлетворением сказал краевед. – Она замечательный мастер резьбы. Её недавно приняли в Союз художников. Майла Заксор живёт в Нанайском районе. Кстати, её сын учится в Москве, в художественном институте.

Потеряли полмиллиона

Самолёт шёл в селение Каменское. Машина была сильно нагружена почтой. Каждый член экипажа отлично понимал, сколько радости доставят людям эти мешки, набитые письмами, газетами, журналами, книгами. Человек не был тогда избалован здесь регулярной почтой: авиасвязь только налаживалась. Большей частью зимой люди были совсем отрезаны от мира.

Но всё же лететь с таким огромным грузом было очень тесно и неудобно.

Чем дальше на Север, тем становилось труднее. Под нами расстилались дикие, необжитые места. Пролетаешь сотни километров – и не видишь человеческого жилья.

Не видно было и подходящих посадочных площадок. К тому же начала портиться погода.

В таких случаях каждого члена экипажа начинает сверлить мысль: «А если придётся садиться? Сядем ли благополучно? А если сядем, то взлетим ли?»

Конечно, находясь в перегруженной машине, все невольно вспоминали о мешках с почтой.

Поэтому, когда у нас была последняя посадка перед Каменским, бортмеханики решили дать мне бой и избавиться

от части груза.

С молчаливого согласия всего экипажа, бой начал радист:

– Прошу вашего разрешения оставить здесь, в Гижиге, несрочный груз – билеты осоавиахимовской лотереи для базы Каменской. Этот груз хотя и не особо тяжёлый, но места занимает много, а у нас и без того тесно, работать невозможно.

– А не получится ли так, – заметил я, – везли почту на самолёте, люди на неё надеялись, а она через год приедет на пароходе?

– На этот счёт не беспокойтесь. Отсюда в Каменское через каждые два дня почта отправляется на нартах. На третьи сутки будет на месте.

Этим доводом меня, что называется, «припёрли к стенке», и я сдался:

– Если так – сгружайте.

...На аэродроме всё готово к отлёту. Моторы нагреты, в них залито горячее масло. Выброшенные из кабин пачки лотерейных билетов лежат на снегу возле машин. Ветер треплет разлохматившуюся бумагу, в которую они завёрнуты.

Налили воду, приступили к запуску моторов. Сейчас они взревет, и мощная струя воздуха от винта может разметать по полю плохо упакованные билеты. Чтобы этого не случилось, наш радист небрежно отбросил их в сторону.

– Что же ты почту не сдал? – спрашиваю я у радиста.



– Сейчас приедут и возьмут, – весело отвечает он. – Никуда не денется!

Пора было вылетать, и мы, так и не дождавшись

замешкавшихся почтарей, отправились.

Ярко светило солнце. Ослепительно блестел снег. Установилась идеальная лётная погода, которая не балует нас на Севере. Настроение было превосходное.

Вот уже показались две радиомачты и кучка домиков возле них. Это и есть культбаза Каменское.

Как только люди слышали жужжание моторов в воздухе, из всех домиков, откуда ни возмись, выбежало столько народу, что наши пошутили:

– Теперь понятно, почему такая большая почта. Тут плотность населения выше, чем в центре города!

– А вот, – сказал я, – сейчас они всей своей плотностью кинутся на почту, и кое-кому не хватит. Вот и неприятно будет!

Но неприятность оказалась не там, где я её ожидал.

Едва разошёлся тепло встретивший нас народ, ко мне подошёл начальник культбазы. Вместе с ним к самолёту подъехали нарты с вооружённой охраной и принялись забирать почту.

– Что это вы сегодня с охраной? – спросил я у начальника.

– Важная почта, товарищ Водопьянов!

Он лично развязал каждый мешок и по описи проверил его содержимое. Когда машина была полностью освобождена от груза, начальник снова подошёл ко мне.

– А где же главная почта? – спросил он с беспокойством.

– Какая это – главная? – удивился я. – Здесь всё, что у нас было. Только лотерейные билеты в Гижиге остались.

– Нет, здесь не всё, – настаивает начальник. – Вот, смотрите: Хабаровск сообщил, что на вашей машине выслано полмиллиона денег. Куда вы их запрятали?

– Да что вы! – возмутился я. – Разве бы мы стали шутить с таким грузом!... Не было у нас никаких денег. Мне не раз приходилось возить деньги на Сахалин. Я знаю, что их упаковывают в специальные кожаные мешки.

– Я не знаю, как и во что были упакованы деньги, –

продолжал своё начальник, — я знаю только, что их с вами выслали из Хабаровска.

Здесь я уже обеспокоился не на шутку. Вместе с начальником мы перерыли всю почту, но никаких денег не нашли.

— Может быть, — говорит тогда он, — вы не лотерейные билеты, а наши деньги оставили в Гижиге?

— Что вы, шутите? — обиделся я. — Как это может быть? Билеты были в такой разлохмаченной бумаге... Разве деньги так пакуют!... Впрочем, на всякий случай проверим!

Один из красноармейцев побежал на рацию. Когда он вызвал Гижигу, я попросил вскрыть несколько пачек, брошенных нами на аэродроме, и узнать, что именно хранится в бумажной упаковке. Прошло некоторое время — Гижига вызвала нас, сообщила, что в бумажных пачках нашли деньги счётом полмиллиона рублей, и запросила, что с ними делать.

Я до сих пор не знаю, почему эту сумму отправили без надлежащей упаковки. Мало ли что могло быть! Возможно, что в нужный момент просто не оказалось свободных кожаных мешков. Но, когда я вспоминаю валяющиеся в снегу и грозящие ежеминутно разлететься полмиллиона рублей, я говорю себе: «Если уж взял груз на самолёт, то изволь его доставить на место!»

Полёт за сапогами

В тот год на острове Сахалин должны были начать изыскания пути для постройки новой железной дороги. К городу Александровску подошёл ледокол «Добрыня Никитич». Он привёл пароход, на борту которого было пятьсот участников изыскательской экспедиции.

Люди сошли на берег. Им устроили радостную встречу. Всё было хорошо. Но уже на другое утро оказалось, что всё очень плохо из-за одной «мелочи»: все приехавшие были кто

в валенках, кто в ботинках. Нечего было и думать о возможности начать работу. Без сапог и шагу ступить нельзя. А сапог, да ещё в таком количестве, в Александровске не оказалось.

Экспедиция сидела в вынужденном бездействии. Каждый день этой своеобразной «безработицы» большой группы людей приносил государству огромные убытки.

Срывались сроки изыскания новой трассы.

Местные власти забили тревогу: полетели радиogramмы во все населённые пункты Сахалина. Сапоги нашлись в селе Верещагине, за триста пятьдесят километров от Александровска. Тем временем весна наступала всё более деятельно, лёд отошёл от берегов. Сообщение между населёнными пунктами на собаках и лошадях было прервано.

Как доставить эти сапоги?

Весенняя распутица сделала непроходимыми даже немногие тропинки. Морским путём тоже не воспользуешься: Верещагино расположено в северной части Сахалина, там стоит сплошной лёд. Положение безвыходное.

В это время прилетел я, и меня сразу попросили слетать в Верещагино за сапогами.

— Без разрешения начальника управления, — ответил я, — не имею права никуда летать. Пошлите радиogramму в Хабаровск. Если разрешит — полечу с удовольствием.

В тот же день пришёл ответ: «Категорически запрещаю вылет Верещагино».

— Это неважно, — говорят мне в исполкоме. — Мы создали специальную комиссию по этому вопросу и вынесли решение: объявить военное положение и мобилизовать вас для полёта за сапогами. Отказаться вы не имеете права.

— Делайте что хотите, — ответил я, — но я не имею права лететь после такой радиogramмы. А вдруг я поломаю машину? Что тогда? Ваша комиссия отвечать будет?



– Да ты пойми, – убеждали меня члены комиссии, начиная горячиться, – люди будут сидеть без дела полтора месяца! Ведь это же государственное дело... А ты рассуждаешь со своей колокольни!

Но я не рассуждал «со своей колокольни». Мне самому очень хотелось полететь, только я не мог пойти на такое нарушение дисциплины. Долго я ломал себе голову и наконец предложил такой выход:

– Вы свяжитесь с моим начальником по радио лично и попытайтесь убедить его. Скажите, что я лететь согласен. Каков бы ни был его ответ, я выполню то, что он скажет.

Утром мне сообщили, что начальник согласен, и я вылетел.

Село Верещагино стоит на берегу Татарского пролива. Полдороги я летел хорошо. Дальше попал в снегопад. С большим трудом добрался до места. Видимость отвратительная. Ищу место, где сесть. Только найду площадку, развернусь – и потеряю её. Опять ищу... Летал минут сорок. В конце концов сел.

Машину нагрузили сапогами до отказа. Но вылететь обратно я не рискнул. Решил переночевать и попросил верещагинцев отправить радиogramму, что лётчик Водопьянов прибыл и ввиду плохой погоды вылетит обратно завтра.

Верещагинцы перепутали и отправили радиogramму в Хабаровск. Тем временем в Александровске поднялась паника. Утром я, ничего не зная, спокойно вылетаю из Верещагина.

Повторилась та же история: сначала погода хорошая, но с полпути – мокрый снегопад. На крыльях стал намерзать лёд.

По берегу идти нельзя – облачность его почти закрывает. Морем тоже идти плохо – всё сливается в общий фон. Пришлось ориентироваться по плавающим льдинам, ещё не отошедшим далеко от берега. Всё это изрядно меня задержало.

В это время в Александровске люди тревожно обменивались догадками. Воображение рисовало им жуткие картины: Водопьянов разбился... самолёт сгорел...

Всю ночь, которую я спокойно провёл в Верещагине, и полдня, когда я крутился над льдинами, на аэродроме дежурили члены «сапожной комиссии». Они поддерживали огонь в кострах, надеясь, что я ещё прилечу.

В середине дня окоченевшие люди грелись у костра и уже толковали о том, что надо посылать на розыски экспедицию.

Вдруг они услышали шум мотора...

Встретили меня очень радостно. Ещё бы: благополучно прилетел да ещё сапоги привёз!

В Александровске с сапожным вопросом было покончено, но лично мне ещё пришлось им заниматься.

Возвращаюсь в Хабаровск. Начальник линии встречает меня словами:

– В Верещагино летал?

– Летал. По вашему разрешению.

– Никакого разрешения я не давал.

Я изумился:

– С вами же говорил председатель исполкома!

– Первый раз слышу.

Начальник рассказал мне, как он беспокоился, получив мою радиogramму из Верещагина.

— Разве можно было идти в такой рискованный полёт? — ругал он меня.

— Зато мы выручили из беды целую экспедицию! — ответил я, а сам думаю: ловко меня эта «сапожная комиссия» провела! Оказывается, они и не думали с начальником разговаривать.

Не предусмотрено расписанием

...Как-то в комнате отдыха пилотов Хабаровского аэропорта речь зашла о полётах без разрешения, о не предусмотренных расписанием рейсах, совершать которые лётчики не имели права, но отказаться тоже, по ряду причин, не могли.

— Кому не довелось летать без дозволения начальства! — сказал молодой, но уже известный на Дальнем Востоке лётчик Маслов. — Был и у меня один такой случай, и тоже на Сахалине. Маслов после окончания лётной школы был направлен работать на почтовую линию Хабаровск — Сахалин. На своём: маленьком самолёте он доставлял газеты, письма, срочные посылки и в редких случаях пассажиров.

Конечным пунктом его маршрута была Оха. Зимой там аэродромом служил лёд замёрзшей лагуны. От ледового аэродрома до посёлка — километра три. Обычно Маслова отвозил к самолёту на своих собаках мальчик-нивх, который называл себя Петькой. Этот юный любитель авиации очень подружился с молодым лётчиком. Маслов раза два поднимал его в воздух, и Петька был по-мальчишески горячо влюблён в «своего» лётчика. Заслышит отдалённый гул мотора и быстро запрягает свою тройку собак в парты, чтобы мчаться встречать «крылатого друга».

Однажды весной, когда началось необычно быстрое для этих мест таяние снегов, Маслов собрался в последний полёт на лыжах. Он должен был взять в Александровске одного пассажира и перебросить его в Николаевск-на-Амуре. Там

предполагалось «переобуть» машину, сменить лыжи на колоса.

Медлить буквально нельзя было ни часу. Высокое солнце так пригревало, что вокруг «аэродрома» появились предательские трещины. Снег почернел, покрылся твёрдой коркой. Мысль о том, удастся ли сесть на лыжах в Александровске, а затем в Николаевске, тревожила лётчика. Рано утром он пошёл на аэродром, не разбудив Петьку, жившего по соседству.

Но что это? Около самолёта уже стоят нарты и лежат собаки. Неужели Петька здесь, и почему он не зашёл за «своим» лётчиком? Нет, это не Петька! У того всего три собаки, и все они белые, а в этой упряжке пять разномастных псов.

Когда лётчик подходил к самолёту, навстречу ему шагнул старый сторож, охранявший машину, и черноглазый смуглый мальчик в кухлянке из оленьего меха.

– Что это за посторонние на аэродроме? – с притворной строгостью спросил лётчик.

– Это не посторонние, это – приятель Петьки, – поняв шутку, ответил сторож.

– Раз приятель – дело другое! Как тебя зовут?

– Ходжеро, а по-вашему, Ванька, – смущённо ответил мальчик.

– И зачем ты сюда пожаловал? Катать сегодня не буду, не до этого...

Сторож, тоже нивх, ответил за мальчика:

– Ходжеро дело тебе есть. Вчера приехал, вся ночь ждал. Гнал спать – не пошёл, говорит: крылатый друг улетит, видеть не буду.

– И так всю ночь ты просидел здесь? – заинтересовался Маслов. – В чём же дело, Ваня?

– Ома – отец, – тихо сказал мальчик, – надо шибко-шибко везти больница.

– Ну, при чём тут я? – пожал плечами лётчик.

– Медведь задрал отца. Пожалуйста, лети. Шибко вези больница! – горячо попросил маленький нивх.

Из дальнейших расспросов выяснилось, что Ходжеро – Ваня вместе с отцом промышлял в тайге белок, когда на них неожиданно напала голодная и злая весной медведица. Она подмяла под себя пожилого охотника, прежде чем его сын в упор застрелил зверя. Ходжеро дотащил отца, потерявшего сознание, до стойбища оленеводов. Там ему оказали первую помощь. Но отец очень плох, он потерял много крови, медведица разодрала ему голову и спину. Все старики говорят, что он не выживет, если не попадёт в больницу. Надо его срочно доставить в Александровск, и сделать это можно только на самолёте.

Маслов взглянул на часы и задумался. Лететь бог весть куда и без разрешения начальства он не имел, конечно, права. Запросить управление можно будет только через четыре часа, в условленное время радиопереговоров. Тогда будет поздно... Ждать нельзя, жизнь человека висит на волоске... Однако полёт над тайгой с мальчишкой в роли штурмана – предприятие крайне рискованное... Как быстро тает снег... Сядешь где-нибудь на поляне и не поднимешься... Нет, лететь никак нельзя, но и отказаться тоже...

Лётчик покачал головой и серьёзно сказал:

– Хотел бы тебе помочь, Ваня, но как это сделать?

– Шибко, шибко лети, – попросил мальчик.

– Но ты понимаешь, самолёт – не то, что твои собаки, они всюду пройдут, а мне, чтобы сесть, ровная площадка нужна шагов в пятьсот и чтобы со снегом.

– В тайге много полянка... большая есть...

Маслов взглянул в глаза маленького нивха, и у него сжалось сердце. Робкую надежду, и страх получить отказ, и безмолвную мольбу прочёл он в них. По смуглой щеке Ходжеро медленно сползла слезинка.

– Далеко это стойбище? – тихо спросил Маслов.

– На собаках полдня бежал, – ответил мальчик.

– А ты дорогу знаешь?

Ходжеро уверенно махнул рукой на восток.

– И с воздуха сумеешь найти?

Мальчик кивнул головой.

Опять воцарилось тягостное молчание. Его прервал сторож:

– Моя знает отца Ходжеро... Хороший охотник... Жалко...

Маслов вырвал из блокнота листок и, торопливо написав карандашом несколько строк, дал его сторожу:

– Снесёшь на радио. Пусть передадут, что я улетаю в тайгу.

Молодой лётчик многим рисковал. Если даже всё и пройдёт благополучно, за самовольный полёт будут неприятности. А он только начинает свою лётную жизнь. За нарушение дисциплины и за возможную аварию могут снять с линии, и тогда прощай авиация. Но Маслов не думал об этом – ведь жизнь человека была в опасности!

– Давайте грузить собак. В случае чего, сам на них доедешь! – весело крикнул он мальчику.



Умные псы, словно всё понимая, без лая забились в угол кабины.

...Маслов повёл самолёт на восток. Он летел над густым лесом очень низко, до боли в глазах вглядываясь в широко раскинувшуюся тайгу.

Через полчаса полёта он заметил на снежной поляне стадо оленей, а на лесной опушке несколько конусообразных

чумов.

Стараясь перекрычать шум мотора, лётчик спросил своего пассажира:

— Здесь, что ли?

Мальчик показал рукой вниз.

Маслов, кружась над поляной, стал осматривать её. Сесть вроде как можно. Правда, снег неровный, волнистый, но для разбега места хватит. Олени, слышав над головой треск мотора, разбежались кто куда.

Лётчик повёл машину на посадку. Самолёт коснулся лыжами снега, подпрыгнул, наткнувшись на надув, но перевалил его и, всё замедляя бег, остановился в двух шагах от могучего кедра.

Мальчик выпрыгнул из самолёта и побежал, проваливаясь в мокрый снег, навстречу спешившим людям.

Лётчик слышал, как они о чём-то громко спорили и махали руками, и не понимал, в чём дело. Он терпеливо ждал, не выключая мотора.

Наконец-то, низко опустив голову, Ходжеро вернулся к самолёту.

— Бей меня, — сказал мальчик. — Ошибку делал. Стойбище дальше, там. — И он махнул рукой.

Как ни сердился лётчик, но делать было нечего, надо лететь дальше. С трудом подняв машину, Маслов пошёл бредущим полётом над мелколесьем.

Ещё два раза садился Маслов на лесные поляны, прежде чем было найдено стойбище, в котором лежал раненый охотник.

— ...Чудо какое-то, что не угробил тогда машину, — рассказывал нам летчик. — Доставил всё-таки, правда не так уж «шибко», отца Вани в Александровскую больницу. Потом узнал — выжил он. К счастью, к концу памятного дня внезапно похолодало, и я сумел благополучно сесть на лыжах в Николаевске...

Мы молча пожали руку Маслову.

СУДЬБА САМОЛЁТА



«М-10-94»

Самолёты, как и люди, имеют свою судьбу. Бывает, крылатая машина, появившись на свет, живёт всего несколько часов испытательных полётов. Авиаторы говорят: «самолёт не пошёл». Придирчивые экзаменаторы ставят ему «единицу». Чертежи неудавшегося самолёта не посылают на завод, а сдают в архив. Он никогда уже не попадёт в воинскую часть или на трассу гражданской авиации. Другие же самолёты так хорошо ведут себя в небе, что их выпускают в сотнях и тысячах экземпляров. Они летают долгие годы, участвуют в воздушных сражениях, перевозят пассажиров и письма. Правдивую историю об удивительно счастливой судьбе одного самолёта мне давно хотелось рассказать.

...Он был создан совсем не случайно. Его появления с нетерпением ждали и военные лётчики, и почтовые пилоты. Им очень нужен был самолёт легко управляемый, как говорят авиаторы, «послушный», неприхотливый и прочный. Надеялись, что он будет летать с большей скоростью, чем существовавшие тогда крылатые машины, и подниматься выше их — другими словами, иметь большой «потолок». Его вместительные баки должны были обеспечить бензином достаточно длительный полёт.

В конце двадцатых — начало тридцатых годов у нас в стране было мало своих воздушных кораблей. Наши лётчики поднимались в небо большей частью на заграничных машинах. Это их не устраивало. Советские лётчики уже тогда поставили своей задачей — «летать дальше всех, выше всех,

быстрее всех». Чтобы осуществить этот лозунг, нужны были свои собственные самолёты. В стране начинали строить заводы для производства самолётов и моторов к ним. Учёные и инженеры работали над проектами новых крылатых машин.

Николай Николаевич Поликарпов был одним из первых советских конструкторов. В то время это была очень редкая профессия.

Помнится, когда я, деревенским мальчишкой, ещё до революции, увидел аэроплан, то всё допытывался: кто же это построил эту огромную диковинную птицу? Какой человек?

Только много лет спустя я узнал, что не один человек, а целый отряд специалистов создаёт новые самолёты. В современном самолёте, даже самом маленьком, свыше шести тысяч деталей. В поршневом моторе их более пятисот. Если бы конструктор-одиночка задумал сам спроектировать весь самолёт, рассчитать и вычертить все детали, на это ушло бы десятки тысяч часов. Иначе говоря, промышленность лет двадцать должна бы ждать, пока конструктор справится с этой титанической задачей.

В новых воздушных кораблях-гигантах, таких, как «ИЛ-62» или «ТУ-144», уже не тысячи, а сотни тысяч деталей. Одних только электропроводов в них уложено несколько десятков километров. Целой человеческой жизни не хватит, чтобы самолично сконструировать такую крылатую машину. Их создаёт целая армия учёных, инженеров, техников, лаборантов, чертёжников, рабочих...

У Поликарпова было меньше помощников, вернее, соратников, чем у творцов «ИЛ-62», – техника была тогда не такая сложная, как теперь. Но и в его конструкторском бюро работало немало специалистов. Ещё в 1928 году американский ежегодник авиации не без зависти писал:

«Господин Поликарпов является хозяином
огромного конструкторского коллектива, равного

которому ещё не знает мир».

А как же иначе? Летающая машина – чудо техники, основанное на достижениях многих наук. Математика и физика, химия и астрономия и другие научные дисциплины участвуют в создании самолёта. Множество заводов, изготавливающих различные аппараты и приборы вплоть до электронно-счётных машин, работают на авиацию.

Нет и не может быть такого человека, который хорошо изучил бы все науки. Но главный конструктор самолётов обязан знать, как применять их к его делу. Он, конечно, не всезнайка, но очень талантливый, опытный и многопонимающий инженер-конструктор. Главный, или «генеральный», как его называют, руководит работой специалистов, каждый из которых охватывает все богатства знаний в какой-нибудь одной определённой области. Он даёт основную идею нового самолёта, делает варианты и вносит поправки в деятельность собранных им инженеров. Без него могло бы получиться, как в известной басне Крылова «Лебедь, Щука и Рак».

В конце двадцатых годов Поликарпову сказали:

– Подумайте о самолёте-разведчике с большим радиусом действия!

Он начал с того, что стал просматривать зарубежные журналы и каталоги по авиации. Знание нескольких иностранных языков очень помогало Поликарпову в работе. Конструктор изучал описания последних самолётов разных стран и отмечал все новинки. Вот у этой английской машины удачно размещены дополнительные баки для горючего, а у голландского разведчика любопытен профиль крыла...

С самого начала Поликарпову было ясно, что мотор будущего самолёта должен быть советским. Мотор – сердце крылатой машины. Чтобы крылья могли поддерживать самолёт в воздухе, им необходимо сообщить скорость,

заставить двигаться, рассекать воздух. Скорость рождается тягой двигателя. Он – главный труженик. И от выбора его очень многое зависит. Поликарпов решил поставить на новую машину «М-17», мотор конструкции Микулина. Семьсот лошадиных сил. Это, конечно, не семьсот коней в одной упряжке. Кто учил физику, знает, что одна лошадиная сила – условная единица измерения – 75 килограммов, поднятых на 1 метр в 1 секунду. А мощность нового мотора, которая придаст самолёту высокую скорость, – 700 лошадиных сил.

Николай Николаевич надолго запирался в своём рабочем кабинете и рисовал на листках бумаги контуры самолёта, которого ещё не существовало. Он сделал множество набросков, пока постепенно не сложилась схема новой машины. Это будет не моноплан – самолёт с одной парой крыльев, и не биплан, имеющий две пары крыльев, а полутораплан. Другими словами – самолёт с двумя парами крыльев разной величины, как у стрекозы. Верхнее крыло длиннее нижнего на три метра. Это придаст особую устойчивость в воздухе.

«Главный» собрал всех заведующих отделами своего ОКБ – Особое конструкторское бюро, – рассказал им о задуманной машине. Не обошлось дело без споров и предложений. Человеку, не знакомому с авиацией, показалось бы, что говорят здесь на неизвестном иностранном языке. Слова были мудрёные: фюзеляж, центроплан, лонжерон, стрингер, нервюра, стабилизатор, расчалки, амортизатор... Но люди, произносившие эти слова, хорошо разбирались в наименованиях самолётных частей.

Вот фюзеляж – корпус, остов машины. Он связывается продольными креплениями – лонжеронами. Сама фюзеляжная коробка усиливается тонкими рейками – стрингерами. Все эти детали надо рассчитать, вычертить. И над этим неделями будут трудиться специалисты из «группы фюзеляжа».

В то же время конструкторы «группы крыла» будут

ломать голову над центропланом – особой конструкцией, соединяющей крылья с фюзеляжем, и над несущими плоскостями, как инженеры называют крылья самолёта. Крыло так же необходимо летающей машине, как колесо повозке. Недаром говорят, что авиация началась с крыла. Самолёт без крыльев невозможен. И собирают их из сотен деталей. Тут множество лонжеронов и соединяющих их поперечных балок – нервюр, придающих крылу особую форму. Всё вместе это составляет крыльевой набор и покрывается специальным авиационным полотном или листами металла.

Фюзеляж кончается хвостовым оперением. Это – киль, стабилизатор, руль поворота и высоты. Если бы не эти рули, самолёт двигался бы в небе только в одном направлении. Но самолёт так двигаться не может, он разбился бы при взлёте, – так же, как нельзя ездить на велосипеде с закреплённым рулём. Инженеры из «группы оперения» трудятся над тем, чтобы самолёт был послушным воле лётчика, манёвренным.

Видели ли вы, как начинают полёт большие птицы – орлы, журавли, дикие гуси? Они не только смешно взмахивают крыльями, но и бегут, набирая скорость для взлёта. Так и искусственная птица – самолёт. Разбегаются он всё сильнее и сильнее по стартовой дорожке, прежде чем отрывается от земли. Для этого у самолёта есть «ноги»-колёса под фюзеляжем. Их называют шасси. Они действуют только считанные минуты, когда самолёт на земле, – при взлёте и посадке. В полёте «ноги» не нужны. Есть в ОКБ и «группа шасси», и «моторная группа», и «группа оборудования», и «группа вооружения», и «группа прочности». У всех специалистов очень много дел, когда проектируется самолёт, но больше всего, пожалуй, у инженеров «группы аэродинамики».

Полёт самолёта совершается по своим сложным законам. Врезаясь в воздушную толщу, крыло расталкивает частицы воздуха, освобождая себе место в небе. Над и под крылом

воздух разрежается, и частицы его, плавно обтекая крыло из-за разности давления, создают подъёмную силу. На самолёт в небе ещё действуют силы веса, тяги и лобового сопротивления. Все эти силы — их называют аэродинамическими, — соревнуясь, никогда не покидают движущийся в небе корабль. Для расчёта взаимодействия аэродинамических сил используются сотни формул, требуется знание математики, физики, теоретической механики. Кроме того, нужно проводить и опыты. Для этого делается деревянная модель нового самолёта в одну десятую его величины. Её помещают в огромную трубу Центрального аэрогидродинамического института. Неделью, а то и две «продувают», другими словами — направляют на неё разной силы потоки воздуха. И всё время наблюдают, как ведёт себя при этом новый самолёт.

Вот он задирает нос в условном полёте, значит, надо перенести центр тяжести — мотор продвинуть чуть вперёд или крылья оттянуть назад. Вместе с «аэродинамщиками» испытания проводит и «главный». Поликарпов не отходит от окошка гигантской трубы. Он смотрит, как «летает» ещё не построенный самолёт — его новое детище, не успевшее пока появиться на свет.

В «группах» тем временем быстро подвигается работа. Главный конструктор не знает покоя. Он ходит от одного чертёжного стола к другому, проверяет, советует, исправляет.

Вот уже построен в натуральную величину макет кабины будущего самолёта. В нём всё, как в настоящей машине, — ручка управления, на доске размещены приборы — указатели скорости, высоты, подъёма и спуска, компас и «пионер» — прибор, показывающий малейшее отклонение самолёта в ту или иную сторону, а также скольжение.



Поликарпов привёл к макету нового в конструкторском бюро человека. Это был известный лётчик-испытатель Бенедикт Леонтьевич Бухольц.

...В самом начале зарождения авиации испытателем, по существу, являлся каждый пилот. Летательные аппараты были несовершенные, полёт на них крайне рискован. Каждый раз, поднимать в небо, лётчик не звал; что может с ним случиться – сдаст мотор, откажет управление или отвалится крыло? У лётчика не было уверенности, что он вернётся на землю целым и невредимым.

Позднее, когда самолёты стали строиться на основе научного расчёта и полёт на них не был уже «игрой в прятки» со смертью, появилась новая и всё равно опасная профессия – испытателя. В авиацию пришли бывалые, хорошо разбирающиеся в технике мужественные люди. Они первыми поднимали в воздух только что построенные самолёты и придирчиво экзаменовали их.

Высокий, крепкий, жизнерадостный Бухольц, родом из Саратова, был опытным лётчиком, смелым, решительным, умевшим выходить из, казалось бы, безвыходных положений. Он скинул своё кожаное пальто, залез в фанерную кабину, взял в руки штурвал.

– Удобно размещены приборы? Хорошо ли

просматривается воздушное пространство? – спросил его Поликарпов.

Бухольц ответил не сразу. Он отрегулировал сиденье по своему росту, стал двигать штурвалом. Он долго сидел молча, мысленно проверяя, как будет действовать, когда построят опытный самолёт и он первый поднимется на нём в небо.

– Кажется, порядок. Вот только надо бы изменить...

Лётчик дал конструктору несколько дельных советов.

В «группе общих видов» уже заканчивали чертежи машины. Их передали в цехи опытного завода.

В дело включились плотники и столяры. Да, да, люди, владеющие пилой и рубанком. Дело в том, что новый самолёт почти целиком сооружался из дерева. Были тогда уже цельнометаллические самолёты, один даже из стали, а другие из лёгкого и прочного дюралюминия, который и сейчас применяется в самолётостроении. Но металла в те годы в СССР не хватало, а самолётов нужно было много. Деревя, даже самых ценных, твёрдых пород, в нашей лесистой стране достаточно. Поэтому Поликарпов решил строить и эту свою новую машину, как и предыдущие, в основном из дерева.

Завизжали пилы, зашуршали рубанки, остро запахло столярным клеем. Раздалась звонкая дробь молотков по металлу – это медники отбивала капот для мотора и бензиновые баки. Зашипел сварочный аппарат – делалось шасси из стальных труб.

Строили сразу не один самолёт, а два с половиной. Если что случится при испытаниях с одним опытным самолётом, наготове второй, запасной. Ну, а половинка? Это самолёт без мотора и оперения построен для того, чтобы его... сломали. Специалисты из «группы прочности» будут класть на его крылья груз – продолговатые мешочки с песком, каждый весом в десять килограммов. Сначала положили двести мешочков, ещё двести, и так, пока не разрушится крыло. Таким образом устанавливают, какую нагрузку может нести самолёт, определяют запас прочности.

Самолёт уже почти готов. В огромном сборочном цехе вокруг него суетятся обойщики. Они обтягивают крылья полотном, покрывают их лаком. Обойщиков сменяют маляры. Низ самолёта красят голубым, под цвет неба, чтобы он не выделялся в полёте, когда посмотришь на него с земли. Верх самолёта – зелёный, цвет травы. Его не очень будет заметно с высоты, когда он стоит на аэродроме.

Экзамен на пятёрку

Последнюю неделю августа тысяча девятьсот двадцать девятого года, перед тем как самолёт выкатили из цеха на зелёное поле, Бухольц сутками не уходил от него. Вместе со специалистами лётчик-испытатель внимательно проверял действие каждого прибора, каждого механизма. Ещё на земле он сроднился с новой машиной, изучил её особенности и в какой-то мере представлял, как она будет вести себя в воздухе. Но у каждого самолёта есть свой неповторимый «характер», узнать который можно лишь в полёте, и не в одном...

Изучение «характера» началось, как обычно, с наземных пробежек.

– От винта! – дал команду Бухольц.

И зарокотал мотор. Самолёт со средней скоростью автомобиля зарулил по аэродрому. Постепенно лётчик прибавлял газ, и новая машина уже мчалась по взлётной дорожке со скоростью отрыва от земли. Всем, кто находился на аэродроме, казалось, что вот-вот её колёса отделятся от лётного поля и она взмоет в воздух, но лётчик, разогнав самолёт, сбавлял обороты моторов.

Потом начались подскоки. Самолёт отделялся от земли и шёл на высоте двух-трёх метров. Полёт продолжался считанные секунды, во время которых надо было испытателю оценить управляемость машины, её устойчивость в воздухе.

Кажется, всё в порядке. Можно совершить прыжок в небо.

Каждый первый полёт опытной машины является рискованным и дерзким.

– Думаю завтра подняться! – сказал лётчик главному конструктору, не уходившему с аэродрома.

– Благословляю! – согласился Поликарпов.

О предстоящем полёте в ОКБ и на заводе узнали все. Начальство распорядилось о том, чтобы в десять утра цеха на время прекратили работу. Собственно говоря, это было излишним – всё равно станки уже были выключены, в просторных заводских помещениях воцарилась тишина. Все – от уборщицы до главного конструктора – направились на аэродром по соседству. Шли быстрым шагом, перекидываясь шутками, весело, как на празднике. Это и был для них праздник. Шутка ли сказать, сейчас поднимется в воздух самолёт! Разве «крещение» первенца – не праздник?

Наступила долгожданная минута.

– Разрешите взлёт? – спокойно спросил Бухольц.

– Взлёт разрешаю! – с трудом сдерживая волнение, ответил Поликарпов.

Сначала на средних оборотах заурчал мотор, а потом взревел на полном газу. Самолёт вздрогнул и покатился по аэродрому. Бухольц несколько минут порулил, потом, поставив машину в начале взлётной полосы, прибавил газу. Самолёт помчался вперёд. Всё стремительней и неудержимей был его разбег. И, наконец, колёса легко оторвались от земли и «первенец» стал набирать высоту.

– Летит, летит, и мои рейки летят! – восторженно крикнул паренёк – ученик краснодеревщика, сорвал с головы лётную фуражку, которую он носил «для форса», и бросил вверх.

В воздух взметнулись кепки и косынки. Прогремело «ура».

Первый круг над аэродромом лётчик сделал на высоте ста метров. При втором – взял повыше. Третий совершил на полукилометровой высоте.

И наконец, счастливый Бухольц плавно приземлил

самолёт на взлётно-посадочной полосе. Его встретили аплодисментами.

Первым добежал до самолёта Поликарпов и обнял лётчика:

– Ну, как?

– Нормально! – коротко ответил Бухольц.

Трудно сравнить с чем-нибудь волнение, переживаемое конструктором в несколько минут первого испытательного полёта новой машины. Раньше оно было ещё более томительно, потому что отсутствовала радиосвязь с лётчиком. О машине, уходящей из поля зрения, ничего не знали до самого конца полёта. Как гора сваливалась с плеч конструктора, когда на аэродром возвращался самолёт с испытателем. А если прилёт его задерживался на минуту-другую, конструктор от беспокойства не находил себе места. Кто-кто, а он-то знал, что при испытании опытного самолёта лётчик часто попадает в аварийное положение и, рискуя жизнью, вступает в борьбу за спасение машины и себя. Часто всё зависит от быстрого и решительного действия пилота в самых неожиданных случаях, предугадать которые невозможно.

По несколько раз в день испытатель поднимал в небо новый самолёт. И каждый раз инженеры давали ему тщательно продуманную программу испытательного полёта, подсказывали ему, что делать в небе. Он поднимался на самую большую высоту – пять-шесть тысяч метров. Ходил в ближние и дальние рейсы. Как врач выслушивает сердце больного, так и лётчик прислушивался в полёте к дыханию мотора. Он менял скорость и высоту, бросал машину в пике и штопор, делал всё возможное, чтобы узнать её повадки, манеры, капризы. У нового самолёта оказался мягкий, покладистый «характер». Пилоту казалось, что машина слушается не только малейшего движения руки, но и способна даже угадывать его мысли.

Бухольц летал один и с пассажиром – ведь кабина новой

машины рассчитана на два места. Пассажирами Бухольца были инженеры из ОКБ. И только раз за три недели испытательных полётов произошла неприятность в воздухе, и то самолёт тут был ни при чём.

Бухольц вдвоём с инженером летел на пятикилометровой высоте над облаками. Инженер, неловко повернувшись, задел вытяжное кольцо парашюта. Над ним стремительно раскрылся шёлковый купол и стал тянуть пассажира из кабины. Растерявшись, инженер перочинным ножом перерезал стропы. Раскрытый парашют зацепился за хвостовое оперение, машина потеряла управление и стала падать. Ценой огромного напряжения лётчик сумел всё-таки справиться с неподдающейся ручкой и выровнять самолёт над самой землёй. Пассажир не сразу ответил на оклик лётчика. Еле живой от страха, он решил, что находится уже «на том свете».

...Машина сдавала экзамены на пятёрку с плюсом.

Как всегда немногословный, Бухольц доложил конструктору:

— Можно звать военных лётчиков! Они вам скажут спасибо!

Своё новое детище Николай Николаевич Поликарпов окрестил «Р-5». Это значило – «Разведчик пятый». До этой машины он выпустил ещё четыре самолёта-разведчика. «Р-5» мог быть использован и как ближний бомбардировщик. Поликарпов был верен своим словам, которые часто повторял: «Мы строим самолёты не для того, чтобы возить в них воздух». Поэтому в фюзеляж и в центроплан были спрятаны вместительные бензобаки, наливалось много бензина.

Самолёт развивал отличную по тому времени скорость: сто пятьдесят – сто восемьдесят километров в час. Для разбега и посадки ему нужно было всего четырёста – пятьсот метров. Он мог подниматься с любого ровного участка земли, с травяного поля, а зимой, когда колёса сменялись лыжами, –

со снежной поляны.

Хороший подарок сделал Поликарпов родной Советской Армии.

На международном авиационном конкурсе в 1930 году «Р-5» с успехом выдержал соревнование с английскими, французскими, голландскими двухместными машинами, занял первое место и был признан лучшим в мире разведчиком. Несколько стран, в том числе и наша соседка Персия, как тогда называли Иран, приобрели «Р-5» для своих военно-воздушных сил.

Крупнейший самолётостроительный завод, на котором налаживали серийное производство «Р-5», выпускал машину за машиной. Их тотчас же отправляли на Дальний Восток, к западной границе СССР, в Среднюю Азию и на Крайний Север — всюду, где стояли воинские части по охране советской земли. До гражданских авиалиний очередь ещё не доходила.

...Второй опытный самолёт — тот самый, который построили на всякий случай, близнец испытанного Бухольцем, — стоял без дела в ангаре. О нём вспомнил Поликарпов.

— Давайте к Первомайскому празднику подарим эту машину гражданским лётчикам, — сказал Николай Николаевич.

Все одобрили это предложение.

«Р-5» перевезли на Центральный аэродром. У лётного поля развевались красные флаги, играл оркестр, произносили речи.

Через несколько дней на борту самолёта написали аэрофлотский номер — «М-10-94», загрузили его мешками с письмами и отправили в первый рейс в Харьков...

Этот самолёт нёс «небесную службу» на редкость долго, и судьба его тесно переплелась с жизненными путями — моим собственным и хороших моих друзей. То, что происходило с ним без моего участия, рассказали мне товарищи.

В отряде особого назначения

— Итак, вы зачислены в отряд «самоубийц», — смеясь, сказали мне в редакции газеты «Правда».

— Риск — благородное дело! — улыбаясь, ответил я. — Волков бояться — в лес не ходить!

В каждой шутке есть доля правды. Совсем не случайно лётный отряд особого назначения называли отрядом «самоубийц».

В начале тридцатых годов самолёты поднимались в небо главным образом в почти безветренные, ясные дни, когда с высоты отчётливо видно, что делается внизу. Лётчики больше ждали на земле хорошей погоды, чем летали. В тёмные часы суток старались не летать. Только смельчаки отваживались на ночные полёты. Правда, их с каждым днём становилось все больше. Советские лётчики начинали борьбу за то, чтобы сделать нашу авиацию всепогодной, не зависящей от времени суток. Но всё-таки мало кто решался отправляться в рейс, когда над землёй стелется туман, или дует сильный ветер, или падает снег. Лётчики же особого отряда должны были это делать.

Читателю газеты всё равно, какая на дворе погода — идёт проливной дождь или вихрем кружат снежинки, сияет солнце или стоит такой густой туман, что не видно пальцев на вытянутой руке. Подписчик должен получать свою газету по утрам.

Чтобы жители не только Москвы, но и Ленинграда, и Харькова, бывшего тогда столицей Советской Украины (потом уже она была переведена в Киев), получали в одно и то же утро свежий номер «Правды», и был создан наш отряд.

Доставлять по воздуху в другие города пачки отпечатанных газет трудно и невыгодно. Куда проще — перебросить самолётом небольшой футляр с матрицами. Когда страница газеты набрана и свёрстана, то есть

расставлены по местам все заметки, статьи, заголовки, рисунки, фотографии, на специальной станке под высоким давлением с неё снимают копию на мокрый картон. Это и есть матрица. Картон быстро высыхает, на нём оттиснулась каждая буква, каждая запятая.

Матрица, можно сказать, фотонегатив газеты, с которого можно напечатать сколько угодно снимков. Для этого в любой типографии надо отлить с матрицы металлический оттиск, так называемый стереотип, и поставить его на вал печатной машины. На это уходит полчаса. Для быстрой переброски матриц в большие города страны и была призвана на помощь авиация.

— Эта лётная группа не зря будет называться отрядом особого назначения, — сказал, напутствуя нас, начальник Гражданского воздушного флота. — Отряду поручается ответственная, имеющая большое политическое значение, работа. Доставлять матрицы центрального органа нашей партии в крупнейшие города страны — почётное задание. Его надо выполнять безупречно. Не должно быть ни одного случая, чтобы по вине лётчика целый город остался без газеты или получил её с опозданием. Отряд должен стать показательным и летать круглый год днём и ночью. Кто боится, не умеет летать в любую погоду, тот пусть лучше уходит сразу.

Я был тогда молодым лётчиком и не очень ещё умел летать по приборам, не видя землю. Слушая начальника, я подумал: не отказаться ли мне? Но ведь он сказал: «Кто боится, тот пусть уходит сразу». Нет, я не трус, я не боюсь, а опыта, в конце концов, наберусь. Я откровенно поделился своими сомнениями с начальником.

— Ты же летал в трудных условиях, открывал линию на Сахалин, — успокоил он меня. — Справишься и здесь!

На Центральном аэродроме, там, где теперь выстроен главный воздушный вокзал столицы, стояли тринадцать самолётов нашего отряда. Это были старые машины разных

типов и среди них – новенький, зелёно-голубой «Р-5».

Здорово повезло. Самолёт с бортовым номером «М-10-94» выделили мне для полётов с матрицами. Эта счастливая машина сыграла потом большую роль в моей жизни.



Бортмеханика прикрепили ко мне молодого, франтоватого, в новенькой кожаной куртке, фуражке с лётным «крабом» и щегольских ботинках с ярко-жёлтыми крагами. Звали его Николаем Ласточкиным.

Утром я предупредил Ласточкина, чтобы он тщательно проверил самолёт. Вечером опробуем его в воздухе.

Весь день механик с мотористом трудились на машине. Я ходил вокруг «Р-5», любовался им. Уже на земле я полюбил его. Наконец Ласточкин сказал: – Через десять минут полетим!

«М-10-94» легко взмыл в воздух. Я обратил внимание, как быстро машина набирала высоту. За несколько минут я достиг на ней две тысячи метров высоты. Самолёт отлично вёл себя в воздухе, развивал большую скорость.

Я вдоволь покувыркался в небе, делал глубокие виражи, «мёртвые петли» и, довольный, посадил переоборудованный из военного в гражданский самолёт на аэродром, подрулил на стоянку. Подошёл инженер отряда. Спросил:

– Ну как? Всё в порядке?

– Самолёт ведёт себя прекрасно. Можно идти в рейс, – ответил я.

Бортмеханик гордо заявил инженеру:

– Отрегулирован самолёт отлично, на ручку не давит, на крыло не валит!

Я вскинул глаза на механика и подумал: «Откуда он знает, что не давит?»

В это время инженер обошёл вокруг машины и вдруг остановился, удивлённо посмотрел на меня, потом на механика:

– А почему правый элерон болтается? Почему он, как тряпка, повис? – повысил голос инженер.

Он подлез под крыло, тут же выскочил обратно и сквозь зубы процедил:

– Управление проверял?

– Так точно. И все ролики смазал, – дрожащим голосом ответил механик.

– А почему не законтрил концы тросов управления? Судить тебя за такие дела надо!

– Я доверился мотористу, – пролепетал Ласточкин.

– Проверять надо! – закричал инженер. – Доложу командиру. Ласточкина придётся уволить.

– На первый раз дайте ему выговор, а там видно будет, – попросил я.

На другой день я получил задание – в два часа ночи вылететь в Ленинград с матрицами. Ещё раз проверил по карте курс. Механику велел взять с собой карманный фонарик для освещения приборов на случай, если погаснет свет в кабине.

– А мы и без приборов долетим, я запомнил дорогу как свои пять пальцев. Точно по курсу проведу, – ответил Ласточкин.

Вылетели по расписанию. Небо закрыто густыми облаками. На земле пасмурно. Набрал над аэродромом четыреста метров и поставил самолёт на курс. На тёмном фоне земли отдельными островками разбросаны электрические огни. Разобраться, над каким районом летишь,

трудно. Дальше пошёл тёмный лес.

Настроение, прямо скажу, невесёлое: остановись мотор, куда сядешь в такой темноте? Лечу уже двадцать пять минут, никакой железной дороги не вижу. Вдруг по приборной доске пробежал ярким пятном луч света. Оборачиваюсь и вижу – бортмеханик светит карманным фонариком то за один борт машины, то за другой.

Неужели с управлением что-то случилось?

Пошевелил руками и ногами – всё в порядке: рули действуют.

Что тревожит Ласточкина? Вскоре свет фонарика потускнел – видимо, ослабла батарейка. Я жестом показал, чтобы механик прислонил к уху переговорную трубку, спрашиваю:

– Что случилось?

– Железную дорогу искал, – невозмутимо ответил он. – Видно, она где-то в стороне... Сейчас вставлю новую батарейку. Будьте спокойны, найду!

У меня вырвался стон из груди: «Неужели человек не понимает, что с четырёхсот метров высоты железную дорогу карманным фонариком не осветишь! Ну и повезло мне с механиком!»

Через тридцать минут полёта впереди увидел много света. Это какой-то крупный населённый пункт. Посмотрел на карту. Должно быть, Клим. Не меняя курса, лечу дальше.

Облачность стала опускаться, высота уже двести метров. Проходит еще тридцать минут. По времени должен быть город Тверь. И верно. Впереди нижняя кромка облаков освещается электрическим светом. Вот и сам город, слева железнодорожная станция, тут же мост через Волгу. Всё в порядке! Лечу правильно.

Стало понемногу светать, внизу появился туман. Пошёл бреющим полётом. Под самолётом замелькали деревья, станции, будки путевых сторожей. Двухколейная железная дорога, прямая как стрела, тянулась вдаль.



Но вскоре земля скрылась, окутанная туманом. Лечу вслепую.

Что делать? Решаю пробиваться вверх и лететь над облаками. Набираю высоту. Вот уже четыреста метров, потом пятьсот... Никакого просвета. Машину начало трясти. Глянул на указатель скорости. Стрелка подходит к отметке «сто километров», теряю скорость. Это очень опасно!

Резко отдаю ручку управления от себя, самолёт проваливается вниз. Сейчас врежусь в землю. Тяну ручку на себя. Опять уменьшается скорость. Сильно дует в левое ухо. Ясно, машина падает на крыло.

«Вот и всё, — подумал я. — Провались все эти полёты. Кажется, в самом деле становлюсь самоубийцей!»

Неожиданно я увидел лес и успел выровнять машину. Не буду больше лезть в туман. А тут ещё железную дорогу потерял. Где она — слева или справа? Верчу головой по сторонам. «Где же рельсы? Прямо хоть зажмурься и на пальцах гадай!» Вдруг увидел справа от себя, как из леса клубами вылетает тёмный дым. Он быстро перемещается. Вероятно, это дым из паровоза курьерского поезда. Значит, я лечу параллельно дороге.

Обогнав поезд, лечу дальше. Погода вроде улучшается. Кажется, порядок. Но посмотрел на компас и ахнул. Что такое? Я же лечу обратно в Москву!

Ясно. Шёл по приборам, не раз терял направление и не заметил, как вернулся обратно к тому же месту, откуда попал в туман.

Развернул самолёт, опять держу курс на Ленинград, рассчитывая, что солнце пригрело землю и туман поднялся. Но ошибся. Вскоре передо мной снова выросла тёмно-серая

стена тумана.

Нет, уж больше рисковать не стану. Решаю сесть и переждать, когда улучшится погода. Ищу подходящее место. Под крылом пашни, но они малы. Два раза прицеливался посадить самолёт на футбольное поле – мешали ворота. Увидел огороды, иду над ними – тоже недостаточная площадь для «аэродрома». А эти два смежных больших огорода, между собой не перегороженные, годятся!

Определив по дыму, идущему из труб, направление ветра, сел удачно. Самолёт остановился шагах в пяти от домика, оказавшегося баней. Прибежали люди, окружили нас.

– Вот так птица! – услышал я детский голос. – Одного огорода не хватило, на два уселась!

– Чуть баню нашу не развалил, – сказала женщина.

– Такой не развалит, – защитил меня мужчина в порыжевшей кожаной куртке. – Не каждый сядет на огород. Лётчик, хотя и молодой, летать, видать, мастер. – Он обвёл людей глазами и, как человек, понимающий в лётном деле, добавил: – Сам летал мотористом, когда работал на аэродроме. Знаю, как гробят машины.

– Если бы я был хорошим мастером, – шепнул я бортмеханику, – то не сел бы здесь, а был уже в Ленинграде.

Лететь осталось более двухсот километров. Оставив Ласточкина у машины, я пошёл на железнодорожную станцию, благо она была недалеко. Узнал по телефону, что туман по маршруту рассеивается, видимость до пяти километров, и обрадовался. Лететь можно!

Затащили «Р-5» в самый конец огорода. Я сел в кабину, прикинул глазами длину лётной полосы и спросил механика:

– Как ты думаешь, Николай, хватит для взлёта площадки?

– Почти четыреста шагов намерил, должно хватить, – как всегда не задумываясь, ответил Ласточкин.

– Эх и шляпы мы с тобой, товарищ бортмеханик! Не обратили внимания на две сосны, которые растут на пути набора высоты.

— Вы сами выбирали площадку для посадки и сами должны позаботиться о взлёте! — нахально ответил Ласточкин.

— Замечание правильное. Мне эти деревья не перетянуть и не обойти на малой высоте.

Люди, помогавшие тащить самолёт, слышали наш разговор. Один из них, высокий старик, посоветовал:

— Поговорите, товарищ лётчик, с лесником, а мы в два счёта смахнём сосны. Они на огороде как ячмень на глазу сидят.

— Где можно найти лесника? — спросил я.

— Вот он тут стоит, с чёрной бородой... Владимир Иванович! С тобой хочет поговорить лётчик. У меня на огороде две сосны надо убрать. Полёту мешают!

Лесник подошёл к самолёту.

— Без разрешения лесничества не могу дозволить валить деревья, — отрезал он.

— Далеко отсюда до лесничества? — спросил механик.

— Вёрст десять будет до района.

— Завтра, может, улетите! — услышал я насмешливый голос.

— Послушайте, товарищ лесник, как ваша фамилия?

— Зачем это вам?

— Удобней разговаривать, когда называешь по имени и фамилии.

— Владимир Иванович меня зовут, а фамилия Завьялов.

— Владимир Иванович! Меня ждёт город Ленина. Вернее, не меня лично, а матрицы, они лежат вот здесь, в кабине самолёта.

— Какой газеты матрицы? — спросил мужской голос.

— Центральной газеты «Правда». Сегодня должна выйти в Ленинграде. Могу показать удостоверение, выданное редакцией. Там ясно сказано: «Всем местным партийным и советским организациям оказывать содействие лётчикам, которые перевозят матрицы в центральные города Союза».

Так что вам отвечать не придётся, товарищ Завьялов.

– Ладно! В случае чего, – он обратился к присутствующим, – вы, товарищи, будете свидетелями.

Через полчаса запустили мотор и, чтобы сократить взлётный пробег, по два человека взялись за концы крыльев. Я дал полный газ мотору и кивнул головой, чтобы отпустили крылья. Молодец «Р-5»! Рванул с места, набрал скорость и, не добегая до бани, пошёл в воздух. Всё в порядке!

Через час сорок минут мы прилетели в Ленинград. В этот день газета «Правда» вышла с опозданием всего на три часа.

Пожар в воздухе

После короткого отдыха мы с бортмехаником заправили самолёт горючим и полетели в Москву.

Погода стояла чудесная. Редкие кучевые и дождевые тучки плыли по небу, по влаги в них было ещё мало, чтобы вылиться на землю дождём. Я решил тренироваться водить самолёт вслепую. Не зная характера облаков, залез я в чёрную тучку. Самолёт, как пушинку, подхватила невидимая сила, начало бросать в разные стороны. А с приборами не разберёшь что творится: стрелки мечутся, картушка компаса вертится. Я даже подумал: «Как бы при такой болтанке крылья не отвалились».

Чего я только не делал, чтобы вырваться из плена облака: давал полный газ мотору, отжимая ручку управления от себя, а самолёт все несёт и несёт вверх.

А тут механик вытаращил глаза – не поймёт, что творится, машет рукой, чтобы я уходил вниз.

И, наконец, разъярённая туча, как ребёнок надоевшую ему игрушку, бросила самолёт вниз. Где-то сбоку я увидел землю, это уже не страшно – высота большая. Поставил машину в горизонтальное положение и опять полез – только не в тёмное облако, а в светлое, в нём меньше болтает...

Я усиленно продолжал тренироваться и так наловчился,

что стал водить самолёт в любую погоду.

Вот только бортмеханик Ласточкин после такой тренировки отказался летать со мной, а я и не возражал. Насильно мил не будешь!

Долго я летал хорошо. Матрицы доставлял точно в срок. Бортмеханик ходил со мной другой – Володя Александров, парень серьёзный. Своё дело он знал отлично.

В начале ноября назначили меня доставить матрицы в Харьков. Почти весь путь предстояло идти ночью. Но я уже приспособился к ночным полётам. Моросил мелкий холодный дождик. На аэродроме темно. Идёшь к самолёту и не видишь, куда ступить ногой. Привык я и к этому.

Матрицы уже погружены. Сажусь в кабину. Механик запустил мотор. Меня немного удивило, как быстро он заработал. Через несколько минут попробовал мотор на полном газу – работает удовлетворительно. Правда, обороты немного сбавил, но я на это не обратил особого внимания. «Холодный ещё», – подумал я.

Прожектор на взлётной полосе я просил не включать – он слепит глаза. В противоположной стороне аэродрома я замечаю светящуюся точку и, не теряя её из вида, иду на взлёт.

Постепенно набираю скорость. Плавно тяну ручку на себя. Машина повисла в воздухе. Сделав круг над аэродромом, беру направление на станцию «Красная Пресня». Слева – Москва. Она вся в огнях. Серые облака клочьями повисли над столицей.

Вот и станция. Не успел я поставить машину на курс, как под капотом появились искры. Они как фейерверк забрызгали во все стороны.

Что же случилось? Искать причину пожара некогда. Я быстро развернул самолёт и взял обратное направление на аэродром. Высота двести метров. Мотор остановился. Ясно: до аэродрома не дотянуть. Хотя люди там, как видно, заметили, что мы возвращаемся, зажгли прожектора.

Вот уже лучи света совсем близко. Подтянуть бы ещё немного, и всё в порядке, но не выходит. Направляю машину туда, где темно, там строений меньше. Нажимаю кнопку, под крыльями загораются две ракеты, освещают землю. Вижу огород, за ним мелькнул забор. Дальше препятствий не замечаю – ровное место.

Колёса самолёта плавно коснулись земли. «Р-5» покатился, уменьшая скорость.

Куда я попал? Ещё немного пробежать – и машина, и я с механиком спасены! Но радоваться было рано.

Удар! Что-то затрещало, и всё стихло. А под капотом продолжало гореть. Механик схватил огнетушитель, но он не сработал. Я вылез из кабины, быстро поднялся на верхний капот. В воздушной трубе увидел огонь и животом навалился на трубу. Механик в это время пустил в ход шлем и рукавицы. Пожар удалось потушить.

Когда немного пришли в себя, увидели целую гору старых брёвен и досок.

– Ну, Володя, вероятно, мы небольшую дачу спихнули! Через несколько минут показались огни автомобильных фар. Лучи света шарили по сторонам, искали самолёт.

Долго искали нас и наконец обнаружили груды леса и покосившиеся крылья самолёта. Ясно: мы разбились. Жутко стало. Водитель остановил машину.

Дежурный издал крик:

– Водопьянов!!! Михаил Васильевич!...

– Машину гробанули, а сами целы, – ответил я.

Когда автомобиль подъехал к месту аварии, товарищи бросились обнимать нас.

– А мы-то думали, вы разбились. Какое счастье, что вы живы!



На другой день на место вынужденной посадки приехала аварийная комиссия, пришли и мы с механиком. Члены комиссии осмотрели место нашей посадки, покачали головами, а председатель сказал:

– Да-а... Это большое счастье, что вы не разбились. Скажите, какая звезда вас охраняет?

Попали мы, оказывается, на бывший артиллерийский полигон. Кругом – ямы, воронки от разорвавшихся снарядов. В двадцатых годах построили здесь площадки для выступления артистов в торжественный день Первого мая. И вот между этих препятствий самолёт довольно удачно прошёл, и только последняя эстрада помешала, но это было не так страшно, скорость движения уже погасла.

Аварийная комиссия нашла и причину пожара. Нам на аэродром привезли не сжатый воздух для запуска моторов, а по халатности – баллоны, заряженные кислородом. Поэтому с полуоборота и запустился двигатель. Под действием кислорода воздушные клапаны мотора загорелись, вот отчего появились искры, похожие на бенгальский огонь.

Наш добрый друг «Р-5» повреждён меньше, чем можно было ожидать. На редкость он оказался прочным. Но все-таки его «раны» надо лечить основательно.

Под строгим контролем бортмеханика Александрова рабочие отряда разобрали машину, перевезли её в ремонтные мастерские и аккуратно сложили под навесом.

Самолёт «М-10-94» стал ждать своей очереди на ремонт.

Прерванный полёт

...Ничего не вижу. Щупаю голову – вся забинтована. Шарю кругом руками – матрац и железо койки.

– Как же так? – думаю вслух. – Только сейчас управлял самолётом и вдруг очутился на кровати?

– Почему сейчас? – слышу ласковый женский голос. – Вы уже трое суток лежите у нас, в Верхнеудинской железнодорожной больнице. Доктор говорит, что у вас сотрясение мозга... Очень хорошо, что вы наконец пришли в сознание!

– Как я сюда попал?

– Вас, товарищ лётчик, нашли у разбитого самолёта на льду озера Байкал.

– Какое сегодня число?

– Шестнадцатое февраля.

«А вылетел я из Иркутска тринадцатого. Значит, авария прервала мой дальний перелёт. Надо во что бы то ни стало его завершить», – думаю я и тотчас прошу медицинскую сестру:

– Пожалуйста, запишите телеграмму и срочно пошлите её в Москву: «Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительное ранение. Прошу дать распоряжение Иркутскому управлению о выделении мне самолёта для продолжения полёта на Камчатку».

Продиктовал телеграмму и снова впал в забытье. Сестра, конечно, не отправила телеграмму. Она знала, что иногда раненые, в результате сильного нервного возбуждения, называемого шоком, не чувствуют острой боли, не осознают тяжести своего положения. Так было и со мной.

«Лёгкое», как мне почудилось, ранение оказалось несколькими рваными ранами на голове, из которых четыре были весьма серьёзными, переломом нижней челюсти, семью выбитыми зубами, большой раной на подбородке и ещё более глубокой на переносице, порезанными надбровными дугами. Врачи наложили на все раны тридцать шесть швов... Много бессонных ночей пролежал я без движения на больничной койке и всё вспоминал, что со мной случилось.

...Когда разбитый «М-10-94» был отправлен в ремонт, я пересел на другой – новенький, только с завода – «Р-5» и продолжал на нём доставлять матрицы «Правды» в разные города. Работа эта была интересная, без приключений не обходился ни один полёт. И всё-таки я был недоволен. Меня не покидала мечта махнуть куда-нибудь далеко на Север, совершить рекордный дальний рейс. После долгих хлопот мне поручили скоростной перелёт из Москвы в Петропавловск-на-Камчатке и обратно в столицу, включённый в план дальних перелётов 1933 года. Мы должны были в кратчайший срок доставить на Камчатку корреспонденцию и захватить оттуда письма в центр Советского Союза. Кроме этого, надо было испытать, насколько самолёт «Р-5» пригоден к почтово-пассажирской службе в тяжёлых зимних условиях.

Я со своим новым бортмехаником Серёгиным тщательно готовился к этому воздушному путешествию.

Рассчитывая маршрут перелёта длиной в двадцать три тысячи километров, мы решили пройти его за сто двадцать часов, летая каждый день по девять часов. Такая нагрузка была бы вполне допустимой. Обсуждая свои планы перед стартом, мы не спали всю ночь, а днём набегались в поисках разных мелочей. Недаром говорят, что перед поездкой всегда не хватает одного дня. Мы так и не успели отдохнуть.

На всех аэродромах по дальнему нашему пути нас должны были обслуживать в первую очередь, незамедлительно: заправлять горючим и делать всё нужное для машины. Одно было плохо – в те годы не было установлено на самолётах радио. Летишь, как котёнок слепой и глухой. Никогда не знаешь, какая погода впереди. Приходилось пользоваться для этого специально выкладываемыми наземными сигналами.

Мы вылетели вскоре после полуночи. Через восемь часов полёта позавтракали в аэропорту Свердловска и тронулись дальше. Пролетая над Омском, я увидел на аэродроме две

длинных световых полосы. Это означало, как было условлено, что путь до Новосибирска открыт, погода хорошая. Я обрадовался: «За один день пройдем три тысячи километров!» Только я это подумал, как меня обдало паром. Паровое облако, окружившее самолёт, закрыло землю. Ясно: в моторе закипела вода. Чтобы он не сгорел, я его выключил. Пар рассеялся, и улучшилась видимость. Я стал тогда планировать. Хорошо, что аэродром был, можно сказать, под боком. Самолёт плавно опустился на снег в Омске.

В Омске стоял лютый мороз. Взглянул я на термометр у входа в небольшой деревянный домик, служивший аэровокзалом, и ахнул – ртутный столбик спустился ниже отметки «сорок».

Первое, что я попросил сделать в Омске, – это сменить лопнувший хомутик шланга водяного охлаждения, который явился причиной нашей вынужденной посадки, и налить в мотор воду.

– Пожалуйста, – сказал я начальнику аэропорта, – сделайте это поскорей и сразу же запускайте мотор. А я немного отдохну, всё же за день пролетел две с половиной тысячи километров. Чувствуется усталость...

Через два часа я проснулся и мысленно обругал себя, что спал так долго, мотор уже, наверное, давно запущен, надо было бы уже лететь. Но не тут-то было.

На аэродроме человек тридцать рабочих с уханьем тащили наш самолёт к ангару, где легче запустить мотор, совсем застывший на морозе. Для этого нужна горячая вода. Тянули самолёт до ангара часа полтора. Потом вижу, что таскают вёдра с водой не к нашему самолёту, а к стоящему рядом.

– Вы должны дать мне воду в первую очередь. Моя машина – в скоростном перелёте, – потребовал я.

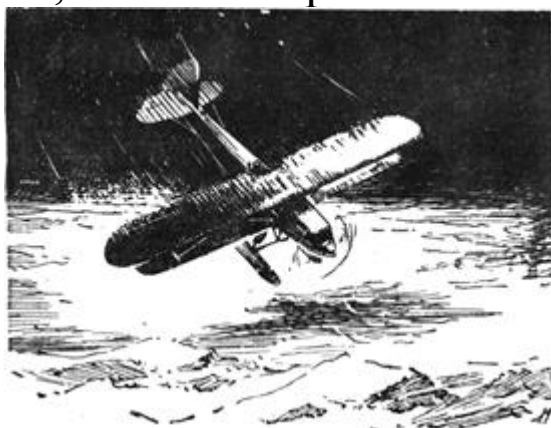
– Подождёте! – невозмутимо ответил мне старший рабочий. – Налейте воду в этот самолёт, а потом в ваш. Раз этот начали раньше, так уж и кончим!

Много пришлось нервничать, уговаривать, пока я не добился своего. Из-за неразберихи в Омском порту мы потеряли много часов, столь драгоценных в скоростном перелёте. Думали, хватит на остановку часа, а канителились здесь двадцать два часа. А самое неприятное – погода изменилась, начался снегопад.

Потом в Новосибирске, Красноярске, Иркутске нам говорили одно и то же:

– Лучше бы вам лететь вчера, погода начинает портиться! Конечно, эти слова подгоняли нас. Узнав от метеоролога в Иркутске, что над озером Байкал стоит безоблачная погода, я, решив не отдыхать, поспешил к самолёту. Байкал ведь считался самым трудным участком перелёта.

В пятом часу утра мы покинули Иркутск и взяли направление к великому сибирскому озеру, которое называют в песне «священным морем». Прошли над горами и лесом, справа по курсу виднелась незамерзающая в этом месте стремительная Ангара. От её холодной воды поднимался пар. Вот и Байкал. На могучее, глубокое озеро, закрытое ледяным панцирем, глядит молодая луна. Но погода вдруг резко испортилась, начало болтать. Попали в сильный снегопад. Видимости никакой. Решаю вернуться в Иркутск. На развороте машину подбросило. А дальше я уже ничего не помню. От сильного удара разорвало ремни, которыми я был пристёгнут к сиденью, и меня выбросило из кабины.



Крепкий мороз остановил кровотечение и привёл меня в неполное сознание. Я встал, вытащил из-под обломков

бортмеханика, оттащил его от машины и усадил на лёд. Конечно, я не понимал тогда, что бедняга Серёгин убит. Часа через три после катастрофы работники близлежащей железнодорожной станции Мысовая обнаружили меня бродившим вокруг самолёта. Моё лицо было окровавлено, а руки обморожены. Когда они подошли, я попросил папиросу и потерял сознание.

Из Верхнеудинска меня отправили в Москву, в Протезный институт на «полный капитальный ремонт». Длился он пять месяцев. Меня лечили лучшие врачи и вылечили. Чувствовал я себя совсем здоровым, но всё-таки боялся, что врачи забракуют, не разрешат больше летать.

Я порядочно стухнул, когда получил вызов на медицинскую комиссию. «Заставят, – думаю, – чего доброго, приседать, а я не смогу, правая нога ещё плохо гнётся». Но дело было не в ноге.

Врачи-невропатологи очень вежливо задавали мне необычные вопросы:

– Расскажите что-нибудь про дедушку или бабушку. Вы их помните?

– Помнить-то я их помню, да что о них рассказывать? Были здоровы, умерли от старости...

– А были ли у вас в роду психические больные?.. Чем болели родители?

Ничего не понимаю. Зачем врачам понадобилось знать о моих предках? Ведь не они, а я собираюсь летать! Всё стало ясно, когда главный врач сказал:

– Сердце у вас хорошее, лёгкие, как кузнечные мехи, работают, но... когда вы потерпели катастрофу на Байкале, у вас было сильное сотрясение мозга.

– Ну и что?

– Придётся вас направить в психиатрическую больницу на исследование.

– Так и знал, – говорю, – что у меня не хватает одного или двух винтиков!

– Успокойтесь! Там сумасшедших нет! Просто нервнoбольные. А вас определяют в санаторное отделение. Я уверен, через неделю вы придёте ко мне с хорошим заключением.

– Что делать, – вздохнул я, – придется подчиниться, а то действительно сочтут за сумасшедшего.

Поместили меня в отдельную палату. Круглые сутки свет горит, дверь не закрывают; кто хочет, заходит, задаёт вопросы, а ты отвечай, за тобой двое в белых халатах следят и точно записывают, как ты отвечаешь.

Однажды вечером больные попросили провести беседу о моих полётах. Я с радостью согласился. «Ну, – думаю, – пусть попробуют всё записать. Уж я наговорю!» Четыре вечера рассказывал по два часа.

Через семь суток я вёз в трамвае через всю Москву свою судьбу в запечатанном пакете. Что там? Какой мне вынесли приговор? Буду летать или забракуют?

Начальник санитарной части Аэрофлота, закрывая рукой от меня бумажку, прочёл её, потом ласково посмотрел на меня и спросил:

– Хотите, прочту заключение вслух?

– Конечно, хочу!

– «Лётчик Водопьянов Михаил Васильевич допускается к полётам без ограничений». Идите и летайте смело, здоровье у вас отличное!

Ставка на комсомольцев

Я воспрянул духом и решил повторить полёт на Камчатку. Пошёл просить об этом начальника трансавиации, но он категорически отказался выделить мне новый самолёт.

– Хотите, прочту заключение вслух?

Я понял, что он намекает не только на Байкал. Совсем недавно потерпели аварию несколько товарищей нашего отряда.

Что же делать? Хоть бы старенькую какую машину дали! И вдруг я вспомнил. Зачем старенькую? Ведь почти совсем новый «М-10-94» ждёт ещё очереди на ремонт.

– Если не даёте новую машину, то позвольте отремонтировать самолёт, на котором я с механиком чуть не сгорел, – попросил я начальника.

– Это когда с матрицами летал?

– Так точно. Этот «эр пятый» ещё не отремонтирован, а повреждён не очень. Разрешите привести его в порядок.

– Пожалуйста, ремонтируйте и летите хоть за Камчатку!

– Спасибо, товарищ начальник, машина будет!

– Посмотрим!

– Можно идти?

– Идите и постарайтесь обойтись без моей помощи!

Прямо из кабинета начальника я помчался в мастерские. И перво-наперво зашёл в комитет комсомола. Известно, что наша молодёжь очень отзывчива и охотно соглашается потрудиться, когда знает, для чего это надо. «Буду делать ставку на комсомольцев», – решил я и не ошибся.

В обеденный перерыв в столовую, на объявленную беседу с лётчиком, пришли молодые рабочие. Я подождал, пока они управятся с котлетами и киселём, и стал им рассказывать о том, как летел на Камчатку, как задержали нас в Омске, как спасли меня железнодорожники.

– Вы сами понимаете, товарищи, что нельзя успокоиться, пока не повторишь этот прерванный полёт. Я обязан это сделать и в память о погибшем друге – бортмеханике Серёгине. Мне обязательно надо лететь на Камчатку, а лететь не на чем. Поэтому прошу вашей помощи!

– У нас ведь нет своего самолёта! – прервал меня кто-то.

– Но у вас есть головы и руки. Есть умение. Возьмите надо мной шефство. Помогите отремонтировать самолёт, который уже второй год стоит у вас под навесом.

– Это мы можем! – радостно закричал один паренёк.

Его поддержали и другие ребята. Всем скопом, шумно

переговариваясь на ходу, мы пошли к тому месту, где лежал разобранный «М-10-94». По дороге к нашей процессии присоединился главный инженер.

Сначала он никак не мог понять, в чём дело, все говорили сразу перебивая друг друга. Наконец, когда разобрался, сказал:

– А мы про этот самолёт уже забыли. Заказчиков много, все торопят, всем в первую очередь давай, а из вашего отряда молчат.

– Вот я и пришёл напомнить вам!

Один шустрый комсомолец уже сбегал в контору и разыскал там дефектную ведомость – список всех ран самолёта, подлежащих лечению. Инженер посмотрел бумаги, на которых уже успели порыжеть чернила, подумал, что-то прикинул в уме и, улыбаясь, спросил комсомольцев:

– Вы согласны работать сверхурочно?

– Согласны! – дружно ответили ребята. – Для такого важного дела можно потрудиться.

– Кто у вас бригадир?

– Игорь Маштаков. И он тоже согласен.

– Хорошо. Я разрешу произвести ремонт, но только во дворе. Цеха все забиты срочными заказами.

– Но по вечерам во дворе темно будет.

– Проведём свет...

Месяца три шёл ремонт и переоборудованию машины. Игорь Маштаков и его ребята работали с душой, не жалея часов, в которые им полагалось гулять и отдыхать. Каждый вечер помогать им в мастерские приезжал и я. Пригодились те трудовые навыки, которые я получил ещё до того, как стал лётчиком, работая мотористом и бортмехаником. Но особенно много и хорошо трудился вместе с комсомольцами мой новый бортмеханик.

У него было редкое имя – Флегонт и странная фамилия – Бассейн. Когда он, знакомясь, называл её, все вспоминали школьные годы и надоевшие задачи о наполнении водой

бассейнов. Редко кто удерживался от шутливого вопроса:

— Скажите, сколько в вас втекает и сколько вытекает?

Флегонт не обижался и отвечал на шутку шуткой:

— Смотря какой жидкости — чая или вина?

У этого невысокого, коренастого, моложавого человека была незаурядная техническая смекалка и золотые руки.

Вместе с бригадиром Маштаковым они превратили открытую двухместную кабину «Р-5» в закрытую — настоящий комфортабельный лимузин, прямо как дорогой автомобиль. Да так хитро всё устроили, что можно свободно брать в полёт четырёх пассажиров. Кабина отапливалась. Для багажа соорудили два ящика по форме нижних крыльев и прикрепили их сверху, вплотную к фюзеляжу. В эти ящики свободно помещались: запас продовольствия на месяц, нужный инструмент, чехлы, лампа для подогрева мотора при низкой температуре, лёгкие санки, посуда и много всякой мелочи.

В конце сентября самолёт вывели на аэродром. Лётчик-испытатель несколько раз поднимал его в воздух. По его замечаниям устранили мелкие недоделки.

И вновь рождённый «М-10-94» вошёл в состав советского Гражданского воздушного флота.

После большого перерыва я решил потренироваться на переоборудованном самолёте. Вот тут-то и свёл меня случай с легендарным лётчиком Валерием Чкаловым.

На московском аэродроме ко мне подошли два штатских человека — мужчина в темно-синем костюме, женщина в скромном платье. Мужчина, протянув мне руку, сказал:

— Давай познакомимся, товарищ Водопьянов. Я — лётчик Чкалов...

«Так вот он какой!» — подумал я. От крепкой, коренастой фигуры Чкалова веяло большой и спокойной силой. С интересом разглядывал я его лицо, покрытое густым загаром, мужественное, энергичное, словно вылепленное талантливым скульптором.

Мы крепко пожали друг другу руки.

— А у меня к тебе просьба, — улыбаясь, сказал Чкалов. — Выручи, пожалуйста. Вот познакомься. — Он кивнул на пожилую женщину. — Моя землячка. Приехала с Волги... Просит покатасть её над Москвой. А куда я её посажу? Ведь у меня истребитель!... Одноместный... Дай свою машину на полчасика.



Прямо скажу, озадачил он меня. Передавать машину без разрешения начальства я не имел права. Самолёт не велосипед, который можно дать покатасть товарищу. Но такому лётчику я не мог отказать.

Чкалов надел мой лётный шлем, а на мою голову нахлобучил свою серую фетровую шляпу.

Землячка села в заднюю кабину.

И вот моя машина ушла в воздух.

Стоя на земле, я наблюдал за тем, как «катается» землячка. Ждал, что вот-вот Чкалов выкинет какой-нибудь головокружительный номер. Уж очень укрепились за ним слава «воздушного лихача».

Однако машина шла ровно. Выписывая красивые круги, самолёт скользил с такой невозмутимой плавностью, что казалось, если бы на крылья поставили по стакану с водой, она не расплескалась бы...

Чкалов осторожно посадил машину и сказал, словно угадывая мой немой вопрос:

— Человеку, надо доставить удовольствие, а не трепать его в воздухе, чтобы он на всю жизнь возненавидел воздух и проклинал лётчиков.

Весёлая и довольная, землячка подошла к нам:

– Спасибо тебе, Валерий. Летать вовсе не страшно. И уж так интересно сверху на всё смотреть...

Чкалов улыбался.

К землякам Валерий Павлович относился с особенным радушием. К нему часто приезжали гости из родного Василёва. Чкалову всегда хотелось, чтобы василёвцы увезли с собой самые лучшие воспоминания о Москве. Он водил их по музеям. Если трудно было достать билеты в Большой и Художественный театры, ездил сам, хлопотал, просил. Чкалов любил делать приятное людям, к которым относился с уважением.

Сосед его по квартире, народный артист СССР Б. Н. Ливанов, наблюдавший в домашней обстановке прославленного героя-лётчика, как-то сказал:

– Я часто думаю, чего в Чкалове больше – мужества или нежности?

В его маленькой квартире чуть ли не каждый вечер собирались друзья – лётчики, механики, журналисты, актёры.

Как-то придя к Чкалову, у которого, как всегда, было много народу, я сказал ему:

– Сколько у тебя друзей, Валерий! Небось покоя не дают?

Лётчик ответил стихами поэмы Шота Руставели «Витязь в тигровой шкуре»:

Кто не ищет дружбы с ближним, тот себе
заклятый враг.

Наша дружба началась в тот день, у самолёта «М-10-94». Покатав землячку, Валерий Павлович стал хвалить мой самолёт:

– Хорошая у тебя машина, можно сказать, с деликатным характером. Я это сразу почувствовал. Летать на ней одно удовольствие! И оборудовали вы её так, что хоть дуй на Северный полюс. Не сомневаюсь, что ты нормально долетишь на ней до Камчатки. Желаю удачи!

Пересадка на поезд

— Завтра слетаете последний раз в Ленинград — и вы свободны. Можете отправляться на Камчатку! — сказал командир отряда.

Я был счастлив. Кончалась наконец задержка с повторением неудавшегося перелёта. Обижаться, правда, на то, что изо дня в день откладывается этот дальний скоростной рейс, к которому всё давно было готово, не приходилось: «М-10-94» использовался для другого, очень нужного дела.

Двадцать шестого января 1934 года в Москве открылся очередной, Семнадцатый съезд партии. Во время его работы надо было во что бы то ни стало срочно доставлять в Ленинград и некоторые другие города матрицы «Правды». Выпуск газеты в эти дни задерживался. Отчёты о заседаниях поступали из Кремля в редакцию поздно. Матрицы в типографии не были готовы, когда из Москвы в Ленинград уходил последний поезд-экспресс «Красная стрела». Вся надежда поэтому была на самолёты. Но беда в том, что в Москве надуло огромные сугробы снега, взлетать можно только на лыжах, а в Ленинграде снега совершенно нет. На лыжах там не сядешь. Тут-то мой самолёт показал свои качества. В столице я поднимался на лыжах, а в Ленинграде сбрасывал в условленное место матрицы и без посадки возвращался в Москву. И так каждую ночь.

Вылетать из Москвы приходилось с таким расчётом, чтобы в Ленинград прийти на рассвете. В хорошую погоду летом быть в воздухе одно удовольствие, но зимой, в конце января, особенно в феврале, дуют частые метели. Через густые облака приходится пробиваться вверх. Самолёт ведёшь по приборам, не спуская с них глаз, а сам думаешь: скорей бы выбраться выше облаков. Там на тёмном небе горят звёзды, луна где-то сбоку глядит на тебя и небось удивляется: откуда этот «комарик» появился ночью?

По полученной перед вылетом метеорологической сводке погода в Ленинграде стояла хорошая, а тут ещё сообщили, что накануне в Ленинградской области выпал снег, так что волноваться не приходится: в случае чего, можно сесть на луг или поле на лыжах и переждать погоду. Поэтому настроение у нас с Флегонтом было отличное.

Поднялся я в небо и тут же «прицепился» к железной дороге. Иду на высоте в триста метров. Видимость отличная. Под крылом проплывают населённые пункты, залитые электрическим светом. Прошли Вышний Волочёк. Вот и город Бологое, значит, близко и Ленинград.

«Кажется, по погоде – это самый удачный полёт за всё время работы съезда». Не успел я так подумать, как внезапно чёрная стена преградила мне путь. Согласно сводке, в этом районе погода должна быть ясной, а я врезался в сильный снегопад. О нём был разговор на аэродроме, но синоптики уверяли, что я успею проскочить до его начала.

Ничего не видно, а до рассвета уже недалеко. Машину начало бросать, как маленькую шлюпку на морских волнах в сильную бурю. Иду по приборам; какой ветер, куда сносит самолёт, учесть невозможно. Скоро должен быть Ленинград. А что, если и он окажется закрытым?

Но всему на свете рано или поздно бывает конец. Неожиданно прекратился снегопад. Стало светать. Но мне от этого не легче. По расчёту времени мы должны быть уже в районе Ленинграда.

На востоке показалось солнце. Небо вверху чистое, а внизу сплошные облака. Какая на земле погода, не знаю.

Было бы радио на самолёте, как сейчас, и никаких тебе хлопот: запросил бы погоду на аэродроме – высоко ли плывут облака, какая сила ветра и его направление. А тебе сразу же отвечают: «Снижайся смело, видимость на земле хорошая». Или, наоборот, скажут: «У нас погода плохая, туман, лети на соседний аэродром – там хорошо, вас ждут».

А тут не знаешь, что делать. Набрал пятьсот метров

высоты, и хоть бы одно оконце найти в облаках и увидеть землю. Нет просвета – сплошная тёмно-серая гладь.

Что же делать? Вернуться в Москву? Нет, это не в моём характере. Решил испытать счастье и пробиваться вниз. Нырнул в облака. Солнце скрылось. Кругом густой туман. А земли не видать. Высота всего пятьдесят метров, можно врезаться в мачту или наскочить на высокую заводскую трубу.

Вдруг впереди стал вырисовываться холм. Даю полный газ мотору, тяну ручку на себя, стараюсь перетянуть препятствие и одновременно отворачиваю машину влево. И случайно вижу – темнеет лес. Поставил машину на привычный курс и пошёл бреющим полётом над самой землёй, хорошо отличая чёрный лес от белого поля.

Глянул на часы. От силы через десять минут должен быть Ленинград. Проходит пятнадцать, двадцать пять минут, а внизу сплошной лес. Дальше по прямой идти опасно, можно махнуть за границу, попасть в Финляндию. Повернул самолёт обратно. Видимость стала лучше. Но Ленинград найти не могу. Неужели придётся возвращаться в столицу? А куда матрицы девать? В последнем полёте и так опозориться!

Вдруг справа навстречу мне блеснули рельсы железной дороги. «Здорово! – вслух вырвалось у меня. – Эта дорога, вероятно, и идёт из Эстонии или Пскова в Ленинград, она же приведёт меня прямо на аэродром». Сразу стало веселей. С надеждой гляжу на горизонт, вот-вот должен быть город, а его нет и нет. Вдоль железной дороги лечу уже минут тридцать. Мелькнула маленькая станция, тут же большое селение, а рядом ровное поле или луг, покрытый снегом. «Вот и хорошо, – подумал я, – здесь можно посадить самолёт на снег, и станция рядом. Если через пятнадцать минут не будет аэродрома, вернусь сюда и сяду». Проходит и этот срок. «А если я лечу на Волхов? – мелькнуло в голове. – К тому же компас ведёт на северо-восток!»

Из за поворота навстречу показался поезд. Принимаю

твёрдое решение вернуться к замеченной маленькой станции, сесть и сдать матрицы на поезд. Хоть с опозданием, но всё-таки они попадут в Ленинград.

Вот и поле. Лыжи мягко коснулись ровного слога. На всякий случай отстегнул ремни, чтобы выскочить из кабины, бежать скорее на станцию – не опоздать бы к поезду! Выключил мотор. Сейчас машина остановится. Но что это?.. Сильный толчок, треск, самолёт взмывает вверх, какая-то неведомая сила бросает его на крыло, конец которого зарывается в глубокий снег, опять треск, и всё стихает. Очевидно, лужайка не была такой ровной, как показалось.

Меня как паралич хватил: сижу с открытым ртом, без движения.

«Вот и кончился наш второй перелёт на Камчатку!» Механик Бассейн пулей выскочил из кабины, обошёл самолёт, внимательно всё осмотрел и поспешил успокоить меня:

– Не падайте духом, командир, машину можно отремонтировать на месте... Только бы запасные части доставить сюда... Вон какое село большое, люди помогут, да и своих рабочих можно вызвать из мастерских!

Я, ободрённый, выпрыгнул из машины. Из села уже бежали к нам люди, но мне не до них. Скорей к поезду!

Хватаю плоский ящик с матрицами и с ходу кричу механику:

– Флегонт! Срочно составь список нужных частей и сообщи мне по телефону в Ленинград, в редакцию «Правды». Я постараюсь как можно быстрее доставить всё необходимое и рабочих прислать... Жди!

Одна мысль сейчас мною владела – не оставить Ленинград без газеты. Ноги вязли в снегу. Где-то далеко загудел паровоз. Я падаю в сугроб, вскакиваю и снова бегу.

Начальник станции или дежурный в красной фуражке стоит на пустынной платформе, с удивлением смотрит на меня, не делая шага навстречу.

Как видно, он совсем опешил, увидя в этот ранний час человека в необычной одежде – на мне был комбинезон и шлем, – бежавшего, спотыкаясь в снегу, прижимая к груди плоский ящик. Не мог ведь он знать, что я в самом деле, как это говорится, «с неба свалился». И совсем поставили железнодорожника в тупик мои нелепые вопросы:

– Какая это станция? Сейчас будет пассажирский поезд, куда идёт, не знаю, но всё равно мне нужно на нем ехать!

– Успокойтесь, гражданин. Видите, я вышел встретить скорый поезд, он следует в Ленинград, только у нас скорые и курьерские поезда не останавливаются.

– Почему не останавливаются?

– Скорый – не почтовый, чтобы на каждом полустанке торчать!

– А вы остановите! – Я показал на ящик: – Здесь матрицы газеты «Правда», они должны утром быть в Ленинграде. Прошу остановить поезд!



– Я русским языком говорю: не имею права! Меня уволят за задержку скорого!

Поезд должен был подойти с минуты на минуту.

Я вспомнил что удостоверение, которое мне выдали в редакции. Хотя успел уже забыть, что там написано, но на всякий случай сунул его железнодорожнику в красной фуражке. Он надел очки, исподлобья поглядел на меня, как бы оценивая, развернул бумажку, начал читать и вдруг, поправив очки, вторично прочёл вполголоса:

– «И имеет право останавливать поезда...» Чего же вы

молчали, что у вас такой важный груз? – в свою очередь стал он кричать на меня.

Показался поезд. Железнодорожник прошёл вперёд, поднял красный флажок. И когда скорый замедлил ход, я вскочил на подножку вагона, помахал рукой доброму человеку и вошёл в тамбур.

Поезд выручил самолёт.

В полдень ленинградцы читали «Правду».

...На другой день утром на «Красной стреле» я прибыл в Москву и, не заезжая домой, отправился в отряд. Рассказал я командиру о своих злоключениях и попросил подписать отношение в мастерские с просьбой отпустить одного рабочего для ремонта самолёта и выдать винт, одну лыжу, заднюю стойку шасси, полотно, клей, краску.

Бригадир Маштаков сразу согласился ехать со мною. Всё, что надо, мы с ним получили, а отправить не можем. Предметы громоздкие, их не принимают в багаж пассажирского поезда. А если отправить их, как нам предлагали, с товарной станции малой скоростью, они придут на место через две-три недели.

Я опять побежал к командиру отряда. В это время в его кабинет вошёл лётчик Шевченко и доложил, что готов на рассвете лететь в Ленинград с матрицами.

– Выручай, друг, захвати с собой одну лыжу и пропеллер! – взмолился я.

– Они же в кабину не войдут! – заметил командир.

– А что, если привязать все снизу, к фюзеляжу? – предложил Шевченко.

– Правильно! – радостно воскликнул я. – Разрешите, товарищ командир! А я с рабочим доберусь туда на поезде.

Шевченко по возвращении из Ленинграда приземлился на месте нашей вынужденной посадки. Флегонт Бассейн принял его самолёт по всем правилам аэродромной службы.

В моё отсутствие бортмеханик не терял зря времени. С помощью сельских ребят, которые все мечтали стать

лётчиками, он снял левое крыло, открыл полотно обшивки. Оказался сломанным главный лонжерон. И опять выручили ребята. Они привели из деревни старика столяра Митрича. Мастер он был отличный. Митрич так срастил лонжерон, что в месте поломки он стал прочнее, чем был. Только когда обтянули крыло новым полотном, на его передней кромке образовался небольшой бугорок. С этой шишкой на крыле можно летать сколько угодно.

Маштаков и Бассейн поставили винт, новую лыжу, починили шасси. Поблагодарив своих добровольных помощников, и в особенности Митрича и того самого железнодорожника в красной фуражке, который остановил для меня скорый поезд, мы легко взлетели.

«М-10-94» снова стоит на Центральном аэродроме в Москве, а я волнуюсь. Могут назначить комиссию, проверить, как отремонтирован самолёт, увидят шишку на крыле и забракуят. Пока получишь с завода новое крыло да заменишь старое, и зима пройдёт. А мне надо лететь на Камчатку самое позднее в конце февраля.

– Пожалуйста, Флегонт, – попросил я на всякий случай механика, – когда будут осматривать машину, постарайся загородить эту несчастную шишку!

Инженер отряда мимоходом взглянул на крыло, на которое небрежно облокотился Бассейн, и спросил:

– Машина в порядке?

– В полном!

– Могу лететь на выполнение задания. Хоть завтра на Камчатку!

– Вам придётся сначала перегнать одну машину в Батайскую школу. Вас командир назначил. Больше лететь некому, а Бассейн до вашего возвращения ещё разок проверит самолёт. Вернётесь и дуйте на Дальний Восток!

Я действительно вскоре отправился на Дальний Восток. Только я «полетел» поездом, в хвосте которого на товарной платформе стоял разобранный мой «М-10-94».

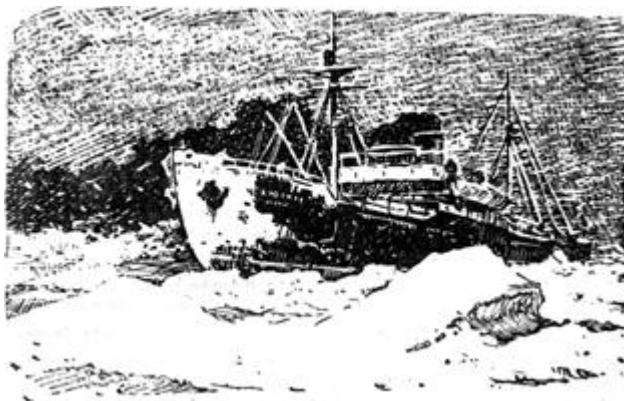
Пароход раздавлен льдами

...По пути в Батайск из-за плохой погоды я задержался в Харькове. В комнате отдыха лётчиков я взял газету на украинском языке. Мне бросилась в глаза заметка, в заголовке которой стояло знакомое название – «Челюскин». С трудом я разобрал несколько слов – «вин пошов ко дну». О «Челюскине» я уже много читал в газетах и слышал от товарищей.

Раньше, когда ещё не были освоены северные моря, для того чтобы попасть водным путём из Архангельска или Мурманска во Владивосток, на Камчатку или Сахалин, нужно было пройти длинный путь в двадцать пять тысяч километров по чужим морям, вокруг Африки, заходить в иностранные порты, покупать на золото уголь, брать пресную воду. А ведь Северный путь по нашим полярным морям более чем вдвое короче. Но он очень труден.

Несколько столетий отважные мореплаватели разных стран пытались провести корабли до Северному морскому пути. Одни дальше углублялись во льды, другие меньше, но никому не удавалось за одну навигацию проплыть из Атлантического океана в Тихий по короткой, но тяжёлой водной дороге. Впервые этого добились люди в 1932 году, и это были советские моряки и учёные. Экспедиция знаменитого путешественника – исследователя Арктики профессора Отто Юльевича Шмидта одержала огромную победу. Ледокол «Сибиряков», который вёл прославленный капитан Владимир Иванович Воронин, за одно лето добрался из Архангельска во Владивосток.

Через год по следу «Сибирякова» отправился новенький ледокольный пароход «Челюскин». Его капитаном был тот же Воронин, а всю экспедицию возглавил Шмидт.



«Челюскину» не везло. Частые и сильные штормы трепали корабль в морях Лаптевых и Восточно-Сибирском. Самым неприступным оказалось коварное Чукотское море. Девять десятых его поверхности было покрыто льдами. Проходить среди них становилось всё труднее и труднее. Начиналась ранняя полярная зима. Плыньи между многолетними ледяными полями затягивало молодым, но уже упругим ледком. Корабль не мог идти своим ходом, а дрейфовал вместе со льдами, в которые он был словно впаян.

Льды вцепились в него мёртвой хваткой. Вместе с ними он, по воле ветров и течения, медленно продвигался на запад. Так прошли ноябрь, декабрь, январь.

В газетах всё время печатались короткие радиogramмы корреспондентов, находившихся на «Челюскине», Вся страна знала, что надвигалась катастрофа. Предвидя её, Шмидт заранее распределил людей по бригадам, Каждому человеку стало известно, что ему надо будет делать в случае ледяной тревоги. Продовольствие, тёплая одежда, палатки, спальные мешки – всё было готово для быстрой выгрузки. Льды шли приступом на судно. Уже кончалась долгая полярная ночь и стало проглядывать солнце. Всё время слышались далёкие, как пушечная канонада, глухие удары, раздавался скрежет: это сталкивались и громоздились друг на друга гигантские ледяные поля. Бороться с ними не было возможности.

И вот пришло сообщение, которое я прочёл в Харькове, вернее, мне перевели его:

«Тринадцатого февраля сильным сжатием льда пробило борт подводной части парохода „Челюскин“. В машинное

отделение хлынула вода вместе со льдом. И пароход был обречён на гибель».

Далее указывалось, что выгрузка на лёд прошла организовано, без следа паники. На льдину высадились сто человек, и сразу закипела работа: стали оттаскивать подальше от воды спасённые продукты, ставить палатки. На льдине, дрейфующей в студёном Чукотском море, начали налаживать жизнь советские люди, спокойно ожидающие помощи.

И Родина делала всё для их спасения.

Уже на следующий день после гибели «Челюскина» была создана специальная правительственная комиссия. Её возглавил заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров СССР Валериан Владимирович Куйбышев.

Как выбраться челюскинцам из ледового плена?

Кое-кто из них – новички в Арктике – предполагали, что надо спасаться пешком по ледяной пустыне. Ведь до твёрдой земли не более полутора-два километров!

Как потом рассказывали, больше всех говорили об этом плотники, которых везли на арктическую стройку. Однажды вечером к ним в палатку зашёл профессор Шмидт.

– Я слышал, кое-кто из вас собирается пробираться пешком на Большую землю?..

– Есть думка такая, – ответил один из плотников.

– Как вы думаете, сколько может пройти человек по торосистому льду, запорошённом рыхлым снегом?

– Я берусь за сутки вёрст десять, а то и пятнадцать пройти, – уверенно заявил бородатый строитель. – Недели через две буду на берегу!

– Вы что, налегке собираетесь идти?

– Зачем налегке! Возьмём продовольствие, спальные мешки, палатки, сделаем лёгкие санки с широкими полозьями.

– С таким грузом, в тёплой одежде вы и пяти километров в день не пройдёте... К тому же вам то и дело будут

встречаться разводья, они, как узкие речки, испещрили льдины. Не видать ни начала, ни конца. Их не обойдёшь и не перепрыгнешь.

– Подождём, когда всё кругом замёрзнет. Мороз-то вон какой сильный! – отстаивал своё мнение плотник.

– В одном месте замёрзнет, в другом разводья появятся. Это уже неизбежно, – продолжал начальник экспедиции. – А тут ещё беда в том, что лёд дрейфует не к берегу, а от него. Вас может унести в океан, и тут уже спасения не жди. Правда, были случаи в полярных экспедициях, когда самым выносливым и сильным удавалось так спастись, но большинство погибало. А ведь в нашем лагере есть и женщины, и даже дети. Что, сильные бросят слабых, что ли?.. Полярникам прошлого не на кого было надеяться. Кто в мире богачей будет тратить деньги на спасение людей, терпящих бедствие! Они были предоставлены самим себе – спасайся, кто может! А у нас здесь – коллектив советских людей. За нами – заботливая Родина... Нет, пешком мы не пойдём. Наше спасение в том, чтобы ждать, пока не придёт к нам помощь...

Все попытки добраться с Чукотки до ледового лагеря Шмидта на оленьих и собачьих упряжках окончились неудачно.

Штаб спасения отправлял на выручку челюскинцев два спешно отремонтированных ледокола. Идти им долго, через моря и океаны. Когда они доберутся до цели? Ведь к тому времени льдина может растаять под лучами летнего солнца!

Оставались самолёты!

Но в то время многие авиационные специалисты, и в нашей стране, и за рубежом, заявляли, что спасти челюскинцев с воздуха невозможно.

Путь к лагерю челюскинцев лежал через высокие горные хребты, через огромные пустынные пространства, где сотни километров отделяли один населённый пункт от другого. Редко кто летал в этих местах, и то летом, а зимой ни одна

машина по неизведанным маршрутам до далёкого Чукотского моря не долетит. А если кто и дойдёт, то всё равно не сможет сесть на неровный, торосистый лёд беспокойного полярного моря. Вертолётов тогда не было и в помине, а самолёты были крайне редкими гостями на далёком Севере. Не то что теперь, когда воздушные корабли добираются до Северного полюса за пять-шесть часов.

И всё-таки правительственная комиссия решила спасти челюскинцев самолётами. Как было известно из радиogramм, посылаемых Шмидтом, дружные челюскинцы не покладая рук работали, подготавливая ровную площадку для приёма самолётов.

Комиссию засыпали просьбами: все хотели принять участие в спасательной экспедиции. Писали рабочие, студенты, служащие, журналисты, моряки, а особенно, конечно, лётчики.

Думал об этом и я. Мой самолёт «М-10-94» был приспособлен для полётов в трудных зимних условиях на Севере. Кабина отеплена. Машина оборудована для слепых полётов. Трубки указателя скорости и других приборов подогревались током от аккумуляторов. Установлены добавочные баки для бензина.

Всего этого не было на однотипных машинах «Р-5» звена военного лётчика Николая Каманина, которые были отправлены на пароходе «Смоленск» из Владивостока на Чукотку. С ним плыл и известный полярный лётчик Василий Молоков.

Если военные пилоты смогут летать на простых «Р-5», то просто грех не принять участия в спасении челюскинцев моему замечательному «М-10-94». Правда, в Арктике мне летать не приходилось, но зато я порядочно поработал на Дальнем Востоке, открывал пассажирскую линию на Сахалин, ходил в небе над тундрой и тайгой, над туманным Охотским морем и бурным Татарским проливом. Условия полёта там были весьма сходны с арктическими.

Я без конца изучал карту и намечал маршрут полёта. Из Москвы до Николаевска-на-Амуре буду лететь по оборудованной трассе. Дальше я собирался взять курс на Охотск, бухту Нагаево, Гижигу, Каменку, Анадырь, Ванкарем. Из Ванкарема удобно совершить прыжок на льдину челюскинцев. «Лечу я по побережью Охотского моря, и вдруг случается худшее, что может быть в воздухе, – останавливается мотор. Тогда я планирую на берег, может быть, ломаю машину и всё же буду чувствовать себя лучше на твёрдой земле, чем челюскинцы на плавающей льдине. А вдруг я долечу до лагеря Шмидта и буду спасать людей!» Вот о чём я думал по ночам.

Наконец я написал заявление начальнику Московского управления Гражданского воздушного флота с просьбой направить лётчика Водопьянова на Чукотский полуостров.

Он вызвал меня:

– Я прочитал ваше заявление. Вы хотите спасти челюскинцев?

– Да. Очень хочу!

Начальник прошёлся по кабинету, резко повернулся ко мне и спросил:

– Сколько человек сидит на льдине?

– Вы же знаете – сто четыре человека!

– Знаю и то, что, когда вы прилетите туда, будет сто шесть. Сломаете там самолёт, вас самих спасать ещё придётся. Ну, вот и всё!

«Нет. Это ещё не всё!» – подумал я и поехал в редакцию «Правды».

Товарищи журналисты совсем иначе отнеслись к моему предложению и обещали помочь.

Вскоре, к великой радости, меня вызвали в Кремль.

Когда я, волнуясь, вошёл в кабинет Куйбышева, Валериан Владимирович поднялся мне навстречу:

– Вы готовы лететь спасать челюскинцев?



– Да! Машина подготовлена к полётам на Севере. Могу вылетать завтра!

– Покажите маршрут, по которому думаете лететь.

Я начал уверенно водить карандашом по уже хорошо знакомой карте.

Товарищ Куйбышев задумался, потом встал из-за письменного стола и решительно сказал:

– Маршрут, в общем, правильный. Только до Хабаровска поедете экспрессом и самолёт в разобранном виде возьмёте с собой.

Я попытался возразить: зачем лётчику плестись поездом, когда дорог каждый день. Люди томятся в ледяном плену. Ждут помощи...

Куйбышев, словно заранее предвидя мои возражения, очень спокойно разъяснил:

– Подсчитайте, каким путём вы скорее достигнете цели? Сейчас зима, дни короткие. Вы полетите на восток, стало быть, день укоротите настолько, что больше одного участка пути не осилите. А их примерно десять до Хабаровска, а поезд идёт девять суток. Да и погода на трассе может оказаться плохой, придётся ждать, пока она улучшится, а сколько – неизвестно. Нет, поездом верней!

– Я хотел лететь день и ночь! – растерянно сказал я.

– Этого мы вам не разрешим, – остановил меня Валериан Владимирович. – Надо рассчитывать силы. Не торопитесь! Арктика не прощает спешки! Не рискуйте, действуйте наверняка!

– Понятно. Разрешите приступить к выполнению задания?
На прощание председатель правительственной комиссии тепло, по-дружески посоветовал:

– Всё тщательно проверьте, без нужды не рискуйте, в плохую погоду не летайте. Помните: люди на льдине ждут и надеются на помощь лётчиков... В общем, успех будет зависеть от вас самих...

В хвост транссибирского экспресса, отходившего от Ярославского вокзала в Москве, прицепили товарную платформу. На неё был погружен тщательно закрытый брезентом, разобранный «М-10-94». В купе мягкого вагона устроились я и бортмеханик. Это был не Бассейн. Флегонт не дождался моего возвращения. Можно сказать, изменил мне. С другим лётчиком он отправился спасать челюскинцев.

На выручку пленников льдов

– Втроём лететь веселей. В случае чего, будем оказывать друг другу помощь! – предложил старый пилот Галышев.

В то время полярных лётчиков можно было по пальцам перечесть. Они все заочно знали друг друга. Слышали, что этот в тумане летает, у того посадка не ладится, один смел до лихости, летит в любую погоду, другой больно осторожен, месяц выжидает безоблачного неба. Но были лётчики на северных линиях, с которыми знаком был каждый, и все уважали их за мастерство и мужество. Таким был Виктор Васильевич Галышев – пилот, поднимавшийся в небо ещё до революции. Он облетал чуть ли не весь советский дальний Север.

Я очень обрадовался, когда встретил в Хабаровске Галышева. Здесь же я увидел Ивана Доронина, ещё молодого,

но уже бывалого лётчика, очень «везучего», потому что у него за десять лет работы в авиации не было ни одной аварии.

Мы втроём помогали механикам сгружать с платформы «М-10-94» и собирать его. Работали часов по двадцать трое суток. Нашему нетерпению не было границ – челюскинцы на льдине ждут!

Из газет мы уже знали, что лётчик Анатолий Ляпидевский, оказавшийся ближе всех к лагерю Шмидта – его двухмоторный самолёт «АНТ-4» зимовал на Чукотке, – после многих разведывательных полётов пятого марта первый добрался до челюскинцев и вывез на материк всех женщин и детей. Лётчики Маврикий Слепнёв и Сигизмунд Леваневский, командированные правительством в Америку для закупки самолётов, летели к лагерю со стороны Аляски. От Аляски до льдины в Чукотском море – рукой подать. Борясь с циклонами и туманами, пробивалось к пленникам льдов звено Каманина. А мы всё еще мешкаем. Надо спешить. Ох, как надо спешить!...

Поставили мы на самолёт новый мотор. Облетал я его над аэродромом. Всё нормально, машина ведёт себя прекрасно. Здесь же, на аэродроме, стояли два пассажирских самолёта «ПС-3» Галышева и Доронина. Скорость их была ниже, чем у моего «Р-5».

– Хороша, Михаил, у тебя машина! – восхищённо сказал Галышев, похлопывая по её борту.

Как старшего и самого опытного, мы выбрали Виктора Васильевича «старостой» нашего перелёта.

Утром семнадцатого марта втроём мы покинули Хабаровск. Я стартовал последним на своём быстроходном «Р-5», пришлось описывать в воздухе круги, набирать высоту, планировать. Пошёл снег, видимость ухудшилась.

Как ни старался не потерять товарищей из виду, всё-таки в густом снегопаде они исчезли из моего поля зрения. И вдруг перед самым носом моей машины появился тёмный силуэт, я рванул ручку управления на себя и чудом не столкнулся с

самолётом товарища. Прибавив обороты мотору, вынужден был по приборам уйти вверх. На высоте двух с половиной тысяч метров я поднялся выше облаков. Ослепительно светило солнце, а над землёй бушевала метель. Судя по сводке, и в Николаевске – месте первой нашей остановки – тоже снегопад. Лететь по компасу на высоте, не видя земли, опасно. Пробиваться вниз – рискованно, можно налететь на высокую сопку, около Николаевска их много. Идти же по низам, бреющим полётом, тоже нельзя: вдруг налечу на Галышева или Доронина.

Скрепя сердце положил самолёт на обратный курс. Через два часа сел в Хабаровске. Подбегают ко мне все, кто был на аэродроме.

– В чём дело? Почему вернулся? С мотором что случилось?

– Нет, – говорю, – мотор работает как часы, самолёт тоже исправный.

– Так почему же вернулся?

– Погода плохая, поэтому и вернулся.

– Такого случая с тобой ещё не бывало!

Я рассказал о напутствии товарища Куйбышева: «Не рискуйте, действуйте наверняка!» Где уж тут лезть на рожон!

На другой день я поднялся в воздух один. В Николаевске Галышева и Доронина уже не было. Они вылетели в Охотск.

Опять мне догонять. Знаю, товарищи волнуются, на каждой посадке запрашивают: где Водопьянов? Я тоже первым делом интересуюсь, как там Галышев и Доронин. Так что хоть не было у нас прямой связи друг с другом, но нас связывала всё время какая-то невидимая нить.

Когда подлетел я к Охотску, с радостью увидел на поле два самолёта.

– Вот вы где, голубчики, наконец-то догнал!

Встретились мы так, будто бы не виделись сто лет.

Очень тяжёлым был путь от Охотска до бухты Нагаева. День был ясный, но как нас качало! Смотришь на высотомер

— две тысячи двести. И вдруг — тысяча восемьсот. Какая-то неведомая сила резко швыряла машину то вниз, то вверх... Казалось, не будет конца этим чёртовым качелям! Вдобавок сильный встречный ветер. Он дул прямо в лоб. Самолёты, кажется, стоят на месте. Шестьсот пятьдесят километров мы летели шесть часов, тогда как это расстояние можно было преодолеть за три часа двадцать минут.

Мой «М-10-94» просто молодец. Хорошо перенёс отчаянную трёпку, а вот моим соратникам на пассажирских машинах порядком досталось.

Со вздохом облегчения, один за другим, сели мы в бухте Нагаева на чистый лёд. Выключили моторы. И тут машины чуть не унесло ветром... Хорошо, подоспели пограничники, удержали их за крылья и помогли крепко привязать.

Здесь нам рассказали, что в этот же день в Японии тайфун разрушил целый город и потопил несколько пароходов. Мы попали в крыло уже терявшего свою силу урагана.

Шесть томительных суток мы пережидали свирепую пургу. Выл без конца ветер, с неба сыпался сухой колючий снег, вихрился, слепил — в двух шагах ничего не видно. Куда уж тут лететь! Мы сидим в жарко нагретой комнате, а на сердце кошки скребут. Нам тепло и сытно, а каково им, ждущим нашей помощи, в насквозь продуваемых палатках на льдине, медленно кружащейся по студёной воде Чукотского моря! Но что мы можем сделать?

Как только мы уловили просвет в погоде, пошли к самолётам и увидели вместо них высокие сугробы. С помощью пограничников и местных жителей откопали машины, очистили их от снега и подняли в воздух. Курс на Гижигу!

С половины пути опять испортилась погода. Снова злющая пурга. Возвращаться нельзя — за мной летят товарищи; не видя друг друга, можем столкнуться.

С трудом преодолел я пургу. Впереди показалось море. Смотрю — чистая вода, кое-где матово поблёскивают льдины.

Думаю: «Мотор один. Вот сейчас чихнёт он раз, другой, остановится – и всё... Жить останется ровно столько, сколько будет планировать машина. А скажи мне: уйди из авиации – я не уйду ни за что!...»

Обогнув обрывистый берег, я дошёл до Гижиги, нашёл посадочную площадку, глянул вниз и... ужаснулся. По углам её горят костры, а границы поля обозначены толстенными брёвнами.

Перед полётом мы сообщили по трассе нужные размеры взлётно-посадочной площадки и необходимость обозначать её границы хвоей или ветками. В Гижиге перестарались. «Аэродром» подготовили очень длинный, но узкий, а границы для «крепости» обозначили брёвнами. Наскочишь на такое бревно, и дальше вряд ли придётся лететь.

– Ну ладно, – решаю, – сяду в центре, где посадочный знак «Т» выложен.

Глядь, а он тоже брёвнами прихвачен.

Оказывается, в Гижиге в какой-то инструкции вычитали, что посадочное «Т» кладётся против ветра. Положили чёрное полотно, но так как ветер сдувал его, укрепили брёвнами.

Делаю круг, другой, третий... Но сколько можно кружиться! Надо приземляться. Сел удачно. Моей машине немного места надо для пробега.

Сразу подбежали люди, радостно спрашивают:

– Ну как, хорошо мы подготовились к вашей встрече?

Ждут похвалы. Что им сказать? Они же не виноваты: хотели сделать лучше, а как, не знали. Пробурчал что-то в ответ и начал с их помощью разорять аэродром, оттаскивать брёвна.

Но Галышев и Доронин в тот день не прилетели. Из-за пурги они вернулись обратно в бухту Нагаева. Появились они лишь на следующее утро и сели на вполне нормальный «аэродром».

Следующей «станцией» на нашем пути был посёлок Каменское. До него всего двести шестьдесят километров. Из-

за плохой видимости мы решили идти разными курсами, чтобы не столкнуться в воздухе. Я прилетел первым. Делаю круги, готовлюсь садиться. Смотрю – в стороне прошли два «ПС-3». Я догнал заблудившихся Галышева и Доронина, помахал им крыльями и привёл к посадочной площадке.

Доронин стал приземлять свою машину. Вот самолёт коснулся снега, попал на надув, подпрыгнул... Прыжок, второй, третий... Шасси не выдержало, сломалось, самолёт лёг на лыжи, Доронин выскочил из кабины и с помощью встречавших выложил живой крест из восьми человек, запрещающий посадку.

Мы стали кружиться и ждать. Галышев не выдержал, сел на реке, в километре от «аэродрома». Его механик лёг на снег, раскинув руки, изображая посадочное «Т». Я благополучно сел рядом.



Товарищи, встречавшее нас, были расстроены.

– Сколько, – говорят, – мы старались... Как вас ждали... Рулеткой вымерили площадку, чтобы всё было точно, а вот какое несчастье!...

Оказалось, по всей реке Пенжине можно было садиться где угодно. Было только одно место, непригодное для посадки самолёта. Именно его и выбрал «специалист по авиации», бывший техник, как он уверял. «Здесь, говорил он, снег жёсткий. Тяжёлые самолёты на нём не провалятся, а бугры и надувы им не помешают». Его спрашивали: не лучше ли будет принять самолёты на том месте, где приземлились машины Галышева и моя? Он, не задумываясь, отвечал: «Хотя там и ровное место, но снег рыхлый. В него может зарыться самолёт и поломать ноги». «Ноги» «ПС-3» как раз и

поломались в том месте, которое выбрал горе-авиатор. Доронин уговаривал нас не ждать, а лететь дальше, но мы не бросили товарища. Немедленно все вместе принялись за ремонт. Запасное шасси было с собой, и уже на следующий день машина была готова к полёту. Но ненавистная пурга распорядилась по-своему: завалило всё снегом. Опять пятидневная задержка. До лагеря челюскинцев уже не так далеко, а тут сиди и жди, пока прояснится.

В Анадыре мы были гостями пограничников. У них было радио. Мы узнали, что на Чукотское побережье уже прилетели из Америки Леваневский и Слепнёв. Опередив нас, дошли до цели Каманин и Молоков. Нам предстояло совершить последний прыжок к лагерю Шмидта. А силы стихии, словно назло, держали нас. Вьюжило шесть суток подряд, без минутного перерыва. Одиннадцатого апреля мы наконец вылетели. Но, увы, только на двух машинах.

...Стоит редкий в этих местах ясный день. А на самолёте Галышева не действует бензиновая помпа. Меньше чем за сутки её не исправишь – надо снимать мотор.

Решили ремонтировать все вместе. Неожиданно этому воспротивился сам Галышев. Самый опытный из всех северных лётчиков, прекрасный товарищ, стал убеждать нас:

– Послушайте меня, старика: летите! А я тут как-нибудь сам справлюсь.

Мы протестовали. Доронин доказывал:

– Меня в Каменском с поломанным шасси не бросили!

– Ну, и что получилось? Шасси чинили три часа, а из-за налетевшей пурги потеряли пять суток. Поверьте мне, в Арктике дорог каждый светлый час. И потом: дружба дружбой, а жизнь челюскинцев дороже... Летите, братцы, и не терзайтесь!

Как ни тяжело покидать товарища, а лететь надо!

– До скорого свидания, Виктор Васильевич! Ни пуха вам, ни пера!

– Идите к чёрту! – как положено при таком пожелании,

улыбаясь, сказал Галышев.

– Догоняйте нас, Виктор Васильевич!

Догнать нас Галышеву не удалось.

Дым на горизонте

До Ванкарема, крошечного посёлка на Чукотском побережье, ставшего волей судеб известным во всём мире, так как здесь был центр спасательных операций, тысяча двести километров. Если лететь по прямой через Анадырский хребет, то всего лишь шестьсот. Через эти горы ещё никто никогда не летал. Я и Доронин решили лететь через хребет. Иван полетел первым, в тридцатиградусный мороз, над ледяными пиками гор, где посадка – неминуемая гибель.

Хребет оказался не таким уж страшным. Я благополучно перескочил через него и вышел к скованному льдами Чукотскому морю.

Сильным боковым ветром меня снесло на запад. Заметил я это не сразу: снос ведь не всегда учтёшь. Кажется, впереди Ванкарем. Делаю круг, всматриваюсь... Что такое? Говорили, что в Ванкареме всего несколько яранг – переносных жилищ чукчей вроде шатров, обтянутых моржовыми шкурами, – да один маленький домик. А тут большие строения, две высокие радиомачты. Да это же посёлок на мысе Северном! Выходит, промазал километров на двести? Но нет худа без добра. Я слышал, что на Северном есть бензин, а в Ванкареме его мало. Горючее туда возят на собаках из Уэлена. Решил сесть и наполнить вместительные бензобаки горючим.

Вскоре после заправки самолёт вылетел в Ванкарем. И опять я промазал. Подвела туманная дымка, стелившаяся над землёй. К счастью, вижу, внизу едут люди на собаках. Хотел сесть около них да спросить, где этот неуловимый Ванкарем, но для посадки нет подходящего места. Низко пролетел, стараясь разглядеть, что это за люди. Одеты во всё меховое – значит, чукчи и, должно быть, не умеют читать по-русски. На

всякий случай пишу записку: «Махните руками в сторону Ванкарема». Положил бумажку в футляр вымпела и сбросил его. Люди на земле прочли и дружно замахали руками в одном направлении, указывая мне путь на восток.

Люди в меховой одежде оказались первыми спасёнными челюскинцами, ехавшими из Ванкарема в Уэлен.

Не успел я сесть в Ванкареме, как сразу же решил лететь в лагерь Шмидта. Накануне Доронин уже побывал там и вывез двоих. «ПС-3» опять подвёл его: в конце взлёта отломалась стойка шасси. Стойку челюскинцы починили, но не очень крепко. Чтобы не перегружать машину, Доронин взял только двух пассажиров. Опять сломалась проклятая стойка. Одна лыжа повисла в воздухе. Доронин сумел посадить самолёт только на одну лыжу.

Перед стартом я разгрузил машину от всего лишнего, даже бортмеханика не взял с собой, чтобы захватить побольше челюскинцев. Обошёл со всех сторон свой «М-10-94».

— Ну, дружище, до сих пор ты меня не подводил. Не подкачай и в этом, решающем полёте!

От Хабаровска до Чукотки я пролетел больше пяти тысяч километров, но они не запомнились мне так, как короткий, в сто пятьдесят километров, перелёт из Ванкарема на дрейфующую льдину челюскинцев.

Он продолжался всего сорок минут.

— Увидишь на горизонте дым, — объяснили мне, — это в лагере жгут костры.

Я с таким напряжением смотрел вперёд, что уставшие глаза начали слезиться, горизонт становился мутным. Протру глаза и опять вглядываюсь в даль. Набегали клочья тумана. Несколько раз пар, поднимающийся из полыньи, я принимал за дым сигнального костра, а тень от ледяных нагромождений — за жилища и людей.

Когда я увидел наконец громадный столб чёрного дыма, даже закричал «ура!» от радости.

Вот он, легендарный лагерь Шмидта! Между ледяными глыбами стоят маленькие палатки. В стороне лежат на снегу две шлюпки. На вышке развевается флаг. Он кажется особенно красным на белом снежном фоне.

Мотор самолёта пел победную песню. Долетел всё-таки! Нашёл льдину челюскинцев!

Через несколько минут я благополучно посадил машину на крохотную площадку. Хотелось смеяться, петь... Вылезаю и улыбаясь, кричу:

– Кто следующий? Прошу в самолёт!

Не выключая мотора, я взял на борт четырёх человек и пошёл на взлёт.

Во второй рейс из лагеря Шмидта у меня было три пассажира.

На полпути я заметил, что резко упала температура воды верхнего бачка. Дело плохо! Не теряя ни минуты, я стал набирать высоту. Это дало бы возможность, в случае если откажет мотор, спланировать как можно ближе к берегу. Мысленно я умолял мотор: «Поработай, дружок, ещё каких-нибудь десять минут – и тогда мы будем вне опасности!»

Великолепным самолётом был «М-10-94», отличным мотором советский «М-17». Волновался я напрасно. Вода не закипела, и мотор не остановился. Просто испортился термометр.

Я хотел вылететь в третий рейс, но меня не пустили – темнело.

«Невезучее» число

Ночью в Ванкареме никто не спал. Я ворочался с боку на бок в спальном мешке. Рядом на полу в такой же меховой упаковке лежал Каманин. За ним – Молоков. Авиаторов поместили в единственный стоящий здесь домик, куда мы набились как сельди в бочку. То и дело хлопала дверь – это кто-нибудь, не выдержав, уходил к радистке, дежурившей у

аппарата. Когда он возвращался, все поворачивали к нему головы:

– Ну, как там?

– Со льдины радируют, что пока всё в порядке...

Завтра – тринадцатое число, «невезучее», как говорит поверье. В то время многие лётчики верили в приметы. Они не брились в день отлёта, не фотографировались перед стартом, возвращались домой, если дорогу на аэродром перебегала чёрная кошка. И, конечно, старались не лететь тринадцатого. «Чертовой дюжины» боялись. И сейчас в городах некоторых капиталистических стран нет домов номер тринадцать, в отелях вслед за двенадцатой комнатой сразу четырнадцатая...

Что касается меня, то мне почему-то всегда особенно везло в это «невезучее» число или только так мне казалось. Во всяком случае, я готов был лететь тринадцатого апреля 1934 года в лагерь челюскинцев, если... если только позволит погода. А она-то и заставляла волноваться.

Люди в Ванкареме прислушивались, не начинает ли завывать ветер. Они с опаской посматривали в небо. Сквозь туманную дымку еле просвечивали зеленоватые звёзды. Стоял такой крепкий мороз, что снег под ногами хрустел, как битое стекло.

Челюскинцы, доставленные на материк, тревожились за судьбу своих товарищей, ещё находившихся на льдине. Они знали, что те тоже не спят, пристально вглядываются в чёрную даль, привычным слухом ловят каждый скрип льда, каждый вздох беспокойной арктической ночи. Шестеро ждут не дождутся ещё позднего, по-северному неяркого рассвета. Не затмит ли его пурга? Смогут ли подняться в воздух самолёты? Не помешает ли шторм, готовый вот-вот нагрянуть в этот район Ледовитого океана? Вдруг начнётся торошение? Сколько раз, когда дули штормовые ветры и льдины под вой и грохот налезали одна на другую, образуя высокие хребты, челюскинцы бросались перетаскивать ящики, а то и палатки,

перекатывать на безопасное место бочки. Пятнадцать раз подвижка льдов ломала ледяные «аэродромы», и их заново сооружали в других местах. Хорошо, что на льдине был большой, дружный коллектив, но и ему приходилось туго, когда наступало сильное сжатие льдов. А теперь там только шесть человек! Что они смогут сделать, если поломают взлётно-посадочную полосу? Другой им не соорудить. Что же будет с оставшейся шестёркой? Оставшимся пришлось бы сбрасывать продукты. Шлюпка, радио у них есть. Если образуются большие разводья, они смогут плавать, а ледокол их подберёт.

Вот о чём думали в Ванкареме в ночь на тринадцатое. Утро над морем стояло туманное. Туман рассеялся к полудню. И тогда Каманин, Молокови я вылетели звеном на трёх одинаковых машинах «Р-5».

Не успели наши самолёты сесть, а радист Кренкель, оказывается, уже передавал последнюю радиограмму в Москву:

«Прилетели три самолёта. Сели благополучно, снимаем радио, сейчас покидаем лагерь Шмидта. К передаче ничего не имею. Прекращаю действие радиостанции».

На льдине было восемь ездовых псов. Разве можно было оставить на льдине собак – лучших друзей человека, просто незаменимых на Севере! Их погрузили в фанерные футляры для парашютов, привязанные под крылья самолёта Каманина. В таких вот цилиндрических футлярах Молоков перевозил накануне людей. Он ухитрился на «Р-5» брать шесть челюскинцев за один раз. Четырёх Молоков втискивал в кабину, двух, самых смелых, засовывал в парашютные футляры. Они чувствовали себя в них неплохо, а некоторые

даже пели в полёте. В свой последний рейс Каманин взял боцмана Загорского. Молоков посадил капитана Воронина и коменданта ледяного аэродрома комсомольца Сашу Погосова. Я пригласил в машину радистов – Эрнеста Кренкеля и Серафима Иванова, заместителя начальника экспедиции Алексея Боброва.

Что же, можно и вылетать... Вдруг вижу, что-то чёрное виднеется из-под снега. Толкнул ногой – два чемодана. Решил взять. «Найдутся хозяева, – подумал я, – спасибо скажут». В самую последнюю минуту заметил связку тёплого белья. Погрузил и бельё. Оказалось, в ней было сто пар. Не оставлять – так ничего не оставлять.

Кренкель попросил меня сделать прощальный круг над льдиной. Он с грустью смотрел вниз и почему-то морщился.

Нас вышло встречать всё население Ванкарема – местное и приезжее – чукчи и челюскинцы...

Самолёты сняли с льдины последних пассажиров. Все бросились к ним, стали обнимать, целовать.

Выпустили собак. Они залились радостным лаем.

Лётчиков стали качать.

Я сказал Кренкелю:

– У тебя слёзы показались, когда я делал последний круг над лагерем. Жаль было расставаться, что ли?

– Будешь плакать, – отвечал радист, – когда тебе такого дядю, как Бобров, на ноги посадят!

...Ровно через два месяца после гибели парохода «Челюскин» сто четыре пленника льдов были спасены и доставлены на Большую землю. Тринадцатое февраля – день катастрофы – было для них очень невезучим числом, тринадцатое апреля – самым счастливым. И для нас, лётчиков, тоже. На Чукотку пришла правительственная радиограмма. В ней сообщалось, что в нашей стране «устанавливается высшая степень отличия, связанного с проявлением подвига, – звание Героя Советского Союза». Первыми героями стали семь лётчиков, участвовавших в

спасении челюскинцев: А. Ляпидевский, С. Леваневский, В. Молоков, В. Каманин, М. Слепнёв, М. Водопьянов, И. Доронин. Наши бортмеханики были награждены орденом Ленина, а все челюскинцы – орденом Красной Звезды.

Жаль, что не дают орденом самолётам, а то мой «М-10-94» должен был бы получить самую высокую награду.

Прощание с другом

...Мы научились дорожить погодой и решили использовать её до конца. Не теряя времени, начали перевозку челюскинцев. Открылась «регулярная авиалиния»: Ванкарем – Уэлен – бухта Тихая. Здорово поработать пришлось на ней и мне с моей машиной.

В бухту Тихую за челюскинцами и спасшими их лётчиками пришёл пароход «Смоленск» – тот самый, на котором приплыли из Владивостока Каманин, Молоков и их самолёты. С ними были также полярный лётчик Фарих и мой бывший бортмеханик Бассейн. Они остались «безлошадными». Для них не нашлось самолёта. В спасении челюскинцев поэтому Фарих и Бассейн не участвовали, а скучали на пароходе. Как только «Смоленск» причалил к прибрежной кромке льда, я увидел, как сошли по трапу бородатый Фарих и с ним Бассейн.

– Пожалейте нас, – попросил Фарих, – дайте свой самолёт, хоть разик в Ванкарем слетать, привезти челюскинцев!

Мне стало жаль товарищей.

– В Ванкарем лететь нечего, – сказал я. – Все челюскинцы уже сюда доставлены. А вот, насколько мне известно, требуется совершить рейс на остров Врангеля. Туда полетит начальник зимовки на мысе Северном товарищ Петров, который был на Чукотке председателем чрезвычайной тройки по спасению челюскинцев. И ещё спешит туда один челюскинец – Сима Иванов. Долго спешит... почти целый год. Плыл на остров, да по дороге застрял в ледовом лагере.

Похлопочу, чтобы вам разрешили туда слетать!

Начальство согласилось. И вот настало время расстаться мне со счастливым самолётом.

«М-10-94» я передал Фариху и Бассейну.



Ходил я вокруг самолёта, как бы прощаясь с ним: «Молодчага ты, мой верный друг! Пронёс меня сквозь штормы и туманы. Спас людей. Но зря мы тебя так тщательно оборудовали – ты с лихвой отплатил за заботу. На тебе я налетал много тысяч километров. Ты служил мне верой и правдой. Послужи теперь так же другим!»

Нет, я не плакал, как Кренкель при прощании с челюскинской льдиной, но мне тоже было очень грустно.

С самолётом можно дружить, как с человеком!

Дорогой цветов

Шестьдесят семь дней длилось наше путешествие с Чукотки до столицы Родины, и не было часа, чтобы советские люди не дарили любовью и приветом завоевателей Арктики. «Дорогой цветов» назвал один из товарищей путь в Москву челюскинцев и спасших их лётчиков.

Ещё на побережье Чукотского моря немногочисленное население полуострова устроило челюскинцам самую горячую встречу. А между тем чукчи сами оказали

неоценимую помощь делу спасения людей ледового лагеря. Они помогали создавать авиабазу в Ванкареме, перебрасывали туда бензин на своём первобытном транспорте – ездовых собаках. На нартах чукчей некоторые спасённые были переправлены из Ванкарема в Уэлен. И когда теперь чукчи выражали своё восхищение подвигом челюскинцев, те, в свою очередь, сердечно благодарили их. Мы, лётчики, просто многим обязаны чукотскому населению: если бы не его помощь, то не знаю, как бы справились мы со своей задачей.

Вот это ощущение единства с народом, сознание общности наших целей, радость победы и были замечательны в те дни.

Когда наш пароход подошёл к Владивостоку, нас встречали сотни тысяч людей. Как снег на голову, откуда ни возмись, на палубу посыпались белые душистые ландыши: их метка сбрасывали встречавшие самолёты, приветственно покачивая крыльями. Казалось, что спасению советских людей радуются, и земля, и небо.

А потом начался, уже по рельсам, путь в Москву.

От Владивостока до Москвы сто шестьдесят остановок – сто шестьдесят митингов. Где бы мы ни останавливались, в любое время дня и ночи поезд встречали крестьяне и горожане со знамёнами и цветами, везде просили задержаться и рассказать обо всём: как жили на льдине, как спали, чувствуя под собой зловещее шуршание и треск готовых разойтись льдов; как пришлось сделать тринадцать «аэродромов» и как они по очереди ломались; как никто из челюскинцев не хотел улетать со льдины первым... Просили показать номера стенной газеты «Не сдадимся!». На одной станции поезд не остановился, но шёл очень тихо. Рядом с вагоном семенила старушка. В руках она держала узелок и кричала:

– Детки, что же вы не остановились? А я вас ждала, вам пирожочков испекла!

Челюскинцы не раз смотрели смерти в глаза. А сейчас, когда увидели такую встречу, не смогли сдержать слёз.

Мы несли вахту встреч до самой Москвы. Дежурили два челюскинца и один лётчик — Герой Советского Союза. Помню, только кончилось моё дежурство — поезд подошёл к Омску. Большой город, там организован митинг. Надо выходить. Все уехали на площадь, где собрался народ. В нашем вагоне остались только я и двое проводников. Я сплю, и вдруг на перроне появились партизаны — те, что защищали молодую Советскую власть от белогвардейцев в гражданскую войну.

Проводники меня разбудили:
— Давай принимай народ!



Партизаны вручили мне огромные торты, на которых кремом было написано: «Привет челюскинцам и героям-лётчикам!» Потом подают что-то тяжёлое. Оказалось — два жареных поросёнка...

На всём пути следования нас просто заваливали цветами, всяческой старательно приготовленной едой и трогательными подарками собственного изделия — на память.

Наконец 19 июля мы в Москве!

По улице, усыпанной цветами, мимо тысяч улыбающихся лиц, машущих рук мы едем на Красную площадь, где нас встречают члены правительства.

Тогда мне казалось, что я нахожусь на какой-то необыкновенной высоте. Пришёл я в себя, когда уже был на трибуне Мавзолея.

По площади нарядными колоннами шли москвичи. Они

приветствовали челюскинцев и лётчиков.

Когда я думал о высокой чести носить звание Героя Советского Союза, я всегда размышлял так: ни в какой другой стране мира награда так не выражает чувства народа, как в нашей стране, потому что ни в какой другой стране пожелания народа не исполняются так точно и свято, как у нас.

И поэтому каждый человек, которого наше правительство отметило наградой, должен ценить её как доверие великой партии, правительства и чудесного нашего народа.

Снова на Чукотке

На другой год я с Флегонтом Бассейном побывал на Чукотке. Там нас встретили как старых знакомых.

– А мы тебя хорошо знаем, Михаил, – сказал старый чукча и выпустил целое облако дыма из своей длинной трубки с искусной резьбой по моржовой кости.

– Мы вас помним, дядя Миша, – вставил его внук. – Помним, как вы заблудились год назад и сели не в Ванкареме, а у нас.

– Как это – заблудился? – улыбаясь, возразил я. – Может быть, специально прилетел к вам, чтобы заправить бензином полные баки?

– Мы тебя хорошо знаем, Михаил. Твой самолёт-машина тоже знаем, – медленно продолжал старик. – На эта самолёт-машина ты челюскинцев спасал. А потом другому лётчику давал. Он много на эта самолёт-машина летал... Остров Врангеля был, разведку в море делал. В тундру летал. Один раз меня с собой взял. Мы с ним оленей искали. А когда сломался самолёт-машина, его наши ребята притащили. Здесь недалеко...

Я вскочил на ноги. Выходит, старый чукча знал о моём верном спутнике, моём любимом «М-10-94» больше, чем я сам.

– Проведите меня к нему!

– Сам видишь, теперь нельзя. Ждать будем!

Конечно, идти сейчас невозможно. Пурга воет и злобствует, поднимая слепящие снежные вихри. Полярная станция в ста шагах, и то не рискнёшь туда пойти, чтобы не заблудиться в снежную бурю.

Накануне я прилетел сюда, на мыс Шмидта, как недавно переименовали мыс Северный в честь славного руководителя челюскинцев. Прошёл год после их спасения, и я завершал дальний перелёт по знакомым местам. Остались позади Свердловск, Омск, Красноярск, Иркутск, Чита, Хабаровск, Николаевск-на-Амуре, Охотск, бухта Нагаева, Гижига, Анадырь, Уэлен. Всюду меня встречали как доброго знакомого.

Когда я добрался до конечного пункта маршрута, к месту нашей посадки собралось всё население мыса Шмидта. Зимовщики полярной станции знали, что мы везём письма, газеты, а местные чукчи пришли из любопытства. Мой новый «Р-5» еще не остановился, как его облепили люди. Встречали нас не приветствиями, а вопросами:

– Почту привезли?

Десятки рук ухватились за почтовую сумку, десятки голосов называли свои фамилии. Пришлось письма раздавать прямо с борта. В то время появление самолёта было для зимовщиков большим праздником.

Поразительные перемены произошли здесь за очень короткий срок. Только два года назад на мысе была организована научная зимовка. Тогда здесь стоял лишь десяток куполообразных яранг чукчей, а кругом снежная пустыня. Полярники привезли с собой строительные материалы, но в первое время жили в палатках. Быстро выросли несколько жилых домов, склад, здание радиостанции с высокими мачтами. На мысе Шмидта стал расти небольшой заполярный посёлок. Исконные кочевники – чукчи ещё не очень охотно переходили к оседлости. Но с помощью

полярников несколько семей уже построили вокруг станции добротные жилые дома.

Чукчи только начинали приобщаться к цивилизации. Этот маленький северный народ охотников и оленеводов, живущий на огромном пространстве Чукотского полуострова, раньше грабили русские и иностранные купцы-хищники. В начале этого столетия чукчи платили за бутылку «огненной воды» – спирта – двадцать оленей. Чтобы приобрести плохонькую охотничью винтовку у американского купца (Америку от Чукотки отделяет не очень широкий пролив), чукча должен был положить на землю кучу белоснежных песцовых шкурок высотой с ружьё. Чукчи все поголовно были неграмотны. Они вымирали от голода и болезней, так как лечились только у колдунов-шаманов...

В середине тридцатых годов, примерно в то время, когда я оказался на мысе Шмидта, чукчи отправили письмо в «Правду». Я его переписал из газеты:

«...Раньше, до Советской власти, в наших головах было темно, как в большую ночь зимой, когда нет солнца. Мы все видим, что стали другими. Лучше охотимся, лучше живём. Мы теперь ходим в баню, чисто моем посуду, умеем печь хлеб. Нам понравилось носить нижнее бельё, и мы его стираем. У нас есть европейское платье, и, когда не холодно, мы его носим. Мы уже не инородцы, как называли нас до революции. Теперь мы – граждане, как все, кто живёт и хорошо работает на советской земле».

В день нашего прилёта стояла нормальная для этих мест зимняя погода – сорок градусов холода. Было ясно, но когда я шагал по посёлку, то заметил, что начала играть тонкая

позёмка. Над стылой землёй поднимались низкие снежные смерчи. Это верный предшественник пурги. И на самом деле, вскоре разразилась злейшая пурга, сухая и морозная. Она застала меня в гостях у чукотской семьи. Мы находились не в дымной тёмной яранге – шалаше из звериных шкур, а в новеньком деревянном, просторном доме, даже с «городской» – правда, самодельной – мебелью: столом, скамейками, не то нарами, не то широкой деревянной кроватью, заваленной оленьими шкурами.

В доме было так жарко натоплено, что его обитатели ходили полуголыми. Я тоже остался в одной нижней рубашке. При свете керосиновой ларцы блестели смуглые мускулистые тела двух мальчишек, черноголовых, с чуть раскосыми тёмными глазами. Это были внуки знаменитого по всему побережью охотника за морским зверем Тымнатуге. Старшему – Ване – было четырнадцать лет. Его брату – Мише – двенадцать. У всех юных чукчей русские имена.

Мы ели варёную оленину. Запивали её бесчисленными кружками крепчайшего чая и беседовали под рёв пурги за бревенчатыми степами. Вернее, я отвечал на вопросы, сыпавшиеся один за другим. Больше всех спрашивали Ваня и Миша.

Эти ребята, знакомые с самым современным видом транспорта – самолётом, очень смутно представляли себе паровоз, не понимали, какая сила двигает вперёд автомобиль, и не знали, что такое троллейбус. Их интересовало буквально всё: и какая охота в Москве (?!), и в каких огромных каменных зданиях учатся школьники столицы... Они видели Кремль на экране кинопередвижки у соседей-зимовщиков, и теперь мой тёзка допытывался:

– Говорят, что часы на Спасской башне за сто километров видать даже с самолёта. А стрелку их один человек не поднимет. Правда это?

– Правда, ребята. Но только поближе... Я сам не раз низко летал над Красной площадью и хорошо видел стрелки часов.

Время не успевал разглядеть, некогда было, боялся, как бы не задеть крышу какого-нибудь высокого здания.

Не один час тянулся вечер вопросов и ответов, пока я не услышал о том, что мой «М-10-94» находится здесь, неподалёку. Хозяева мои из вежливости молчали. К тому же всем захотелось спать. Первыми улеглись Ваня и Миша, за ними и взрослые.

Но мне не спалось. Было жарко и нестерпимо душно. Я ворочался на груде оленьих шкур, которые мне постелили на ночь, и думал о своём самолёте, и вспоминал рассказ Флегонта Бассейна о его полёте на остров Врангеля.

Рассказ бортмеханика

– Прилетели мы с Фарихом, Петровым и Ивановым на мыс Северный, то есть Шмидта, заправились, отдохнули и тронулись дальше. Погода стоит хорошая, а какая на острове, не знаем. Радиосвязи с Врангелем нет. Радиста мы только везём туда, – рассказывал Бассейн.

Погода в Арктике коварна и изменчива. Лётчик, отправляясь в полёт, никогда не знает, что ждёт его впереди, через какие-нибудь сто километров, – солнце или пурга, будет хорошая видимость или непроницаемый туман закроет всё внизу. Так было и на этот раз. Вскоре Фарих повёл «М-10-94» по компасу – над облаками, низко ползшими над водой, льдами и землёй. Тщетно он пытался найти «окно» в серой облачной пелене. Пилот хотел уже вернуться обратно на мыс Северный, как до его плеча дотронулся Бассейн, потянулся к уху и крикнул:

– Земля под нами видна!

Фарих сделал крутой разворот – и верно: в узкую щель между облаками он увидел долину, окружённую невысокими горами. Стал снижаться под облака, но испугался – можно напороться на гору. Поднялся выше – и снова земля скрылась из виду. Нырнул он из облака в облако и совсем потерял

ориентировку. Что делать?.. Надо рискнуть! Фарих нырнул в густое облако и выскочил из него над самой долиной, наполовину покрытой снегом. В начале июня снег тает кое-где и в Заполярье по ущелью. Бурлила речушка, нёсшая с гор поток весенней воды. По её сторонам ровные ещё заснеженные площадки. Решив подождать здесь, пока не прояснится, Фарих повёл самолёт на посадку. Лыжи плавно коснулись земли. Необычно короткий пробег, треск, и машина, скособочившись, замерла, уткнув конец левого крыла в землю.

– Слезай, приехали! – растерянно буркнул лётчик.

– Не везёт так не везёт, – мрачно пробормотал бортмеханик.

Первым делом Бассейн стал осматривать самолёт. Ногой оттолкнул трухлявое брёвнышко-плавник, занесённый сюда бог весть когда океанской волной. Его прикрывал тонкий слой снега. На эту гнилушку и наехал самолёт при пробеге.

Все молчали, с опаской ожидая приговора бортмеханика.

– Дело ясное, – сказал наконец своё веское слово Флегонт. – Сломан лонжерон фюзеляжа, в который упирается передняя нога шасси. У нас нет подходящих инструментов и материалов. Мы не сможем даже выровнять самолёт. Как мы поднимем крылья?!

– Домкратом разве нельзя поднять? – спросил радист.

– Под домкрат и крыло надо что-то подложить, а что найдёшь в тундре? И шага домкрата не хватит!

– Видимо, какие-то козлы надо подставлять, чтобы освободить шасси, – заметил Петров.

– Правильно, – подтвердил механик, – но для этого самолёт нужно подвесить.

– Да-а, – протянул Фарих, – тут уж ничего не придумаешь. Придётся нам топтать ножками на зимовку!...

Положение потерпевших аварию было незавидным. На острове Врангеля, гористом и диком, трудно встретить человека. Открытый двести лет тому назад, этот остров до

1926 года был совсем необитаем. Первым, кто перебрался сюда с несколькими семьями эскимосов, был коммунист полярник Георгий Ушаков, ставший потом известным исследователем Арктики, доктором географических наук. Он начал строить здесь зимовку, на которой провёл три года, оторванный от Большой земли, не имея вначале даже радио. Эскимосам-охотникам понравилось на острове: здесь было множество песцов и медведей, а прибрежные воды так и кишели моржами и тюленями. Приехавшие на время остались навсегда. Потом здесь поселились и их сородичи. Расширилась полярная станция. Но всё равно остров был почти безлюдным – что значат каких-нибудь пятьдесят – шестьдесят человек при его просторах?

– Хоть приблизительно скажите, товарищ Фарих, далеко мы находимся от зимовки? – спросил Петров.

– Не знаю. За неделю или дней за десять, наверное, дойдём... Чтобы не блуждать, снимем компас и пойдём на юг, выйдем на берег, там повернём направо, а по берегу прямо дойдём до бухты.

– Здорово! – воскликнул Бассейн. – Там сядем на пароход и без всякой заботы, спокойно поплывём... А машину, можно сказать историческую машину, на которой челюскинцев спасали, просто бросим тут!

– Мы вернёмся сюда с людьми и привезём на собаках всё необходимое для ремонта, – неуверенно сказал Фарих.

– Тоже замечательная идея! – подхватил Бассейн. – Пока найдём зимовку, вернёмся, произведём ремонт, снег стает, будет голая тундра, а с неё на лыжах не взлетишь – колёс у нас нет... А про белых медведей забыли? Они ведь чертовски любопытные. Обязательно придут к самолёту, крылья порвут...

– Что же делать? – не выдержал Петров.

– Поесть и хорошенько выспаться, – ответил неунывающий Флегонт. – Утро вечера мудренее... При пустом желудке голова плохо работает. Если вы не

возражаете, стану на время коком. А Симу беру себе в помощники.

– Предложение принято единогласно! – воскликнул Петров. – Объявляю себя кухонным рабочим.

Из ящиков под фюзеляжем «М-10-94», придуманных нами, когда ещё готовились к несостоявшемуся полёту на Камчатку, достали мясные консервы, галеты и почти целый мешок картошки. Вытащили кастрюлю, чайник и трёхгорелочный примус, которым на морозе греют мотор, а в случае нужды готовят на нём пищу. Петров принёс ведро воды из горного ручейка и начал чистить картошку.

– В общем, продуктов хватает, помощников – тоже, жить можно! – философствовал Флегонт.

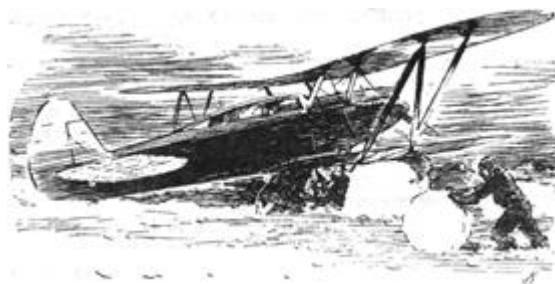
Не то поздний обед, не то ранний ужин получился на славу.

Стали устраиваться на ночлег. Лётчик остался в пилотской кабине, бортмеханик залез со своим спальным мешком в фюзеляж, поближе к хвосту, двое устроились в пассажирской кабине.

Утром ярко светило солнце. Самолёт и пёстрая вчера земля долины покрылись ослепительно белым снегом. Снег был рыхлый, липкий. Тут механика осенило. Он вспомнил детство, как ребята накатывали огромные комья и лепили снежных баб. «А что, если детскую забаву применить для подъёма крыла? – подумал он. – Приспособить домкрат и после каждого подъёма плотно набивать снег под крыло, вот и получатся снежные козлы».

Не теряя времени, из ящиков, в которых хранились запасные части, лук и чеснок, спасающие при цинге, походная аптечка и всякое другое, сколотили крепкий щит. Его положили на снег и поставили сверху домкрат. Под крыло подвели крышку от ящика, завёрнутую в оленью шкуру.

– А ну, друзья, подкатывайте снежные комья да набивайте их плотней под крыло!



Домкрат поднял плоскость самолёта на четверть метра. Когда его убрали, конец крыла, поддерживаемый снегом, повис над землёй.

— Победа будет за нами! — восторженно крикнул радист. — Ну, Флегоса, ещё один такой прыжок вверх, и сделаем перерыв на завтрак. Режим питания надо соблюдать и на вынужденной посадке.

...Самолет медленно, но неуклонно выравнивался на снежных «козлах».

— Не позже чем завтра улетим! — авторитетно заявил механик.

— Ты что, с ума сошёл? — остановил его лётчик. — Где возьмёшь материал и столярный инструмент?

— Да ты посмотри, как ловко Петров орудует своим кинжалом! Да и у меня есть маленький топорик. Снимем с ящичков рейки, какие покрепче, если тонко будет, соединим вместе две. Я уверен, что отремонтированный лонжерон выдержит. Нам надо только подняться, а сесть-то сядем!...

— Так говорил бравый солдат Швейк, — пошутил Петров.

Бассейн высыпал из походной сумки на расстеленный брезент болтики, шурупы, гайки — всё, что любят возить с собой самолётные «технари».

— Где ты успел набрать столько барахла? — удивился лётчик.

— Всякую мелочь я припас ещё на заводе, когда ремонтировали машину. Пригодилось!

Иванов крепко-накрепко соединил болтами не две, а три рейки. Дыру около «больной» ноги заделали фанерой от ящика. На это ушло немало времени. Хорошо, что в полярный день круглые сутки светло, ну и поднажали товарищи!

С замиранием сердца смотрели люди, как медленно опустился фюзеляж на залеченную ногу. Бассейн за конец крыла покачал машину.

– Стоит! Крепко стоит! – не удержался он от радостного возгласа.

На загудевшем примусе стали греть воду для мотора.

Через час Фарих сел на пилотское место, открыл запасной баллон со сжатым воздухом. Через несколько оборотов пропеллера мотор дал вспышку, другую и заработал.

Всё в порядке! Можно лететь! Техническая смекалка и умные руки Бассейна одержали победу.

Лётчик дал полный газ, но машина ни с места. Лыжи прилипли к рыхлому снегу. Один механик не в силах был раскачать машину, чтобы сдвинуть её. На помощь пришёл радист. Оба они взялись за концы крыльев, и самолёт тронулся. Медленно рулил лётчик, чтобы дать возможность товарищам на ходу вскочить в самолёт.

Фарих повел самолёт на взлёт. Малейший толчок отдавался на сердце. Вдруг не выдержит нога? Самолёт может резко завернуть и опрокинуться на спину.

Но нога выдержала. «М-10-94» поднялся.

Через несколько минут полёта показался южный берег острова. Вот и залив, а у него несколько домиков, бегут люди. Двое остановились на льду залива около какой-то кучки, и тотчас же вспыхнул сигнальный костёр. Дым от него отвесно поднимался в небо. Погода тихая, ни малейшего ветерка – сажай самолёт в любом направлении.

Фарих плавно приземлил машину вдоль берега. Механику показалось, что конец левого крыла немного ниже правого. Он сделал знак рукой лётчику, чтобы тот выключил мотор. Самолёт немного развернуло, и он остановился. Бассейн выпрыгнул из кабины и нырнул под крыло к «раненой» ноге. Первым подбежал начальник зимовки:

– С прилётом вас, друзья!... Кто из вас радист Иванов?

– Я Иванов, – шагнул вперёд крупный, тяжёлый, на

первый взгляд рыхлый, Сима.

– Мы вас целый год ждём, а радио молчит!

Начальник посмотрел на грязного, небритого, усталого после ремонтного аврала Иванова и предложил:

– Вам нужно отдохнуть хорошенько!

– Отдыхать потом будем. Ведите на рацию!

Он отказался даже умыться. Радист-челюскинец не вышел из радиорубки, пока Москва не узнала, что зимовка нарушила своё длительное молчание. Вышел он ещё более грязный и измученный, но со свежими депешами из столицы.

Начальник зимовки сообщил, что гул самолёта слышали охотники на восточной стороне острова Врангеля. Они приехали сюда на собаках, а самолёта нет. Решили, что воздушные гости сели на вынужденную. Две партии ушли на их розыски. Теперь придётся искать их самих.

– Хоть сейчас рад бы, – сказал Фарих, – но слово за бортмехаником!

– Нам нужно провести серьёзный ремонт, – ответил Бассейн. – Найдётся у вас человек, который знал бы толк в столярном деле? А под левое крыло срочно надо поставить козлы или подкатить пустые бочки!

– Найдём! Сделаем! – коротко согласился начальник... Через неделю «М-10-94» снова был готов к полёту. Новый лонжерон из выдержанного куска крепкого дерева блестяще выдержал испытание.

«Домом» моего воздушного друга и его новых хозяев стал мыс Шмидта. Отсюда Фарих и Бассейн ходили на ледовую разведку. Они становились на время «вторым зрением» капитанов судов, пробивавшихся сквозь ледяные заслоны Чукотского

(пропуск текста, – прим. Consul)

один на складе в Анадыре. Но пока его доставят на попутном пароходе, может пройти месяц. На оленях везти его по ущельям хребта тоже долго и трудно. Скорей на рацию, договариваться с Анадырем!

Лететь оставалось минуты три-четыре, а пешком до станции топали почти пять часов.

Зимовщики на мысе Шмидта очень волновались. О вылете товарищей им сообщили по радио, они должны давно уже прибыть, а самолёта нет и нет. Кое-кто залез даже на крыши сарая и жилого дома. Каждому хотелось первым увидеть на горизонте приближающуюся чёрную точку. И только одному коку случайно удалось разглядеть – и не в небе, а на земле – две движущиеся чёрные точки. Зимовщики бросились им навстречу.

Грустные Фарих и Бассейн, рассказав о своём несчастье, стали просить:

– Надо поскорей перетащить машину к станции, а то в тундре её поломают ветры.

– Что-нибудь организуем, – ответил начальник зимовки и, помедлив немного, добавил: – Только самолёт будем перетаскивать без вас. Придётся просить местных чукчей помочь моим людям.

– Это почему? – удивился Бассейн.

– Получена радиограмма от начальника полярной авиации отправить с первым пароходом лётчика Фариха и бортмеханика Бассейна. Меня тоже вызывают. Идите готовьте чемоданы. Ледорез «Литке» на подходе!

Встреча со старым другом

...С того дня Бассейн, а значит, и я ничего не знали о судьбе «М-10-94». И вот я услышал от старого чукчи, что верный друг – самолёт, принёсший мне счастье, находится совсем близко. Я нарочно не расспрашивал старика и его внуков о том, как его спасали. Мне хотелось, чтобы их рассказ услышал и Флегонт Бассейн. Ведь он прилетел со мной на мыс Шмидта, только ночевал не у гостеприимных Тымнатуге, как я, а в доме зимовщиков.

Флегонт не заставил себя долго ждать. Утром, чуть стихла

пурга, он ввалился в дом. К нему с радостными криками бросились Ваня и Миша. Они, конечно, помнили его.

Ребята, перебивая друг друга, рассказывали нам о спасении самолёта.

Перед отплытием на «Литке» начальник зимовки поручил механику станции Сергею Семёновичу Степанову организовать перетаскивание самолёта. «Три эс», как прозвали его полярники, по совместительству «командовал» кинопередвижкой и поэтому пользовался особым уважением у местных ребят. Больше всех дружили с ним Ваня и Миша Тымнатуге.

— Его уже нет на мысе. Сюда прибыла новая смена зимовщиков, — с грустью сказал Ваня. — И кино мы теперь реже видим.

«Три эс», добродушный, неповоротливый толстяк, не любил пеших прогулок по тундре. Он обрадовался, когда двое шустрых парнишек вызвались искать машину.

Юные следопыты дня три скитались по окрестной тундре, пока не увидели на горизонте тёмный крест. Это торчал, задрав хвост к небу, «М-10-94». Стояли тихие дни, и ветер ещё не повредил его, но каждую минуту мог начаться шальной северный ураган, опрокинуть самолёт, изодрать в клочья полотно обивки. Надо было спешить со «спасательной операцией».

На следующее утро, отдуваясь и чертыхаясь, «Три эс» шагал за мальчишками-разведчиками. С ними шли человек десять свободных от вахты полярников, а также дед, отец и дядя Вани и Миши. Они несли с собой колья, верёвки, лопаты, кувалду. Самолёт выровняли и крепко-накрепко привязали к вбитым в землю кольям. Теперь никакой ветер ему уже не страшен. Но задание выполнено только наполовину.

На «военном совете», состоявшемся после киносеанса, «Три эс» принял предложение энергичных братьев Тымнатуге. Он щедро снабдил их продуктами на дорогу и

отправил в длительную «командировку».

Знатоки уверяют, что найти кочующее стадо оленей в необъятной чукотской тундре так же трудно, как обнаружить иголку в стоге сена. Но когда очень надо, находят и иголку! Ребята не только разыскали оленей, но и уговорили пастухов выделить им двадцать «коней тундры». Их обучили сообща тянуть канат, который потом привязали к крылатой машине.

Снова люди пришли к самолёту, помогли его сдвинуть с места. И на «оленьей тяге», под улюлюканье погонщиков, медленно пополз по тундре «М-10-94».

— Я в пилотскую кабину сел, помогал рулить, как настоящий лётчик, — с гордостью рассказывал Ваня.

— Я был бортмехаником, — вспоминал мой тёзка. — Без вынужденных посадок самолёт прибыл на зимовку.

— Ну, а потом? — спросил Бассейн.

Потом, оказывается, про самолёт просто забыли. Его занесло снегом.

— Скорей, скорей откапывать миленького! — заторопился Бассейн, но, взглянув в окно, вздохнул и плюхнулся на скамейку.

Пурга забушевала с новой силой.

Лишь через двое суток мы смогли пойти туда, куда так рвались. Наши проводники — братья Тымнатуге — были так укутаны в олений мех, что только чёрные их глаза задорно сверкали из-под капюшонов.

Светило солнце. Белый снег так ослепительно сверкал, что глазам было больно. Жмуришься, жмуришься и через минуту-другую начинаешь плохо видеть. Можно даже потерять зрение на некоторое время. Спасают светофильтры — очки с тёмно-синими стёклами.

У ребят таких очков, конечно, не было, и я решил отложить поход. Но чукчи, оказывается, не испытывают никаких болезненных ощущений от снежного сверкания. Они привыкли к нему с младенчества. Пришлось согласиться с Ваней и Мишей, уверивших, что они не нуждаются в тёмных

очках.

Мы шли недолго между сугробами и остановились перед снежной кучей, побольше размером, чем остальные.

– Товарищ лётчик! Вот здесь под снегом ваш самолёт, – рапортовал по-военному Ваня Тымнатуге.

Дружно заработали захваченные с собой лопаты.

С крыльев ещё не был счищен снег, как, погрузив в него руку по самое плечо, я с огромным удовольствием нащупал знакомую шишку на правой плоскости.

Сомнений нет – я вновь встретился со старым и верным другом!

Вот и излом воздушного винта, покалеченного при последней посадке.

А когда, не без труда, откопали всю машину, то увидели облупившуюся краску бортового номера.

Совсем целёхонький самолёт стоял в снегу на колёсах. Только сломан винт, поистрепалось полотно крыльев, заржавели кое-какие металлические части.



– Да он выглядит молодцом! – сказал сияющий Бассейн. – Ремонт нужен совсем чепуховый!

– Дядя Миша! Хорошо, что мы его сюда притащили? – в один голос спросили ребята.

Растроганный, я произнёс речь:

– Тем, что вы сделали, мои юные друзья, вы заслужили большую мою любовь и великую благодарность. Этот самолёт принёс мне огромное счастье. За спасение на нём челюскинцев я получил звание Героя Советского Союза. Вы понимаете, как мне дорог мой воздушный спутник? И вы его спасли! Он ещё послужит Родине! Никогда не забуду вас, милые и смелые ребята!

Не прошло и получаса, как все зимовщики новой смены на мысе Шмидта окружили самолёт. О том, что он находится у них под боком, они и понятия не имели. Пришлось прочитать им целую лекцию о «М-10-94».

– Да ведь это, можно сказать, исторический самолёт! – воскликнул молодой полярник, успевший уже обзавестись пышной чёрной бородой. – Его в музей надо! В Москву!

– В музей или не в музей, – ответил я, – но в Москву обязательно!

Мы договорились с начальником полярной станции, что самолёт будет отправлен с первым попутным пароходом во Владивосток. Там его получит представитель Аэрофлота и погрузит на платформу поезда, отправляющегося в Москву. В столице я сам встречу его и передам в мастерские.

Запросили по радио разрешение начальника полярной авиации. В тот же день поступило согласие.

Пора было нам заканчивать дальний перелёт, и так мы здорово задержались из-за непогоды. Но перед отлётом в Хабаровск я с Бассейном нашёл время снять с «М-10-94» крылья. Так его легче будет перевозить.

...В середине лета я отдыхал на даче, когда за мной прислали автомобиль из Управления трансавиации.

– На ваше имя пришли какие-то железнодорожные накладные, – сообщил мне всезнающий шофёр.

Я сразу понял, в чём дело.

– Заедем за Флегонтом Бассейном, – попросил я водителя.

«М-10-94», отправленный из Москвы поездом по

распоряжению товарища Куйбышева спасти челюскинцев, прибыл обратно опять-таки по железной дороге.

И снова его в разобранном виде сложили под тот же самый навес в мастерских, под которым он лежал года три назад, ожидая ремонта.

– Мы ещё летаем на «старике» над льдами и снегами! Он к ним привычный! – убеждённо сказал Бассейн, когда мы возвращались из мастерских.

Я тоже был такого мнения. Но судьба вскоре забросила наш самолёт в совсем другие географические широты.

«Они не пройдут!»

Третьего августа 1936 года в Москве был необычно жаркий день. Высокое солнце нещадно пекло. Над столицей стояло лёгкое марево. Высокие дома, казалось, дрожали в струйках знойного воздуха. Плавился асфальт, и каблуки оставляли вмятины на липких тротуарах. Длиннейшие очереди выстраивались у продавщиц мороженого и газированной воды. А народ всё шёл и шёл.

Людские потоки со всех концов огромного города стекались к его центру – Красной площади. В проезде у Исторического музея море голов, совсем как в дни, отмеченные красным на листках календаря. Но эта демонстрация москвичей отличалась от тех, что проходят здесь Первого мая и Седьмого ноября. Настроение людей было совсем не праздничным, а сосредоточенным, гневным. Не слышалось песен и шуток, не играли оркестры.

Лозунги на красных полотнищах призывали:

«Руку помощи республиканской Испании!»

«Смерть генералам-фашистам!»

«Они не пройдут!»

Люди шагали мимо кремлёвских стен, подняв согнутые в локте руки со сжатыми кулаками. Таково было интернациональное приветствие борцов за свободу.

Тысячи голосов повторяли хором по складам:

– Да здрав-ству-ет Ис-пан-ская рес-пуб-лика!

Так трудящиеся Москвы откликались на кровавые события на далёком Пиренейском полуострове.

Прошло две недели после того, как радио города Сеуты несколько раз передало в эфир одну и ту же фразу: «Над всей Испанией безоблачное небо». Это был условный сигнал к мятежу против республики. Его подняли офицеры во главе с фашиствующими генералами.

Мятеж этот подготавливался довольно долго.

Столица древней Испании – Мадрид – расположена выше над уровнем моря, чем все другие столицы Европы. Вот почему короли Испании любили повторять: «Наш трон ближе других к богу». Но этот «самый близкий к богу» трон заколебался и пал.

Победил простой народ. Монархия стала республикой. В феврале того же тридцать шестого года, после выборов, было создано правительство Народного фронта.

Это вызвало тревогу и злобу фашистов всех мастей, и не только в Испании, но и за её пределами. Фашистские главари – «фюрер» Германии Гитлер и «дуче» Италии Муссолини – не жалели ничего, чтобы поставить на колени свободолюбивый испанский народ. Они щедро давали деньги, посылали солдат, самолёты, танки, пушки, снаряды генералам-мятежникам.

Народ, во главе с коммунистами, встал на защиту республики. Лишь на севере и юге мятежникам удалось захватить некоторые районы.

В Испании началась гражданская война, продолжавшаяся почти три года.

Вечером того дня, когда состоялся бунт генералов, руководительница испанских коммунистов – Долорес Ибаррури выступила по радио. В Испании её любовно звали «Пассионария», что значит «Пламенная».

Обращаясь к народу, она бросила боевой клич: «Но

пасаран!» – «Они не пройдут!»

«Но пасаран!» стало девизом честных людей во всех уголках земного шара.

Рабочие и учителя, крестьяне и домохозяйки, журналисты и студенты, парикмахеры и шофёры собирались на митинги и требовали от своих правительств оказания поддержки демократической Испании.

Свободолюбивые люди всей земли поняли, что борьба испанского народа с мятежниками и германо-итальянскими захватчиками – это борьба всего передового человечества с тёмными силами фашизма.

Стало ясным и то, что без поддержки извне испанские республиканцы победу не одержат. Тысячи людей разных профессий и национальностей, тайком перебираясь через границы, стремились в Испанию, чтобы встать в ряды борцов с фашизмом.

Бригады и батальоны добровольцев брали имена выдающихся борцов за свободу и независимость своих стран: немцы – Тельмана, американцы – Линкольна, итальянцы – Гарибальди, поляки – Домбровского.

Рабочий класс всего мира шёл на помощь своим испанским братьям. Парижские пролетарии посылали в Барселону грузовики с продовольствием. Шотландские врачи направляли медицинский отряд под Мадрид. Руку помощи Испании протягивали трудящиеся всех стран, включая такие маленькие и отдалённые, как Филиппины, Нигерия, Перу, Эквадор, остров Таити. В Испанию посылали муку, сахар, лекарства, одеяла, одежду... На заводах, в колхозах и учреждениях Советского Союза начался сбор средств для испанских борцов за свободу и независимость. За несколько дней поступило более двенадцати миллионов рублей. Помимо этого рабочие оставались в цехах после окончания рабочего дня и свой сверхурочный заработок отчисляли в фонд помощи.

Все советские люди единодушно встали на сторону

революционной Испании.

...В демонстрациях на Красной площади участвовали и рабочие Центральных ремонтно-авиационных мастерских. Игорь Маштаков шёл со всей бригадой.

На следующее утро он был более озабоченным, задумчивым, чем всегда. Из карманов его пиджака торчали газеты.

По дороге на работу он купил всё, что было в киоске: «Правду», «Известия», «Комсомольскую правду», «Гудок» и даже «За пищевую индустрию». В каждой из них он искал всё новые и новые подробности событий в Испании. Так поступали тогда многие. Редко кто ограничивался чтением одной газеты.

В разговорах советских людей то и дело упоминались испанские города. Прислушаешься в трамвае, о чём говорят, и создаётся впечатление, что этому белобрысому пареньку Мадрид дороже Ленинграда, что тот старичок больше заинтересован событиями в Барселоне, чем в родной ему Кинешме, а сидящего напротив смуглого человека с усиками скорее волнуют новости из Картахены, чем из Тбилиси.

— Ребята! Послушайте, что пишет «Комсомолка». — Маштаков развернул в столовой газетный лист. — «После того, как была произнесена по радио фраза „Над Испанией безоблачное небо“, небо Испании стало страшным пространством, в котором летают немецкие и итальянские самолёты и сеют смерть. Они бомбят мирные сёла и города, убивают детей, женщин, стариков...» Газеты пишут, что фашисты летают безнаказанно. У них много самолётов, и самых современных. Немецкие истребители «хейнкель» имеют скорость триста двадцать километров. У итальянцев скоростной истребитель «фиат». У фашистов новые бомбардировщики «юнкерс», «савойя», «капрони», а у республиканцев очень мало машин, и все они старые, времён мировой войны... Буржуи сговорились — не продают испанцам военных самолётов. Как тут быть спокойным! А

что, если нам...

– Что – нам?..

– Отремонтировать в свободное время самолёт в подарок испанскому народу!

– Это идея! Но какой?

– Я уже думал об этом... Тот самый, что в Арктике летал и лежит теперь под навесом.

– Вряд ли что выйдет из этого. Он ведь переоборудован – лимузин!

– Это «эр пятый». А они – разведчики, ближние бомбардировщики. Переделаем опять кабину... Добьёмся разрешения поставить на него пулемёт, и из гражданского он станет военным!

– А разрешат ли нам? Дадут ли материалы? И как Водопьянов посмотрит на это?

– Этого я сам не знаю... Пойдёмте к директору, в партийный комитет, а вечером съездим к Водопьянову!

...Советское правительство разрешило некоторым военным специалистам – лётчикам, танкистам, артиллеристам – уехать добровольцами в Испанию. Уже готовились к отправке республиканцам боевые самолёты – истребители и бомбардировщики. Но самолётов тогда и у нас не хватало, и поэтому предложение молодых рабочих Центральных мастерских получило одобрение.

Мог ли я возражать против того, что мой верный воздушный спутник, мой славный «М-10-94» станет боевой машиной в справедливой борьбе испанского народа за свободу? Конечно, нет! К тому же я уже начинал готовиться к воздушной экспедиции на Северный полюс, и меня стали интересоваться не маленькие «Р-5», а четырёхмоторные великаны «ТБ-3».

Не прошло и месяца, как отремонтированный самолёт прошёл лётные испытания. Во второй его открытой кабине на турели был установлен вращающийся пулемёт. Самолёт блестел свежей краской защитного цвета, и на борту его уже

не был выведен номер «М-10-94». Он стал безымянным.

Разобранную крылатую машину запаковали в большой зелёный ящик. И в третий раз за время его существования бывалый самолёт поехал по железной дороге.

«Курносые» и «Мошки»

...В Одесский порт вошёл большой двухтрубный пароход. – Испанец, испанец пришёл! – заорали мальчишки и бросились к причалу.

Пять суток пароход стоял в гавани, и всё время около него толпились любопытные одесситы. Десятки платформ и вагонов с грузом подходили к подъёмным кранам. Бочки с маслом, ящики с печеньем, консервами, медикаментами, мешки с рисом, тюки с мануфактурой, оборудование для госпиталей – всё исчезало в казавшихся бездонными трюмах корабля. Это были подарки испанскому народу от советских людей, купленные на собранные ими деньги.

На палубах «испанца» установили огромные ящики с частями самолётов и крепко привязали их морскими канатами.

Чёрное, а затем Средиземное море гостеприимно встретили транспорт. В прозрачной чистой воде видны были стайки серебристых рыб.

Советские добровольцы, сменившие военные гимнастёрки на серые и синие костюмы, а фуражки с цветными околышами на фетровые широкополые шляпы, подолгу стояли на носу парохода. Они любовались полётом белокрылых чаек и прыжками резвящихся дельфинов. Добровольцы выглядели неуклюжими в непривычной для них штатской одежде. У многих в руках были раскрыты русско-испанские словари. Они зубрили необходимые слова незнакомого языка, на котором вскоре придётся говорить с новыми товарищами по оружию. То и дело слышались вопросы:

- Как будет по-испански «здравствуй, товарищ»?
- Салуд, камарада!
- А как «друг»?.. Как «русский лётчик»?
- Сейчас посмотрю... Амиго... Авиадор русо...

У капитана парохода, молодого ещё человека, были совсем седые волосы и очень грустные глаза. Он немного говорил по-русски.

Капитан рассказал новым друзьям, что его семья – жена и маленький сынишка Педро – погибли при одной из бомбёжек Картахены:

– Я был тогда в море. Мне всё написали соседи, и я сразу стал таким. – Капитан, сняв фуражку, провёл рукой по белым волосам. – Мне даже не пришлось похоронить свою Пепиту. А какая она была красивая, весёлая, всё пела... Педро рос крепким и смышлённым пареньком. Их нет. И дома, где мы жили, тоже нет. Бомбы падают на наши города. А у нас мало самолётов, мало лётчиков. У них – много. Как я счастлив, что везу вас и вот это. – Капитан указал рукой на зелёные ящики с самолётами.

Пароход обогнул уже Грецию, Италию и шёл недалеко от острова Майорка, где находилась авиационная и морская база фашистов. Отсюда они совершали налёты на суда, направляющиеся к берегам республиканской Испании. Это был самый опасный участок пути. Каждую минуту можно было ожидать нападения фашистского корабля, подводной лодки или бомбёжки с воздуха.

Капитан, нервничая, шагал по своему мостику, то и дело посматривал на барометр.

– Поскорей бы грянула буря! При сильном ветре легче проскочить проклятое место!

Ветер крепчал с каждой минутой. Он быстро нагнал огромные тучи, плотно укутавшие горизонт. Надвигался шторм. Стемнело. Ураганный ветер стал кидать и качать пароход. Громады волн обрушивались на него.

Удар мощного водяного вала сильно накренил пароход, и

лопнул толстый канат, которым был привязан один из зелёных ящиков. Он заскользил по мокрой палубе и, сокрушив фальшборт, рухнул в беснующуюся пучину. Ящик с моим бывшим самолётом стоял рядом, но шторм его пощадил.

Буря, бушевавшая всю ночь, утром стихла.

Пароход встретил конвой – республиканские военные корабли, – они охраняли его до самого порта назначения – Картахены.

Но небольшой порт был забит транспортом под флагами разных стран. У причала не было свободного места. Встречавший все пароходы с Родины военно-морской атташе Советского посольства Николай Герасимович Кузнецов – впоследствии адмирал флота, – которого называли в Испании «Дон Николасом», сказал капитану:

– Нет смысла разгружаться здесь. Когда ещё дойдёт очередь, а сейчас дорог каждый день! Идите в соседний порт Аликанте. Вас ждёт не дождётся генерал Дуглас. Сейчас позвоню ему.

Когда огромный корабль ошвартовался у причала в Аликанте, первым поднялся на борт плотный, черноволосый человек без шляпы, в жёлтой кожаной куртке. К нему бросились добровольцы. Многие из них знали в лицо известного авиационного командира – комбрига Якова Владимировича Смушкевича.

– Как хорошо, что вы нас встретили, товарищ комбриг! – обрадовался один из прибывших лётчиков.

Его прервал черноволосый:

– Здесь нет комбригов. И я больше не Смушкевич. Я – Дуглас. Запомните! И у вас будут новые имена... С приездом, товарищи!

Пароход был уже окружён толпой горожан. В Испании очень трудно, почти невозможно сохранить что-нибудь в тайне. Только началась выгрузка, а всё Аликанте уже знало, что Советский Союз прислал не только шоколад и бинты, но

и самолёты.

Каждый новый большой ящик, поднимаемый стрелой крана, встречали радостными возгласами:

– Вива Россия Советика! (Да здравствует Советская Россия!)

Летели вверх береты, шляпы, косынки.

Выгрузка ещё не окончилась, когда в небе над портом показалось несколько немецких бомбардировщиков. Вокруг парохода забили фонтаны от разрывов бомб, падавших в воду. И тотчас же заговорили пулемёты и орудия. В небе распустились фантастическими цветами разрывы зенитных снарядов. Фашистские лётчики повернули обратно.

По всей дороге от Аликанте до ближайшего аэродрома Лос-Алькарес народ восторженно приветствовал грузовики с большими зелёными ящиками и сопровождавших их русских лётчиков и механиков.

Вдоль шоссе на обочине стояли объёмистые, оплетённые соломкой бутылки с вином, бидоны с молоком, корзины с апельсинами, лежали похожие на мельничные жернова круги сыра. Крестьяне останавливали машины и буквально навязывали угощение. Отказаться было нельзя – ведь стакан домашнего вина и кружка молока предлагались от чистого сердца, в знак любви и уважения к «Советикос».

– Прямо демьянова уха получается, – жаловался Дуглас, но ничего не мог поделать и запивал тепловатым молоком набившие оскомину апельсины.

Глядя на него, то же делали и остальные.

От щедрого испанского гостеприимства кой у кого заболели животы и закружились головы.

Автоколонна медленно, с остановками, продвигалась мимо деревень, окружённых оливковыми рощами. Прогромыхала она и по мощённой камнями мостовой старинного городка. Там, прямо на тротуарах, под полосатыми тентами, стояли столики кафе. Сидели и шумно разговаривали люди с винтовками, зажатыми между колен.

Высокая девушка с розой в иссиня-чёрных волосах вытащила из блестящих ножен длинную драгунскую саблю и приветственно помахала ею. Лётчики, смеясь, отдали честь воинственной красавице.



Аэродромом служило зелёное поле у старинного замка, принадлежавшего сбежавшему маркизу. Стены его полутёмных залов были увешаны портретами предков хозяина, щитами, алебардами, охотничьими трофеями – кабаньими мордами и оленьими рогами. Новые хозяева замка использовали ветвистые рога как вешалки. На них болтались кепки, кожаные куртки, грязные комбинезоны.

Самолёты собирали, забыв про отдых и сон. Вместе с советскими специалистами трудились испанские механики, в ходе работы знакомясь с новыми для них машинами.

Через четыре дня на аэродроме выстроились советские самолёты.

Это были двукрылые истребители «И-15», с тупой, несколько вздёрнутой передней частью фюзеляжа, «И-16», с одной парой коротких широких крыльев.

Испанцы любят меткие прозвища. Тупорылые «И-15» сразу назвали «чатос», что значит «курносые». Короткокрылые «И-16» окрестили «москас» – «мошки». Эти прозвища прижились, и всю войну, где бы в Испании ни появлялись наши «ястребки», их любовно называли «чатос» и

«москас».



В конце шеренги стоял похожий на стрекозу «Р-5». Ему очень обрадовался Дуглас. Самолёт-разведчик нужен был до зарезу, ведь на истребителе далеко не улетишь.

С простым, не капризным «Р-5» быстро освоился его новый бортмеханик – Карлос. Этого невысокого роста, худущего молодого человека отличали от школьника старших классов, за которого его можно было принять, лишь замасленный синий комбинезон, который он никогда не снимал, чуть ли не спал в нём, да заскорузлые руки, все в ссадинах и царапинах.

Карлос настолько увлёкся самолётом, что не ходил домой ночевать и спал под его крылом. Всё время он то копался в моторе, то нырял под шасси, что-то смазывал, подтягивал, подвинчивал, громко призывая на помощь поочерёдно то святую деву Марию, то самого «дьяболо». Однажды в полночь он всполошил весь аэродром, запустив мотор, в котором, как ему почудилось, что-то не ладилось.

К самолёту прибежал советский техник. Карлос спрыгнул на землю и удовлетворённо закричал:

– Порррьядокс!

Он любил козырнуть русским словом и знал их уже немало.

Утром пятого дня сборки на аэродроме появилась старушка. Боец, охранявший ворота, её знал и беспрепятственно пропустил. Старушка в одной руке весла узелок, а другой опиралась на палку. С трудом передвигая скрюченные ревматизмом ноги, она ковыляла среди самолётов и негромко звала:

– Карлос! Карлос!

Механик бросился ей навстречу:

– Мамита!

Слёзы потекли по смуглым лицам – молодому, выпачканному машинным маслом, и старому, чисто отмытому, морщинистому.

Их окружили товарищи. Оказывается, мать Карлоса, обеспокоенная его долгим отсутствием, пришла искать сына. Они пошептались, а потом Карлос стал угощать всех, кто работал вблизи, вином из объёмистой баклажки, которую принесла в узелке его мамита. Он поднял её на крыло своей машины, и старушка неожиданно вскинула руку со сжатым кулаком в интернациональном революционном приветствии. Все дружно ответили ей тем же жестом. Потом старушка перекрестила сына, благословила его, что-то пошептала и, перекрестив самолёт, ушла...

В солнечное утро аэродром стал похожим на пчелиный улей, и казалось, в небе реют не боевые самолёты, а весёлые золотистые пчёлы, наполняя воздух однообразным жужжанием. То и дело взлетали и приземлялись «чатос» и «москас». Их опробовали после сборки советские лётчики. Они же, став на время инструкторами, помогали овладеть новыми машинами добровольцам из других стран.

Только «Р-5» стоял пока на земле, что очень расстраивало Карлоса.

«Красный чертёнок»

На плоскостях и фюзеляжах всех самолётов, пополнивши» народные военно-воздушные силы, маляры вывели круги с цветами республики – красным, жёлтым и фиолетовым.



Карлосу этого показалось мало. Он долго орудовал кистью и краской. Довольно удачно механик изобразил на борту «Р-5» красного чертёнка, показывающего кому-то нос растопыренными пальцами.

Дерзкий бесёнок всем понравился.

С того часа самолёт стали называть «Дьяболито рохо» – «Красный чертёнок».

Так бывший «М-10-94» приобрёл себе новое имя.

Через сутки у него появился и новый хозяин.

Двадцатипятилетний советский лётчик Александр Шухов, инструктор авиационного училища, узнав, что со всех концов земного шара в Испанию едут добровольцы, не находил себе места. Он отлично летал на машинах разных типов и всей душой хотел помочь героическому испанскому народу. Кому, как не ему, сражаться с фашистами! Он подавал начальству рапорт за рапортом, пока не получил разрешения ехать в Испанию.

Шухов с небольшой группой таких же, как он, добровольцев уехал во Францию и ночью перешёл испанскую границу.

Две недели он уже находился на войне, но не воевал – ещё не прибыли самолёты. Много успел повидать за эти дни «камарада Хосе» – так назывался теперь Шухов. И чем больше он видел, тем нетерпеливее становилось желание взвиться в небо на истребителе, ринуться на вражеский самолёт, поймать его в рамку прицела, нажать гашетку

пулемёта, заставить фашиста огненным комом рухнуть на землю.

Он побывал в Мадриде. Главный советник по авиации пригласил советских лётчиков-добровольцев поехать в испанскую столицу.

– Не думайте, что я везу вас просто на экскурсию, – сказал им перед выездом генерал Дуглас. – Мы отправляемся вроде как на разведку. Очень полезно познакомиться на земле с районом, над которым будешь сражаться в небе.

Лётчики медленно ехали по осаждённому врагом Мадриду, замечая на каждом шагу разрушительные следы войны. Они часто выходили из автобуса и смешивались с шумной толпой. У продовольственных лавок стояли длинные «хвосты». Рядом копошились ребята. Много детей было в скверах. Они играли и среди развалин. Мальчишки с деревянными пистолетами прыгали по грудам жжёного кирпича, бывшего совсем недавно их домом.

Спешили куда-то защитники Мадрида. На головах у них полотняные рогатые пилотки, какие носят наши пионеры. Многие обуты на босу ногу в «альпаргатос» – шлёпанцы, сплетённые из верёвок. У всех оружие – карабины, пистолеты, кинжалы, гранаты у пояса. С винтовками стояли в очередях в кафе и у касс кинотеатров – в них показывали нашего «Чапаева».

Мальчишки-газетчики орали на перекрёстках, предлагая номера со сводками военных действий.

В городе пахло гарью и порохом.

Через улицы протянуты полотнища с коротким, как выстрел, призывом – «Но пасаран!»

Огромные чёрные воронки от бомб посреди мостовой огорожены канатами, укреплёнными на красных столбиках.

Бронзовые Дон-Кихот и его верный оруженосец Санчо Панса тоже «переведены на военное положение»: памятник обложен мешками с песком.

Вот целый квартал руин. У некоторых домов рухнули

только передние стены. Видна вся внутренность безлюдных комнат. Кажется, что их только что покинули люди. Даже немножко стыдно смотреть на чужую жизнь, прервавшуюся в одно страшное мгновение – это всё равно что заглядывать в освещенное окно квартиры. С обеденного стола не успели убрать посуду. В спальне не закрыта кровать. В комнате рядом встал на ребро рояль. Большое чёрное распятие с белым Христом, подброшенное взрывом, зацепилось за оголившуюся железную балку перекрытия многоэтажного дома и с жалобным скрипом раскачивается. Совсем как скорбный памятник над общей могилой.

Лётчики, осторожно ступая по хрустящему под ногами битому стеклу, перешагивая через закопчённые кирпичи, искорёженные куски железа, обгорелые остатки оконных рам и мебели, вышли из злополучного квартала на залитый солнцем проспект. Прямо на тротуаре стояла уцелевшая широкая кровать. На ней спали женщина с ребёнком. В тени деревьев, положив под головы узелки, приютились люди, недоспавшие ночью. На кострах что-то варили в подвешенных к треногам ведрах и котелках.

Мадридцы то и дело поглядывали на небо. Оно было бездонно-синим, чистым, без единого облачка. Самая что ни на есть лётная погода. В любую минуту могли появиться неожиданные гости. И действительно, в полдень показались в вышине чёрные крестики. Они, снижаясь, всё увеличивались в размерах, принимая очертания бомбардировщиков.

По улицам с надрывным воем промчались мотоциклы с сиренами. Тревога!

Побежали женщины, прижимая к себе детей. Мужчины и подражающие им подростки, стараясь не спешить, направились в убежище – не к лицу испанцу показывать страх.

Зашли в подворотню большого дома и лётчики. В наступившей тишине слышен был прерывистый вой моторов «юнкерсов».

Глухо ухнул взрыв. За ним другой, третий. Пламя вырвалось из разбитых окон дома, наискосок через улицу, и тотчас же раздался отчаянный хриплый крик:

– Чикита миа! (Моя маленькая девочка!)

Женщина в отчаянии металась то туда, то сюда по пустынной улице и кричала, показывая рукой на верхние окна горящего дома.

– Что с ней? – спросил у переводчика советский лётчик.

– Её девочка осталась одна в квартире. На третьем этаже!

Шухов выскочил из убежища и ринулся в пожар. Всё произошло так стремительно, что товарищи не успели даже его удержать.

Прошло, наверное, не более двух-трёх минут, но всем показалось, что очень много времени. Шухов не возвращался. Вот наконец он появился в дверях горящего дома с ребёнком на руках, пошатываясь, шагнул на тротуар и остановился. Почему же он не отдаёт девочку матери, почему медлит?

Да потому, что девочка уже мертва.

Потом не раз Шухов вспоминал лицо этой крохотной девчушки со струйками крови в уголках рта, полные горя и ужаса глаза её молодой матери, и это заставляло его сжимать кулаки, стискивать зубы...

– На каком самолете вы предпочитаете сражаться? – спросил Шухова полковник на аэродроме Лос-Алькарес.

– Конечно, на «И-16». Только на истребителе! – ответил лётчик.

– А с «эр пятым» знакомы?

– Знаю как свои пять пальцев. Других учил летать на нём!

– Вот и хорошо! Принимайте «эр пятый»!

– Дайте мне истребитель! Я хочу бить фашистов, а не ходить в разведку!

– Без разведки не бывает сражений! А уничтожать фашистов будете, обязательно будете и бомбить их и штурмовать. Потом, все истребители уже закреплены. Может быть, хотите ждать прибытия новой партии?

Конечно, Шухов этого не хотел.

Невесёлый, он пошёл к самолёту.

– Камарада Хосе авиадоре! – сказал он, протягивая руку маленькому механику. – Буэнос диаз! (Добрый день!)

– Товарищ Карлос! Механико! – по-русски ответил испанец.

В первый проверочный полёт над аэродромом Хосе взял с собой Карлоса. Когда приземлились, механик, любовно похлопывая «Красного чертёнка» по борту, убеждённо сказал:

– Дьяболито рохо – карасо!

– Муй бьен! (Очень хорошо!) – улыбаясь, ответил Шухов.

Ему всё больше и больше нравился Карлос. Как истый испанец, тот не мог быть спокойным ни минуты, всегда куда-то спешил, что-то делал. Улыбка не сходила с его красивого смуглого лица, и он без умолку болтал, мешая испанские слова с русскими. Карлос к тому же оказался храбрым и находчивым в боевой обстановке. В этом Хосе убедился очень скоро, вылетев с ним в разведку.

Первый бой над Мадридом

...Самолёт шёл на небольшой высоте. Под крылом простиралась выжженная солнцем, рыжая земля Кастильского плоскогорья. Кругом камни и чахлые, узкие поля. Росли здесь редкие искривлённые деревья и низкий, стелющийся по земле кустарник.

Шухов, представлявший себе раньше Испанию по книжкам, поражался суровому, бедному пейзажу. В центре страны он не увидел ожидаемых зелёных оливковых рощ, апельсиновых деревьев с золотистыми плодами, ярких цветов – только пыль, камни, жалкая растительность.

К Мадриду тянулось прямое и широкое шоссе.

В полуденный час оно было пустынно. Видно было лишь, как спотыкается по дороге ослик под тяжестью огромной

вязанки хвороста да кляча тянет повозку с бочками. Пропылила легковая машина. Разведчики не обнаружили в этом районе предполагаемого передвижения войск противника. Лишь совсем близко от Мадрида они увидели остановившийся около маленькой речки десяток грузовиков с солдатами в красных фесках. Это были марокканцы – жители африканской колонии Испании, насильственно угнанные генералами на войну, до которой, по существу, им не было никакого дела. Шофёры наливали в радиаторы автомобилей воду. Солдаты толпились у машин. Никто из них не поднял головы, услышав шум авиационного мотора. Видимо, они привыкли к тому, что над их головами летают только свои самолёты. И они в самом деле летели, только на большой высоте и левее курса «Красного чертёнка». «Юнкерсы», сверкая на солнце, возвращались с очередной бомбёжки Мадрида. Бомбардировщиков, вопреки правилам, даже не охраняли истребители. Фашистские лётчики не опасались нападений в воздухе. Они знали, что у республиканцев почти нет боевых машин.

Издалека видно было, как над огромным городом в разных местах поднялись клубы дыма. В Мадриде опять начались пожары.

Шухов представил себе, что творится сейчас в столице. Он никогда не забывал чикиту, которую держал на руках. «Эх, погнаться бы за стервятниками да всыпать им жару!» Но что он может сделать один на «Р-5»? Впрочем, кое-что может, подумал он.



Шухов, описав круг, стал резко снижать самолёт и перевёл его на бреющий полёт. Карлос, ставший по совместительству воздушным стрелком, понял его с полуслова. Застучал пулемёт. Прямо на головы марокканцев посыпался свинцовый град. Теряя свои красные фески, солдаты бросились кто куда: под машины, в речку, в кустарник. Пули настигали их. Загорелся грузовик.

Израсходовав весь запас патронов, Карлос восторженно закричал:

– Порррьядокс!

Полюбилось ему это словечко.

Самолёт свечой взмыл вверх и развернулся на обратный курс.

Так произошло боевое крещение «Красного чертёнка».

...Наконец наступил долгожданный для мадридцев день. На улицах, как всегда, завывали сирены. Как и обычно, пришли «юнкеры» безнаказанно бомбить город. На этот раз их сопровождали немецкие и итальянские истребители – «хейнкели» и «фиаты». Прилетело машин пятьдесят.

Город замер. В тишине только мерный звук мощных моторов. И вдруг в небе, нарастая, возник новый звонкий рокот. Вихрем пронеслись дотолё невиданные двукрылые самолёты с трёхцветными республиканскими знаками. Они стремительно взмыли навстречу врагу.

Люди на улицах не разбежались по укрытиям, а остались на месте, подняв к небу радостные лица.



Вот уже один «юнкере» задымил чёрной струёй и упал на землю. За ним рухнул другой.

Мадридцы, успевшие спрятаться, выбежали обратно на улицы. На балконы и даже на крыши высыпал народ. Люди кричали приветствия, как будто лётчики могли их услышать. Женщины махали платками и посылали воздушные поцелуи, хотя, конечно, этого невозможно было увидеть с высоты.

Три зажжённых «хейнкеля» закувыркались в голубом просторе. Упал объятый пламенем «фиат».

Бомбовозы повернули обратно. Перегоняя их, позорно удирали фашистские истребители.

Первый воздушный бой над Мадридом закончился победой. Тридцать «мошек», другими словами «И-15», приведённые сюда генералом Дугласом, сбили девять фашистских машин.

Победители, как спортсмены на стадионе, выигравшие состязание, делали круг почёта над городом.

А в это время совсем низко над крышами, чуть не задевая колёсами трубы, кружил похожий на зелёную стрекозу «Р-5». Карлос бросал вниз охапки листовок. Люди ловили разноцветные бумажные листочки с крупно отпечатанными словами:

«Героические жители Мадрида! Республиканская авиация с вами!»

У народного генерала

– На автомобиле ехать туда долго и опасно! Нужно доставить профессора по воздуху. А что, если послать «Дьяболито рохо»? – сказал начальник штаба военно-воздушных сил республиканской Испании.

«Р-5» с красным чертёнком на борту действовал безотказно. Редкий день он стоял без дела на аэродроме. Самолёт часто посылали в разведку. Много раз он участвовал в налётах на вражеские позиции, с него сбрасывали небольшие четырёхкилограммовые бомбы, расстреливали врагов из пулемёта. Иногда использовали его и для срочной переброски нужных людей.

И вот, когда стало известно, что тяжело ранен командир роты франко-бельгийского батальона Двенадцатой интернациональной бригады и нуждается в очень сложной операции, вспомнили опять про самолёт-труженик.

Юноша – доброволец из Парижа, героически сражавшийся на испанской земле, – получил ранение в голову. По мнению врача бригады, его мог спасти только профессор Смитсон. Этот знаменитый хирург из Нью-Йорка, уже пожилой человек, по зову сердца недавно прибыл в Мадрид и стал работать в госпитале.

Его-то и нужно было перебросить под Хараму, где держали оборону интернационалисты.

– Согласен! Вызывайте Хосе! – приказал генерал Дуглас начальнику штаба...

– Вы полетите к генералу Лукачу. Летите аккуратно и, по возможности, скрытно. Ни в коем случае не ввязывайтесь в драку... Задание понятно?

– Есть, доставить профессора! – приложив руку к берету, отчеканил Шухов и, повернувшись кругом, побежал готовиться к полёту.

Он многое слышал о герое обороны Мадрида – генерале Лукаче. Русские лётчики знали, что «Лукач» – псевдоним, как

и их новые испанские имена. На самом деле генерала звали Мате Залка. Шухов, перед самым отъездом на войну, прочёл сборник рассказов Мате Залки, который ему очень понравился. Читал он и об удивительной жизни автора этой книги.

...Молодой венгерский офицер-гусар в первую мировую войну попал в русский плен. В лагере он поднимал военнопленных на борьбу с царским самодержавием и стал коммунистом. После Великого Октября Мате Залка участвовал в создании интернациональных частей, выступавших на защиту Советской власти.

Потом бывший офицер австро-венгерской армии становится красным партизаном. В енисейской тайге он отбил у белогвардейцев поезд с золотым запасом России и передал его Советскому государству. С ротой венгерских бойцов он доставил «золотой поезд» в Казань. Его вызвал тогда в Москву Ленин. По приказу Владимира Ильича Мате Залка был награждён Почётным золотым оружием.

Мате Залка беззаветно дрался с врагами революции везде, куда приводили его военные дороги, – от сибирской тайги до степей Украины, от берегов Волги до Чёрного моря. Его батальон уничтожал контрреволюционные банды Петлюры. Потом входил в состав легендарной дивизии Чапаева. Когда был брошен клич «Пролетарий, на коня!», отличный кавалерист Мате Залка принял участие в создании Первой Конной армии и сражался под командой Ворошилова. Под началом Фрунзе отважные бойцы во главе с Мате Залкой, по грудь в холодной воде, держа оружие и боеприпасы над головами, прошли по топям Сиваша и одними из первых штурмовали перекопские укрепления.

Из Крыма полк, которым командовал Мате Залка, двинулся на Украину – освобождать Киев...

Когда в Испании зазвучали призывные горны республиканцев, в горячей душе неугомонного солдата снова вспыхнула жажда битвы за справедливость. Мате Залка уехал

в Испанию. Он просто не мог там не быть.

В Испании полностью проявился военно-организаторский талант храбрейшего «генерал-популар», «народного генерала», как с любовью и уважением стали называть Лукача. Он командовал интернациональной бригадой, в которую входили добровольцы, говорящие на двенадцати языках. И они отлично понимали друг друга. Сам Лукач объяснял это так: «Сколько бы ни было у нас представлено национальностей, у нас есть один общий язык – язык Великого Октября». Бригада генерала Лукача стойко сражалась на тех участках, где всего труднее. Она вела бои в предместье Мадрида, защищая город от мятежников, рвавшихся в столицу. «Мадрид может спасти только чудо», – уверяли газеты Англии, Франции, Америки и других стран.

И это чудо свершили испанские коммунисты, бойцы-интернационалисты и советские лётчики-добровольцы.

Мадрид выстоял и не был захвачен мятежниками до конца войны.

Бригаду генерала Лукача перебросили под Хараму, где мятежники большими силами перешли в наступление.

Когда Шухов впервые услышал о генерале Лукаче, он сказал:

– Хорошо бы встретиться с ним!

– На войне всё возможно!

И вот представилась такая возможность. Шухов был очень рад этому.

Машина доставила профессора Смитсона на аэродром. Шухов смотрел, как широко шагает длинными ногами очень высокий и тощий американец в больших круглых очках, и думал о том, с какими хорошими людьми он встречается здесь в Испании.

К примеру, этот долговязый профессор. Ему уже за пятьдесят, а он оставил свою семью и больницу и не просто приехал спасать республиканских бойцов, но и привёз оборудование для операционной, купив его на свои

сбережения.

Рядом с профессором семенила, еле поспевая за ним, девушка-переводчик.

Карлос взял у профессора сумку с красным крестом.

— К сожалению, для вашей переводчицы места не будет. Машина двухместная, — сказал Шухов по-русски.

Карлос перевёл его слова на испанский, а девушка повторила их по-английски.

— Не беда! — улыбнулся Смитсон. — Конечно, жаль расставаться с прелестной сеньоритой. Она мне так хорошо помогает. Но я ведь ненадолго!... А в интернациональной бригаде переводчиков будет сколько угодно.

— А вы не боитесь лететь? — не удержался от вопроса лётчик. — Нас могут подбить! Умеете ли вы пользоваться парашютом?

— Если бы я был трусом, я бы не уехал в Мадрид, не поставив в известность об этом нашего президента, — серьёзно ответил профессор. — А как надевать парашют, на всякий случай покажите!

Парашют оказался ненужным. Часть пути Шухов вёл самолёт высоко за облаками, но чаще летел бреющим полётом, прижимая его к земле. Он старался использовать каждую складку местности, каждую особенность ландшафта для маскировки. Самолёт огибал горы, нырял в овраги, очень низко пролетал над лесом. Он шёл не строго по прямой, а часто сворачивая в стороны. На такой полёт уходило много бензина, но он был безопасней.

Вот, судя по карте, и расположенный в лощине прифронтовой город — Арганда. В центре его на площади руины.

Чуть дальше на север Шухов заметил на ровной лужайке чёрный посадочный знак «Т» и, вздохнув облегчённо, повёл самолёт к земле. Задание было выполнено.

К самолёту подбежали интернационалисты. И Шухов неожиданно услышал мягкий украинский говор:

– Дывись, червоный чертыня!

У самолёта выставили охрану, а прилетевших пригласили в ожидавший их автомобиль. Конечно, генерал прислал за профессором человека, знающего английский язык.

Ехали совсем недолго, а потом пошли по глубокому, хорошо замаскированному и охраняемому окопу к одиноко стоявшему дому. Он казался необитаемым. Но внутри него было многолюдно и шумно. Здесь разместился штаб Двенадцатой интернациональной бригады.

За маленьким столом сидел и что-то писал невысокий, хорошо сложенный, несмотря на некоторую склонность к полноте, человек. На нём были замшевая куртка, светлые кавалерийские бриджи и до блеска начищенные коричневые щегольские сапоги. Он чисто выбрит. Щёточка его чёрных усов аккуратно подстрижена. Шухов сразу понял, что это – легендарный генерал Лукач. Он шагнул и, козырнув, рапортовал:

– Товарищ генерал! Лётчик Хосе доставил из Мадрида профессора-хирурга!

Командир бригады встал. У этого бывалого воина была на удивление мягкая, добрая улыбка.

– Отбросим псевдонимы. Для вас я просто Матвей Михайлович. Как вас зовут?

– Александр Шухов!

– Значит, Саша! Большое спасибо, друг, за то, что привезли вовремя медицину.

Улыбка сошла с лица Лукача, и он стал озабоченно грустным.

– Если бы вы знали, какой Анри правильный товарищ... Почему убивают и тяжело ранят самых лучших людей? А?.. Спасёт его ваш профессор?

– Думаю, что обязательно спасёт!



– Спасибо! Я тоже хочу так думать!

В соседней комнате Смитсон с врачом бригады стали готовиться к операции. Медсестра пронесла туда ведро воды. За дверью зашипел примус.

Лукач, не находя себе места, бегал по комнате. Он остановился вдруг перед Шуховым, положив ему руки на плечи, попросил:

– Моё присутствие здесь совсем необязательно, может быть, даже нежелательно. А глубокую разведку надо сделать во что бы то ни стало. Вот что, друг Саша, покатайте меня хоть четверть часика над фашистскими позициями. Совсем недолго! Что вам стоит, а польза от рекогносцировки будет огромная!

– Со всей душой, но вот горючего маловато!

– Бензин пожалел для соотечественника! Вот жмот! За пятнадцать минут вернёмся как миленькие! Я дам команду, может, мои молодцы найдут авиационный бензин! Верну долг с гаком!

Летали больше часа.

Генерал Лукач вернулся в штаб, довольный увиденным.

– Дела идут неплохо. Можно сказать, хорошо! – говорил он своим штабистам, склонившись над картой. – Не позже чем через день-два пойдём в решительную атаку силами всей бригады. А батальон Домбровского надо перекинуть вот сюда... Да пусть батальон идёт открыто, днём, с песнями...

Нехай они думают, что к нам подошли большие подкрепления. Ночью домбровцев тайно вернуть обратно... Ясна задумка?... А как Анри? Операция сделана?

— Профессор считает, что раненого удастся спасти. Но перевозить его сейчас нельзя. Профессор решил на время остаться здесь и, как он говорит, будет «вытаскивать молодого человека с того света, а то ведь он может и в ад угодить»!

— Значит, Саша, — повернулся генерал к лётчику, — вы можете возвращаться! Благодарю за службу!

Шухов постеснялся спросить про бензин и очень жалел потом об этом. К самолёту горючего не подвезли. Впрочем, это было не так уж страшно. Судя по бензомеру, на обратную дорогу, правда в обрез, должно хватить.

Когда Шухов осматривал свой самолёт и объяснял бойцам, караулившим его, какая от них потребуется помощь при взлёте, из-за ближних холмов донеслась песня. Сначала был слышен мощный бас запевалы, и затем песню дружно подхватили сотни голосов, «Домбровцы идут», — понял лётчик. Слова песни с грехом пополам ему перевели:

Далёк наш край родной,
Но мы готовы в бой
За тебя, свобода...
Испания с тобой!

После пробы мотора лётчик выключил его и вылез из кабины. Под его руководством бойцы осторожно развернули машину. Можно лететь!

Шухов поднялся опять в самолёт, закрепил ремни, пошевелил плечами — не давят ли где лямки парашюта, — опустил на глаза очки, с помощью сжатого воздуха в баллоне вновь запустил мотор. Ещё раз махнул рукой на прощание, вырулил, дал полный газ, и «Р-5» пошёл на взлёт.

Мальчишки не подвели

Самолёт только ещё набирал высоту, как показались впереди, около Арганды, семь вражеских бомбовозов, сопровождаемые истребителями. Яркие освещенные солнцем, они шли низко, и густая тень от них ползла по вздыбленной бомбёжками земле. Встреча с ними, само собой разумеется, никак не входила в планы Шухова. Он резко бросил самолёт вправо и стал петлять между высокими холмами, которых здесь было так же много, как бородавок на коже жабы. Но кончилась гряда – впереди ровное плоскогорье. Тут уж самолёт будет на виду. Одно лишь спасение – спрятаться в облаке, нависшем над горизонтом. Но до него добираться с подъёмом километра полтора, а то и два. «Пока буду лезть в гору, меня засекут!» – подумал Шухов. Но другого выхода не было.

Произошло так, как он ожидал. С тревогой увидел лётчик, как истребитель «фиат» отделился от строя и помчался ему наперерез. Шухов, поддавая газ громко взревевшему мотору, шептал, сам того не замечая: «Поднажми, миленький! Ещё немного поднажми. Сейчас долетим и спасёмся!» Успел всё-таки! «Красный чертёнок» первым врезался в серую облачную муть. Шухов стал описывать небольшие круги, стараясь не выскочить за облака. Лишь бы не столкнуться с «фиатом», пилот которого, вероятно, так же ничего не видит, как и он. Сколько прошло минут этой смертоносной игры в прятки, Шухов не знал. По нельзя же вечно кружиться в облаке. Будь что будет! Самолёт выскочил навстречу солнцу, и Шухов чуть не запел от радости: преследовавший его истребитель догонял своих. Как видно, фашистский пилот не решился влезать в облако. Не такая уж была завидная дичь этот «Р-5», чтобы стоило продолжать рискованную охоту!

Шухов опять нырнул в облако. Покружил ещё немного, чтобы дать вражеским машинам подальше уйти, и стал снижаться.

Опасность миновала. Но новая беда – лётчик потерял ориентировку! Чтобы выяснить, куда летит самолёт, надо сверить местность под его крылом с картой.

До боли в глазах Шухов искал на земле знакомые ориентиры – мельницу, взорванный мост через реку, костёл на высоком месте, – которые он заметил, когда летел сюда. Искал и не находил.

Мотор работал ровно, но вдруг закашлял, как простуженный. Вот это да! «Еды» ему, чёрту прожорливому, не хватает! Шухов не отводит от бензомера глаз... Горючего в баке ещё километров на сто полёта, а мотор уже не громко кашляет, а потихоньку чихает. Выходит, врёт бензомер! Ещё одно «апчхи», и мотор замирает. Надо планировать на вынужденную!

Шухов вспомнил Дальний Восток, где он служил одно время, сопки, тайгу. Там он научился сажать машину в любых условиях. Но, кажется, там было легче. Перед самолётом простиралась узкая рыжая долина со скошенной травой и пологими холмами по сторонам. Вполне достаточно места для посадки. Но по долине разбросаны в беспорядке огромные камни. Как бы не наскочить на них!

Присмотревшись, пилот решил садиться у самого склона – там вроде поменьше каменных препятствий. Послушный самолёт бесшумно коснулся колёсами земли и, слегка подпрыгивая, пробежал расстояние более короткое, чем всегда, будто понимал всю сложность посадки.

В самом конце пробега, когда скорость почти угасла, Шухов, энергично действуя рулями, сумел обвести его вокруг большого камня.

Самолёт ткнулся в большой стог сена, чуть не развалив его, и замер.

Лётчик отстегнул парашютные лямки и выпрыгнул из кабины. Где он находится, Шухов не имел представления, но понимал, что недалеко от линии фронта. И в самом деле – хорошо слышна была артиллерийская канонада, недалеко за

холмами застрекотал и замолк пулемёт. Чьи там позиции – республиканцев или фашистов?

Шухов курил в раздумье, не зная, что предпринять, когда увидел бегущих к нему мальчишек. Их было двое, и они стремглав неслись, почему-то молча, и один из них, побольше ростом, даже приложил палец к губам. Лётчик сразу понял, в чём дело. Увидя ребят, он очень обрадовался – мальчишки не подведут, помогут в беде.

Когда запыхавшиеся мальчики остановились перед ним, он тихо спросил, ткнув рукой в сторону холмов:

– Фашисто?

– Си, камарада! (Да, товарищ!) – прошептал мальчик. «Попал как кур во щи!» – подумал Шухов и вытащил из кармана словарь.

Мальчишки всюду мальчишки! И в Испании тоже. Они как зачарованные осматривали самолёт. Один из них погладил борт машины и засмеялся:

– О-о! «Дьяболито рохо»!

Пора было знакомиться. Шухов протянул руку и назвал себя:

– Хосе!

Мальчишки недоверчиво смотрели на него. Хотя лётчик был и одет почти как все бойцы-республиканцы, в синее «моно» – холщовый комбинезон, и поверх него «касадоре» – кожаную куртку, он мало походил на испанца.

– Франсе? – спросил после недолгого молчания мальчик.

– Но! Авиадоре русо!

– Амиго советика! – заулыбались ребята.

– Паблито! – представился высокий паренёк. Ему было лет двенадцать-тринадцать. Под его чёрными, давно не стриженными вьющимися волосами, падавшими на лоб, неожиданно ярко голубели большие глаза. Дочерна загорелый мальчик был строен и быстр в движениях.

Тоже смуглый, темноглазый, Энрико был пониже, видимо, помоложе и более медлителен, чем его товарищ.

Мальчики, перебивая друг друга, стали быстро что-то спрашивать. Слов Шухов не разобрал, но понял, что их интересует причина его вынужденной посадки.

– Газолина! (Бензин!) – сказал он грустно и развёл руками. – Но газолина!

То и дело листая словарик в поисках нужных слов, но больше прибегая к языку жестов, лётчик узнал от ребят, что их деревня совсем рядом за холмом и что она занята на днях фашистами.

– Их, конечно, наши скоро выбьют отсюда, – уверенно заявил Энрико, – но пока идти туда амиго советика нельзя!

– Что же будем делать, друзья? – растерянно спросил Шухов.

У Паблито заблестели глаза:

– Мы вас спрячем и самолёт тоже!

«Р-5» быстро и ловко замаскировали сеном. «Знал, умница самолёт, где остановиться!» – невольно подумал Шухов. Получилось здорово – просто стог подвинулся в сторону метра на два. Спрятав внутри себя самолёт, он стал таким же аккуратным, каким был и раньше, только, может быть, чуть побольше.

Договорились, что лётчик будет ждать, зарывшись в сено до темноты, пока не придут за ним мальчики.



...При бледном свете луны, пробивавшемся сквозь маленькое окошко чердака, устроили настоящий пир. Паблито принёс миску ещё дымящихся бобов, большой кусок овечьего сыра, краюху хлеба. Лётчик извлёк из НЗ – неприкосновенного запаса – батон копчёной колбасы, пачку печенья и открыл банку сохранившихся у него советских шпрот. Четвёртый участник пиршества, дед Паблито, сухонький, сморщенный старик, приволок бутылку вина чуть ли не с него ростом. Про деда мальчик сказал:

– У меня нет от него секретов. Он нам во всём поможет!

Нельзя сказать, что за ужином была оживлённая беседа, но всё-таки кое-что рассказывали и понимали друг друга. Шухов узнал, что находится в старом крестьянском доме, хозяином которого был дед Паблито. Его сын и отец мальчика, тоже земледелец, сражался в рядах республиканцев под Мадридом.

– Падре – коммунист! – с гордостью сказал Паблито.

В доме ещё были его бабушка и мать, но, по мнению мальчика, «у женщин длинный язык» и поэтому их лучше не посвящать в тайну.

Старик согласно кивал головой и помалкивал.

Когда «гости» ушли, Шухов огляделся. Чердак был просторный, заваленный сеном и разной рухлядью – ломаными лопатами, старыми мотыгами, дырявыми бочонками. В угол на охапку сена Паблито бросил одеяло и подушку.

Дом был сложен много десятилетий назад из больших нетёсанных камней. «Стены выдержат прямое попадание снаряда. Настоящая крепость!» – решил Шухов и лёг спать. Он долго не мог заснуть. Внизу под ним шумно жевала и вздыхала корова...

Прошло двое суток невольного заточения лётчика. Паблито и Энрико часто навещали его, приносили еду и сообщали последние новости. Они не раз бегали к самолёту, ставшему стогом сена, – всё там было в порядке. Появлялся

на чердаке и старик, молча и крепко пожимал руку Шухову, крестил его и уходил.

Предутреннюю тишину нарушили винтовочные выстрелы. Затем просвистел и где-то совсем близко разорвался снаряд. Глухо заговорили пушки. Рядом затарахтел пулемёт.

Шухов бросился к слуховому окошку. Отсюда просматривался кусок неба со шпилем белой колокольни и отрезок деревенской улицы.

Светало. Стало видно, как с колокольни по наступавшим бьёт пулемёт. Эх, забраться бы сейчас туда и заставить замолчать проклятого пулемётчика! Шухов нащупал в кармане пистолет. Нет, он не имеет права ввязываться в бой. Больше, чем его жизнь, республике нужен самолёт. Его обязательно надо пригнать на аэродром! Пулемётчика снимут другие. И в самом деле, к колокольне, крадучись вдоль стен домов, пробирались крестьяне. Среди них Шухов увидел и старого хозяина дома, в котором он нашёл приют. Дед был вооружён охотничьим ружьём.

Минут через пять пулемёт на колокольне смолк.

Вскоре деревня заполнилась шумом моторов и лязгом железа о булыжник мостовой. Шли танки Двенадцатой бригады.

На чердак влетел Паблито и, крича: «Виктория! Виктория!» (Победа!), потащил лётчика вниз.

По деревне с песнями шли бойцы-интернационалисты:

С дальней родины мы ничего не взяли,
Только в сердце ненависть горит.
Но отчизны мы не потеряли:
Наша родина теперь – Мадрид!

Шухов видел, как в открытом автомобиле проехал генерал Лукач. Он крикнул ему вслед приветствие, но его не слышали. Народный генерал спешил гнать врага дальше...

На прощание Шухов снял свои наручные часы со светящимися стрелками на чёрном циферблате и застегнул ремешок на узком запястье Паблито.

Мальчик запрыгал от радости.

– Возьми, парень, подарок от русского коммуниста – сыну испанского коммуниста!

Паблито вскинул сжатый кулак и крикнул:

– Вива! Но пасаран!

Энрико был подарен карманный компас.

Вся деревня пришла провожать «авиадоре русо». Оказалось, что никто не знал, какая «начинка» у большого стога сена. Крестьяне, по указанию Шухова, оттащили в сторону камни, расчистили дорожку для взлёта. Паблито и Энрико, очень гордые доверием, тщательно вымыли самолёт. Воду им таскали все мальчишки деревни. Не отставали от них и девчонки. Они украсили «Красного чертёнка» цветами.

Женщины, не обращая внимания на протесты лётчика, запихивали в самолёт головы сыра, апельсины, бутылки с вином.

Когда всё было готово к отлёту, всё, кроме самого главного – горючего, появился молчаливый дед. Он важно шагал около мула, по бокам которого свешивались плетёные корзинки. В каждой из них было по большой банке с бензином.

Дед, не говоря ни слова, встряхнул руку лётчику. Затем скинул свою широкополую соломенную шляпу, приподнялся на цыпочки и крепко поцеловал Шухова.

...На аэродроме «Четырёх ветров» под Мадридом уже перестали ждать возвращения самолёта, доставившего профессора на Харамский фронт. Из штаба генерала Лукача сообщали о вылете самолёта в обратный путь, а самолёта нет и нет. Уже вернулся в Мадрид на санитарном автомобиле американский хирург и привёз своего пациента – француза Анри, который пошёл на поправку.

Самолёт «Р-5» решили списать, а пилота Хосе включить в

список без вести пропавших. В штабе составлялось печальное письмо на родину...

И качали же товарищи Шухова, когда он, по всем правилам приземлив самолёт на три точки, как ни в чём не бывало прыгнул на зелёное поле. Чуть шею ему не свернули.

Механик Карлос сразу и плакал и смеялся. Он никак не мог пробиться сквозь толпу, окружавшую самолёт. Когда всё-таки ему это удалось, он не только, вопреки уставу, расцеловал давно не бритые щёки своего командира, но и чмокнул красного чертёнка на борту машины.

– Порррьядокс! – визжал ошалелый от радости Карлос.

– Совсем не порядок! Врёт бензомер, – охладил его пыл Шухов. – Показывает больше, чем есть в наличии. Проверь бензомер!

На следующее утро «Р-5» ушёл в очередной разведывательный полёт.

Вскоре на руке камарадо Хосе опять затикали часы – золотые, именные – награда республиканского правительства.

Конец «красного чертёнка»

На смену короткой, гнилой испанской зиме пришла похожая на осень холодная, слякотная весна. День-деньской шли дожди попеременно с мокрым снегом. Солнце редко проглядывало из-за туч, низко прикрывших долины и ущелья. Реки Тахо, Тохунья и Хенарес, берущие своё начало в горах хребта, вышли из берегов. Земля в районе Гвадалахары превратилась в жидкое месиво из глины, воды и ещё не растаявшего снега.

С раскисшего аэродрома не взлететь самолёту. «Чатос», «москас», бомбардировщики «СБ», которых здесь стали называть «Катюшами», стоят без дела, увязнув колёсами в краской испанской глине. Рядом с ними десяток новеньких «Р-5». Они совсем недавно прибыли из Советского Союза по просьбе генерала Дугласа. Главный советник по авиации, не

раз поднимавшийся в небо на «Красном чертёнке», убедился в незаменимости сравнительно быстрого, выносливого, неприхотливого «Р-5».

На аэродроме Алкала-де-Энарес собраны самолёты со всей Испании. Но свинцовое, нелётное небо прижимает их к земле. Не умолкает барабанная дробь тяжёлых дождевых капель по плоскостям мокрых машин.

Летать нельзя, а летать надо, как никогда!

Итальянские войска вторглись в пределы Испании и начинали наступление на Мадрид со стороны Гвадалахары. Пять больших пароходов, охраняемых чуть ли не всем военным флотом Италии, доставили дивизии с пышными названиями «Чёрное пламя», «Божья воля», «Чёрные стрелы», множество орудий, танков, самолётов, автомашин.

У республиканцев на этом участке фронта было совсем мало защитников. Срочно сюда перебросили закалённую в боях, никогда не отступавшую бригаду генерала Лукача.

Силы всё-таки были неравные. На каждого бойца за свободу наступало семь итальянских захватчиков. На танк республиканцев приходилось восемь танков фашистов. Пулемётов у оккупантов было в десять раз больше, орудий – в пять раз.

По пояс в жидкой грязи, простуженные, прикрываясь насквозь промокшими одеялами, часто без горячей пищи и сухого ночлега, республиканцы стойко и бесстрашно отражали атаки. Но всё-таки в первые дни боёв итальянцы немного продвинулись вперёд.

Республиканцы ждали помощи с неба. А дожди всё шли и шли, то достигая силы ливня, то немного утихая.

Дуглас со своими помощниками, с трудом вытягивая ноги из чавкающей грязи, вышел на небольшой холмик на краю лётного поля. Здесь было чуть посуше.

– Вот отсюда и попробуем взлететь! – решил генерал.

– Не хватит места для разбега, – возразил военный инженер.

– Думаю, что «эр пятый» оторвётся. Полечу с Шуховым!

На бугорок на руках втащили самолёт с красным чертёнком на борту. Сняли пулемёт, чтобы облегчить вес машины. Слили горючее, оставив только на час полёта.

Самолёт неуклюже побежал по узкой и короткой полосе, кончавшейся оврагом. Через две-три секунды поднялся хвост, оставалось оторвать машину от земли. Но вот она уже пробежала половину дорожки, а скорость ещё недостаточна – сто километров. Мало! Сто десять... Еще немного – сто двадцать. Мелькнул обрыв. Самолёт повис в воздухе.

Шухов плавно потянул ручку на себя, и «Р-5» полез ввысь.

Шел мокрый снег, залепляя козырёк кабины. Серые облака нависли над самой землёй. Самолёт как будто пробивался сквозь вату.

Дуглас взглянул на часы и дал знак пилоту – снижаться. До земли было не более полутора метра, когда чуть просветлело. Опасаться вражеских истребителей было нечего. «Только сумасшедшие летают в такую погоду», – сказал Карлос своему командиру перед вылетом. Может быть, он и был прав.

Вправо от самолёта широкое шоссе Мадрид – Париж. Надо подойти к нему поближе. Самолёт на бреющем полёте с рёвом пронёсся над дорогой. Она вся забита машинами. Грузовики с солдатами идут по четыре в ряд. Их несколько сотен. С неба увидели и танки, и артиллерийские батареи, и батальоны пехоты, продвигавшиеся в глубь страны.

Медлить нельзя ни часа. Вернувшись на аэродром, Дуглас провёл короткий митинг.

– Говорят, в дождь никто и нигде не летает, – говорил он лётчикам и механикам. – А теперь будут летать... в Испании советские добровольцы. Иного выхода у нас нет. Ждать погоды нам не позволяет наша совесть. И грязь нам не будет помехой... Мы участвуем в народной войне, и народ нам поможет. Позовём население городка. Где можно, утрамбуем

землю, а где нельзя, положим доски, солому, хворост... Мы должны пообломать чёрные стрелы и погасить чёрное пламя...

Уговаривать испанцев не пришлось. На аэродром пришли сотни людей – мужчины, женщины, старики, дети. Под нескончаемым морозящим дождём все работали не щадя сил. Кто посильнее – трамбовали землю, остальные заготавливали хворост, привозили из крестьянских дворов солому, таскали на носилках и в корзинах песок. Сооружались невиданные хворосто-соломенные взлётные полосы.

Шухов ещё раз поднимал свой самолёт в разведку. Вернувшись, прямо под крылом он расстелил на мокрой земле карту:

– Вот здесь скопление противника!

Люди, помогавшие «пилотос», не ушли с аэродрома и на руках вынесли боевые машины от стоянок к старту. К каждому истребителю подвесили по две пятидесятикилограммовые бомбы. «Р-5» взял бомбы поменьше весом.

Тридцать машин одна за другой поднялись в сумрачное небо и сразу скрылись из вида за плотной дождевой завесой.

Добровольные помощники, торопясь, начали приводить в порядок взлётную дорожку. Хворост и песок были заготовлены заранее. Надо было успеть всё сделать к возвращению самолётов.

Вынырнув из-за нависших над самой землёй туч, самолёты, сея огонь и смерть, вихрем пронеслись над головами итальянцев. Истребители выполняли роль штурмовиков, которых не было в Испании. Как и намечалось приказом, в голове и хвосте вражеской колонны одновременно взорвались брошенные бомбы и взметнулись столбы пламени. Итальянцы оказались в мышеловке. Им был преграждён путь и вперёд и назад. На шоссе творилось что-то невообразимое. Водители бросили рули, и неуправляемые машины сваливались в кювет, сталкивались, громоздились

одна на другую, словно им пришла вздорная мысль поиграть в чехарду. Солдаты поднимали вверх руки, как бы сдаваясь грозному небу.

Истребители, пройдя вдоль колонны, развернулись и вновь пошли косить итальянцев.

Рёв моторов, шум дождя, взрывы бомб, трескотня пулемётов слились с криками ужаса, воплями раненых.

Разгром завершила эскадрилья «Р-5». Когда уже ушли истребители, подоспели более тихходные «стрекозы». На минуту-другую на затихшем шоссе снова ахнули бомбы и застучал свинцовый град...

Вернувшись со штурмовки, Дуглас приказал телефонисту:

– Соедините с Двенадцатой!

– Генерал Лукач на проводе!

– Мате! Не теряйте время! На восемьдесят третьем километре шоссе заварили кашу из машин и людей. Спешите расхлёбывать!

Интербригадовцы закрепили успех лётчиков.

Это было только началом. Продолжались дожди, земля по-прежнему была рыхлой и влажной, но авиация республиканцев не давала противнику ни минуты передышки. Когда самолёты возвращались с задания, с их колёс счищали пудовые комья грязи.

Истребители действовали группами в четыре-пять машин. Пока одна группа держала противника под огнём, вторая летела ему навстречу, а третья заправлялась горючим и загружалась боеприпасами. Совсем как конвейер на заводе. И этот авиационный конвейер действовал бесперебойно. Самолёты штурмовали моторизованные колонны, мешали их продвижению, срывали атаки и здорово помогали республиканским бойцам.

Эскадрилья «Р-5» делала по пять-шесть вылетов в день. «Дьяболито рохо», благодаря стараниям неутомимого Карлоса, всегда был готов лететь на штурмовку, хотя и не раз по его возвращении механик находил пулевые отверстия в

обшивке. Не надо забывать, что славный самолёт всё-таки был сделан из дерева и полотна. Правда, «лечить» его мелкие раны было не так-то трудно. «Лекарством» были кусочки фанеры и клей. Для итальянских и немецких лётчиков погода была неподходящей. Они, «как положено», не поднимались в дождь. А в редкие светлые часы «хейнкелей» и «фиатов» в небе Гвадалахары уничтожали «И-15» и «И-16».

Самолёты, подоспевшие танки, тоже советские, и героические бойцы – испанцы и интербригадовцы – одержали под Гвадалахарой блистательную победу.

Ещё одно большое наступление на Мадрид потерпело крах. Победу под Гвадалахарой шумно праздновали во всех городах свободной Республики Испании и даже проводили по этому поводу «фестивали музыки и пляски».

Лётчикам-добровольцам было не до песен и танцев. Они не успели даже как следует отоспаться. С аэродрома Алкаладе-Энарес они перегоняли свои самолёты на другие участки фронта, где их с нетерпением ждали.

Война продолжалась.

Улетели и Шухов с Карлосом.

По дороге им не повезло. Самолёт обстреляли зенитчики. Неожиданно напоролись на заградительный огонь батареи, перебиравшейся на новые позиции.

Фашисты стреляли не очень метко. Самолёт в зоне попадания был считанные минуты. Лётчик сумел, резко бросив в сторону и прижав к земле, вывести самолёт из-под обстрела. Но Шухова всё-таки кольнуло в левую ногу. На брюках показалось и стало расширяться бурое кровавое пятно. Вначале он не почувствовал острой боли, настолько были у него напряжены нервы, но очень скоро нога ниже колена нестерпимо заныла и вся штанина стала мокрой от крови. К тому же всегда «дисциплинированный» самолёт стал плохо вести себя, не слушался рулей, а лететь до места назначения ещё далеко. Хорошо, что Шухов вспомнил про запасной аэродром, километрах в десяти в стороне от курса.

Конец славной жизни

Рядом с небольшой деревней, в центре которой высилась колокольня старинной церкви, уже зеленело ровное поле. Здесь, южнее Гвадалахары, было теплее и трава появилась раньше. Самолёты на аэродроме стояли в капонирах – укрытиях от осколков вражеских бомб. Это были вырытые в земле пологие щели, отдельные на каждую машину. Сверху их затягивали маскировочными сетями.

В большой палатке, поставленной в конце аэродрома, расположились ремонтные мастерские. Около них стояли покалеченные машины и среди них «Красный чертёнок». Тридцать две пробоины насчитал Карлос в его плоскостях и фюзеляже. Пуля попала в одну из тяг управления рулём поворота, и та держалась на честном слове.

Мотор, давно отработавший положенное ему время, решили перебрать и подремонтировать, – может быть, ещё проработает несколько десятков часов.

Лечились и самолёт, и его командир.

Рана на ноге Шухова оказалась лёгкой, но затягивалась медленно. Он лежал, скучая, в доме деревенского старосты, но старался после каждого дневного посещения фельдшера удирать к товарищам.

Карлос смастерил ему костыль, и, опираясь на него, лётчик ковылял на аэродром.

В светлое апрельское утро за Хосе зашёл Карлос. Синее небо было совсем чистое. Такая погода радует пилота, когда он работает на пассажирской линии.

На войне ценно всякое облачко, за которым, в случае надобности, можно укрыться.

Когда лётчик с механиком медленно пересекали площадь перед костёлом, в небе зарокотали моторы. Было видно, как с аэродрома стремительно взлетели истребители и, круто развернувшись, ушли в сторону Мадрида.

Друзья только дошли до лётного поля, когда на горизонте опять показались самолёты.

– Наши возвращаются, – удивился Шухов. – Почему так скоро?

– Это не наши! Это фашисты! Они летят бомбить аэродром! И некому их встретить! – завопил Карлос и стремглав помчался.

– Ты куда? – крикнул вдогонку Шухов.

– Спасать машину! Заведу её в капонир!

Механик не добежал.

Три «юнкерса», пикируя один за другим, начали бомбёжку аэродрома.

Шухов увидел, как от первого из снижающихся бомбовозов отделилась чёрная груша и медленно, как ему показалось, пошла к земле. Лётчику почудилось, что бомба падает ему прямо на голову, и он закрыл глаза. В то же мгновение его оглушило, и невидимая сила взрывной волны встряхнула и отбросила далеко в сторону. Он упал, больно ушиб раненую ногу и всё ещё с закрытыми глазами, как слепой, стал шарить руками вокруг себя, ища костыль.

Когда Шухов решился открыть глаза, то увидел впереди себя, почти в центре лётного поля, поднявшийся к небу огненно-дымный столб.

Грохнули ещё несколько взрывов, и выросли такие же столбы пламени и развороченной земли. Затем всё обширное лётное поле затянуло густым дымом.

Шухов лежал, прижавшись к земле-спасительнице, и ждал новых взрывов. Но их не было. В небе уже стихал рёв моторов удаляющихся бомбардировщиков с чёрными крестами на крыльях.

И тогда на земле слышались тревожные крики людей.

«Кажется, на этот раз пронесло мимо меня! – мелькнуло в голове Шухова. – А что с Карлосом?»

Лёгкий ветерок быстро разорвал дымовую завесу и разметал клочья её по ослепительно голубому небосводу.

Стали видны ещё курившиеся дымком воронки на опалённой траве. Их было с десятков в одном конце аэродрома, почти все они темнели. «Не так страшен чёрт, как его малюют. Садиться можно, — с профессиональной привычкой оценил обстановку лётчик. — Места для приземления истребителей, которые вот-вот вернутся, вполне достаточно».

Там, где была палатка ремонтной мастерской, догорал костёр. Вместо стоявших там самолётов — груды щепок, обрывков полотна, искорёженного железа.

Кончилась славная жизнь и самолёта с красным чертёнком на борту.

А где же Карлос? Шухов приподнялся, опершись на локти, и увидел такое, что его заставило вскочить на ноги. Забыв про больную ногу, он побежал, размахивая костылём.

Шагах в двадцати от того места, где стоял несколько минут назад самолёт «Р-5», лежал, раскинув руки и уткнув лицо в траву, его механик.

Товарищи укладывали Карлоса на носилки. Вся голова его была в крови. Видимо, не один осколок бомбы поразил молодого испанца, спешившего спасти свою машину.

Нет его, нет и самолёта!

Шухов бежал навстречу людям и плакал навзрыд, не стыдясь своих слёз.

Карлос уже никогда не будет теперь куда-то спешить, копаться в моторе, в который был просто влюблён. Никто не услышит больше его возгласа «Порррьядокс!». Шухов лучше всех знал, каким замечательным человеком был этот совсем молодой свободолюбивый испанец, с золотыми руками, светлой головой и добрым сердцем. Он надеялся после окончания войны поступить в институт, стать авиационным инженером. И ещё мечтал Карлос обязательно побывать в Москве, о которой он столько слышал замечательного, и поэтому старательно изучал русский язык.

Маленького весёлого механика любили все, кто его хоть немножко знал. Недолго он пробыл в селе у аэродрома, но

успел завести себе здесь много друзей.

Карлоса хоронили как народного героя. Жители села в тёмной одежде выстроились в две шеренги почётным караулом вдоль его последней дороги. На домах были приспущены флаги республиканской Испании, увитые траурными чёрными лентами. Долго и печально звонили церковные колокола. Из лучшего дома в деревне – старейшины – лётчики вынесли гроб. На старинном сельском кладбище был дан салют из винтовок и охотничьих ружей.

Убийцы Карлоса не остались безнаказанными. «Курносые», возвращаясь с задания, как следует встретили «юнкерсов», налетавших на их аэродром.

В воздушной схватке были сбиты два бомбовоза. Третий сумел удрасть.

Формуляр самолёта

Пока не успели убрать обломки «Красного чертёнка», Шухов на память о верном боевом друге снял с него чудом уцелевший компас. Прихватил он и формуляр – бортовой журнал. В серую тетрадку штабными командирами была записана вся «биография» боевой машины. У этого «Р-5» было немало и побед и ранений.

Обломок пропеллера лётчик установил на могиле механика.

...Через несколько месяцев Шухов возвратился на Родину. Он зашёл ко мне рассказать о судьбе самолёта, который был одинаково дорог нам обоим. С волнением я перелистывал бортовой журнал нашего самолёта. Он летал и над льдами северных морей, и в небе знойной Испании, спасал друзей и уничтожал врагов, нёс и мирную и военную службу. Завидная судьба!

На обороте обложки самолётного формуляра была приклеена фотография молодого красивого человека в комбинезоне, стоящего у крыла самолёта. Он счастливо

улыбался.

– Кто это?

– Мой друг Карлос. В моём сознании он неотделим от машины, на которой мы летали! Поэтому я и прикрепил сюда этот любительский снимок.

Здесь же я нашёл и вырезку из газеты. И она тоже здесь была уместна. Это – стихотворение Михаила Исаковского:

Склоняя свои боевые знамёна,
Испания молча скорбит:
Наш Лукач на знойной земле Арагона
Фашистским снарядом убит.

Он умер за то, чтоб земля расцветала,
Чтоб дети спокойно росли...
До самой Валенсии гроб генерала
Бойцы на руках пронесли.

Страна своего схоронила героя,
Плотнее сомкнулись штыки.
Лежит он, но имя его боевое
Ведёт в наступленье полки...

Двенадцатая интернациональная бригада, созданная генералом Лукачем, героически сражалась до конца войны, которая продолжалась почти три года. К концу её республиканцам нечем было воевать. Не хватало всего – патронов и ботинок, продовольствия и самолётов, лекарств и бензина.

Против республиканцев воевали не только войска испанских фашистов, головорезы Гитлера и чернорубашечники Муссолини. Им помогали правительства капиталистических стран – Англии, Франции, Соединённых Штатов Америки. Громогласно заявив о своём «невмешательстве», они не пропускали на Пиренейский

полуостров оружие и боеприпасы, закупленные республиканцами в Советском Союзе. Свободная Испания оказалась в кольце блокады.

Прошло почти сорок лет с памятных дней первой антифашистской войны. Гордый и свободолюбивый народ Испании не смирился с фашистским порабощением. Бурлят, клокочут, бастуют, выходят на демонстрации простые люди Испании, бастуют рабочие, и их бросают в тюрьмы.

И, быть может, мальчик Паблито, спасший лётчика-добровольца, теперь уже взрослый человек Пабло, сидит в тюрьме или руководит забастовкой на каком-нибудь заводе или руднике. Если он жив, то наверное ведёт подпольную работу, продолжая дело отца.

Народ Испании борется и наверняка победит!

* * *

...Компас с приборной доски и бортовой журнал «М-10-94», бывшего «Красным чертёнком», хранятся теперь за стеклом витрины в одном из авиационных музеев. «Родственников» его не осталось, хотя их искали по всей стране. В этом музее на открытой площадке стоят самолёты разных годов. «Р-5» нет среди них. Ни один «Р-5» не дожил до естественной «старости». Все они кончили жизнь на боевом посту, участвуя в трёх войнах. В 1938 году эскадрильи этих машин помогали наземным войскам в сражении у Халхин-Гола с японскими захватчиками. В 1939 году громили с неба укрепления белофиннов на Карельском перешейке.

Все годы Великой Отечественной войны «Р-5» использовались для связи, разведки и как ночные бомбардировщики. Они доставляли в тыл к партизанам оружие, патроны, лекарства, газеты и вывозили на Большую землю раненых бойцов.

Самолёт Поликарпова больше десяти лет верой и правдой

служил в боевом и мирном небе Родины. «Р-5» – пример редкого в авиации долголетия.

СЕВЕРНЫЕ ВСТРЕЧИ



Авиапионеры Арктики

Встретился я как-то в городе Нарьян-Маре с двумя лётчиками – Сущинским и Клибановым. Оба они только год работали на Севере, но трудились не за страх, а за совесть и с большим жаром рассказывали мне о своих полётах.

Эти рассказы я помню до сих пор, хотя наша встреча произошла более тридцати лет назад. Мне понравилось в них упорное желание победить суровую арктическую природу и твёрдое стремление служить людям, живущим в этих условиях.

Итак, это было давно. Для Ненецкого национального округа только что были приобретены два первых самолёта. Один был поручен Сущинскому, другой – Клибанову. До тех пор авиасвязи в этих краях не было. Значит, не было и специальных полётных карт – никто не наблюдал и не изучал эту землю с воздуха.

Мало того: даже обыкновенные географические карты, которые тоже могут служить лётчику, и те были неточны.

Между тем Ненецкий национальный округ не такой уж маленький. Он даже больше некоторых европейских государств и тянется с востока на запад целых девятьсот километров. Поэтому-то здесь и была так важна авиация.

Дорог здесь в те времена почти не было. Люди тратили недели, чтобы добраться из одного населённого пункта в другой на оленях или собаках. Между отдельными пунктами

связь существовала только четыре месяца в году, когда тундру сковывал сильный мороз. С апреля по ноябрь люди были отрезаны от мира.

И вот в такой край дали назначение советским лётчикам. Они знали, что тундра, над которой им предстоит летать, населена людьми, долгие годы терпевшими от царского правительства тягостные унижения. Ненцев презрительно называли обидными кличками: «самоеды», «дикие»... Никому не было дела до того, как живёт этот народ. В разбросанных по тундре стойбищах жили отважные охотники, рыбаки, оленеводы, искусные резчики по кости. К ним наезжали только алчные купцы, чтобы за бесценок выманить дорогие меха, замечательные изделия из моржовой кости.

В тундру не приезжали ни врач, ни учитель. Ненецкие чумы обогревались кострами. Эти дымные, грязные жилища кишели насекомыми.

Советская власть стала поднимать народ к новой жизни.

Лётчики, которые должны были первыми служить ненецкому населению, отлично понимали, что им придётся не только летать, но и нести на крыльях своих самолётов эту новую жизнь.

Казалось бы, что особенного – доставить в какой-нибудь населённый пункт почту или привезти врача! Лётчики гражданской авиации, выполняющие эту работу, зовут себя в шутку просто «извозчиками».

Однако в тундре и почта и врач были происшествиями огромной важности, а появление самолёта – просто историческим событием.

Первое время Клибанову и Сущинскому пришлось перенести немало трудностей – казалось незнание северных условий. В тундре, например, было совершенно непригодным лётное обмундирование. Но это было легко исправить: они быстро перешли на национальную ненецкую одежду – влезли в меховые малицы, брюки и пимы.

В первую очередь решено было проложить трассу из Нарьян-Мара в Пешу. До сих пор здесь никто ещё не летал. Решили вылететь сразу на двух самолётах «У-2», чтобы, в случае чего, оказать друг другу помощь. Тут в дело ввязалось маленькое «но»: самолёта два, лётчика два, а бортмеханик один! Естественно, что справиться ему трудно. Ангара нет, маслогрейки нет и вообще, кроме огромного желания поскорее открыть первую линию Нарьян-Мар – Пеша, ничего нет.

Начали запускать моторы. Механик запустил один мотор и займётся другим. В это время первый остановится. Бросится к первому – остынет второй. А январский день маленький: не успеешь оглянуться – уже темно.

Три дня бились, так ничего и не добились. Решили, что первым вылетит тот, чей мотор раньше запустится, а бортмеханик, наладив другой самолёт, пойдёт со вторым лётчиком вдогонку.

Первым в воздух ушёл Сущинский. Скоро он попал в плохую погоду и вернулся предупредить товарищей, чтобы они не вылетали. Но было уже поздно – Клибанов улетел.

Клибанов вместе с механиком некоторое время шёл вдоль реки Печоры и скоро вышел в тундру. «Так вот она какая! – думал он. – Ровно. Снег. Сплошная посадочная площадка, но никаких признаков жизни. Уж лучше такой посадочной площадкой не пользоваться!» Но вышло иначе.

Появилась дымка, видимость настолько ухудшилась, что пришлось идти по приборам. Вдруг самолёт сильно подбросило вверх – начался шквал. Вокруг совсем ничего не видно, лететь невозможно. Отказал указатель скорости. Кое-как удалось сесть. И сели крепко: четверо суток крутила такая пурга, что кругом было темно, ветер так рвал, что угрожал поломать самолёт. Мороз стоял сорок восемь градусов.

В эти дни «куропачьего чума» сказала вся неопытность новичков. Аварийный паёк состоял из трёх плиток шоколада и двух пачек печенья. Четверо суток, не вылезая из самолёта,

питались этим пайком.

На пятые сутки, когда пурга наконец утихла, «пленники» с трудом вылезли из занесённой снегом машины. Тут выясилось новое упущение: забыли лыжи. А без них по глубокому снегу не сделаешь и шагу.

Кругом летали куропатки, но не было ружей – пришлось оставаться голодными. Кустарник не желал загораться, хотя в чумах у ненцев он прекрасно горел.

Мороз стал несколько мягче – градусов двадцать пять, но лётчики не чувствовали облегчения. Пробовали и в самолёте сидеть, и под самолётом, и рыли яму в снегу – всё равно было холодно.

Спас их вылетевший на розыски Сущинский. Вернулись в Нарьян-Мар, и началось всё сначала.

Второй рейс был удачнее. Когда самолёты приземлились в Пеше, там поднялся страшный переполох. Всё население выбежало навстречу воздушным гостям.

Люди, видевшие самолёт впервые, не верили, что лётчики прилетели из Нарьян-Мара за два часа сорок минут.

Какое было ликование, какой восторг!

В дальнейшем Сущинский и Клибанов так наловчились летать, что вынужденная посадка, даже в плохую погоду, считалась позором.

Мне тоже много приходилось летать в этих местах, и я хорошо понимал, какие трудности испытывали пионеры Севера. Но зато как приятно летать над тундрой в хорошую погоду! Смотришь вниз – и кажется, будто летишь над облаками. Внизу изредка мелькают чумы.

Ненцы-оленоводы при звуке мотора выходят посмотреть на самолёт. Стоит же только сесть близ чума, как попадаешь во власть гостеприимных хозяев. Они прямо-таки не знают, как лучше принять дорогих гостей.



Ненцы очень любознательны. Их страшно интересовало, например, почему самолёт тяжёлый, а летает. И вот, сидя с мозговой костью в руках, растолковываешь им теорию авиации и прочие премудрости. Среди молодёжи уже немало желающих пойти учиться на пилотов и механиков. Сейчас на Севере появилось много лётчиков и механиков.

Не везёт!

Управление Гражданского воздушного флота поручило лётчику Скородумову доставить в Москву начальника экспедиции с острова Вайгач. Дело было в апреле. Оба участника перелёта – и лётчик и бортмеханик – имели весьма смутное представление о том, как нужно летать на Севере. Из Москвы они благополучно долетели до Архангельска, затем до Усть-Цильмы. Всё шло хорошо. В Архангельске опытные люди посоветовали им взять на борт радиста, что они и сделали.

Оставалось лететь всего восемьсот километров. Запас бензина был на полторы тысячи километров. Перед последним этапом перелёта, в Усть-Цильме, устроили совещание экипажа. Лётчик настаивал на том, чтобы максимально разгрузить машину. Однако запасного бензина он лишаться не хотел. В воздухе было всего три градуса мороза. Это подсказало «опытным полярникам» решение: чтобы облегчить машину, они выгрузили в Усть-Цильме всё своё полярное обмундирование. Машина оставалась тяжёлой. Тогда подсчитали: «До Вайгача всего восемьсот километров. Сегодня будем на месте, переночуем, а завтра вернёмся обратно», и... оставили на аэродроме свой месячный запас продовольствия.

Полетели налегке. Бортмеханик – в кожаных ботинках и крагах. Радист – в кожаных сапогах. Лётчик – в торбасах, тоже кожаных. Взяли только два килограмма печенья и примерно столько же копчёной колбасы и полетели.

По пути на Вайгач, недалеко от Хайпудырской губы, самолёт попал в первую полосу тумана, заставившую его снизиться, а затем сесть. В течение получаса, не выключая мотора, лётчик ждал, пока туман рассеется. Горизонт действительно прояснился, и он полетел дальше.

Удачный способ «борьбы» с туманом окрылил путешественников, и когда минут через сорок они снова попали в туман, то уже смело уселись и, не выключая мотора, опять стали ждать, когда наладится погода. На этот раз ждать пришлось пятьдесят минут, и опять-таки всё обошлось благополучно. Правда, стартовали с трудом, но всё же полёт продолжили.

Пересекли Хайпудырскую губу. Опять туман. Это была уже не скоропроходящая полоса, а сплошной туман, который на Севере несёт с собой пургу. Пурга не заставила себя ждать, и самолёт засел основательно.

Пока совещались и спорили о том, что делать дальше, пурга разыгралась. В десяти шагах ничего не было видно. Бензин на исходе, мотор нужно выключать. На это было очень трудно решиться, так как все трое прекрасно понимали, что своими силами запустить мотор им не удастся. Но делать нечего – выключили.

Пурга свирепствовала трое суток. Всё это время никто не мог и носа высунуть: сидели в тесной кабине самолёта скорчившись, прижавшись друг к другу.

На четвёртые сутки, когда стихла пурга, ударил тридцатиградусный мороз. А «полярники» одеты почти полетному! Видят – надо что-нибудь предпринимать, иначе дело плохо. Стали копаться в грузе, предназначенном для зимовщиков острова Вайгач. Нашли бинты. Законопатили ими все щели в фюзеляже, обернули застывшие ноги. Но от

этого теплее стало ненамного. Тогда бортмеханику пришла в голову счастливая мысль – отапливать кабину примусом. Попробовали – вышло. За находчивость бортмеханика единогласно избрали завхозом. Голод уже серьёзно давал себя чувствовать, а запасы продовольствия были очень скромны. Сколько придётся просидеть на месте, не знал никто.

Дневной рацион равнялся четырём печеньям и кусочку колбасы.

Целые сутки бились, чтобы запустить промёрзший моторчик рации. На пятые сутки позывные услышал ледокол «Красин» и сообщил, что выходит на помощь. Это сообщение настолько обрадовало невольных зимовщиков, что они на радостях съели половину скудного запаса продовольствия.

После радостного разговора «Красин» молчал четыре дня. Потом сообщил, что сам выйти не может. Помощь же будет организована на собаках из ближайшего населённого пункта – посёлка Хабарово.

Мороз с каждым днём увеличивался, а надежды уменьшались. Лишь на десятый день бортмеханик услышал отдалённый собачий лай. Когда он сказал об этом, лётчик молча указал пальцем на лоб. Тем временем бортмеханик с радостным криком: «Собаки!» – вылез из кабины. Лётчик тяжело вздохнул и сказал радисту:

– Один готов...

Но в следующую минуту они оба слышали звонкий собачий лай: упряжка подошла вплотную к самолёту.

Голодных, замёрзших людей отогрели, накормили, откопали занесённый снегом самолёт. Полдня грели мотор примусами, запустили и полетели снова. На этот раз в самолёте оказался ещё один пассажир. Это был участник спасательной экспедиции, который попросил взять его на Вайгач. В кабине, рассчитанной на одного человека, должно было поместиться трое. Решили выбросить радио, не брать с собой продуктов и потесниться. «Ерунда! – сказал лётчик. – Лететь всего полчаса. Не отказать же человеку, спасшему нам

жизнь!»

Расчёты не оправдались. Пролетели не полчаса, а сорок минут, но зимовья не видно. Как всегда на Севере, погода начала неожиданно портиться. Спустился густой туман, ничего не видно.

Бортмеханик кричит летчику:

– Давай возвращаться обратно!

Тот, надеясь на такое же резкое улучшение погоды, продолжал вести машину вперед. Вдруг вся машина задрожала от сильного удара. За ним последовало несколько других, и машина остановилась. Оказалось, зацепили за снег, разбили костыльную лыжу.

Что делать? Вокруг такой туман, что на расстоянии пяти метров ничего не видно.

Умудрённые опытом первой встречи с туманом, «полярники» решили отсиживаться, не выключая мотора. Но вскоре началась пурга, и, выключив мотор, все четверо засели в кабину. Окоченевшие, голодные, они провели так ещё четверо суток в каком-то забытьи.

Первым очнулся бортмеханик. Не слыша привычного завывания пурги, он приоткрыл чехол кабины, высунулся наружу и прямо-таки ошеломился от удивления: прямо перед ним, на расстоянии какого-нибудь километра, над низким туманом маячила церковь!

Оказывается, что они четверо суток мёрзли и не знали, что совсем рядом находится посёлок Хабарово. Продолжилась бы пурга дольше – все погибли бы в двух шагах от жилья.

Здесь, дожидаясь хорошей погоды и разогревая сильно застывший мотор, экипаж просидел ещё трое суток.

Лишь на двадцать четвёртый день после вылета из Усть-Цильмы им удалось опуститься на аэродроме Вангача...

– Не везёт! – сказал лётчик начальнику экспедиции, когда они снова засели на обратном пути.

– Нет, – ответил ему начальник, – это, пожалуй, не вам не

везёт, а вы не везёте.

Кончился этот перелёт тем, что по радио запросили помощь из Нарьян-Мара. Когда прибыла помощь, оказалось, что машина сидит на реке, а была уже середина мая. Из-под снега показывалась вода, местами лёд был промыт.

Самолёт втащили на небольшой островок, и пассажиры уехали с нарьян-марской санной экспедицией.

А экипаж самолёта сидел полтора месяца на пустынном островке, пока не вскрылась река и до них не добрался первый пароход.

Бесславная история этого перелёта стала известна среди полярных лётчиков, а слова «Не везёт!» приобрели особый смысл. Когда кого-нибудь хотели упрекнуть в легкомысленном отношении к делу, говорили: «Не везёт!»

Корона «короля»

Оговорюсь сразу: лично я королей никогда не видел и не встречал. Мне о них рассказывали товарищи-лётчики. Но однажды я побывал в небольшом стойбище на берегу северной реки Пенжины. Правда, королевского замка здесь не оказалось, но я познакомился с «подданными» и «приближёнными» его величества. Мне показали даже «наследного принца» — немолодого уже, угрюмого коряка, ставшего, кстати сказать, отличным пастухом общественного стада. Владения северного «монарха» простирались на огромной территории, омываемой водами Берингова и Охотского морей, где находится Корякский национальный округ.

Здесь в основном обитают коряки, или, как они сами себя называют, «чавчыв», что значит «оленьи люди». За годы Советской власти коряки шагнули из первобытного общества сразу в социализм. Они увидели самолёт раньше, чем колесо обыкновенной телеги.

В двадцатых и начале тридцатых годов «оленьи люди»

жили ещё родами. Каждый род – особое кочевье. В роде три или четыре семьи бедняков, имеющие по пятнадцать – двадцать оленей, и одна кулацкая семья, владевшая стадом в пятнадцать, а то и в двадцать тысяч оленей. Сообща члены рода следили за стадом, охраняли его по очереди, не считаясь с тем, у кого сколько оленей. Коммунисты с Большой земли, принёсшие в тундру закон новой жизни, сталкивались в своей агитационной работе с такими возражениями богатеев: «Мы живём так, как нас учит Советская власть, – коммуной. У нас всё общее...» Два десятка и двадцать тысяч оленей – общие?! А бедняки, с малых лет привыкшие пасти не принадлежащий им скот «заодно» со своим, долго не могли понять: как же можно жить иначе?



Вот у коряков-то и был свой... «король». История этой «династии» довольно древняя. Какие-то предприимчивые и не лишённые юмора торговцы привезли сюда бутафорскую медную корону, надели её на голову самого богатого оленевода и провозгласили его «королём». С тех пор медный зубчатый обруч переходил по наследству от отца к сыну. Правда, «король» не имел никакой особой власти, кроме той, которой он обладал как крупнейший кулак. Тем не менее ему отдавали почести. Только в 1934 году, незадолго до моего прилёта, корону сорвали с головы последнего «короля», древнего старика. Говорят, много было крику – старику очень не хотелось расставаться с короной. «Мне осталось жить немного, – плакался он, – дайте доносить до смерти».

Корону разломали и растащили по кусочкам на память.

...Мир тесен, особенно лётчику, даже если он водит воздушные корабли над безлюдными просторами Арктики.

Нет-нет да судьба приведёт туда, где довелось когда-то побывать и твой давний прилёт ещё не забыт.

Уже после войны я вновь попал в стойбище на реке Пенжине и, конечно, не узнал его. Теперь это большой посёлок из рубленых домов с радиоантеннами на железных крышах, со школой, клубом, магазином, небольшой больницей. Старожилы, посетовав, что из черноволосого я стал белым, признали во мне того самого воздушного «каюра», который прилетел сюда в год, когда сняли корону с «короля».

После обильного угощения олениной – жареной, варёной и мороженой, что считается особым лакомством, а мне в знак особого уважения преподнесли ещё и оленью кость с мозгом, – я коротал вечер в жарко натопленном кабинете директора совхоза.

За окном выла пурга, вздымая тучи сухой снежной пыли.

– В такую погоду у нас замирает вся жизнь, – говорил директор совхоза. – Люди сидят по домам. Немало было случаев, когда пойдёт человек в пургу к соседу, что живёт рядом, ну, в ста метрах, да так и не дойдёт. На днях один наш работник двое суток просидел в бане. Хорошо, хоть на неё наткнулся, а то так и замёрз бы в двух шагах от своего дома...

– С пургой все встречались, – заметил я. – Вы бы лучше про себя рассказали!

– Много нечего говорить, – улыбнулся мой собеседник. – Я такой же коряк, как и все, местный, только, может, довелось учиться поболее. Кончил Институт народов Севера, потом ветеринарный... Вот уже пять лет, как команду совхозом, оленей у нас около тридцати тысяч...

Директор легонько постучал пальцем по чернильнице на письменном столе. Затейливый чернильный прибор был искусно выточен из моржовой кости. Резчик создал фигуры людей, оленей, собак. В костяные сопки, служившие фоном для всей композиции, был вделан зазубренный кусок меди.

– Вы про корякского короля слышали? – спросил хозяин

чернильницы. – Вот кусочек его короны. Он достался моему отцу, самому бедному из подданных его бывшего величества. Отец был председателем комитета бедноты и сам содрал корону с короля... Всё это вырезал мой друг, я его и попросил вмонтировать сюда мой сувенир... Придёт когда-нибудь такое время, когда от всех королей на земле останутся лишь обломки их корон...

Как приходилось «куропачить»

В ту пору, когда наши лётчики только начинали летать над суровыми, малоисследованными северными землями, им частенько приходилось совершать вынужденные посадки. Причин для этого было много: коварство погоды, непривычка к условиям Севера, отсутствие точных карт, да и машины тогда были не вполне приспособлены.

Когда происходила вынужденная посадка, люди окапывались в снежных ямах наподобие куропаток, зарывающихся от холода в снег. Постепенно среди лётчиков распространилось выражение «куропачить», то есть жить в тундре примерно в таких условиях, как эти птицы.

Сядешь, бывало, неизвестно где – и рад, что хорошо сел (если не сломал машину). А радоваться-то нечему: что ждёт в неожиданном плену, никто не знает.

Однако нос вешать у нас не полагалось. Остановишь, бывало, мотор и сообщаем экипажу:

«Приехали! В какой ангар будем ставить машину?»

И вот тут начинается «куропаченье»...

Лётчик Бестанжиев со своими товарищами просидел как-то двое суток, укрываясь от пурги под... крылом самолёта. Их так занесло снегом, что люди пробивали в снегу дырку и дышали через эту отдушину.

Примерно так же поступали и местные жители, когда непогода заставляла их в пути. Начинается пурга – каюр сейчас же останавливает собак и валит нарту набок. Собаки уже

знают: раз нарта на боку, значит, будет отдых. Даёт каюр им по одной юколе (сушёная рыба), а сам лезет в спальный мешок. Всех их скоро заносит снегом. Так лежат они долго, пока не проголодаются. Если к этому времени пурга не кончилась, каюр встаёт, берётся за ремень упряжки и по очереди вытаскивает собак из их снежных гнёзд. Встряхнувшись, они съедают новый паёк и опять ложатся на своё место. И так до тех пор, пока не кончится пурга.

Наши лётчики, или, как их звали на Севере, «воздушные каюры», тоже часто должны были поступать подобно каюрам земным. Тринадцать долгих дней сидели в снежной пещере лётчик Масленников и штурман Падалка; они выкопали себе «нору» до самой травы и питались ею.

Нередко оказывалось, что лётчики пускались в путь легкомысленно, не обеспечив себя ни запасом пищи, ни тёплой одеждой. Но постепенно, с накоплением опыта, сокращалось количество вынужденных посадок, а если уж они случались, то техника «куропаченья» повысилась настолько, что люди жили просто с комфортом.

Сели мы однажды в тундре.

— Приехали! — доложил я своему экипажу. — В какой ангар...

— Кто будет тут хозяином «куропачьего чума»? — перебили меня товарищи.

Из открытого крана под радиатором, весело журча, побежала струйка горячей воды. В снегу образовалась проталина. Медленно охлаждалось «сердце» крылатой машины.

Начинался шторм. Ветер гнал по земле тонкую позёмку. Три человека сидели на земле, по которой, может быть, ещё не ступала нога человека. Но мы уже имели «куропачий» опыт и не собирались копать снег до травы.

Мы выбрали наиболее защищенное от ветра место и, начертив на нём лопатой квадрат, принялись копать яму. Яма нам нужна была для того, чтобы ветер не унёс палатку и не

поддувал под её края. За работой мы хорошо согрелись, пришли, как это бывает с людьми, если они трудятся, в бодрое, даже весёлое настроение. Наши голоса далеко разносились вокруг, нарушая чуткую тишину.

Затем мы укрепили палатку, разостлали на снежном полу самолётные чехлы и свои спальные мешки и разожгли примус. Он весело загудел, распространяя приятное тепло.

Растянувшись возле примуса, мы почувствовали голод.

– Не вредно бы теперь пообедать... – мечтательно сказал наш радист.

– Кто будет главным коком «куропачьего чума»? Потянем жребий?

– Не надо, – заявил бортмеханик, – имеются добровольцы.

Он медленно поднялся и стал распоряжаться: перетащил в палатку продовольствие и кастрюли и начал священнодействовать.

Готовил он долго, и что именно приготовил – сказать трудно. Я уверен, что ни один повар не сумел бы назвать это кушанье. Рецепт его был таков. Когда снег превратился в воду и она закипела, наш «кок» всыпал в кастрюлю несколько ложек сухого молока. Затем он положил туда две плитки шоколада и две ложки сливочного масла. Постепенно мутно-белая жидкость на наших глазах превращалась в какую-то подозрительно зелёную, потом стала почти чёрной.

Нас, наблюдавших голодными глазами за чародейством «кока», это обстоятельство несколько смутило. Мы даже усомнились в качестве масла, но зря: оно оказалось абсолютно ни при чём.

Тщательное расследование привело к неожиданному открытию: на окраску супа повлиял олений мех, из которого были сшиты наши комбинезоны и спальные мешки. В палатке было тесно, мех сильно линял, и, пока варился обед, в кастрюлю набралось столько оленьей шерсти, что суп побурел.

Тем не менее бортмеханик торжественно объявил:

– Пожалуйста к столу!

Мы бросились «к столу» и только тут спохватились, что есть-то нам не из чего! Кажется, всё на случай «куропаченья» предусмотрели, а вот миски забыли.

Обнаружив столь досадное упущение, я молча вышел из палатки и стал искать в самолёте чего-нибудь подходящего. Мой взгляд остановился на маленьком обтекателе, прикрывающем краник. Сию же минуту я снял обтекатель и, хотя он сильно пах краской, с торжеством доставил его в «куропачий чум».

На лице бортмеханика отразилась вполне законная досада: как это он, бортмеханик, забыл, что у него на самолёте есть такая удобная деталь! А радист не растерялся и заявил, что он записывается в очередь после меня.

– Ну нет! – заявил тут наш главный «кок». – Я вас знаю! Пока до меня дойдёт очередь воспользоваться этой «пиалой», вряд ли что останется в кастрюле. Поэтому я, по праву повара, снимаю первую пробу.

Не теряя времени попусту, он поднёс к губам горячую кастрюлю и начал пить прямо из неё, закусывая галетами.

«Полярный суп» оказался неплохим, и мы основательно подкрепились. Выразив свою глубокую признательность повару, мы, совсем как курортники, улеглись, упаковавшись в свои спальные мешки.

Теперь пурга могла делать что ей угодно.



Так прошло три дня. На четвёртые сутки погода начала улучшаться.

– Пора бы, товарищи, прикрыть наш «куропачий дворец». Но как? Бензина маловато. Без горячей воды мотор не запустишь. А в чём греть воду? Нужно не менее шести вёдер.

И «куропачий совет» начал изобретать.

Чайником перелили бензин и из всех баков в два верхних. После этого сняли с самолёта добавочный девяностолитровый бак. Это оказалась подходящая посуда. Мы наполнили её снегом и начали подогревать паяльной лампой. Дело подвигалось очень медленно. Бак разогревался только внизу, и наши усилия шли впустую.

Тогда начали изобретать дальше.

Сняли с самолёта лист жести, который служил обтекателем правой стороны мотора, согнули из него противень, налили туда смесь масла с бензином, добавили тряпок и подожгли. Получился замечательный костёр. Правда, на этом костре сгорели чехол от радиатора и кожаное пальто бортмеханика, но зато снег начал топиться на славу.

Не прошло и суток, как мы нагрели достаточное количество воды.

Тем временем установилась идеальная погода. Воздух стал совершенно прозрачным.

– Эх, и полетим мы сейчас, как ясные соколы! Не всё нам

куропатками сидеть... — заявили мои товарищи, сливая воду в радиатор, но тут же осеклись: не хватило полведра!

Пришлось выливать воду обратно в бак и начинать всё сначала.

Наконец наступила торжественная минута. Вода опять готова. Стараясь не пролить ни капли, осторожно налили её в мотор. На этот раз хватило.

У нас был с собой баллон сжатого воздуха под давлением сто атмосфер. С его помощью нам удалось быстро запустить подогретый мотор.

Ни с чем не сравнима была наша буйная радость в эту минуту. Такую радость, наверное, испытывают потерпевшие кораблекрушение, внезапно увидев землю после долгих скитаний по открытому морю.

Торопясь, сбивая друг друга с ног, мы бросились к своему ещё недавно такому уютному «чуму» и принялись собирать имущество. Мы сваливали его как попало в багажные ящики и пассажирскую кабину. Вслед за ящиками с продуктами туда полетели самолётные чехлы, палатка, спальные мешки, примус и паяльная лампа. Мы торопились. Каждая минута бесполезной работы мотора уменьшала запасы горючего.

В первый раз после пяти суток «куропаченья» я занял своё место в самолёте и почувствовал перед собой тёплый мотор, готовый поднять нас в воздух.

Едва дождавшись, пока товарищи заняли места, я дал полный газ, и машина легко и свободно пошла в воздух, охотно набирая высоту.

— На этот раз благополучно «откуропачились», взлетели без посторонней помощи! — сказал я товарищам.

— Не в первый и не в последний раз! — весело ответили они мне.

И действительно, «куропачил» я немало, но всегда с огромным интересом слушал рассказы о «куропачьем житье» других лётчиков. Я заметил, что есть одно неизменно общее во всех подобных историях: никогда никто из советских

лётчиков ни в каких условиях – от снежной ямы до «комфортабельного куропачьего чума» – не испытывал тягостного чувства обречённости, одиночества, не терял мужества. После каждого испытания люди ещё больше проникались желанием победить суровую, капризную природу Севера, и они добивались этого.

Мальчик Кны

Я вёз врача на далёкую зимовку, где были больные. Когда мы прилетели, зимовщики попросили доктора в первую очередь оказать помощь мальчику Кны – сыну местного охотника.

Доктор поспешил к больному.

– Мне очень нравится, что вы так заботитесь о мальчике, – сказал я. – Он что, у вас один?

– Нет, ребят у нас много, но этот особенный, – ответили зимовщики.

И тут же рассказали историю про маленького охотника.

Не так давно Кны отправился в горы проверить капканы отца. Погода стояла ясная, тихая. Собаки шли хорошо, санки легко скользили. У Кны было хорошее настроение, он ехал и распевал песни. Но путь далёк. Песни все перепел, стало скучно. От нечего делать он начал упражняться в стрельбе на ходу. Наметит какую-нибудь цель и выстрелит. Дострелялся до того, что в винтовке остался один патрон.

Вдруг собаки неожиданно рванули вперёд так сильно, что он упал с нарт.

Часть собак в упряжке были медвежатники. Они почуяли добычу и, забыв об упряжке, кинулись к зверю.

Вывалившись из нарт, Кны некоторое время пробарахтался в снегу, а когда поднялся, собаки уже набросились на матёрую медведицу.

«Надо её убить», – решил Кны. Он знал, что в это время года медведи голодны и особенно злы. Дрожащими руками он

выстрелил. Видя, что зверь только ранен, он бросился бежать. Разъярённая медведица кинулась за мальчиком.



Она быстро настигала его, и Кны, поняв, что ему не убежать, упал в снег и закрыл голову кухлянкой.

Медведица своими огромными когтями сорвала кухлянку и сильно оцарапала левое плечо мальчика. Но Кны сгоряча не почувствовал особой боли. В это время собаки начали трепать маленьких медвежат, которые пытались бежать за матерью. Услышав визг детёнышей, медведица бросилась спасать своих малышей.

Тут Кны поднялся во весь свой небольшой рост и, быстро зарядив винтовку, пошёл на огромного зверя.

Как следует прицелясь, Кны нанёс медведице смертельную рану, и она, зарывав, повалилась в снег.

Только тут, когда всё было кончено, Кны почувствовал сильную боль в плече.

Даже бывалые охотники поразились, когда увидели, с каким матёрым зверем справился двенадцатилетний мальчик.

Убитую медведицу и двух бойких маленьких медвежат привезли на зимовку. К большой компании медвежат, пойманных раньше, присоединились и эти двое.

...Я оставил врача на зимовке и улетел по своему дальнейшему маршруту.

Через год мне снова пришлось побывать на этой зимовке. За это время Кны очень сдружился с врачом. Особенно сблизил их один случай.

Дело было так.

Семья Кны уехала в охотничье стойбище за пятнадцать

километров от зимовки.

Вскоре во время охоты медведь сильно поранил любимую собаку Кны.

Отец хотел пристрелить искалеченную собаку, но мальчик упросил отца не убивать её. Он решил во что бы то ни стало вылечить собаку. На самодельных санках он повёз раненую любимицу на зимовку. По дороге он часто останавливался, подходил к умному псу и приговаривал: «Потерпи немного, я спасу тебя. Я отвезу тебя к доктору, который вылечил меня, — он поможет и тебе!»

Осмотрев собаку, доктор заявил, что у неё в трёх местах сломана правая передняя лапа, разорван бок. Нужно делать операцию, отнимать лапу и накладывать швы. Но собака всё равно останется калекой и работать не сможет. Тогда Кны сказал: «Я знаю, но это мой друг! Она пострадала потому, что смелая. И я буду всю жизнь кормить её и заботиться о ней. Только бы она была жива!»

Трое суток Кны прожил на зимовке. На четвёртый день он положил забинтованную собаку на санки и тронулся в обратный путь.

На полдороге их застала пурга. Мальчик не растерялся. Он сделал в снегу яму, положил в неё собаку, лёг рядом с ней, укрыл её и себя оленьей шкурой. Скоро их занесло снегом. Кны предвидел и это. Заранее запасённой палкой он проделал в снегу дырку, чтобы был доступ воздуха, и пересидел так в своём логове двое суток.

Когда пурга кончилась, Кны благополучно привёз собаку домой. Там он сделал ей отдельный домик, постелил в нём оленьи шкуры, чтобы больной было тепло, и выхаживал её долго и терпеливо.

Через месяц собака, ковыляя на трёх ногах, вышла погулять. Завидев своего спасителя, она с ласковым визгом бросилась к нему, лизала ему руки, всячески выказывая свою преданность.

Доктор не знал, что собака выжила. И вдруг мальчик

явился к нему с подарком – прекрасным щенком, которого принесла выхоженная собака. Врач был очень тронут подарком, но ещё больше поражён тем, что Кны сумел спасти такую безнадежную больную.

Из мальчика вырос отважный охотник и прекрасный человек.

Кны был одним из первых комсомольцев в своём крае и пользовался большой любовью и уважением зимовщиков.

Впоследствии я узнал, что Кны стал начальником зимовки.

Красавчик и его мать

Далеко на крайнем северо-востоке Советской страны, в студёном Чукотском море, лежит большой гористый остров Врангеля. Почти десять месяцев в году там властвует свирепая зима. Море вокруг даже летом покрыто плавучими льдами.

Остров был открыт сто с лишним лет назад, а люди поселились на нём лишь в советское время.

Первые жители острова начали охотиться на огромных северных зверей – моржей, белых медведей и пушистых песцов. С людьми появились на острове и их друзья – собаки. Вот только оленей, самых полезных на Севере животных, не было на далёкой земле.

Нет ни одного домашнего животного, которое так много давало бы человеку, как давно уже прирученный олень. Трудно себе представить жизнь людей в тундре без оленей. На Дальнем Севере олень является и лошадью, и коровой, и даже мануфактурным магазином. Оленей, как и ездовых собак, запрягают в нарты. Их недаром зовут быстроногими «конями тундры».

Олень даёт прекрасное, вкусное мясо, а его молоко питательней коровьего, так как очень жирное. Из оленьих шкур шьют тёплую и лёгкую одежду и обувь, они служат и

одеялами.

Когда-то давно олени жили на острове Врангеля – не раз тут находили старые оленьи рога. Когда и куда олени исчезли, никто не знал – ведь остров-то был необитаем. Может быть, олени погибли от какой-нибудь болезни, а возможно, ушли на Большую землю по льду, спасаясь от голода в морозную зиму, когда во время частых ветров снег утрамбовывается до такой плотности, что и железной лопатой не докопаешься до земли. Возможно, часть оленей дошла до Чукотского полуострова. Дальний переход для оленей – дело привычное, ведь они – вечные странники.

Когда зимой летишь над северной тундрой, часто видишь большие тёмные пятна, движущиеся по белому снегу. Спустишь самолёт, и можно разглядеть неторопливо бредущее большое стадо оленей.

Олень очень неприхотлив и может жить повсюду на Севере. И всё-таки олени ушли с неприветливого острова Врангеля.

Через много-много лет они вернулись сюда обратно необычным путём... по воздуху.

Вот что рассказали мне об этом.

...У колхоза «Новая жизнь» на Чукотке были огромные оленьи стада. Сколько их точно было, никто даже и не знал – наверное, десятки тысяч! Пастухи перегоняли стада оленей в поисках кормов с одного места на другое. Они кочевали и летом и зимой.

Летом искали, где трава посочней, а зимой, где снега меньше и легче поэтому добраться до скрытого под ним мха. У северного оленя, похожего на своих сородичей, обитающих в горах Кавказа, Алтая и в лесах Дальнего Востока, в отличие от них конец морды не голый, а густо покрыт шерстью. Поэтому он может добывать себе корм зимой в сильнейшие морозы, роясь мордой в снегу. Бывает, что олень выгрызает в снегу ямы до метра глубиной. С голой мордой этого не сделаешь – холодно, да и пораниться можно о край твёрдого

снежного наста.

У старшего пастуха колхоза «Новая жизнь» Аналько был сын Вася. Он еще не ходил в школу, а кочевал вместе с отцом и оленями по тундре. Зимой Вася любил бегать за оленями на лыжах, которые ему сделал отец. – Ого-го! – кричал мальчик. Олени убегали от него, а он их догонял.

И даже по самому рыхлому снегу олени бежали легко и быстро. У них ведь ноги устроены по-особому. Копыта северного оленя могут раздвигаться. Зимой между копытами и широко расставленными дополнительными копытцами вырастают длинные жёсткие волосы – щётки. Олени поэтому проваливались в глубокий снег не больше, чем Вася на своих лыжах.

Ранней весной, когда ещё не сошёл снег, взрослые олени стали сбрасывать свои рога, взамен которых за лето вырастут новые, ещё больше по размеру и ветвистее. В это время в стаде появились и оленята. Они были очень хорошенькие. Васе Аналько особенно понравился один оленёнок, белый как снег. Пёстрых или рыжевато-коричневых оленей много, а вот белый – редкость.

Белый оленёнок сосал ещё свою мать, но уже любил поиграть с Васей. Мальчик назвал его «Красавчиком».

Как-то утром в тундре, недалеко от места, где паслись олени, опустился самолёт.

Вася первым прибежал к нему. Он забыл всё на свете и не отходил от машины. Механик разрешил ему даже подняться в самолёт, посидеть на месте лётчика, поддержать в руках штурвал.

Тем временем лётчик и штурман договаривались со старшим пастухом о том, чтобы он выдал им пятнадцать молодых и хорошо упитанных оленей.

– Мы летим на остров Врангеля, – сказал лётчик. – Должны доставить туда продукты и охотничьи припасы. Если на острове не хватит продовольствия, оленей забьют и будет свежее мясо и шкуры, в которых нуждаются островитяне.

Сейчас возьмём семь, а потом прилетим за остальными.

Лётчик спешил – погода вот-вот может испортиться.

К самолёту подогнали первых попавшихся на глаза оленей.

Вася Аналько с интересом наблюдал, как механик готовит самолёт к полёту, как заводит моторы. На оленей он даже не взглянул.

Воздушный корабль был уже высоко в небе, а Вася всё стоял, задрав голову, пока не растаяла в голубой дали всё уменьшавшаяся точка. Только тогда он заметил, что о его ногу трётся белый оленёнок.

Мальчик погладил его и ласково сказал:

– Иди, иди, Красавчик, к матери, а я пойду обедать.

Оленёнок, однако, пошёл за ним следом, как собачонка. Он лёг у входа в походный чум.

Когда Вася после обеда и отдыха вышел из своего жилища, он опять увидел поджидавшего его оленёнка.

– Ты что делаешь здесь, Красавчик? Пойдём искать твою мать.

Белый оленёнок на своих тонких ножках засеменил за мальчиком.

Вася обегал всё огромное стадо. Несколько раз ему казалось, что впереди пасётся красивая, шоколадного цвета, с белой полоской на морде и белым боком мать Красавчика. Мальчик подбегал ближе и убеждался, что это не она. Так он и не нашёл её. Матери белого оленёнка не оказалось в стаде. Должно быть, второпях её погрузили в самолёт и отправили на остров Врангеля.

«Как могли это сделать? Бедный Красавчик!» – с грустью подумал Вася и бережно взял осиротевшего оленёнка на руки. Он отнёс его к себе домой и стал учить пить молоко из чашки.

Тем временем на далёкий остров опустился самолёт. Необычные пассажиры вышли на снег и стали энергично раскапывать его копытами. У оленей-путешественников после полёта появился аппетит, и они принялись закусывать.

Только одна молодая олениха шоколадного цвета, с белой полоской на морде ничего не ела и всё ходила вокруг самолёта. Заболела она, что ли, или с непривычки укачало её в воздухе? Островитяне решили сохранить оленям жизнь. Продуктов было достаточно. Новых жителей острова Врангеля погнали пастись в тундру. Снег там неглубокий, а под ним сколько угодно оленьего лакомства – мха.

Самолёт разгрузили, и лётчик стал собираться в обратный путь. Когда же загудели моторы, олениха с белой полоской на морде, как стрела, примчалась на берег, к машине, словно хотела вернуться в родные места.

Самолёт улетел, а олениху угнали в тундру. На следующий день самолёт опять прилетел на остров. На этот раз он доставил не оленей, а мешки с мукой, крупой и сахаром. Его встречали все жители острова и... олениха.

Она прибежала первой к месту, где приземлился самолёт, всё ходила вокруг крылатой машины. Её никак не могли отогнать. Она тыкалась мордой в людей, будто хотела просить их о чём-то. И люди заметили слёзы в ее красивых лиловых глазах.

Опять улетел самолёт, а олениха не уходила с берега.

Несколько дней мела пурга. Погода была нелётная.

Похудевшая олениха всё бродила в одиночестве по берегу. Упрямыцу несколько раз угоняли в тундру, но она возвращалась обратно... – Через несколько дней самолёт опять опустился возле стада колхоза «Новая жизнь». Вася с нетерпением поджидал «крылатого человека». Он попросил отца отправить Красавчика с очередной партией оленей на остров Врангеля. Жаль Васе было расставаться со своим любимцем, но он понимал, что нельзя разлучать мать с маленьким сыном. Вася принёс белого оленёнка к самолёту. Лётчик, как все лётчики на Дальнем Севере, спешил – уж очень здесь погода изменчива: светит солнышко, а через полчаса может подняться ураганный ветер.

Вася расцеловал своего Красавчика и сам подал его

пилоту:

– Уж вы, пожалуйста, присматривайте за ним по дороге. Он ведь маленький...



Самолёт поднялся в голубое небо. Вася Аналько плакал, уткнувшись в колени отца.

Самолёт опустился на остров. Олениха с белой, полоской на морде первой встретила его. Когда же лётчик с оленёнком на руках начал спускаться из машины, олениха чуть не столкнула стремянку, устремившись к оленёнку. Она прыгала вокруг него и облизывала своего сына.

Не успели выгрузить восемь привезённых в этот рейс оленей, как счастливая мать сама повела сына в тундру. Оленёнок еле поспевал за ней, подпрыгивая на стройных ножках.

...Олени прекрасно себя чувствуют на острове. Их теперь стало во много раз больше.

Много лет спустя, пролетая над островом Врангеля, я видел стадо по крайней мере в сто пятьдесят оленей. Впереди него шёл рослый белый олень с огромными ветвистыми рогами.

Может быть, это был Красавчик?

Пари

В Арктике нельзя и шага сделать без оружия. Метеорологи, отправляясь за двести–триста шагов к своим

приборам, и то обязательно берут с собой винтовку – а вдруг встретится медведь!

Белые медведи очень любопытны, поэтому они так часто и навещают жильё человека. «Хозяин» Арктики никого не боится: в снегах и льдах нет зверя, равного ему по величине и силе.

Бывают мишки весом в тонну. И этот огромный зверюга, неторопливо переваливаясь, бродит по льдам. Он почти незаметен на снегу, и это позволяет ему близко подкрадываться к своей добыче – тюленям и рыбе. А чует он её издалека: за пятнадцать–двадцать километров – так у него развито обоняние. Зрение у белого медведя тоже отличное – его не слепит блеск снега и льда. Медведь очень хорошо видит и под водой, от его взгляда не ускользает даже мелкая рыбёшка. Вот слух у него неважный, да он и не очень-то нужен ему: в грохоте и треске сталкивающихся друг с другом льдин всё равно ничего не услышишь.

Такой «хозяин» Арктики – неуклюжий на первый взгляд и медлительный – на самом деле, когда надо, быстро бегают и очень увертлив и ловок.

Я часто встречался в Арктике с медведями. Множество белых медвежат доставил на самолёте в зоопарк. Можно сказать, ни один полёт на Крайний Север не обходился без встречи с белыми медведями.

...Как-то непогода задержала меня на отдалённой зимовке, около небольшого чукотского посёлка. Делать было нечего. Я неторопливо беседовал и играл в домино с двумя смышлёными парнишками – частыми гостями зимовщиков. Этим юным чукчам было по тринадцать лет. Одного звали Петей, другого – Колей. Как это часто бывает в Арктике, речь зашла о медведях.

– Я один на медведя ходил и один в полярную ночь капканы на зверя ставил, – сказал Петя. – У меня и медвежонок свой есть. Вместе с отцом его взяли. Пошли мы раз с отцом по льдам на охоту. Видим: у разводья медведица

и двое маленьких. Сама то поплавает, то вылезет на лёд, а медвежата смотрят...

Тут я вспомнил рассказы бывалых полярников о том, какая заботливая мать белая медведица. Своих детёнышей ранней весной она выводит из снежной берлоги и начинает воспитывать. Медвежата крошечные, им нет и месяца, но они не боятся холода и семенят за мамашей. Медведица приводит малышей к воде. Она учит их часами ожидать, пока не покажется из воды круглая голова тюленя, и даёт им первые уроки плавания. Белые медведи – настоящие чемпионы водного спорта. Они могут плавать всеми стилями, известными человеку. Особенно быстро они плавают брассом. Кроме того, у них есть и свои собственные, медвежьи стили плавания. Они могут плавать и вниз, и вверх головой, и на боку, и на спине. И вот мать прыгает в воду и начинает показывать своим детям, как надо плавать. Потом она толкает их в воду. Медвежата трусят, пятятся назад, но строгая мамаша хватает их за загривок и тащит в воду.

Наверное, во время такого урока Петя с отцом и застал медведицу.

– Отец выстрелил, – продолжал рассказывать мальчик, – и ранил медведицу. Она бросилась в воду и утонула, – сказал Петя. – Как видно, отец попал ей в сердце. Один медвежонок прыгнул за матерью и тоже утонул, а другого мы взяли живым.

– Где он сейчас?

– Я подарил его зимовщикам. Он уже подросток, совсем большой стал. Мне достать нового медвежонка плёвое дело...

– Видел я вашего медвежонка, – перебил я маленького хвастуна. – Только понять не могу, почему он такой дикий. Я ему сгущённое молоко и сахар давал, а он всё огрызается, близко к себе не подпускает.

– Это он вас не подпускает, потому что вы чужой, а с нами он ласковый, – заметил Коля.

– Давайте, ребята, пари держать, что никому из вас не

удастся его погладить, – сказал я уверенно.

Ребята громко засмеялись.

– Да я его в санки запрягу, и он повезёт меня куда угодно! – с гордостью заявил Петя.

– Хорошо, – согласился я, – если вы его погладите, покатаю вас на самолёте.

Мальчики недоверчиво посмотрели на меня: они, наверное, подумали, что я шучу.

Мы молчали минут пять. Каждый думал свою думу. Я стал уже сомневаться в том, что выиграю пари, но вспомнил, что и повара, который его всегда кормил, мишка сегодня утром не подпустил к себе.

На зимовке за небольшой загородкой к стене склада был привязан прочной цепью большой медвежонок. Петя первым подошёл к нему. Мишка со злым рёвом бросился на мальчика и острыми когтями распорол бок его оленьей кухлянки. Петя словно кошка отпрыгнул в сторону. На рёв зверюги прибежали бортмеханик моего самолёта и повар зимовки.

– Ну, кажется, выиграл пари, – засмеялся я. – Ну что, Петя, ты ведь самый смелый, один на старого медведя ходил, а молодого мишку испугался!

– Пари мы проиграли, – сказал удручённый Коля. – Но я хотел бы знать, что это с ним случилось?

– Вероятно, подрос и вот диким становится, – заметил Петя.

– Совсем он не дикарь! – запальчиво ответил Коля. – Я по глазам вижу – с ним что-то стряслось. Наверное, в лапу гвоздь или острая проволока попала.

– Он ещё, чего доброго, сорвётся с цепи, – опасливо пробормотал Петя. – Давай лучше застрелим его, а шкуру отдадим дяде Мише, он её выиграл...

– Дяде Мише я отдам другую медвежью шкуру, – перебил его Коля. – А вот что с мишкой случилось, я хочу знать.

Коля не спускал глаз со зверя, подходил к нему всё ближе, заглядывая на него то справа, то слева.

Вдруг на лице его появилась улыбка.

– Нашёл! – радостно закричал он. – Это мы сами виноваты – надели ему жёсткий ремень на шею. А шея-то выросла и потолстела. Ремень надо ослабить. Эх, и, повар-то не догадался...

– Ну, как же ты это сделаешь теперь? – спросил я мальчика.

– Трудно, – ответил Коля, – а сделать надо. Приведу отца и ещё кого-нибудь, накинем на мишку брезент, снимем ремень и выпустим – он и убежит.

– Убежит ли? – спросил механик.

– Конечно, убежит. Ему тогда не будет больно, он никого и не тронет.

– Ну, давайте сами попробуем, – решил я. – А ну-ка, сбегайте к кладовщику, пусть даст нам чехол от самолёта.

Пока механик ходил за чехлом, я и не заметил, как куда-то исчез «смелый» Петя.

Нас собралось четверо. Мы долго подкрадывались к медведю и, улучив момент, набросили на него крепкий брезентовый чехол. Всея нашей тяжестью мы прижали его к земле. Коля быстро расстегнул ремень-ошейник. По команде мы вскочили и отпрыгнули в разные стороны.

Мишка несколько секунд лежал спокойно, а потом рванул в ворота и бросился стремглав по снежной пустыне.

– Теперь его уж не поймашь, – сказал повар. – Рад небось, что вырвался на волю.

Коля держал в руках ремень, снятый с медведя. Он был весь в крови.

– Если бы не это, – сказал он с сожалением, – я выиграл бы у вас, дядя Миша, пари...

На следующий день погода прояснилась. Я решил поднять ребят в воздух: ведь они совсем случайно проиграли пари. Колю искать долго не пришлось, а вот за Петей надо было посылать его приятеля два раза. Он не шёл, вероятно, потому, что ему было стыдно... Ребята остались очень довольны

воздушным катанием. Когда мы шли с аэродрома мимо склада, я глазам своим не поверил: наш беглец мишка вернулся. Он с явным удовольствием уплетал вкусную еду, которую вынес ему повар в большой деревянной миске.

Товарищи терпят бедствие

Два самолёта – мой и другого полярного лётчика, Линделя, – выполняли задание разведывательного характера: мы должны были облетать большой северный район, чтобы установить, как организовать регулярное пассажирское и почтовое авиасообщение в этих краях.

Однажды в районе Анадыря, где по плану должны были сесть наши машины, мы попали в полосу сильного снегопада. Возвращаться обратно не было смысла, так как мы забрали на базе горючее до последней капли и ждать его было неоткуда.

Однако лететь вперёд тоже было нельзя: видимость ухудшилась, поднялся сильный ветер, самолёты стало резко бросать. Впереди – горы. С ними шутки плохи. Пришлось изменить намеченный курс и вместо удобного перевала идти в обход. Мы решили облететь горы ближайшими ущельями.

Но там нас поджидал такой встречный ветер, что самолёты почти стояли на месте.

Радист связался с Анадырем. Там ответили, что погода хорошая и нас ждут. Тогда, учитывая медленность нашего продвижения, мы радируем: «Запаздываем, прилетим ночью. Не жалейте керосина, жгите как можно больше костров. Если услышите звук мотора, сообщите, с какой стороны. Мы будем непрерывно вас слушать. Боимся пролететь мимо».

Солнце село. Снегопад кончился. Мы шли на высоте тысячи двухсот метров. Настроение у меня поднялось. Предвижу скорую посадку. Хотел сообщить товарищу разговор с Анадырем, порадовать его, но на втором самолёте отказала рация. Он шёл всё время справа. С трудом в надвигающейся мгле я различал мутный профиль самолёта.

Вдруг он стал резко снижаться, а через минуту я потерял его из виду.

Этого только не доставало! Что случилось? Отказал мотор? Но выяснять некогда, и я принимаю решение: лететь дальше. Лучше я сам потом буду разыскивать его, чем кто-то будет оказывать помощь нам обоим.

Сумерки быстро сгущались. Вскоре я уже шёл в сплошной темноте. Судя по времени, под нами должен быть Анадырский залив...

В конце концов я был счастлив, когда сел не в Анадыре, а на другом берегу залива – в Рыбкомбинате, работники которого тоже на всякий случай разожгли для нас костры.

За себя я был теперь спокоен. Но что случилось с моим товарищем?

Тут же я узнал, что не он один совершил вынужденную посадку. Мне рассказали, что два дня назад из бухты Провидения в Анадырь летели лётчик Масленников и штурман-радист Падалка. Они попали в пургу, и им пришлось сесть, не долетев километров сорок до Анадыря. К ним высланы нарты.

Настало утро, которого я дожидался с нетерпением, чтобы вылететь на помощь товарищам. Но об этом нечего было и думать. Началась пурга. Меня «успокоили» тем, что пурга здесь продолжается уже целый месяц. За всё это время было только полтора лётных дня: полдня, когда летел Масленников, и день, когда прилетел я.

Снегу нанесло столько, что едва виднелись крыши домов. Даже телеграфные столбы пришлось удлинять.

Мы с бортмехаником ужасно мучились. Становилось нестерпимо стыдно, что мы, люди, умеющие неплохо летать, имеющие в своём распоряжении прекрасную машину, сидим в тепле и бездействии, в то время как наши товарищи-лётчики, затерянные в снежных равнинах, под ударами ледяного ветра, ждут нашей помощи. Но что можно сделать! Двигаться с места в такую пургу – полное безрассудство.

К вечеру мой товарищ со своим бортмехаником, видно, починили рацию, так как прислали нам радиограмму:

«Сели благополучно, не долетая ста километров до Анадыря. Сидим на реке Анадырь. Вышлите посуду для подогрева воды. Дров не надо – есть кустарник. Причиной посадки явилось сомнение, хватит ли бензина».

Настроение у нас, конечно, сильно поднялось. Мой бортмеханик ещё пошучивал, что «они живут там как на даче»: он подсчитал, что у них с собой чуть ли не целый мешок мороженных пельменей, есть палатка и спальные мешки. «Пускай поправляются!» – весело заключил он.

Я тоже был уверен, что высланные за моим спутником нарты быстро доберутся и легко обнаружат его, поскольку он сидел на реке, а это отличный адрес для поисков. На душе стало легче.

А вот с Масленниковым дело было хуже. Посланные нарты вернулись, не отыскав его. Положение было серьёзно. Совершив вынужденную посадку, он радировал в Анадырь:

«Сели хорошо, самолёт цел. Сами здоровы. Находимся, по нашему исчислению, примерно в сорока километрах от вас, в шести–восемь километрах от берега залива, но, возможно, и несколько ближе. Точно определить не можем. Горизонт закрыт облаками. Высылайте нарты. Завтра нас слушайте в четырнадцать часов».

Масленникову сообщили, что по указанному направлению высланы нарты, но на другой день от него пришла вторая радиограмма:

«Нарты не пришли. Живём в снежной берлоге,

вырытой до самой травы. Продовольствия хватит дня на четыре. Вчера Падалка поднимался на сопку и пришёл к заключению, что мы находимся не там, где предполагали. Мы далеко от берега: километров шестнадцать–двадцать, а то и больше. В направлении от нас на двести тридцать градусов виден конец Золотого хребта, подходящего к Анадырю. Предполагаем, что находимся севернее Анадыря. Просим продолжать поиски».

Поиски Масленникова, конечно, осложнились из-за такой перемены «адреса».

Отрадно было видеть, как местные жители по собственному желанию принимали деятельное участие в розысках пропавших лётчиков.

Из Анадыря по первому предполагаемому направлению посадки Масленникова вышли шесть нарт под управлением лучших каюров. Кое-кого из них я знал. Один был переселенец с Украины, но уже старый житель Анадыря – товарищ Наливайко. Ему было пятьдесят три года, а бегал он за нартой так, что не всякий юноша мог угнаться. Другой – осетин Семён Савосев, тоже давнишний житель этих мест. Он любил своих собак, но всегда утверждал, что «на ишаках ездить всё-таки лучше». Третий – бывший шаман, пятидесятилетний чукча Тырке. «Теперь, – говорил он, – люди поумнели, шаманом не проживёшь. Надо работать». Не знаю, каким он был шаманом, но каюр из него получился очень хороший.

Кроме шести нарт, с которыми шла эта знакомая мне тройка, по пути к собачьим упряжкам присоединились ещё пять оленьих нарт, ведомых чукчами. Да из колхоза «Полярная звезда» приехали ещё несколько чукчей с упряжками и просили разрешить им принять участие в розысках.

Всё это было очень отрадно, но... поиски продолжались

уже восемь суток. Правда, на шестые сутки был найден мой товарищ, но итог получился неутешительный.

От него пришла такая радиограмма:

«Нарты нас нашли. С помощью товарищей взлетели. Взяли курс на Анадырь. Попали в пургу и сели у левого берега Анадырского залива. Самолёт цел, все здоровы. Вышлите нартами горючее, бак для нагрева воды и дров. Находимся километрах в двадцати пяти от вас».

Таким образом, мой спутник уселся снова. Собачьих нарт в Анадыре больше не оказалось — все были на поисках Масленникова. Пришлось запрячь лошадь в сани с широкими полозьями.

Положение Масленникова и Падалки было значительно хуже.

Они передавали:

«Сидим на голодной норме продуктов. Продержимся ещё дня четыре, а там можно ещё неделю прожить на траве и мху. Однако всё же ищите нас возможно скорее. Мы здоровы. От голода не страдаем, но страдаем от холода и сырой одежды. Привет всем зимовщикам. Пусть не беспокоятся».

Каково было получать такие радиограммы от товарищей, терпящих бедствие, и сидеть на месте!

Наконец погода улучшилась.

Мы с бортмехаником полетели на поиски Масленникова.

Часть Золотого хребта была закрыта туманом. Он закрывал также и горы, расположенные на север от хребта, и пришлось вернуться, ничего не обнаружив.

По дороге я решил проверить, добрела ли до моего

товарища лошадка.

Прилетаю к Анадырскому заливу – никакого самолёта там нет! Это меня обрадовало: значит, он улетел.

Я направился к аэродрому через Нерпичий залив. У левого берега что-то чернеет. Подлетаю ближе – самолёт. Около хвоста стоит палатка. Из палатки вылезают люди, бегут в сторону от самолёта и ложатся на снег, изображая своими фигурами посадочное «Т».

Я сел... и встретился со своим потерянным попутчиком.



– Ты что же? – сказал я ему вместо приветствия. – Почему неправильный адрес даёшь? Я тебе послал всё, как ты просил, в Анадырский залив!

– Разве тут разберёшься! – махнул он рукой. – Снегопад... Ничего толком не видно – ну, малость и попутали.

Я слил запасной бензин в баки самолёта товарища, а сам полетел в Анадырь за горячей водой. Там быстро установили в задней кабине моей машины большой бак, налили в него семь вёдер горячей воды и укутали чехлами. Через двенадцать минут горячая вода была доставлена к самолёту, а через полчаса обе наши машины стояли на аэродроме.

Звено опять вместо, самолёты исправлены. Можно продолжать наш перелёт. Но разве улетишь, когда экипаж Масленникова ещё не найден, когда люди сидят где-то в снежной берлоге и ждут помощи!

Мы решили не улетать до тех пор, пока не найдём товарищей.

А погода побаловала нас недолго. Снова всё закрыло, замело, и вылететь на поиски всё не удавалось.

Масленников и Падалка оказались мужественными

людьми. Они держались стойко, но тем не менее всё время настаивали, чтобы поиски проводились возможно активнее. В своих радиogramмах они сообщали:

«О полёте Водопьянова знаем, но его не видели. Сидим недалеко от реки. Предполагаем, что это начало реки Волчьей. Вчера Падалка ещё раз поднимался на сопку. На юго-запад и запад – равнина с незначительными холмами. Познакомьтесь с описанием местности, поговорите со старожилами».

Мы давно со всеми переговорили, все карты изучили, но шли уже двенадцатые сутки со дня их вынужденной посадки.

На тринадцатый день мы наконец смогли подняться. Летим и не знаем, застанем ли в живых наших товарищей: ведь уже несколько дней они питаются мхом и травой. Расчёт у нас как будто правильный: курс взяли на реку Волчью. По ней дошли до гор Ушканье и там, за невысокими горами, увидели самолёт.

Я делаю круг, другой. Людей не видно. Неужели мы опоздали?

Снизился метров до ста. Сделал ещё круг. Смотрю – из-под хвоста самолёта вылезает человек, за ним другой. Лениво пошли в разные стороны. «Знаки, наверное, выкладывать будут», – подумал я. Но они отошли метров двести от самолёта и упали на снег. Получились две чёрные, ни о чём не говорящие точки. Между тем они должны были показать направление ветра, чтобы лётчик мог сесть по всем правилам.

Я понял – люди просто не в состоянии двигаться. Я не стал больше кружить – пошёл скорее на посадку. Сел хорошо. Мы быстро выскочили и подошли к людям. Перед нами были два жгучих брюнета, странно выглядевших на белой поверхности снега. Они были словно загрированы: на каждомросло копотинеменьше чем на миллиметр.

– Кто из вас Падалка? – спросил мой бортмеханик. – Мы ему привезли из Москвы посылку и письма.

– Поесть что-нибудь привезли? – вместо ответа спросили в один голос оба.

Мы достали мешок с продуктами. Откуда только у них силы взялись! Схватили они его и моментально исчезли в своей снежной берлоге.

Мы принялись откапывать их самолёт и греть мотор, а «чёрные медведи» сидели в своей берлоге, уписывая галеты с чаем.

Я заглянул к ним. Яма была очень глубокая, в ней свободно можно было стоять. Пол ровный, покрытый густой травой. С правой стороны на примусе в большом бензиновом баке греется вода. Шум примуса заглушал шум нашего мотора, поэтому они его не сразу слышали.

– Вы что это, греете воду? – спросил я. – Знали, что мы прилетим?

– Нет, – отвечает Падалка, – это на всякий случай. Мы хотели сами попытаться запустить мотор.

«Молодцы! – подумал я. – Еле на ногах стоят, а не сдаются!»

Через два с половиной часа мы запустили мотор. Товарищи поели, пришли в себя. Они крепко жали нам руки, полезли было целоваться.

– Что вы! – отмахивался мой бортмеханик. – Посмотрите на себя: на кого вы похожи? Только после бани здороваться будем...

После бани в Анадыре все собрались на товарищеский ужин.

– Кто этот рыжий сидит за столом? – спросил я тихонько у соседа.

– Что с вами, Михаил Васильевич? – ответил мне тревожным вопросом сосед. – Ведь это же Падалка!

И под общий хохот он принялся нас знакомить.

«Хозяин» Арктики

Однажды к нам на зимовку пришёл огромный белый медведь. Первыми медведя заметили собаки и с громким лаем окружили его.

Услышав шум, мы схватили винтовки и выбежали из дома. Бедный мишка, как ни пытался, не мог уйти от собак. Одна схватила его за заднюю лапу, и только он хотел ударить её, как вторая схватила за другую. Они так завертели его, что он наконец сел и стал озираться.

Собаки, усевшись в кружок, ожидали удобного момента, чтобы снова напасть.

Мы подошли совсем близко. Радист Иванов вскинул винтовку. Лётчик Мазурук остановил его:

– Давайте сначала сфотографируем его, а потом уж убьём.

Мне стало жаль мишку, и я попросил товарищей не убивать его. Все со мной согласились.

Теперь надо было набавить «пленника» от собак. Мы начали стрелять вверх.

Эх, как он сорвался и, не обращая внимания на укусы собак, дал тягу в торосы! Там он бросился в первое попавшееся разводье и ушёл от собак.

Зимовщики не очень любили медведей. Встреч с «хозяином» северных пустынь у каждого из них было немало. Чаще всего медведи убегают от человека. Но не всегда. Это зависит от того, голоден медведь или сыт. Сытый он не нападает, но если ему хочется есть, то всё живое он считает для себя подходящей пищей. Не раз приходилось встречать склады, разграбленные этими «коренными жителями». Они могут съесть буквально всё, что удастся стащить. Один раз мы нашли в желудке убитого мишки бинты, аэродромные флажки и другие не имеющие отношения к еде предметы, которые он почему-то принял за съедобные. Поэтому капитан «Челюскина» Воронин, последним оставляя льдину, задержал на несколько минут самолёт. Когда его спросили, почему он

так долго возится, уж не жалко ли ему расставаться с лагерем, он ответил:

– Я очень не люблю беспорядка, а как только мы улетим, тут же появятся мишки и начнут всем распоряжаться. Я решил свою палатку заколотить, но забыл в ней шапку. Потом взял шапку – забыл рукавицы. И так три раза. Но зато я её как следует законопатил, и мишкам всё-таки ничего не достанется!

Наш брат лётчик медведей жалел, и зря их мы не били.

Мы не охотники, и если кто-нибудь из наших убивал медведя, то либо по необходимости, либо просто со страху. Я знаю случай, когда человек убил медведя «ни за что ни про что» и потом очень жалел об этом.

Дело было так. На одну зимовку приехал новый метеоролог. С «хозяином» Арктики он был ещё не знаком. Вот выходит как-то рано утром, когда все спали, снять показания со своих приборов. Погода была тихая. Освещенные солнцем торосы играли разными цветами. Сняв показания приборов, метеоролог стоял, опершись на винтовку.

Вдруг перед ним возникло какое-то видение. Словно торос сошёл с места и направился ему навстречу... Что такое? Медведь! Не задумываясь, он вскинул винтовку и выстрелил.



Медведь, очевидно не ожидавший такой встречи, кинулся

прочь. Метеоролог, не теряя ни минуты, дал ещё два выстрела и бросился вслед. Медведь, ковыляя, скрылся среди торосов.

Тогда человек осторожно пошёл по следу. Он двигался среди торосов по пути, указанному пятнами крови. Этот путь привёл его к разводью. На краю льдины были те же пятна – очевидно, медведь бросился в воду.

Для метеоролога это было неожиданно, но старые зимовщики знают, что раненый медведь всегда бросается в воду. Рана горит, он пытается успокоить её холодной водой, но солёная вода ещё сильнее разъедает рану, и медведь с рёвом выскакивает обратно на берег.

Только на этот раз так не случилось: очевидно, зверь был сильно ранен и утонул.

Метеоролог пошёл обратно и решил проверить по следам, откуда появился медведь. Оказалось, что, пока метеоролог стоял в задумчивости, медведь мирно топтался за его спиной. Следы точно удостоверяли это. Затем мишка обошёл торосы и показался уже с другой стороны. Тут он в него и выстрелил.

Метеоролог пришёл к завтраку расстроенный. Он прекрасно понял, что медведь не тронул бы его и он зря загубил зверя. На новичка эта история произвела сильное впечатление. Разговорились. Я рассказал о случае, происшедшем с экипажем моего самолёта.

Нам дали задание установить на одном из островов Арктики радиопередатчик. Радиопередатчик должен был через каждые три часа автоматически передавать данные погоды.

Когда мы прибыли на место, радисты пошли устанавливать свои приборы, а экипаж самолёта занялся устройством жилья. Мы установили палатку на девять человек, расстелили оленьи шкуры, спальные мешки, приготовили еду.

К вечеру радисты вернулись. Мы поужинали, назначили дежурного и легли спать. Обязанностью дежурного было встать утром раньше всех, развести примус, чтобы согреть

остывшую за ночь палатку, приготовить завтрак. Все остальные вылезали из своих мешков, когда уже было тепло. Спали мы хорошо. Утром слышим – кто-то ходит около палатки, загремела лестница у самолёта. Мы все на местах. Кто же это?

– Медведь! – закричал радист.

Все мы, как один, несмотря на холод, выскочили из спальных мешков. Радист схватил винтовку. Ждём, что будет дальше. Судя по скрипу снега, медведь приближается к нам. Да, кажется, их несколько... Радист приготовился выстрелить.

Я его остановил и напомнил о нашем уговоре: медведей зря не стрелять.

– Да он продукты поест! – не успокаивался радист. – Ведь около двери всё лежит: и масло, и мясо, и рыба, и консервы.

Вдруг в окно показалась морда медведицы.

– Стреляй! – кричу я радисту. – Только не в неё, а мимо. Она испугается и убежит.

Увидел бы нас кто-нибудь в это время – вот посмеялся бы! На улице мороз тридцать пять градусов, да и в палатке не многим меньше, а мы все в нижнем белье, и нам жарко!

Раздался выстрел, потом второй. Медведица, озираясь, пошла прочь. И тут мы увидели, что с ней было ещё двое совсем маленьких медвежат. Они бежали за матерью. Один ловко вскарабкался ей на плечи, устроился поперёк могучей спины и смотрит по сторонам. А другой прыгает на шею матери, играет с ней... Такие бойкие медвежата!

Тут мы успокоились и были очень рады, что не поторопились убить медведицу – маленьких было жалко.

Разожгли примус, паяльную лампу. В палатке стало тепло. Потом позавтракали и пошли проверить, в порядке ли наши продукты. Не хватало одной рыбины и порядочно масла. Остальное было не тронуто.

Сидим покуриваем, обсуждаем наши дела. Снова появляется «хозяйка». Видно, ей понравились наши

продукты. Мы выскочили из палатки, стали кричать, чтобы отогнать её, но она продолжала приближаться. Малыши семенили за ней.

Я выстрелил в неё из ракетницы. Убить таким выстрелом нельзя, зато напугать можно сильно. Попал ей в заднюю ногу, но медведица оказалась хитрой: когда задымилась шерсть, она языком погасила её. Всё же это, видно, пришлось ей не по вкусу, и она повернула обратно.

Радист побежал за ней, продолжая отпугивать. Мы стали звать его:

– Довольно! Теперь не придёт! Пошли домой...

Он повернулся, чтобы присоединиться к нам, – медведица бросилась за ним. В несколько прыжков она догнала человека. Радист упал. Медведица, не рассчитав, перескочила через него. Это его спасло. Только огромный зверь поднялся на задние лапы, чтобы расправиться с жертвой, как первый выстрел механика сразил его.

Медведица грузно повалилась рядом с человеком.

Когда мы подбежали, радист был бледен как снег. Рядом с ним возились два медвежонка, которые не очень-то соображали, что произошло.

Медвежат мы решили взять с собой в Москву. День они прожили вместе с нами. Одного мы назвали Мишкой, другого – Машкой. Вели они себя довольно тихо. Им нравилось есть и спать в тепле.

В день отъезда Машка очень нас насмешила и доказала, что у неё характер не хуже, чем был у мамыши: лапу поднять на человека ей недолго...

В палатке царила предотъездная суета, и малыши ужасно нам мешали. Мишку выставили на улицу, да и Машку тоже. Но она быстро втёрлась обратно. Вертится под ногами, всюду нос сует. Наш механик в сердцах ударил её по уху, чтобы прогнать прочь. Машка взвизгнула, откатилась немного в сторону.

У выхода из палатки сидел на корточках, собирая что-то,

Александров. Машка подскочила к нему, и не успел радист оглянуться, как она огрела его лапой по уху.

Мы потом долго донимали Александрова вопросом, за что его так не любят белые медведи.

– Знаешь, брат, – сказал ему механик, – я вот что думаю: придётся тебе в отставку подавать! Нехорошо, когда хозяева недолюбливают.

– Нет уж, – справедливо ответил ему Александров, – пусть лучше сами хозяева уходят в отставку.

С тех пор мы и стали называть белых медведей «отставными хозяевами Арктики».

Муха Южанка и пёс Нелай

На одну маленькую зимовку, где было всего пять человек, прибыл груз.

Когда люди принялись разбивать ящики, то из одного ящика, где были свежие продукты, выползла муха.

Настоящая, живая муха в Арктике!

Кто её знает, когда и где она заползла в этот багаж и как проделала большое путешествие, но факт был налицо: необыкновенная гостья, единственная на всю Арктику муха, прибыла собственной персоной на зимовку.

Люди страшно обрадовались и решили всячески оберегать драгоценную жизнь маленького насекомого.

На Большой земле на неё не обратили бы никакого внимания, но Арктика – другое дело! Здесь муха напоминала о привычной обстановке дома. Она была представителем юга, Большой земли!

Муха зажила на зимовке, как королева. На обеденном столе для неё специально держали блюдце с мелким сахаром, блюдечко с водой. «Обедала» она вместе со всеми, и людей ужасно потешало её присутствие.



Никто не открывал двери без особой предосторожности, чтобы не выпустить муху на холод. Она свободно лазила по рукам и лицам зимовщиков, и они не позволяли себе смахнуть её, чтобы не причинить ей вреда. Ради мухи даже был отстранён на второй план всеобщий любимец – пёс Нелай.

Собака тоже была единственным представителем своей породы на зимовке. Её привезли сюда совсем маленьким щенком и с любовью выхаживали. Всем был хорош пёс, но одно огорчало воспитывавших его людей: пёс был нем. Он не только не лаял, но даже не рычал, не визжал и вообще не издавал никаких звуков. Поэтому ему и дали имя Нелай.

Зимовщиков очень огорчало, что их питомец имеет такой изъян. Чего только они не делали, чтобы заставить собаку «заговорить»! Пробовали лаять сами, чтобы научить его; с рычанием бросались друг на друга, хрипели и теряли голос, а пёс только с удивлением поглядывал на своих странных хозяев.

Они винили себя в том, что завезли сюда одинокую собаку, которой даже не у кого поучиться лаять – ведь единственным четвероногим другом Нелая был медвежонок, с которым они вместе росли.

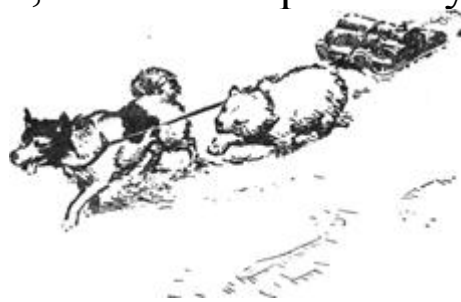
«Может быть, – гадали люди, – собака потому и молчит, что берёт пример с медвежонка? А может быть, она совсем немая от природы?»

Но, сколько они ни ломали голову, ничего не придумали.

Между тем щенок, подрастая, превратился в хорошую, умную собаку, которую даже приучили помогать людям. Нелай легко научился возить в упряжке сани и регулярно доставлял с берега дрова для зимовки.

Дружба с медвежонком продолжалась. Они вместе ели, играли, только медвежонок мешал Нелая работать: едва

впрягут собаку в санки, он лезет играть и путается в упряжке.



Зимовщики додумались и впрягли зверя тоже. Удлинили верёвку, вперёд пустили собаку, а позади мишку, и он, пытаясь догнать друга, тянул свой хомут.

Таким образом он приучился к упряжке, и друзья стали прекрасно работать вдвоём. Медвежонок тянул свой хомут так усердно, что собаке и делать нечего было.

Зимовщики потешались над их вознёй и играми, радовались их росту, но вот появилась муха, и она все затмила. Ей даже было дано имя Южанка, в знак того, что она прибыла из тёплых краёв.

Теперь частенько в маленькой столовой, служившей также комнатой для отдыха, раздавался тревожный вопрос:

– Товарищи, а где же Южанка?

И все пятеро зимовщиков принимались за поиски, пока кому-нибудь не удавалось обнаружить её местопребывание, что было не так легко.

Однажды, когда Южанку долго не могли найти, кто-то из товарищей заметил:

– И чего мы, в самом деле, с ней так носимся? Уж не открылось ли у нас какое-нибудь массовое арктически-психическое заболевание? На Большой земле, бывало, бьёшь их и бьёшь да ругаешься – не знаешь, как избавиться, а тут королевой сделали! Всё равно как в песенке о блохе... Только что кафтан ей не сшили!

Но однажды произошёл совершенно непредвиденный случай, решивший судьбу обоих любимцев зимовщиков – и Южанки и Нелая.

После обеда Нелай растянулся у двери и, сонно

потягиваясь, приготовился вздремнуть. В это время Южанка бродила по тарелкам с остатками еды. Затем она перелетела к окну, потом к двери и наконец уселась на нос Нелая.

Нелай, недоуменно мотнув головой, отогнал муху и слегка тявкнул.

Зимовщики затаили дыхание.

Муха, с обычной для их породы невозмутимостью, вертелась около носа Нелая и, очевидно, раздражала его: пёс не привык к подобному беспокойству и начал сердиться. Но назойливой Южанке не было до этого решительно никакого дела. Она недолго думая снова уселась прямо на его нос. Тогда при общем восторге Нелай взвизгнул и тявкнул ещё раз.

– Нелай залаял!... Нелай залаял!... – закричали зимовщики. – Ай да Южанка! Молодец муха, честное слово! – восклицали они.

Но этот «подвиг» дорого стоил мухе. Едва она снова уселась с прежним упорством на чёрный влажный нос собаки, та изловчилась, быстро вскинув морду, разинула пасть и... проглотила муху.

Зимовщики горевали недолго.

Муха «вылечила» их любимого пса, научила его «говорить», и они сочли, что этим она принесла свою пользу. Вот и вся история про собаку и муху.

Полярные шутки

Полярным лётчикам частенько приходилось сидеть на зимовках в ожидании погоды долгие дни и ночи. Времени в таких случаях бывало много. Коротали свободные часы игрой в шахматы, в особо излюбленную на Севере игру – домино. Мне на пути к исполнению одного задания пришлось как-то сыграть более четырёхсот партий в эту игру.

Собираясь вечером в кают-компанию, люди тешили друг друга рассказами о небывалых приключениях – кто во что

горазд. Сочиняли иногда истории вроде тех, какими славится Мюнхгаузен, и были простодушно рады, если удавалось провести друзей и они принимали вымысел за чистую монету. От нечего делать иногда начинали подшучивать друг над другом, как говорилось у нас – «разыгрывать». Шутки эти были безобидные, дружеские, но излишняя доверчивость ставила некоторых товарищей в смешное положение.

На острове Рудольфа собралось как-то много «гостей» – кроме основного состава зимовки, здесь застряли в ожидании погоды три самолёта. В их экипажах были и «новички» – люди, впервые попавшие в Арктику. Их, конечно, легче всего было «разыграть»: они сами набивались на это.

Вот заходит однажды в комнату к молодым бортмеханикам один наш лётчик. Ботинки у него только что были вымазаны густым слоем жира – на швах и на рантах остались белые следы.

– А разве хорошо смазывать ботинки сгущённым молоком? – спросил у него один из бортмехаников.

Лётчик быстро смекнул, в чём дело, и не растерялся.

– А ты не знал? – ответил он. – Только сгущённым молоком и можно предохранить обувь от промокания. И главное – ноги никогда не обморозишь. Попробуй!

Парень стал внимательно рассматривать и щупать кожу.

Наклонился над ботинками, а лётчик еле выдерживает, чтобы не расхохотаться вслух. Наконец сдержал себя и говорит:

– Чувствуешь, какие мягкие? Это от сгущённого молока!

Тут другой бортмеханик, ни слова не говоря, взял банку сгущённого молока, открыл её и начал мазать свои ботинки.

– Ты, Ваня, погуще, – дружески советует ему лётчик. Ваня постарался, не пожалел молока. Час-другой прошёл спокойно. Но, когда он явился в своих сладких сапогах в кают-компанию, ему открыли глаза и хорошенько над ним посмеялись. Целый день он потом отмывал клейкую массу под назидательные замечания товарищей:

– А ты на слово не верь, думай сам. Даже школьники знают, что кожу смазывают жиром...

Тот же Ваня, который прославился сгущённым молоком, попался снова. Он весьма нетерпеливо относился к тому, что нужно выжидать погоду, и много сетовал по этому поводу. Всем, конечно, не терпелось, но люди приучены были к условиям Арктики и зря не ворчали – этим делу не поможешь! А наш «молочный Ваня» выпускал вздохи, стоны и ежеминутно повторял: «Когда же наконец мы полетим? Когда кончится это выжидание?»

Как-то раз отозвал его в сторонку старший бортмеханик и говорит:

– Есть средство разогнать туман, только они все ленятся. Я тебя научу. Смотри никому не говори, сделай сам!

– А я сумею?

– Проще пареной репы!

– Ну говори!

– Нет, сейчас в кают-компании народу много – нас могут услышать.

– А когда же скажешь?

– Вот завтра приходи пораньше сюда, когда никого не будет, и я тебя научу. Всё расскажу подробно.

На другой день видим: наш Ваня повеселел. Ходит посвистывает, смотрит с видом победителя – готовит всем сюрприз! Бортмеханик рассказал нам, в чём дело, и все с любопытством ожидали, чем это кончится.

Вечером мы собрались в кают-компании и попрятались кто куда – за портьеры, за пианино, один очень солидный товарищ залез под стол, другой лёг на пол и прикрылся географической картой. Те, кто не уместился, заняли посты у входной двери.

Наступает час свидания.

Ваня, немного торжественный и взволнованный, является первым. Потом приходит бортмеханик. В кают-компании тишина.

– Ну говори! – обращается Ваня.
– Только ты не удивляйся: это очень простое дело.
– Тем лучше, что простое: скорее сделаю. Надоело так сидеть.

– Ну так вот. У тебя насос для накачки воздуха в резиновые матрацы есть?

– Есть! Даже два! – радостно сообщил Ваня.

– Так ты возьми насос, который получше, походи на высокое место, стань лицом к полюсу. Потом...

– Ну, что тянешь?

– ...качай что есть силы – и разгонишь туман! – закончил свой рецепт бортмеханик.

Что тут поднялось в кают-компании, трудно передать: кто лежал – вскочил, кто стоял – упал. Через двери ввалилась группа хохочущих и кинулась в объятия тех, кто прятался в комнате. Стоявший за портьерой в припадке смеха так вцепился в неё, что оборвал. Материя вместе с карнизом упала на пол. Это вызвало новые приступы хохота. Еле отдышались.

– Ну, брат Ваня, – сказали ему зимовщики, утирая слёзы, – больше не попадайся, потому что мы не выдержим. Так смеяться уж просто вредно для здоровья...

Но попадались не только «зелёные» полярники, а и бывалые арктические «волки».

Один «розыгрыш», начатый на острове Диксон, прошёл с таким успехом, что последствия его докатились до Москвы, приведя в изумление работников Главсевморпути.

Было это так. Сидели мы вечером в кают-компании, и один из зимовщиков рассказал историю о том, как он спасся от шести белых медведей с помощью... ракетницы.

– Прихожу это я, – говорит он, – на метеостанцию. А ночь полярная была, тёмная. Облака нависли низко. Записал я с помощью карманного фонаря показания приборов и, только хотел идти обратно домой, вдруг вижу – меня окружают белые медведи. Что делать? Винтовку я с собой не взял.

Хорошо, что со мной была ракетница – на случай, если заблужусь в пургу, чтобы дать о себе знать... Я прицелился в медведя, который был совсем близко от меня, и угодил ему прямо в глаз. Он как заревёт – и завертелся на одном месте. А остальные врассыпную кто куда...

Долго зимовщики рассказывали нам всякие были и небылицы в расчёте, что людей с Большой земли нетрудно провести на «арктический экзотике». Но пришёл и наш час! Они стали расспрашивать у нас, что нового в Москве.

У меня в экипаже был механик – что называется, «палец в рот не клади». Вот он начал зимовщикам рассказывать про новинки.

– В Москве, – говорит он, – инженер Коптяев изобрёл часы с героями. Видел я такие часы у начальника полярной авиации. Они интересны тем, что на циферблате вместо римских или арабских цифр нарисованы герои. Первый – Ляпидевский, потом – Леваневский, Молоков, Каманин и так далее.

Я слушаю его и думаю: как это я ничего про эти часы не слышал? Но потом смекнул, в чём дело, а он продолжает:

– Посмотришь на такие часы и сразу скажешь: половина Слепнёва – значит, половина пятого, или там Доронин с четвертью – значит, семь часов пятнадцать минут. Страна должна знать своих первых героев! А когда, – продолжал он, не унимаясь, – стрелка дойдёт до какого-нибудь часа, открывается форточка и высовывается белый медведь. Он издаёт столько рычаний, сколько в это время часов... Делают такие часы пока только для полярников, да и то по специальным заявкам. Модель ещё оригинальная – не освоена для массовой продукции...

Через некоторое время прилетели мы в Москву. Вызывает меня начальник полярной авиации и спрашивает:

– Что это вы на Диксоне наговорили полярникам? Получаю от них радиограмму: просим забронировать для нас часы с героями. И передают целый список, один даже жену

свою вписал.

— А вы что им ответили? — спросил я.

— Запросил Диксон, какая температура была у радиста, когда он передавал эту радиограмму.

Напрасные поиски

Пришлось нам как-то из-за плохой погоды приземлиться на пустынном острове архипелага Земли Франца-Иосифа. Какой остров нас приютил, мы не знали. Конечно, хотелось определиться.

Несколько дней мы ждали хорошей погоды. Наконец видимость немного улучшилась.

Вооружившись биноклем, я тщательно исследовал каждую тёмную точку на ослепительно белом снежном покрывале.

Вдруг я заметил чёрный силуэт, сверху покрытый снегом, как нависающей за глаза шапкой.

«Дом... Да... А если не дом, то склад!»

Есть чему радоваться! Ведь возле каждой, пусть одинокой, постройки, возведённой рукой человека в Арктике, всегда возвышается гурий. Это груда камней, скрывающих под собой бутылку с запиской. Прочитав её, мы узнаём точные координаты острова, кто и когда посетил впервые эти места. Такой же обычай соблюдают путешественники в горах: они оставляют в бутылке записку о том, кем и когда совершено восхождение на вершину. Только здесь башню из камней называют не гурием, а туром. Впрочем, как бы такая памятка ни называлась, нет на земле человека, который без трепета приблизился бы к ней. Встретить на пустынной, далёкой земле, где нет живого существа, следы её первого, может быть уже забытого и давно погибшего покорителя — это ни с чем не сравнимое чувство. Тут вами овладевают и радость, и волнение, и великая гордость за человека, и уважение к ещё неизвестному имени вашего

предшественника.

Не скрывая своего восторга, я позвал товарищей. Радист и бортмеханик вооружились биноклями. Они подолгу вглядывались в чёрный силуэт и полностью подтвердили мои предположения.

— Без сомнения, дом! — уверенно сказал радист. — И недалеко. Не дальше двух-трёх километров.

«Меньше слов, больше дела», — решили мы. И, захватив винтовку на случай встречи с «белым хозяином» этих мест, я весело зашагал к домику.

Вселивший в нас столько надежд загадочный предмет оказался гораздо ближе, чем мы предполагали. Я насчитал до него пятьсот шагов. Но меня постигло жестокое разочарование.

Рассчитывая найти домик, в крайнем случае склад, я остановился у самого обыкновенного камня, да ещё таких ничтожных размеров, что, если бы он накрепко не примёрз к земле, я бы его легко донёс до самолёта.

Так я впервые столкнулся на практике с изумительным явлением Арктики — зрительной рефракцией. До этого я знал о ней только из книг.

Раздосадованные напрасными надеждами, мы залезли в спальные мешки и крепко уснули. Утро порадовало нас новым улучшением погоды. Стало совершенно ясно. На юго-западе открылась цепь островов, хорошо различаемых даже невооружённым глазом. Ближе других к нам был остров с высокой горой. Мы исследовали его в бинокль.

— Как по-твоему, — осторожно спросил я бортмеханика, — далеко до этих гор?

— Чепуха! — уверенно ответил он. — Километров пять-шесть, не больше.

— А не обманывает нас рефракция?

Тот смерил меня недоумевающим взглядом:

— О рефракции смешно говорить! Сегодня видимость прекрасная. Вон посмотри. — Он указал рукой на камень,

вчера так жестоко разочаровавший нас, и с весёлой улыбкой добавил: – Теперь простым глазом видно, что перед нами не дом и не склад.

– Верно!

Мне это показалось убедительным. А так как гористый остров был явно недалеко, я решил забраться на его вершину, чтобы о неё как следует оглядеться и, возможно, определиться.

Сказано – сделано.

Рассчитывая скоро вернуться, я взял винтовку и на всякий случай плитку шоколада, чтобы подкрепиться. Товарищи почти насильно навязали мне несколько кусков сахара, который я терпеть не могу.

Попрощались.

Подгоняемый тридцатиградусным морозом, я легко зашагал по снегу.

Я смело шёл вперёд, не боясь заблудиться или потерять ориентировку. Слева были хорошо видны волны Баренцева моря.

Мне давно не случалось ходить пешком, и теперь прогулка в ясный морозный день доставляла большое удовольствие.

Иду час – остров не приближается. Иду два – дорога стала трудней: ровный настил уступил место торосам и айсбергам.

Теперь я чаще оглядываюсь и нередко за ледяными горами не вижу своего самолёта.

Пройденное расстояние заметно увеличивается. Самолёт постепенно превращается в чёрную точку, а до острова ещё далеко. Мне начинает казаться, что я снова стал жертвой рефракции, но с обратным явлением: вчера, например, камень казался далеко, а нашли его совсем близко; сегодня же я никак не мог дойти до острова, который, казалось, был совсем рядом.

Так рассуждал я сам с собой, вглядываясь в очертания острова.

Странное дело – я шёл к нему около трёх часов, а за это время он совсем не приблизился; больше того: теперь мне стало казаться, что он отодвинулся ещё дальше. Это заставило меня принять окончательное решение.

Взглянув в последний раз на желанный, но недостижимый остров, я круто повернул обратно и пошёл по своим следам.

На обратном пути начали сказываться первые признаки усталости. Я съел плитку шоколада, чтобы подкрепиться, и вскоре почувствовал мучительную жажду. Сделал ещё несколько шагов – и страшно захотел присесть и отдохнуть. Но одет я был легко и сесть побоялся: застынут ноги, и я не смогу идти дальше.

Так прошёл час или полтора. Стало ещё труднее. Я уже напрягал последние силы и уничтожал ненавистный мне сахар, закусывая снегом.

В начале пути я часто оглядывался: боялся, как бы не встретиться с белым медведем. Теперь винтовка обратилась в палку. Я шёл, опираясь на неё и совершенно не заботясь о том, попадётся ли навстречу медведь.

Не покидала одна мысль: «Только бы благополучно добраться до самолёта...»

Я всё время шёл в тёмных очках – светофильтрах, спасающих от полярной слепоты. Теперь очки вспотели, замёрзли, и через них ничего не стало видно. Я опустил их на подбородок и продолжал идти с открытыми глазами. Снег сверкал ослепительно.



Мороз сильно пощипывал. Обессиленный, задыхаясь, я

едва дошёл до самолёта. Наша жалкая палатка в эту минуту мне показалась чудесным дворцом.

Немало времени прошло, пока я пришёл в себя от усталости. Наконец я снова обрёл дар речи и рассказал по порядку о всех своих злоключениях.

Товарищей поразил мой рассказ.

– Да, – в раздумье заметили они, – удивительная здесь природа... Нельзя верить собственным глазам...

– Теперь я понимаю, – сказал радист, – что зимовщики говорили нам правду. Помните, на мысе Желания нам рассказывали, что случилось, когда они нас встречали?

– Нет. А что?

– Ну как же! Они жгли для нас костры на аэродроме и подбрасывали в огонь нерпичье сало – оно прекрасно горит и даёт густой, чёрный дым. Вдруг увидели приближающуюся чёрную точку. Обрадовались, что самолёт, а точка пропала! Они ещё сала подбросили – точка появилась. То есть, то нет. Они прямо с ума сходить начали: что с самолётом делается? Стали внимательно вглядываться – и оказалось, что прямо около них крутится привлечённый запахом сала большой белый медведь. Они его чёрный нос приняли за самолёт... Тогда я им не поверил.

– А теперь веришь?

– Ещё бы! Уж теперь-то я на всю жизнь запомнил, что такое рефракция.

Золотые лыжи

Однажды мне с группой товарищей довелось набрести на интересную находку. На Севере это случается не часто: что там найдёшь, летая над тундрой, льдами и водой!

Дело было на Земле Франца-Иосифа. Я должен был полетать над ней, ознакомиться с архипелагом с воздуха, сделать фотоснимки, выяснить состояние льдов в проливах и, сравнив расположение островов с картой, по возможности

исправить её. Над Землёй Франца-Иосифа ещё никто не летал.

Эта работа была бы нетрудной, если бы дело не происходило в Арктике. Лётчики не зря говорят, что на Севере надо не только уметь летать, но и уметь ждать: уж очень редко там выдаётся хорошая погода и очень она неустойчива. Как-то один лётчик отправился в разведочный полёт на три часа, а вернулся через три дня: туманы не пускали. При одной температуре воздуха туман стелется над чистой водой; при другой температуре вода хорошо видна, а туман опускается над льдами; при третьей – он держится на островах и ледниках.

Долго пришлось ждать подходящего дня. Наконец он настал, и мы вылетели из бухты Тихой, служившей нам базой.

Вот внизу развёртывается величавая картина полярных льдов. Кое-где громоздятся замысловатые гряды торосов, и лёд кажется искрошенным, словно его пропустили через гигантскую мясорубку. То там, то здесь вздымаются красавцы айсберги самых причудливых форм. От них по белым полям далеко-далеко бегут тени...

Как зачарованный смотрел я на эту картину, стараясь запечатлеть всё до малейших подробностей.

Вот показались очертания острова Рудольфа.

Получаю тревожную записку от радиста:

«Рация вышла из строя. Не пойму, в чём дело. Для ремонта необходима посадка».

Что делать? Какое принять решение? В коварной Арктике без радио никак нельзя. Придётся садиться!

Справа под крылом уже расстилается остров Рудольфа.

Я легко узнаю знакомую по карте бухту Теплиц. На берегу ясно вижу очертания каких-то полуразрушенных строений.

Приземлились. Оставив радиста возиться с ремонтом, мы с бортмехаником пошли на «экскурсию» – посмотреть, что сохранилось на этой земле от пребывания на ней человека.

Я знал, что в 1903–1904 годах здесь находилась американская экспедиция Циглера – Фиала. На неё были затрачены огромные деньги. Она должна была обследовать острова Земли Франца-Иосифа и достигнуть Северного полюса, но ни с чем вернулась обратно.

Первое, что мы увидели, – это огромный сарай. Вероятно, он когда-то был крыт брезентом, но время сделало своё: брезент сгнил, и его по частям сорвало ветром. На решётчатом скелете крыши кое-где болтались жалкие лоскутья. Из-под снега выглядывали разбитые ящики и несколько деревянных бочек. В ящиках ещё сохранились круглые банки консервов и квадратные – с пеммиканом. Все они проржавели; консервы и пеммикан испортились. Повсюду видны глубокие следы зубов и когтей полярных лакомок – белых медведей.

Неподалёку от сарая стоял деревянный дом. Около него также было множество медвежьих следов. Мы заглянули в разбитое окно: комнату забило льдом. Странно, что медведи не похозяйничали здесь и дали добру зарастать льдом.

Подшли к двери. Она не заперта и не занесена снегом. Что же остановило лакомок? Ага, понятно: двери открываются не внутрь, а на себя, и у мишек не хватило сообразительности потянуть дверь за ручку.

Несомненно, это было место стоянки экспедиции Циглера – Фиала. Мы убедились, что американцы были прекрасно снаряжены. Богачи не пожалели средств для удовлетворения своей тщеславной прихоти.

Но одними деньгами ничего не сделаешь.

Чего только не привезли они на остров! И механическую мастерскую, и токарный станок, и геофизическую лабораторию, целый склад боеприпасов, массу взрывчатых веществ, всевозможные продукты, вина, спирт, книги – одних библий оказалось восемнадцать штук...

Мы нашли пишущую машинку и собачью сбрую. Но это ещё не удивительно – я до сих пор ума не приложу, зачем им

понадобились, например, конские сёдла.

Однако у нас были находки и поинтереснее: цилиндры, фраки, лакированные ботинки, манишки, галстуки и другие вещи, совсем не нужные на Севере.

Венцом всего были золотые (золочёные, конечно) лыжи.



На них «завоеватели» собирались вступить на Северный полюс...

Но планы экспедиции провалились. Место для стоянки судна «Америка» было выбрано неудачно, и его раздавило льдами.

Среди членов экспедиции поднялась паника — домой возвращаться было не на чем. Многие ушли пешком на южные острова, где рассчитывали встретить какой-нибудь пароход. 30 июля 1905 года судно «Терра нова» подобрало этих людей, и они были доставлены в Норвегию...

Копались мы с бортмехаником в этих вещах — безмолвных свидетелях провалившейся экспедиции и думали:

«На золочёных лыжах ничего нельзя сделать, когда людьми руководит одно тщеславие, когда нет тесно сплочённого коллектива, высокой идейности. Грош цена в таком случае любому первоклассному снаряжению!»

Все знают, Северный полюс завоевали мы — советские люди.

НА ПОЛЮС!



Мечта пилота

...Всё для меня началось с разговора в редакции «Комсомольской правды», куда я зашёл по возвращении из очередного большого арктического перелёта.

Неожиданно один из журналистов спросил:

– А куда бы вы хотели полететь сейчас? Какой маршрут представляется вам наиболее интересным?

В самом деле, какой?

За мою лётную жизнь мне пришлось совершить немало самых разнообразных перелётов. Немало полетал я над сибирской тайгой, над горными кряжами Дальнего Востока, над снежными пустынями Севера, над торосистыми льдами Чукотского моря.

Опыт полярных полётов накопился у меня изрядный, и мне хотелось обязательно воспользоваться им, чтобы слетать по новой, ещё никем не проложенной воздушной трассе.

Конечно, больше всего хотелось полететь на Северный полюс, туда, где, как казалось тогда, хранится великая тайна рождения погоды, движения ветров, течений, дрейфа льдов.

Издавна люди стремились попасть на Северный полюс, посмотреть, что там. Но природа крепко хранила эту географическую точку, где сходятся все меридианы. Корабли, аэростаты, дирижабли, на которых первые отважные исследователи плыли и летели на полюс, разбивало штормами, заметало пургой.

Много смелых людей погибло на этом пути.

Когда я думал об этом, передо мной вставали образы смельчаков, отдавших свою жизнь покорению Арктики: Биллем Баренц, Алексей Брусилов, Руаль Амундсен,

Владимир Русанов, Георгий Седов...

Особенно меня волновал образ Седова. Выходец из народа, энтузиаст полярных исследований, он не встретил поддержки царского правительства. Выпрашивая гроши у фабрикантов, купцов и министров, Седов всё же снарядил экспедицию на Северный полюс. Но маленькая шхуна «Святой Фока» только на второй год с трудом пробилась к бухте Тихой, откуда Седов, больной цингой, со своими двумя спутниками – матросами Линником и Пустошиным – пешком отправился на полюс.

В пути Седову стало совсем плохо. Однако, лёжа привязанный к карте, он крепко держал в руке компас и продолжал двигаться только вперёд, к своей заветной мечте – Северному полюсу. Но осуществить свою мечту Седову не пришлось – он умер в пути.

Не дошёл до полюса и Нансен.

Гибли и те, кто пытался попасть на полюс по воздуху.

Шведский инженер Соломон Андрэ, вылетевший к полюсу на сферическом аэростате «Орёл», погиб ещё в начале пути.

Попытка Амундсена долететь к полюсу на двух гидросамолётах тоже не увенчалась успехом.

Только шесть человек из экспедиции Пири побывали в районе Северного полюса. Это были четыре эскимоса, по имени Укса, Ута, Эгингва, Сиглу, и негр Матью Хенсон. Пири взял их с собой потому, что ему нужна была только их физическая сила. Он не хотел делить славу с кем-либо из «белых» людей. «Пусть история запомнит только Пири», – думал он.

Пири пробыл на полюсе всего тридцать часов и не успел сделать какие-либо научные наблюдения.

Мы знали, что важно не только пролететь над Северным полюсом, не только «сделать ему визит», а изучить обстоятельно все происходящие там явления природы.

А для этого надо устроить зимовку, оборудованную

самыми современными научными приборами, и остаться там на необходимый срок для научных наблюдений. Только таким путём можно разгадать вековую тайну Северного полюса. Но как доставить туда людей, припасы, снаряжение, оборудование?

«Это должна сделать советская авиация, советские люди!» – думал я. Воображение рисовало мне величественную картину посадки на полюсе тяжёлых воздушных кораблей. Не раз я мысленно видел себя и своих товарищей, ведущих к полюсу советские самолёты... Вот мы садимся один за другим на необозримые ледяные поля, вот мы с криком «ура», нарушающим вечное безмолвие, устанавливаем среди белого сияния снегов красный флаг нашей великой Родины...

Но вообразить можно что угодно, а как это сделать? Ведь в мечтах всё легко – можно и на Марс слетать и на любую другую планету!

Невольно от мечтаний я всё ближе подходил к практическим расчётам. Жизнь научила меня не мечтать впустую. Казалось, не так давно я, безграмотный деревенский мальчишка, жил надеждой стать лётчиком. Я стал им. Накопляя опыт, я ставил сам перед собой трудные задачи – и решал их. Когда челюскинцы оказались на льдине – как я мечтал долететь до этой льдины и спасти отважных людей! И это исполнилось. Поэтому и полёт на полюс постепенно превращался для меня из мечты в цель, и я стал искать пути к её осуществлению.

Я твёрдо верил, что партия, советский народ поддержат эту идею. А тогда – успех обеспечен.

С головой ушёл я в работу, зарылся в книги. Целый год перечитывал дневники Нансена, Амундсена, Седова, Литке, Норденшельда, Пири и всё, что написано ими или о них и о попытках достичь полюса.

Мне надо было утвердиться в мысли, что посадка тяжёлых самолётов на полюсе возможна. Но опыт прошлых исследователей заставил меня крепко призадуматься.

В своей книге «Ледовитый океан» Амундсен писал так:

«Мы не видели ни одного годного для спуска самолёта места в течение всего нашего долгого пути от Свальбарда до Аляски... Наш совет таков: не летайте в глубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска».

Плохо дело! По Амундсену, выходит, что в высоких широтах подходящей льдины для посадки самолёта не найдёшь.

Читая того же Амундсена, я познакомился с историей его экспедиции 1925 года, когда на двух гидросамолётах он пытался достичь Северного полюса.

Не долетев двухсот километров до цели, он вынужден был сесть в разводье. И только на двадцать четвёртый день ему удалось вырваться из ледяного плена на одном самолёте, а другой пришлось бросить. А ведь у него были самолёты, которые могли садиться и на воду и на лёд. Это огромное преимущество. И всё же результаты экспедиции печальные.

Но я никак не хотел примириться с тем, что на полюсе нет льдин, годных для посадки самолёта. Если наши лётчики ухитрились садиться на лёд в Чукотском море – у Челюскинцев, где свирепствуют сильные ветры и лёд непрерывно ломается, упираясь в близкие берега Большой земли и островов, то уж на полюсе тем более мы должны сесть! Там многолетний и очень толстый лёд и ближе чем на тысячу километров нет земли.

Сомнения, вызванные книгой Амундсена, несколько рассеялись, когда я взялся за книгу Нансена. В 1893 году Нансен и лейтенант Иогансен покинули судно «Фрам» и двинулись на собаках к полюсу. Но, не дойдя четырёхсот километров до полюса, они вернулись на Землю Франца-

Иосифа – у них не хватило продовольствия. В своём дневнике Нансен писал:

«Перед нами расстилалась ровная ледяная поверхность». Эти слова заставили меня невольно даже вскрикнуть: «Там есть поля для посадки! Можно смело лететь...»

Уверенность в успехе укрепила книга Пири. Он писал:

«Утро выдалось на славу: ясное, солнечное, стоял тридцатиградусный мороз и дул лёгкий ветерок. Идти было значительно легче, чем в предыдущие дни: широкие многолетние льдины чередовались с высокими, но сравнительно отлогими торосистыми нагромождениями. Мы постарались наверстать упущенное время».

Я так живо представил себе, в каких условиях нам предстоит работать, какой лёд нас ждёт на полюсе, как надо снарядить экспедицию, какие избрать самолёты и как осуществить мечту, словно я уже побывал там.

Я написал книгу «Мечта пилота», и меня прозвали мечтателем.

Вопрос о полёте на полюс очень взволновал авиационный мир. Сколько споров и возражений вызвал проект этой экспедиции!

Как всегда, когда речь идёт о смелом, трудно достижимом деле, нашлось немало людей, считавших эту мысль жюльверновской фантазией. Многие полагали, что такая экспедиция преждевременна для современного состояния авиации. Другие выдвигали серьёзные доводы, что Арктика таит много ловушек, которых людям не избежать. Третьи считали поход к полюсу возможным, но расходились во мнениях, каким путём достичь его: предлагали лететь не на

самолётах, а на дирижаблях; использовать летающие лодки; предварительно высадить воздушный десант, чтобы люди подготовили аэродром... «Сколько голов, столько умов» – говорит русская пословица, и все высказывали различные мнения.

Но наступил момент, когда все наши споры прекратились. Проект экспедиции был утверждён.

Завоевание полюса

22 марта 1937 года с московского аэродрома поднялись в воздух четыре тяжёлых воздушных корабля и взяли курс на Северный полюс, к далёкой, таинственной точке, на пути к которой погибло немало смельчаков. Люди, летевшие на этих самолётах, должны были поднять там красный флаг своей Родины.

Взволнованные, счастливые, но и насторожённые, мы покинули Москву.

Флагманскую машину вёл я; за мной шли лётчики: Герой Советского Союза Василий Молоков, Илья Мазурук и Анатолий Алексеев.

На борту наших самолётов находилась экспедиция, которой предстояло высадиться на полюсе и остаться там для проведения научной работы. Ведь дело было не в том, чтобы нанести полюсу «визит» и «открыть» его, а в том, чтобы обогатить этим открытием познания людей и принести им пользу.

Ещё год назад я обследовал Землю Франца-Иосифа и выбрал базу для экспедиции на острове Рудольфа. Там были оставлены грузы для будущих зимовщиков полюса.

По плану первую посадку мы совершили в Холмогорах, около Архангельска. Уже там нам пришлось испытать своё терпение: десять дней нас не выпускала погода. Шёл мокрый снег, дождь, лётное поле раскисло, и наши тяжёлые машины на лыжах не могли оторваться от земли.

Все тешили себя мыслью, что на следующем этапе пути, в городе Нарьян-Маре, такой неприятности больше не приключится. Ведь Нарьян-Мар – столица Заполярья, там мы будем иметь дело с серьёзной, северной погодой!

Действительно, когда мы приземлились в Нарьян-Маре, стоял лёгкий морозец – градусов восемь–десять, и мы были вполне довольны.

Однако весна гналась за нами по пятам. Трудно представить себе наше разочарование, когда, проснувшись утром, мы увидели, что столица Заполярья угощает нас дождём...

Без конца тянулись дни томительного ожидания.

Лишь один Папанин в Холмогорах не знал ни минуты покоя: с шутками и прибаутками он тащил на самолёт всё, что попадалось ему на глаза.

– Братки! – обращался он к механикам. – Я купил телёночка и поросёночка прихватил. На полюсе пригодится?

– Пригодится, – соглашались они.

Иван Дмитриевич таинственно исчезал и вскоре возвращался с торжествующим видом, но, конечно, не с поросёночком, а с солидной свиньёй, и не с телёночком, а с тушей хорошо упитанной холмогорской коровы.

– А немножко сметанки можно?

– Давай, давай, Иван Дмитриевич, – снова соглашались механики.

И, ласково улыбаясь, Папанин втаскивал в самолёт большую кадку сметаны. Неудивительно, что механики поощряли хозяйственные наклонности Папанина, они и сами были не прочь захватить кое-что, не указанное ни в каких списках, хотя бы, например, целый запасной мотор. Мало ли что может пригодиться в дороге!

Папанин прекрасно знал, что на полюс мы можем доставить только девять тонн груза, и всё же он накапливал и накапливал новые богатства. Ему всё-таки удалось «протащить» контрабандой на полюс тонну лишнего груза.

Теперь мы мечтали попасть на Маточкин Шар, надеясь, что уж он-то нас не подведёт.

Пролив Маточкин Шар пересекает Новую Землю. Он делит её на две части – южную и северную и соединяет два моря – Баренцево и Карское. Среди прочих арктических коварств Маточкин Шар отличается особыми «прелестями» – их называют стоками.

Стоки – это местные ветры, которые стекаются сюда, словно кто-то их специально гонит. Кругом ветер три-четыре балла, а в проливе свирепствует шторм. Поэтому, хотя мы и стремились попасть туда, раз нам полагалось это по маршруту, на душе было не совсем спокойно: уж больно ненадёжна погода на этом Маточкином Шаре!

Наши худшие опасения сбылись: на другой же день после прилёта поднялась такая неистовая пурга, как будто кто-то гигантской метлой сметал покровы с гор. Ураган поднимал снежные вихри на высоту пятнадцати–двадцати метров и нёс их из Баренцева моря в Карское. Откроешь дверь – и попадёшь в белую тьму: и бело и темно.

Это длилось трое суток. Вокруг самолётов намело такие сугробы, что мы их откапывали два дня. И вот тут началась обычная арктическая канитель: корабли стояли в полной готовности, на Маточкином Шаре наступили лётные дни, а на Земле Франца-Иосифа в это время разыгрался шторм. Когда там водворилась тишина, у нас снова поднялась несусветная буря, правда, к счастью, менее продолжительная. А было уже 17 апреля. И все ходили с одной мыслью, с одним желанием: когда же на Рудольф?

Наконец выдалась счастливая минута. Над Маточкиным Шаром стояли облака, но зато на Рудольфе их не было.

Мы поднялись и пошли над облаками. Внизу расстилались белые равнины. Был вечер, но не темно – в этом районе уже начались белые ночи. Плывёшь, как на лодке в тихую погоду, и лишь шум моторов говорит о стремительной быстроте.

Скоро перед нами открылось удивительное зрелище: на северо-западе появилось тёмно-вишнёвое зарево. Облака остались позади, а впереди заблестали лучи яркого солнца.

Я вёл машину прямо против его разгорающегося света, шедшего не с востока, а с запада. Так получилось потому, что в это время на Земле Франца-Иосифа солнце за горизонт не заходило – наступил полярный день.

Через несколько часов внизу под нами замелькали многочисленные острова архипелага Земли Франца-Иосифа.

Радостно встретили нас зимовщики на Рудольфе – они уже жаждали. Нам приготовили прекрасный аэродром, жилые дома.

Свой дом они украсили флагами, а при входе поставили огромную убитую медведицу. Она была подпоясана красным кушаком, в лапах держала поднос с хлебом и солью, а на шее у неё висел большой ключ с надписью: «Ключ от полюса».

Эта шутка нам очень понравилась.

Как бы в награду за такую встречу, мы преподнесли зимовщикам письма, книги, а также пластинки, что было для них дороже всего, так как это были не обыкновенные пластинки, а наговорённые родственниками. Наперебой бросились товарищи к патефону. Каждому хотелось поскорее услышать родной голос с Большой земли. Помню, первым занял место у патефона радист. К нему подбежал метеоролог:

– Вася, милый, разреши мне первому завести мою жену, а потом уж ты!

– Нет, – ответил радист, – сначала я послушаю своего Юрку. Он у меня большой, в первом классе учится.

«Здравствуй, папа! – раздался в патефоне детский голос. – Я, папочка, учусь на „отлично“ и „хорошо“. Только одно „посредственно“ по рисованию, но ты не беспокойся, я его скоро исправлю. Привези мне, папочка, маленького белого медвежонка. Обязательно привези. Крепко тебя целую, мама тоже. До свиданья!»

Повар нам приготовил вкусный обед. Мы хорошо поели и легли спать.

На другой день погода испортилась, и мы надолго засели.

С нами был «хозяин погоды» – синоптик, который нас совершенно измучил. Он ежедневно собирал данные о погоде почти со всех концов Северного полушария – Советского Союза, Европы и Америки. По этим сведениям он составлял синоптическую карту. Иной раз видишь ясное небо, рвёшься в полёт, а синоптик говорит:

– Нельзя. Через три-четыре часа погода испортится: со стороны Гренландии идёт мощный циклон.

Мы начали бунтовать:

– На Рудольфе хорошая погода, а что на полюсе, никто не знает! Там нет метеорологической станции!

Но говорили мы это больше для того, чтобы душу отвести, а сами отлично понимали, что не имеем права подвергать экспедицию риску.

И снова приходилось терпеть и ждать. В Арктике надо уметь не только летать, но и терпеливо сидеть на месте.

По вечерам мы собирались, чтобы послушать рассказы синоптика о том, как зарождаются циклоны и антициклоны. Он так картинно говорил о воздушных течениях, что мы боялись проронить слово. Но всё же любили над ним подшутить. Бывало, он кончит свою лекцию, а кто-нибудь шутя заметит:

– Всё это очень хорошо. Только, если бы не ваша наука, мы давно уже были бы на полюсе.

– Вижу, – с горечью отвечал он, – не уважаете вы нашу науку!

– Дайте хорошую сводку, тогда будем уважать!..

Коротали мы время планами посадки, походами по острову, уходом за машинами – работы находилось немало.

Между тем подходило 1 Мая. Мы мечтали встретить этот день на полюсе. Но осуществить эту мечту было не в наших силах: мешала плохая погода.

К вечеру 4 мая наши дела немного улучшились: синоптик разрешил пойти в разведывательный полёт. Большие машины и вся экспедиция оставались на месте. На полюс отправился двухмоторный самолёт под управлением лётчика Головина.

Мы с нетерпением ждали радиogramм разведчика. Он сообщал, что идёт над сплошной облачностью. Он достиг полюса, но, к великому разочарованию, пробиться вниз не удалось: всё было закрыто облаками.

После разведки мы ещё долго «консервировались» на острове Рудольфа. Прошло 10 мая, потом 15-е – мы всё сидели.

И вот наконец 20 мая, в двенадцать часов ночи, когда голубое полярное небо было спокойно и безоблачно, было решено, что пойдёт одна моя машина, остальные двинутся позже по нашему сигналу.

Зимовка осталась позади. Все сияли, как именинники.

...Ярко светило солнце, горизонт был чист. Мощное пение моторов вселяло уверенность в успехе.

Но как раз в те минуты, когда я любовно прислушивался к безукоризненному гулу моторов, бортмеханики в левом крыле переживали очень тяжёлые минуты.

Один из них заметил подозрительный пар, поднимавшийся от левого мотора. Ещё и ещё раз осмотрев мотор, они убедились, что из радиатора вытекает незамерзающая жидкость – антифриз. Это означало, что через час, а может быть, и раньше один из моторов выйдет из строя.

Бортмеханик Бассейн тихонько доложил об этом событии начальнику экспедиции Отто Юльевичу Шмидту. Шмидт приказал немедленно доложить мне как командиру корабля.

Так же тихо, чтобы не беспокоить членов экспедиции, Флегонт подошёл ко мне и сказал:

– Товарищ командир, скоро один из моторов выйдет из строя.

Я даже не сразу понял, в чём дело:

– Какой мотор? Почему?

– Левый, средний. Теряет антифриз.

Подумав, я решил лететь на трёх моторах.

Но нелегко сохранить секрет от таких опытных, наблюдательных пассажиров, какие были с нами в самолёте. То, что механики лазили в левое крыло, шушукались и пробирались от меня к Шмидту и обратно, показалось пассажирам подозрительным.

Ко мне подошёл главный штурман Спирин и начал как-то особенно ласково со мной разговаривать, хвалить погоду. При этом он внимательно следил за выражением моего лица, а я, отвечая ему, думал: «Ничего-то ты, дружище, не знаешь! Ведь с минуты на минуту должен остановиться мотор. Но я тебе пока не скажу – не буду расстраивать».

Оказывается, с этой же мыслью подошёл и он ко мне.

Все уже узнали о беде, но тщательно скрывали её друг от друга.

Однако дело было не только в том, чтобы сохранить спокойствие. Ведь от этого опасность положения не менялась. И вот тут наши механики совершили свой скромный, незаметный подвиг.

Они прорезали металлическую обшивку нижней части крыла и нашли в верхней части радиатора течь во фланце. Тогда они обмотали трубку фланца изоляционной лептой.

Это не помогло: драгоценная жидкость продолжала капля за каплей уходить из мотора.

Не знаю, кому из них первому пришло в голову – возможно, всем троим: размотав ленту, они стали прикладывать к течи сухие тряпки. Когда тряпки напитывались антифризом, люди отжимали их в ведро, а затем перекачивали жидкость насосом обратно в мотор.

Для этой несложной операции механикам пришлось снять перчатки и в двадцатичетырёхградусный мороз при стремительном ветре высунуть наружу голые руки. Очень скоро обмороженные руки покрылись ссадинами и ранами. На ладонях от ожогов горячей жидкостью появились

волдыри. Но работа не прекращалась ни на минуту, и жизнь мотора была спасена.

Ко мне снова подошёл Бассейн и сказал:

– Товарищ командир, летите спокойно, мотор будет работать!

Я ещё тогда не знал, какой ценой было достигнуто это сообщение, но волна счастья захлестнула меня.

– Спасибо, друзья! – от всего сердца сказал я. Машина уже приближалась к полюсу.

Внизу под нами расстилалась однообразная ледяная пустыня. Кое-где её пересекали разводья, похожие на узенькие речушки. Они тянулись на сотни километров, не имея ни начала, ни конца.

Теперь всё было хорошо, но показались облака. Пришлось подняться над ними. Мучила мысль: «А вдруг полюс закрыт?» Оставалось сто километров. Смотрю вниз – хоть бы увидеть окошко в облаках! Насколько низко спускается облачность? Неужели до льда?

Все в самолёте знали, что приближаемся к заветной точке. Осталось двадцать минут.

Люди притихли и ждали, когда наконец можно будет сказать короткое, но глубоко волнующее слово: полюс...

Наконец оно было произнесено. Штурман несколько раз проверил расчёты – всё верно! Сумеем ли приземлиться? Пробьём ли облака? Есть ли внизу ровные льдины? Что-то там, на крыше мира?

Я убрал моторы и с высоты тысячи восьмисот метров, как с вышки, нырнул в облака. Солнце мгновенно скрылось. Машина окунулась в белёсый туман.

Тысяча метров – ничего не видно. Девятьсот – ничего не видно. Восемьсот... Семьсот...

Люди прильнули к стёклам окон.

Сквозь облака мелькнул лёд, но мы не успели разглядеть его.

Шестьсот метров... Наконец!... Словно сжавившись над

нами, облачная пелена разорвалась.

Под нами – крыша мира – полюс!

Насколько хватал глаз, тянулись ослепительные ледяные поля с голубыми прожилками разводьев. Казалось, беспредельная поверхность океана вымощена плитами самых разнообразных форм и размеров. Своими очертаниями они напоминали причудливые геометрические фигуры, вычерченные неуверенной, детской рукой. Среди них надо выбрать самую внушительную, гладкую и крупную «плиту» – льдину.

Все товарищи тоже заняты подыскиванием подходящей льдины.

– Михаил Васильевич, вот замечательная площадка! – кричит мне неистовым голосом кто-то.

– погоди ты, здесь их много! – улыбаясь, отвечаю я. А сам волнуюсь: ведь опять самое главное впереди – как мы сядем?

Недалеко от разводья мне бросилась в глаза ровная площадка. На глаз – метров семьсот длиной, четыреста шириной. Сесть можно. Кругом этой льдины огромное нагромождение льдов. Судя по торосам, лёд толстый, многолетний.

Развернувшись ещё раз, я снова прошёлся над площадкой.

Штурман открыл нижний люк и приготовился по моему сигналу бросить дымовую ракету – определить направление ветра. Горит она всего полторы минуты. За это время надо успеть сделать круг и идти на посадку. Тут уж медлить нельзя.

Ракета сброшена. Развернулся против ветра и иду на малой высоте. Подо мной мелькают торосы – вот-вот задену их лыжами...

Сердце бьётся так, что кажется, будто у самолёта не четыре мотора, а пять.

Вот кончились торосы.

Самолёт мягко касается снега...

Мы на полюсе!

21 мая, одиннадцать часов тридцать пять минут.

Вот он, советский полюс, под нашими ногами! Растерявшись, мы молча обнимаем друг друга. А ещё через минуту в беспробудной, вековой тишине раздаётся громкое «ура» в честь нашей Родины.

Долго никто из нас не мог произнести первого слова. Наше напряжённое состояние рассеял начальник зимовки на полюсе Иван Дмитриевич Папанин. Он деловито притопывал ногой, проверяя, крепок ли лёд.

Тут все рассмеялись: рядом с Папаниным стоит тяжёлая машина в двадцать с лишним тонн весом, а он топает ногой!

И уже после этого взрыва смеха мы немного успокоились и стали говорить все разом. Что мы говорили, не помню. Мы победили! Мы завоевали полюс! Мы выполнили задание партии!

Это было счастье!

Возвращение в Москву

Прошло четверо суток, как флагманский воздушный корабль сел на Северный полюс. Погода установилась хорошая, непрерывно светит яркое солнце, которое в течение шести месяцев не заходит за горизонт.

В этот день у нас было праздничное настроение: к нам прилетел Молоков, а ещё через несколько дней – Алексеев и Мазурук. С прилётом товарищей наша экспедиция была в полном сборе. Механики стали готовить машины в обратный путь.



6 июня, когда все самолёты были готовы к отлёту, мы собрались, чтобы провести митинг. Начальник экспедиции профессор Шмидт поднялся на санки.

– Сегодня, – начал Отто Юльевич, – мы прощаемся с полюсом. Прощаемся тепло, ибо полюс оказался для нас не страшным, а гостеприимным, родным, словно он веками ждал, чтобы стать советским, словно он нашёл своих настоящих хозяев... Мы улетаем. Четверо наших товарищей остаются на полюсе. Мы уверены, что они высоко будут держать знамя, которое мы сейчас им вручаем.

Наступила торжественная минута.

– Научную зимовку на дрейфующей льдине в районе Северного полюса объявляю открытой! Поднимите флаги!

По алюминиевым мачтам взлетели вверх алые бутоны, и на конце одной мачты затрепетал Государственный флаг СССР.

Мы дали три ружейных залпа, крикнули громко «ура» и во весь голос вдохновенно запели «Интернационал».

Начала работать научная станция на дрейфующей льдине – «Северный полюс-1». С неё и ведётся счёт советским зимовкам на плавучих льдинах.

Через десять минут я отдал приказ запускать моторы. Простились с остающимися. И один за другим в воздух

поднялись четыре самолёта, а на льдине остались четыре товарища.

Сделали над ними прощальный круг. Мы видели, как в стороне от палаток среди ледовых нагромождений стояли четыре чёрные точки. Товарищи махали нам руками, желая счастливого пути.

Несколько дней спустя из Москвы через Северный полюс в Америку пролетела краснокрылая птица. Самолёт вели Чкалов, Байдуков и Беляков. А ещё через несколько дней по этому же маршруту пролетели на таком же самолёте Громов, Юмашев и Данилин. Они пользовались сообщениями о погоде с Северного полюса – это облегчило им полёт.

Как только наши самолёты опустились на Рудольфе, мы сразу же стали готовиться к вылету в Москву.

Мы стремились теперь в нашу родную столицу, чтобы лично рапортовать партии и правительству о выполнении задания.

Но нас беспокоило, сможем ли мы сесть в Амдерме на лыжах. Из Амдермы сообщили:

«Единственное место, где могут сесть корабли на лыжах, – это коса, расположенная в одном километре от посёлка».

Вместе с тем предупреждали:

«Если через два дня не прилетите, снег окончательно растает».

И, как назло, на Рудольфе испортилась погода. Появился такой густой туман, что о вылете не могло быть и речи.

Ещё два-три дня, и нам придётся засесть здесь – ждать, пока прибудет ледокол с колёсами, а прийти он сюда сможет только в августе, когда растает лёд. Всё это нас никак не устраивало.

Прошло два дня. Амдерминцы нас торопили – ежедневно они подвозили на тракторах снег из оврагов и закидывали им проталины. Но яркое солнце быстро уничтожало плоды их работы.

Мы сидели в своих кораблях и глядели по сторонам, стараясь уловить где-нибудь хоть малейшее просветление. Ветра совершенно не было. На хорошую видимость никто не рассчитывал. Решили вылететь в тумане.

Алексеев выбрал наиболее благоприятное направление для взлёта с маленьким уклоном и, чтобы выдержать прямую, поставил через каждые сто метров красные флажки. Но по рыхлому снегу лыжи самолёта скользили очень плохо. Флажки кончались, а самолёт скорость не набирал. В тумане можно заехать в какой-нибудь обрыв. Пришлось вылет отставить. И только на пятые сутки туман немного приподнялся, видимость улучшилась.

Даю распоряжение срочно вылетать. И, как всегда, вырулил на старт и пошёл на взлёт. Флажки один за другим мелькают под левым крылом. Но машина не набирает скорости. Вот уже последний флажок – начинается большой склон, и только тут стрелка указателя скорости начинает показывать сперва шестьдесят километров, затем восемьдесят... девяносто... сто... сто десять... Ещё мгновение – и мы в воздухе!

Встреча самолётов назначена выше облаков, над островом Рудольфа.

Пролетая низко над зимовкой, я увидел между островами Рудольфа и Карла-Александра огромное яркое пятно – это в разрыве облаков светило солнце.

Чтобы не попасть в обледенение, я воспользовался этим окном и поднялся выше облаков.

Сверху мне был хорошо виден мыс Аук, и, ориентируясь по нему, я начал делать круги на высоте тысячи двухсот метров, поджидая товарищей: Сима Иванов сообщил им об этом разрыве и месте, где мы их ждём.

Прошёл час – товарищей нет. Я приказал радисту запросить, почему не поднимаются остальные самолёты. Ему ответили, что они ушли на взлёт, но над зимовкой ещё не пролетали.

Прошло полтора часа – товарищей нет.

Запросили ещё раз. С зимовки вторично ответили: «Три самолёта ушли на взлёт, но в воздухе их не слышно. Где они, в тумане не видно».

Что же делать? Решаю снизиться и пройти над аэродромом.

На острове видимость заметно ухудшилась, стояла густая дымка. То и дело попадая в нависшие космы облаков, я снова прошёл над зимовкой, взял направление на аэродром и, пролетая над ним, сквозь дымку заметил три самолёта.

Я понял, что мои товарищи из-за рыхлого снега не смогли взлететь.

Как тут быть? Лететь одному? Погода уж очень хорошая – в Амдерме ясно. Если не улететь сейчас, то придётся долго ждать парохода, который доставит нам колёса. Всё было за то, чтобы лететь в Амдерму.

Но как я полечу без товарищей? Нет, если уж суждено будет сидеть на Рудольфе, то лучше сидеть всем вместе. Принимаю решение идти на посадку, хотя это и очень обидно.

Садиться на такой перегруженной машине опасно. Можно было бы слить часть горючего через аварийные краны, чтобы облегчить машину, но я этого сделать не могу: на базе не осталось ни одного килограмма бензина, и пополнить его будет нечем.

Решил, не сливая горючего, идти на посадку.

Вот уже подо мной ровный снег, слева мелькнул домик аэродрома. Убираю газ... И вдруг впереди вырастает самолёт Мазурука.

Я даю полный газ – все четыре мотора уверенно подхватывают мою машину. Резко тяну ручку на себя: «Ну,

дружище, перетяни!» Ещё не потерявшая скорости машина легко, как хороший конь, берёт барьер.

Вторично иду на круг и на этот раз благополучно сажусь. Всего я летал около двух часов.

Машины товарищей, как я и предполагал, не смогли оторваться – им не хватило аэродрома. Немало времени потратили мы, пока с помощью тракторов и моторов поставили самолёты на старт.

На этот раз изменили направление взлёта, выбрали более крутой склон – от десяти до сорока пяти градусов – и решили, что первыми поднимутся Молоков, Алексеев и Головин, а затем я.

Туман волнами проходил через аэродром. Когда видимость улучшилась и становилось видно море, Молоков начинал запускать моторы; но, пока он готовился к взлёту, купол снова закрывало. И так несколько раз. Мы уже потеряли всякую надежду на вылет.

Вскоре купол закрылся основательно. В течение часа мы не могли дожждаться улучшения видимости. Начала сказываться усталость. Я ушёл в помещение и через десять минут уже спал крепким сном. Не знаю, сколько времени я проспал, как вдруг кто-то встряхнул меня за плечо:

– Товарищ командир, погода улучшилась!

Я выскочил из дома, рассчитывая увидеть солнце, но, увы, не увидел ничего, кроме льдин на море.

Отто Юльевич в это время отдыхал в крыле моего самолёта.

Я не стал его беспокоить и дал распоряжение стартовать.

Первым поднялся, как мы договорились, Молоков, за ним – Головин. Поднимались они на запад, а с востока надвигался густой туман. Вот он уже совсем близко подошёл к самолётам.

Я мысленно тороплю Алексеева: «Скорей, скорей, а то закроет!»

Алексеев и сам понимал это и, ещё не потеряв из виду

моря, быстро сорвался с места.

Купол закрыло туманом. Услышав шум моторов, Шмидт вылез из крыла. К нему подошёл Спирин и сказал, что товарищи поднялись в воздух.

Отто Юльевич посмотрел по сторонам.

– Как же мы поднимемся? – удивлённо спросил он. – Ведь кругом туман.

Подниматься в направлении, в каком улетели товарищи, я не мог – флажков там не было; не видя моря, я не сумел бы выдержать прямую.

Посмотрел на север, куда мы поднимались в первый раз, – с трудом удалось различить три флажка.

«Что же делать? Товарищи дожидаются над облаками. Как бы им не пришлось столько же летать, как и мне!» После минутного размышления решил лететь. При таких условиях только угроза таяния снега в Амдерме могла заставить нас торопиться с вылетом.

Даю полный газ. Самолёт едва заметно ползёт. Кончаются флажки, а скорость не развивается.

Я уже инстинктивно выдерживаю прямую. Отжав ручку от себя, высоко поднимаю хвост самолёта и резко тяну штурвал к себе. «Что же ты не отрываешься?» Тут машину кто-то словно вытянул кнутом вдоль спины. Она слегка подпрыгнула и рванулась вперёд.

Смотрю на указатель скорости – семьдесят. И тут же стрелка полезла вверх – восемьдесят... девяносто... сто... сто десять...

Плавню тяну ручку на себя, но машина продолжает бежать. Наконец мне силой удаётся оторвать её.

Как только она повисла в воздухе, под нами мелькнул ледяной обрыв. Это напоминало цирковой трюк, но не «под куполом», а «на куполе».

Я стал пробиваться вверх. На высоте шестисот метров увидел солнце, а метров на пятьсот выше меня один за другим кружили самолёты.

Они заметили меня, присоединились, стали в строй, и мы взяли курс на юг.

Через шесть с половиной часов мы увидели Амдерму.

Делая круг над Амдермой, я усиленно искал, где сесть. Везде виднеется земля, а мы на лыжах. Стоя рядом со мной, Спирин указал вниз:

– Может быть, здесь?

– Где?

Под нами протянулась узенькая полоска, метров пятьдесят шириной и метров шестьсот длиной. Разворачиваюсь, иду на снижение.

Вижу, Головин на своей маленькой машине хорошо приземлился. Как-то сядем мы?

Ветер был боковой. При посадке мы легко могли зацепиться друг за друга, но нам повезло: все три корабля сели благополучно.

Через несколько дней мы в Москве рапортовали правительству о выполнении задания.

Необыкновенная демонстрация

Наш отряд самолётов возвращался домой после одной северной экспедиции. Вот мы снова на мысе Желания, откуда ещё недавно стремились вырваться, чтобы попасть на полюс. Снова нам препятствует погода. Только теперь аэродром не раскисший, как кисель, а твёрдый, будто выложен мраморными плитами.

Наступил день отлёта с мыса Желания. Было 29 октября. Конечно, нам всем хотелось попасть домой к великому празднику – 7 Ноября.

Но обстоятельства сложились иначе.

Едва я начал рулить на старт, как совершенно неожиданно раздался оглушительный взрыв, словно разорвалась бомба. Машина резко накренилась в правую сторону.

Что случилось?

Штурман первый выскочил из самолёта и обнаружил, что лопнула покрышка правого колеса. Запасного не было. Пришлось отставить полёт.

Как быть? Бросить машину и улететь, разместившись в самолётах товарищей, — значит обречь машину на верную гибель: зимние штормы разобьют её.

Я немедленно послал радиограмму на остров Рудольфа. Оттуда ответили:

«Дано распоряжение ледоколу „Русанов“
доставить запасное колесо из бухты Тихой».

Но нам опять не повезло: на Земле Франца-Иосифа ударили морозы. Бухту Тихую сковал крепкий лёд, и «Русанов» вмёрз в лёд.

Мы стали думать, как выйти из трудного положения. Одному из наших механиков пришла в голову мысль снять с колеса покрышку и камеру и обмотать его обод толстым канатом. Так мы и поступили. В пазы обода намотали канат, каждый виток усердно били тяжёлыми кувалдами, а под конец крепко затянули канат сеткой из проволоки.

После этого наша машина выглядела так, будто она побывала в протезном институте.

Машину разгрузили, насколько это было возможно. Лететь должны были теперь только пять человек.

Разместив оставшийся груз так, чтобы он не давил на «больное» колесо, мы снова пошли на старт. Было уже 2 ноября.

Сначала самолёт двигался с трудом. Налетая на камни, металлический обод высекал искры. Но постепенно я набрал скорость и, приподняв правое колесо, побежал на одном левом. В это время канат, которым было обмотано увечное колесо, перерезало в нескольких местах острыми камнями. Он начал запутываться, цепляясь за стойки, оборвался и снова запутался. Наконец его так захлестнуло, что колесо совсем

перестало возвращаться. Но мы были уже в воздухе.

Я отлично понимал, что если машина хорошо выдержит посадку, то второй раз с таким колесом стартовать всё равно не придётся. Поэтому надо во что бы то ни стало долететь до Амдермы, куда бы нам могли доставить из Архангельска новое колесо.

Но обстоятельства опять сложились иначе. Самолёты шли под облаками. Погода ухудшилась. Под нами шумело море.

Амдерма радировала:

«Шторм одиннадцать баллов, видимость ров.
Принять вас не можем».

...Прошло уже три часа, как мы покинули мыс Желания.
Нас беспощадно болтало.

В тумане последний раз мелькнули машины Молокова и Алексеева и пропали.

Вдруг из тумана неожиданно выросла огромная гора. Не теряя ни минуты, я дал полный газ всем моторам и до отказа потянул на себя штурвал. Машина пошла вверх. На этот раз я увернулся, но берег продолжал выскакивать перед нами самым неожиданным образом. Мы всё время попадали в какие-то каменные лабиринты и в конце концов просто запутались.

Едва мы повернули на юг и немного отошли от опасных скал, перед нами снова показались тёмные очертания берега. Он быстро рос, приближаясь к нам. Уйти было некуда. Но, к великому нашему счастью, это оказался пологий мыс. Нам удалось перескочить его и вырваться к морю. Там видимость немного улучшилась, и мы стали разбираться в своём положении.

Очевидно, надо было подыскивать место для посадки где-то на Новой Земле, хотя бы просто в тундре.

Штурман предложил добраться до мыса Меньшикова. Он знает, что там есть домик: по крайней мере, будет где жить.

Может быть, туда нам смогут доставить колесо.

Мы опять пошли к берегу Новой Земли. Вот мыс. Огромные волны, ударяясь о берег, рассыпаются тысячами брызг. Машину бросает то вверх, то вниз... Ну и погода!

Решение принято: сажусь.

Самолёт коснулся «здоровым» колесом поверхности острова и покатился, потом начал медленно опускаться на «больное».

Едва «больное» колесо коснулось земли, от сильного рывка лопнул канат; машина заковыляла, как подстреленная птица, но всё же осталась цела.

На снегу валялись разбросанные во все стороны куски каната и проволоки – теперь колесо собрать уже нечем...

Мы осмотрелись вокруг. Пустынный берег выглядел неприветливо. Домик действительно имелся, но рассчитывать на его гостеприимство не приходилось: временное сооружение давно пришло в негодность, обогреть его было немыслимо. Разбить палатку тоже было нельзя – бешеный шторм унёс бы её. Решили устроиться в самолёте.

Надули резиновые матрацы, вытащили спальные мешки и устроили себе «дом» в радиорубке. Немедленно вызвали Амдерму и запросили о судьбе своих товарищей: Молоков сел при одиннадцатибальном шторме в Амдерме, а Алексеев – в заливе Благополучия.

Нам обещали выслать нарты с продовольствием и собирались отправить бот, но шторм не дал капитану даже сняться с якоря.

Нарты тоже до нас не дошли.

Трое суток люди плутали во льдах, а потом, измученные, вернулись обратно на зимовку.

Мы жили в самолёте и на «улицу» выходили через хвостовой люк. Несмотря на эту предосторожность, ледяной ветер пронизывал стенки. Пурга ревела вокруг нашего корабля.

Так шли дни за днями.

Наступило 6 ноября. Завтра – двадцатая годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Нас охватило волнение. Вся страна, наша столица будут радоваться и праздновать этот день.

Очень хотелось и нам как-то отметить счастливую годовщину. Что придумать, мы не знали.

Ночью в канун праздника нам не спалось. Лежим в своих спальных мешках, прислушиваемся к вою пурги – и слышим, что она затихает.

Тогда мы все вышли и развели на берегу моря большой костёр из плавника, который море выбросило на берег. Долго мы не могли оторвать глаз от его яркого пламени. Нас обдувал ледяной ветер, но возвращаться в кабину не хотелось.

Близился рассвет.

Наступила знаменательная дата. У одного из нас сохранился неизвестно откуда взявшийся маленький красный флажок аэродромной службы.

И вот пять человек, пять советских людей, заброшенных случаем на пустынный берег северной земли, взяли свой маленький красный флажок и пошли гуськом: сначала вокруг костра, потом обошли заброшенный домик. Встретили Октябрьскую годовщину в строю!

После этой «демонстрации» все вернулись в самолёт довольные: мы праздновали вместе со всей страной и действительно не чувствовали себя ни заброшенными, ни обездоленными. Как и весь наш народ, мы представляли себе Красную площадь, и на душе у нас было радостно и легко.

Чувство радости и единства с народом охватило всех нас, когда мне передали радиogramму из родных мест: земляки сообщали, что выдвинули меня кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР.

Это было блестящим подтверждением любви и внимания Советской Родины к своим сынам, какого не знают люди капиталистического мира.

В этот день мне невольно вспомнилась английская экспедиция, предпринятая в 1911 году под командованием Скотта. Дойдя до Южного полюса, он нашёл флаг и записку, оставленные Амундсеном, побывавшим там за несколько дней до прихода Скотта.

И сам Скотт и его товарищи были сильно удручены: все их научные достижения за время длительного и трудного пути к Южному полюсу пропадут даром. Капиталистическому миру, в котором они жили, важнее всех научных открытий ценный для рекламы эффект первенства, который уже достался Амундсену.

Члены экспедиции Скотта возвращались домой подавленные. У них исчезли целеустремлённость, которая помогала им преодолевать трудные испытания, когда они ещё мечтали открыть Южный полюс. Не хватило сил добраться до населённых мест: они погибли от холода и голода.

Найденный через год дневник Скотта рисует страшную трагедию людей смелых, но сознающих своё одиночество. В последней записи Скотт обращается к своему другу:

«Дорогой мой Гарри! Мы умираем в очень безотрадном месте... умирая, прошу вас, мой друг, быть добрым к моей жене и ребёнку. Окажите мальчику помощь в жизни, если государство не захочет этого сделать».

Да, умирать с сознанием, что государство «не захочет» помочь семье, отец которой отдаёт жизнь за науку, мучительно и тяжело.

...До последних вечерних известий оставалось ещё полтора часа, когда радист Сима Иванов, уже настроивший приёмник, улыбаясь, шепнул мне:

— Михаил Васильевич, сейчас будет говорить... твоя дочурка.

Эти слова отвлекли меня от грустных размышлений.

Трудно передать, что я испытывал, услышав голос моей Веруши.

— Дорогой папочка! — говорила она. — Дома у нас всё хорошо. И я учусь хорошо...

Верочка с увлечением рассказывала о своих делах, о своей учёбе.

Пурга продолжала бушевать. Вокруг нашего самолёта расстиралось пустынное море, на много тысяч километров отделявшее нас от родных мест.

Глядя на спокойно спящих товарищей, я знал, что они, как и я, верят, что партия, правительство, наш народ не оставят нас ни в какой беде.

С этими мыслями я заснул крепким, спокойным сном.

Конец «глухонемым» полётам

Как-то случайно я упомянул при своих детях о полётах, которые мне приходилось совершать, не имея радиосвязи.

Мои ребята ужасно удивились. Они росли в то время, когда радио уже прочно вошло в нашу жизнь. С детства они привыкли к тому, что, как бы далеко ни улетал их отец, эфир передаст все подробности полёта. Особенно хорошо они помнили случай, когда я во время вынужденной посадки запросил жену, какие отметки у детей за последнюю четверть...

Бывали случаи, когда ребята сами говорили со мной по радио. Они были глубоко уверены, что самолёты так и «родились» с радиопередатчиками и приёмниками.

— Как так? — допытывался сын. — Неужели ты в полёте ничего не слышал? И на землю не мог ничего передавать?..

Пришлось объяснить им, что авиация вообще старше радио: летательный аппарат был создан Можайским в 1883–1884 годах, а демонстрация передачи электромагнитных волн на расстояние была впервые проведена Поповым в 1895 году...

Дело, разумеется, не только в том, какое из двух великих изобретений старше. Не так-то просто было объединить их на службу человеку – это стоило людям большого труда, творческих поисков, а иногда и мучений.

Что же касается нас, лётчиков, то нам действительно пришлось долгое время летать, как «глухонемым». А когда на самолётах появились приёмники, то не сразу удалось их освоить.

Чего же ещё не хватало, если на борту была уже рация? Нам не хватало опыта. Из-за этого происходили недоразумения, иногда смешные, иногда очень неприятные...

Особенно трудно было работать без связи на Севере. За Полярным кругом картина, видимая с самолёта, не отличается разнообразием. Здесь нет ни лесов, ни частых сёл, ни городов – всего того, что оживляет пейзаж центральной части нашей страны. Здесь всё под тобой бело. Изредка промелькнут чёрные пятна – небольшие селения, пасущиеся олени, камни или вода. Поэтому даже географическая карта, с которой лётчик обычно сличает расстилающуюся под ним картину, не может служить верным путеводителем.

К тому же в те времена, когда мы начинали летать над тундрой, просто ещё не было точных географических карт. Лётчики сами помогали исправлять их.

Я помню, что товарищи Сущинский и Клибанов, прокладывавшие воздушные трассы над Ненецким национальным округом, обнаружили множество рек, вовсе не показанных даже на десятивёрстных картах. Конечно, работать при таких условиях было трудно, но, к чести наших пилотов, нужно сказать, что они не терялись.

Сядет пилот Севера на вынужденную посадку и сам не знает, где он сидит, и попросить о помощи не может. Ну, и выкручивались собственными силами! А за эти трудности ещё больше любили свою работу.

К слову сказать, когда мы летели на спасение челюскинцев, раций у нас на самолётах не было. О судьбах

людей, которых мы должны были снять со льдины, мы узнавали только при посадках на пути, потому что передача из лагеря принималась наземными станциями. И самый лагерь нашли без радиосигнализации. Так что, можно сказать, и в «глухоманном» виде лётчики славно потрудились.

Правда, и в те времена некоторые самолёты уже были снабжены рациями. Например, лётчик, уходивший на разведку зверя в Белом море, передавал капитану тюленебойного судна о местах скопления зверя и отлично обслуживал охотничий промысел. Но это всё была работа на длинных волнах, которые, как известно, с большим расстоянием не справляются. Первые приёмники-передатчики в авиации обеспечивали связь не более чем на 600–700 километров. Конечно, при большом рейсе они были почти бесполезны.

Но вот наша страна одной из первых построила опытную коротковолновую станцию. Теперь можно было уже держать связь со всем миром. Появился смысл поставить рацию на самолёт, уходящий в далёкий путь. Конечно, это не значит, что на всех наших машинах сразу появились приёмники. Мне, например, впервые установили на борту радио только в 1935 году.

Я тогда собирался в большой рейс Москва – Чукотка – Москва (длина маршрута туда и обратно – двадцать тысяч километров).

Перелёт на Чукотку прошёл очень хорошо. И всё же это не означало, что с тех пор у меня всё пошло как по маслу. К работе в эфире тоже надо было приноровиться... Вот, кажется, уж на что проста схема пользования радиомаяком: как будто можно лететь, что называется, «с закрытыми глазами», а я вот в первый раз попользовался им так, что чуть не заблудился вовсе.

В этот год на мысе Желания только что установили радиомаяк. Я летел с мыса на Землю Франца-Иосифа, в бухту Тихую. Мне первому предложили идти с помощью маяка.

Что ж, я был очень рад. Провели мне в пилотскую кабину наушники и начали учить:

«В зоне полёта, пока будешь идти правильно, всё время будут звучать две буквы по азбуке Морзе: „А“ и „Н“. Правую границу зоны укажет буква „А“ (точка – тире), левую – „Н“ (тире – точка). Как только услышишь, что один из сигналов затихает, бери в ту сторону, с которой буква звучит слабей... И придёшь в Тихую, как по рельсам!»

Это было очень кстати, потому что на Севере магнитный компас работает с большими отклонениями. А как начнутся магнитные бури, так вообще с ума сходит. Теперь я мог не обращать внимания на стрелку, если она занервничает, а идти только по сигналам «А – Н».

На всякий случай мне дали схему, где было показано: справа – «А», слева – «Н», а в центре, между двумя этими звуковыми лучами, – путь на Тихую... Тем не менее я чуть не перемахнул Землю Франца-Иосифа и едва не залетел в Ледовитый океан, куда мне, разумеется, вовсе не нужно было.

Сперва всё шло хорошо. Я старался привыкнуть к новому положению: ведь до сих пор я в полёте слушал только одно – мотор. Чутко воспринимая знакомый грохот, ухо улавливало малейшие изменения в ритме и тоне шумов. Теперь внимание приходилось делить между мотором и писканием радиомаяка. Даже больше того – позабыть про мотор и слушать непривычный разговор «морзе». Буквы исправно пищали, и, следовательно, мы летели в зоне. Я отлично слышал и «А» и «Н». Прошёл час. Вдруг «А» стало затихать. Взял, согласно схеме, правее. Моя «точка – тире» совсем увяла.

Спрашиваю у радиста, что делать. Он смотрит на схему и уверенно указывает мне рукой: давай, мол, жми ещё правее!

Я так и делаю. А сигналы «А» возьми да пропади окончательно! Только «Н» (тире – точка) назойливо бубнит в уши... Значит, с курса сошли? Смотрю на старого друга – что-то покажет мне компас? А он говорит, что идём почти прямо на Север – к самому полюсу...

Плюнул я на радиомаяк, развернул машину на девяносто градусов и лёг на нужный мне курс по компасу.

Когда мы благополучно прибыли в Тихую, я запросил мыс Желания, какие это они дали мне «рельсы».

— Куда я по ним мог бы «приехать»? — поинтересовался я. — Как поживают там ваши буквы и почему одна из них по дороге сбежала? Она оставила свой трудовой пост. Это же просто дезертир какой-то, а не буква!

— Ах! — отвечает мне мыс Желания. — Какое счастье, что вы уже на месте!... У нас идёт товарищеский суд над механиком радиомаяка: он отдал вам схему, а сам перепутал, где левая, где правая сторона! Переменил буквы местами!

— Ну, что ж теперь делать? — ответил я. — Не засуживайте его слишком строго: все мы в этом деле ещё «плаваем», а он ведь напутал не от чего-нибудь, а с непривычки.

— Да-да! Он потом хватился и стал передавать верно, но вы уже не слушали...

— Я обалдел от этого писка. Рад был сбросить наушники. Мне ведь тоже привыкать нелегко!...

На этом мы с мысом Желания и помирились. Но на обратном пути попали в конфуз с Амдермой.

Так как все станции были в курсе наших неполадок с маяком, они начали проявлять необыкновенную активность. Услышав, что наш радист ищет Амдерму, в передачу ввязались ещё три станции: Вайгач, Югорский Шар и бухта Варнека.

Каждый, перебивая друг друга, передавал своё. Вайгач интересовался, не сядем ли мы к ним. Югорский Шар настойчиво предлагал своё гостеприимство. Бухта Варнека невозмутимо резала по цифровому коду метеосводку. Амдерму совсем забили, и она смолкла. А сесть нам нужно было именно в Амдерме, и, естественно, меня крайне интересовало, какая там погода... Но с радиста пот лил в три ручья, и он ничего не мог поделать. Тем временем самолёт шёл к цели. Вот уже и Амдерма подо мной... И, когда я

разворачивался над посёлком, торжествующий радист передал мне записку:

«Связался с Амдермой! Сейчас получу погоду!»

«Посмотри вниз, — ответил я. — Я иду на посадку...»

...Вот в каких простых вещах мы путались, пока не приучились к стройному порядку работы в эфире.

Зато необычайно много радости нам приносили первые успехи в организации радиоперекличек, первые опыты двусторонней связи с Большой землёй.

Прекрасно помню 13 апреля — день второй годовщины со дня спасения челюскинцев. Я был тогда на мысе Желания. И вдруг радист предупредил нас, что сегодня в Москве будет торжественное заседание, посвященное этой дате. Наверное, его будут транслировать.

В маленькой комнатке радиорубки собрались все зимовщики. Тесно прижавшись друг к другу, разместились около репродуктора. Мы прекрасно слышали выступления на этом собрании и горячо аплодировали вместе со всем залом.

Но вот кто-то из зимовщиков неожиданно надумал послать приветствие московскому собранию. Немедленно общими усилиями составили его. Радист сразу же передал в эфир.

Трудно рассказать, что творилось в маленькой радиорубке, когда мы слышали голос незнакомого человека, читающего притихшему залу нашу радиограмму. Потом до нас донеслись громкие возгласы приветствий зимовщикам, аплодисменты, и в конце концов мы уже не различали, где раздаётся крик «ура» — у нас, на Желании, или в Москве.

Кажется, ещё сильнее я волновался, когда должен был сделать доклад о своём полёте на Земле Франца-Иосифа сразу всем арктическим зимовкам. Вот когда уже был виден высокий класс овладения техникой полярными радистами, продемонстрировано качество нашей советской радиоаппаратуры!

В назначенный час началась перекличка. Я, докладчик,

сидел перед небольшой группой зимовщиков, но меня приготовились слушать буквально во всех концах Арктики. Отовсюду раздавались голоса:

- Уединение слушает!
- Русская Гавань готова!
- Все зимовщики Маточкина Шара у репродуктора!
- Бухта Варнек в ожидании!
- Вайгач...
- Югорский Шар...
- Диксон...

Мне предложили начинать. Несколько минут я не мог ничего вымолвить. И первые слова, которые я наконец произнёс, были: «Дорогие друзья полярники! Разрешите прежде всего поздравить вас с участием в первом празднике нашей советской радиотехники!»

Бурные приветствия слушателей означали, что и они считают нашу беседу большим праздником, хотя это была самая обыкновенная перекличка.

Что касается моего радиста, Серафима Иванова, с которым я недавно пережил все неполадки, то он припомнил, как я подсмеивался над ним, и потребовал у меня признания:

– Теперь, Михаил Васильевич, вы убедились, что мы овладели техникой?

К сожалению, ровно через год техника жестоко отплатила ему за эту самонадеянность. Беда случилась в очень ответственный момент, в чрезвычайно важной экспедиции. Это было при посадке на Северный полюс, о чём помнят не только участники экспедиции, но все, кто следил тогда за нашим полётом...

Надо сказать, что, начиная с моего первого «радиофицированного» рейса на Чукотку, я не расставался с радистом Серафимом Ивановым.

Его все звали попросту Сима. Это был большой энтузиаст своего дела. Он считал радиосвязь самым существенным открытием за всю многовековую историю человечества. И

вот этот самый Сима имел в жизни одну страстную мечту: передать первую радиограмму с Северного полюса. Трудно описать радость Симы, когда он узнал, что включён в состав экспедиции, да ещё для полёта на флагманском корабле! Обычно очень спокойный, даже немного флегматичный, он стал таким бойким и шустрым, словно его подменили. Мечта жизни исполнилась, и лицо нашего радиста так и сияло.

Пока мы шли к полюсу, многие члены экипажа даже посмеивались над торжественностью Иванова. Он не передавал радиограммы, а просто священнодействовал! Да и все мы, конечно, чувствовали важность свершающегося события.

Но вот великая минута приблизилась. Нас слушал весь мир. За нами неусыпно следила Москва. Мы достигли полюса...

Я сообщил начальнику экспедиции Отто Юльевичу Шмидту, что иду вниз и буду искать место для посадки. Шмидт составил радиограмму: «Снижаемся, будем искать место для посадки...» Иванов передал её... Что там делалось за моей спиной потом, я не знаю. Мне в эту минуту было ни до радиограмм, ни до Симы и вообще ни до чего. Все мысли и чувства были до крайности напряжены в одном стремлении: хорошо посадить машину на «крыше мира».

Я благополучно пробился через облака; стал кружить над полюсом, выбирая подходящую льдину; самолёт снижался и наконец коснулся лыжами льдины, покрытой снегом...

А в это время за моей спиной разыгралась целая трагедия. Иванов получил от Шмидта текст радиограммы о благополучном снижении, машина уже бежала по льду, а в эфир ушёл только номер сообщения и слог «Моск...»: передатчик неожиданно перестал работать.

Мы победили, полюс был наш, а Москва не знала! Пошли на снижение и пропали. Тут было о чём побеспокоиться...

Конечно, очень встревожились и у нас на льдине. Едва прошли первые минуты торжества, затихли крики «ура», как

всем стало известно о случившейся беде: в передатчике сгорел умформер – прибор, получающий энергию и трансформирующий её в ток высокого напряжения, нужный для радиоламп. Бедный Сима молча, чуть ли не со слезами на глазах помогал радисту Кренкелю выгрузить его рацию. Все беспокоились о том, чтобы скорее наладить связь, и помогали обоим товарищам.

Нас ожидало жестокое разочарование: в радиии Кренкеля от мороза разрядились аккумуляторы. Прошёл уже час, как мы сели на полюс, а никто ничего не знает об этом...

Позывные нашего самолёта искали все радиостанции мира. Как мы узнали потом, по указанию правительства в Москве уже создавалась специальная экспедиция. Прошло шесть часов, как мы «пропали». Потом восемь. Десять. Одиннадцать. Двенадцать...

Только через полсуток удалось зарядить аккумуляторы и сообщить о причине нашего молчания.

И вышло так, что, когда первая радиограмма с полюса полетела в эфир, её отправление переживал не один радист, а весь состав экспедиции целиком и полностью...

На моей памяти это был самый тяжёлый и неприятный подвох со стороны радиотехники.

Давно прошло время больших и малых неполадок, которые лётчики испытывали в первые дни «знакомства» с нашим великим помощником.

Теперь пилоты действительно пользуются радиомаяками, как рельсами, которые точно приводят их в назначенное место. Мало того: благодаря пеленгации и радиокompасу лётчик не может заблудиться, как это бывало раньше. Если он почему-либо потеряет ориентацию, то может запросить: «Где я нахожусь?» – и ближайшие радиостанции немедленно засекут место нахождения самолёта.

Уходя в воздух, лётчик надевает шлемофон, который связывает его и с командиром и с товарищами на других машинах. Не раз во время Великой Отечественной войны

увлечённые боем пилоты слышали дружеские предупреждения:

- На тебя пикируют два «мессера»...
- Разведчик скрывается над облаком!...
- Будь внимателен!
- Враг идёт к востоку от тебя, выше на километр...

Конечно, радиомаяк, пеленгация, всесторонняя связь с окружающим миром теперь не могут никому казаться чудом. Они стали так привычны, что вот некоторые ребята и решили, что «всегда так было». Я хотел бы напомнить им: ничто не делалось само собой. Самолёты не «рождались» с готовыми приёмниками. Люди долго добивались нынешнего совершенства радиосвязи. Их творческая мысль победила много трудностей, прежде чем лётчику заботливо надели современный шлемофон... А сами лётчики тоже немного «спотыкались», пока не привыкли к своему верному другу и помощнику – эфиру и не избавились от «глухоты» и «немоты».

ДНИ ВОЙНЫ



Боевое крещение

Тяжёлые самолёты, на которых мы летали на Северный полюс, стояли в полной исправности на Центральном аэродроме. И, когда в 1939 году началась война с белофиннами, я вспомнил обещание, данное мною нашему правительству при возвращении с Северного полюса: «На этих мощных советских машинах мы завоевали Северный полюс. Если понадобится – эти же самолёты мы повернём в ту сторону, откуда посмеет напасть на нас враг».

Я явился к товарищу Ворошилову.

— Разрешите мне, товарищ Ворошилов, — сказал я, — сдержать своё слово. Моя машина поднимает пять тонн. Я могу перебрасывать раненых, перевозить технический состав с одного аэродрома на другой. У меня есть опыт полётов в зимних условиях...

На другой день я получил задание. На машине были установлены три пулемёта и бомбодержатели на пять тонн.

Я вылетел на фронт. Мне впервые предстояло воевать. Свою службу на аэродроме в годы гражданской войны я не мог считать боевым опытом. Я тогда был не лётчиком, а конюхом, да и авиация в те времена была в младенческом состоянии.

Итак, я должен был получить боевое крещение.



В Петрозаводске произошла очень тёплая встреча. Лётчики, механики обступили самолёт. Увидев бомбодержатели, они спросили:

— Не боевые ли полёты вы думаете совершать?

— Не прилетел же я сюда Южный полюс открывать! — отшутился я.

— Да вас на такой «корове» в первом же полёте собьют, — уверенно сказал командир полка. — Машина-то у вас окрашена в оранжевый цвет, для арктических условий. А тут вы только размаскируете нам аэродром... Какая скорость вашего самолёта? — неожиданно спросил он.

— Сто восемьдесят километров.

Со стороны слышались смешки и реплики:

— Да... На такой телеге далеко не уедешь! Больно неповоротлива... да приметна. Разве только ночью...

Я, конечно, не очень был обрадован такой оценкой моей «коровы», но делать нечего: товарищи были правы.

– Ночью так ночью, – покорно сказал я.

Однако смириться с этим на словах было гораздо легче, чем выполнить на деле.

Наутро все самолёты полка пошли на боевое задание. Возвращались, нагружали бомбы и летели снова. Боевая жизнь была в полном разгаре.

Экипаж моего самолёта (а мне дали опытного бомбардира и трёх стрелков) начал роптать:

– Товарищ командир! Мы что, прибыли сюда смотреть, как другие летают? Почему сидим? Бомбы подвешены, экипаж в полной готовности.

– Полетим ночью, – ответил я.

– Ночью мы слетаем само собой. Все говорят, что истребителей на этом участке фронта нет, так чего нам бояться?

Чем больше они меня «накручивали», тем больше мне казалось, что они правы. Подошёл к самолёту. Бомбы действительно подвешены.

– Как машина? – спрашиваю у механиков.

А они мне в ответ ту же песню: и чего, мол, зря сидим?

– Хорошо! Заводите моторы. А я пойду на командный пункт получать боевое задание.

Через час наш самолёт был в воздухе.

До линии фронта сто километров. Бомбы и пулемёты изменили лётные качества машины.

О скорости в сто восемьдесят километров не могло быть и речи – больше ста пятидесяти она теперь не давала. Высоту также набирала очень медленно.

Пока мы добирались до линии фронта, мне удалось подняться на высоту тысячи семисот метров. «Ну и хватит!» – подумал я. Из винтовки нас не достать, зенитными пулемётами – тоже (они стреляют на тысячу пятьсот). Правда, зенитные пушки стреляют на восемь тысяч метров, а выше нам всё равно не подняться. Но нельзя же требовать от фронтового полёта полной безопасности!

Пролетаем линию фронта. День ясный, впереди виднеется цель. И тут я вспомнил, как пионеры не раз спрашивали меня: «Товарищ Водопьянов, а вы смелый?»

Меня всегда смущал этот вопрос. Ну как ответить? Сказать – смелый, подумают – хвастаю. Сказать – нет, – а как же я тогда летаю?

Вот и теперь я держал курс на цель и сам с собой рассуждал на эту тему. С одной стороны, я боюсь, как бы на нас не напали истребители. А с другой стороны, я уверен, что если нападут, то не они меня собьют, а я их. Смелость заключается в уверенности, решил я. Когда боец идёт в наступление с винтовкой в руках, его смелость решается уверенностью в том, что не враг убьёт его, а он – врага.

С такими мыслями я подлетел к цели.

На маленькой станции мы увидели что-то прикрытое брезентом. Вероятно, военное имущество. Через две минуты одна за другой на этот брезент посыпались наши бомбы. Что там, внизу, творилось! Всё белое стало чёрным. Несколько бомб угодило прямо на железнодорожное полотно. (Потом оказалось, что, разбив линию, мы отрезали путь к отступлению финскому бронепоезду.)

Выполнив задание, мы благополучно (если не считать, что нас обстреляли зенитки) вернулись домой. Наш полёт вызвал много разговоров среди лётчиков, а командир сказал:

– Ну ничего! «Корова» ваша, видно, дойная. Нам такая подходит!

Однако командование запретило нам летать днём – боялись, что рано или поздно белофинны нас подкараулят: уж слишком заметная машина. Но мы и в ночном полёте однажды так отличились, что рассказы о нашей машине долго ходили по всему фронту.

Дело было так.

В ту ночь мы хорошо положили свои бомбы и уже собирались идти домой. Мороз был тридцать девять градусов. Впереди показалась дымка тумана. В дымке могли замёрзнуть

приборы, поэтому я решил включить подогреватель. Только успел я это сделать, как в нас вдруг начали палить из зенитных батарей, причём сразу из нескольких точек.

Что, думаю, за чудо: так вот взяли и разом на нас накнулись!

В тёмной кабине стало совсем светло. Мы шли на высоте тысячи двухсот метров. Снаряды рвались и выше и ниже нас. Вспышки залпов батарей доходили до нас как молнии.

Вот так ночной полёт! Светлей, чем днём!

На аэродром прилетели благополучно. Подрулили к месту нашей стоянки.

К нам спешили лётчики. Они почему-то показывали на крылья и смеялись. Я никак не мог понять, отчего им так весело. Если у нас пробиты крылья, так ничего смешного тут нет. Выхожу из самолёта – меня окружают товарищи.

– Вы что, – говорит мне командир полка, – на международной линии пассажиров возите? Почему у вас зажжены бортовые огни?

– Как так? – изумился я.

Смотрю – и глазам не верю. Оказывается, я вместо подогревателя приборов включил бортовые огни. И ещё удивлялся, почему в нас палить начали! Только теперь стало понятно, почему они так энергично стреляли.

Получилось так, будто мы посмеялись над белофиннами: стреляйте, мол, всё равно не попадёте! С другой стороны, мы могли за этот «смех» заплатить жизнью.

Особенно ярко горела лампочка в хвосте самолёта, где сидел наш стрелок. Я подошёл к нему.

– Послушайте, – сказал я, – вы же видели, что загорелась лампочка, почему вы её не разбили?

– Виноват, товарищ командир, – смущённо ответил мне стрелок. – Я думал, вы нарочно включили лампочку, чтобы мне светлее было. Я выпустил все патроны. Думаю, удачно!

Победителей не судят. Командир посмеялся вместе со всеми и пошутил:

– Придётся, видно, разрешить вам летать днём, раз вы уж сами из ночи день делаете.

Кто такой Серёга?

Мы шли в боевой полёт на Берлин. Эта цель всегда создавала у лётчиков особенно напряжённое, даже несколько торжественное настроение. Бомбить само логово фашистского зверя считалось у нас почётным заданием, и к его выполнению относились необычайно ревностно. Поэтому, когда в полёте на Берлин у нас отказал один из моторов, было решено маршрут продолжать: сбросить бомбы на цель, а там – будь что будет.

В начале пути погода была хорошая, но, когда мы пролетели линию фронта, она начала портиться: появилась облачность.

Я решил лететь выше облаков. Пришлось подняться на пять тысяч метров. Все надели кислородные маски.

По внутреннему телефону спросил стрелков, как они себя чувствуют, хорошо ли работают кислородные приборы. Получил ответ, что всё в порядке, и спокойно пошёл дальше.

Но дальше облачность оказалась ещё выше пяти тысяч метров. Поднялись на шесть и около трёх часов шли, не видя земли.

Вскоре высота достигла семи тысяч. Вдруг правый крайний мотор остановился.

– Далеко ли цель? – спросил я штурмана.

– Осталось двадцать минут полёта.

Возвращаться было обидно. А если сбросить бомбы, не долетев до Берлина, то что мы выиграем? Всё равно до своей земли можем не дотянуть. Нет уж, выполнять задание так выполнять!

И я продолжал вести машину по курсу.

Через двадцать минут дрогнул самолёт. Я сразу понял, что это открыли люки. Сейчас наши бомбы будут сброшены на

цель, и мы пойдём обратно.

Когда мы сошли с цели, я решил снизиться, чтобы запустить мотор. Мне уже стало ясно, что он остановился потому, что не хватало воздуха.

На высоте в три тысячи метров мотор снова заработал. Но успел я порадоваться, как штурман начал мне командовать: «Вправо! Влево!»

Что такое?

Впереди были заградительные огни немецкой батареи.

Мы быстро набрали высоту. На шести тысячах мотор снова остановился. Мои догадки подтвердились: ему не хватало воздуха. Приходилось снижаться, и каждый раз мы попадали под обстрел.

Нам пробили два бензиновых бака. Но все четыре мотора работали пока хорошо.

Начало светать. Впереди появились высокие обрывистые облака; они напоминали каменные шпильки Кавказских гор. Казалось, что самолёт сейчас врежется в эти «скалы» и разобьётся о них вдребезги.

С облаками на нас надвигался мощный циклон. Обойти его не было никакой возможности: мы и так шли на высоте пяти тысяч метров. Когда мы попали в него, в кабине поднялась снежная пыль. В малейшую щёлочку проникал густой струйкой снег. Все приборы покрылись его тонким слоем. Мой «больной» мотор снова остановился.

По расчёту времени, наш самолёт находился уже недалеко от линии фронта. Бензин из пробитых баков продолжал вытекать, и я ждал, что вот-вот должны остановиться все четыре мотора.

Было решено снизиться под облака и восстановить по местности, где мы находимся: если уж придётся совершить вынужденную посадку, то надо знать где.

На высоте тысячи восьмисот метров показалась земля. Температура резко поднялась, снег в кабине быстро растаял, по окнам хлестал дождь.

Под нами была русская земля с густым лесом. Сёл больших мы не заметили, скоплений войск – тоже. Судя по всему, линию фронта мы ещё не «перетянули».

– Где мы? – спрашиваю штурмана.

– Фронт недалеко. Подтяните ещё немного!

В это время, как по команде, остановились все четыре мотора. Машина быстро стала снижаться.

Что делать? Прыгать с парашютом? Но это значит попасть к фашистам в руки. Садиться на открытое место тоже нельзя: расстреляют. Добежать до какого-нибудь укрытия не успеем.

Я принял решение: садиться на густой лес, подальше от дорог. По крайней мере, фашисты не скоро доберутся до нас, а может быть, нам посчастливится встретиться с советскими людьми. Что касается самой посадки на лес, мне лично это приходилось делать впервые, но я отлично помнил рассказ моего друга Ильи Павловича Мазурука, которому пришлось однажды садиться прямо на таёжные заросли, и он даже не сломал машину.

По телефону предупреждаю товарищей: приготовиться!

Я видел, как один за другим товарищи уходили в заднюю часть самолёта, где меньше риска погибнуть при посадке.

Высота быстро сокращалась. Вот и лес... Выравниваю машину, стараюсь как можно больше потерять скорость...

Я упёрся рукой в козырёк, чтобы не разбить лицо о приборы, и мы врезаемся в верхушки густых сосен. Что-то трещит. Машина, подламывая деревья, «на брюхе» опускается до самой земли.

– Товарищи, – крикнул я, – вы живы?

– Мы-то живы, а вы как?

– Раз сам спрашиваю, значит, в порядке!

Оцарапанные, немного оглушённые, мы вылезли из машины.

– А где же хвостовой пушкарь? – спросил я.

– Он раньше всех вышел. Куда же он девался? – недоумевают товарищи.

В это время мы слышали глухой шум какой-то возни, пыхтение и наконец голос пропавшего пушкаря.

– Стой! Ещё кусаться будешь! – сердито кричал он где-то совсем близко.

– Пусти, окаянный! – крикнул в ответ высокий не то женский, не то детский голос.

Мы насторожились.

Пушкарь подтащил своего упирающегося пленника. Это был мальчишка в ветхой одежонке, лет двенадцати-тринадцати на вид.

– Вот, – доложил пушкарь, – под самый хвост машины подполз!

– «Подполз»? – дерзко сказал мальчишка. – Это вы чуть человека не задавили! Идёшь по лесу – и на тебя самолёт валится... – ворчливо добавил он.



– Ты кто? – спросил его штурман. – Может, партизан? – мягко закончил он.

– Нет. Мой дед заболел, ему кисленького захотелось. Ну, я пошёл на хутор за капустой, а вы тут и плюхнулись... Чуть не задавили! – опять с вызовом сказал он.

– Что значит «плюхнулись»? – недовольно переспросил штурман.

– Ну как по-вашему – сели?

– Тебя как зовут? – вступил я в разговор.

– Серёга.

– Скажи нам, Серёга, далеко здесь немцы?

– Не знаю я, дяденька, – вдруг сменив тон, плаксиво заговорил Серёга. – Ничего я не знаю. Отпустите меня. И так чуть не убили. Меня дедушка ждёт!

– За кого ты нас принимаешь? – уже совсем ласково спросил я, видя, что парень «крутит».

– За лётчиков, – ответил хитрый мальчишка.

– За каких?

– За военных! – Он снова увернулся от прямого ответа.

– Ох, и хитёр ты, бестия! – потирая укушенное место, заметил ему пушкарь.

– Я не бестия. Бестия женского рода, а я мужчина.

Мы, несмотря на неясность момента, громко расхохотались.

– Ты что ж, мужчина, думаешь – мы немцы?

– Не знаю.

– А по разговору судя, мы немцы или русские?

– Не знаю я. Отпустите! Меня дедушка ждет.

– Товарищ командир! – обратился ко мне пушкарь. – Будем самолёт всё равно сжигать, и его туда же. Разве вы не видите? Это же немецкий шпион!

Глазёнки у мальчишки забегали: он старался понять, шутит пушкарь или нет. Наконец спросил:

– Аэроплан будете сжигать?

– А что же, немцам оставлять?

– Может, что зарыть? – нерешительно спросил Серёга.

– А потом ты приведёшь немцев и покажешь?

Вместо ответа Серёга самым неожиданным образом прыгнул в сторону и скрылся в чаще.

Штурман и пушкарь бросились за ним, но его и след простыл.

– Кто его знает, что за парень... Надо скорей уходить! – забеспокоились мы. – Может, действительно какой-нибудь шпионский прихвостень.

Мы живо подтащили сухих сучьев, разбили масляные

баки — и запылал костёр. Тогда мы быстро, гуськом двинулись на восток.

Через несколько часов мы вышли на дорогу. Решили идти вдоль неё — может, удастся встретить кого-нибудь более сговорчивого, чем Серёга. Мысль о нём всё время беспокоила нас: кто его знает, что он за парень! Почему убежал? Может, беду навлечёт...

Мы недолго шли в ожидании встречи. Словно вынырнув из-под земли, перед нами предстали три всадника. Автоматы у них были наизготове.

— Стой! — «приветствовали» они нас. — Кто вы такие?

Не успели мы ответить, как, откуда ни возьмись, появились два немецких автоматчика.

Весь наш экипаж, как по команде, схватился за оружие. Бортмеханик и штурман кинулись вперёд. Штурман успел выстрелить, но не попал: его схватил за руку один из быстро спешившихся всадников.

— Тихо, товарищи! — сказал один из тех, кто оставался на коне. — Теперь мы видим, что вы наши. Это для нас ценнее всяких документов. А насчёт фашистов не беспокойтесь: они поддельные.

Заметив, что его не поняли, он добавил:

— Мы нарочно водим с собой таких «ряженных» — сразу людей распознаём. А то ведь фашисты сами тут в нашей форме бродят и по-русски хорошо говорят. С толку с ними собьёшься...

Мы познакомились. Рассказали партизанам историю своего полёта и вынужденной посадки. Они слушали нас с огромным интересом, расспрашивали, какие новости на Большой земле, рассказывали, как воюют сами.

— Да, — заметил наш штурман, — для нас большое счастье, что мы вас нашли.

— Тоже — нашли! — добродушно ответил один из партизан. Это вы спасибо Серёге скажите. Если б не он, неизвестно, куда бы вы ещё попали... Мы сами вас искали больше трёх

часов.

— Так вот я какую важную птицу поймал! — охнул наш пушкарь.

— Очень важную, — без тени усмешки ответили партизаны. — Самый боевой разведчик. Только на вас очень рассердился, говорит — чуть не убили. Поэтому и не верил, что вы советские лётчики. «Разве, — говорит, — наши лётчики так плюхаются?»

В лагере мы снова встретили Серёгу. Увидев нас, он вдруг застеснялся и собирался было снова задать стрекача. Но на этот раз мы его без труда остановили.

— Ты что ж, — спросил я его, — такой специалист по авиации, что по посадке отличаешь советских лётчиков от фашистских?

— Не то что отличаю, а вроде как наши лётчики должны быть ловчее, — уклончиво сказал он.

— Ну, а мы, по-твоему, плохо сели?

Он шмыгнул носом и отвёл взгляд в сторону: вежливость не позволила ему сделать прямое признание.

Я долго объяснял Серёге, как трудно посадить машину на лес, чтобы не разбиться.

— А ты говоришь — плюхнулись! — не удержавшись, добавил я.

— Теперь я понял. Вы простите, что я не узнал вас.

— Ничего, ведь мы тебя тоже не узнали: всё шли и гадали, кто такой Серёга — друг или враг? А ты ведь наш спаситель!

— Вы-то зря гадали, — задумчиво ответил мальчик. — Я ещё не слышал, чтоб кто-нибудь из ребят фашистам продался. Так, по-моему, не может быть!

— Ты прав.

Действительно, за всё время войны я ни разу не слышал, чтобы подросток пошёл в услужение к врагам. А как много ребята помогали своим, я наблюдал сам и слышал от других.

Ледовая разведка

Полярный лётчик Антонов летал на ледовую разведку – он помогал капитанам проводить пароходы с грузом по Северному морскому пути. Самолёт был «ЛИ-2». В кабине вместо кресел и пассажиров лежали бочки с запасным бензином, чтобы лётчик имел возможность летать не десять часов, а все двадцать.

Работа шла успешно, капитаны оставались очень довольны разведкой Антонова, но сам лётчик не был удовлетворён этой работой. Он неоднократно просил начальника полярной авиации отпустить его на фронт, где на боевой машине он смог бы принести больше пользы Отечеству, чем здесь, на будничной работе.

Однажды в начале августа ему пришлось лететь на одну из далёких зимовок. Летел он над Карским морем. Погода ясная, видимость хорошая. Моторы работали отлично. Лётчик включил автопилот, отрегулировал его, чтобы он вёл самолёт точно по курсу.

Освободившись от управления, он открыл термос, налил из него в металлическую кружку горячего кофе и стал пить, закусывая галетами. Глаза его безразлично смотрели вперёд, на бескрайнее море, а немного сбоку он увидел тень своего самолёта, которая ясно отражалась на зеркальной поверхности воды. Тень, окружённая яркими цветами радуги, стремительно бежала вперёд. Лётчик невольно стал любоваться этой изумительной картиной. И вдруг он увидел – тень самолёта пробежала мимо другой тени, но не яркой, а тёмной. Что это? Он выключил автопилот, взялся за управление и сделал круг над тёмным пятном. Сигарообразная тень стала уходить в глубь моря и скоро скрылась совсем.

– Под нами вражеская подводная лодка! – крикнул он. – Жаль, что у нас нет глубинных бомб, а то бы мы с ней расправились.

Штурман на карте отметил место, где обнаружен враг.

Срочно была составлена шифровка и послана на свою базу. Через несколько минут Антонов получил ответ:

«На смену вам вылетают два военных разведчика. Дождавшись их, продолжайте путь своим курсом».

Через час прилетели разведчики. Полярным лётчикам тоже очень хотелось принять участие в поисках подводной лодки, но приказ есть приказ.

Обменявшись приветственными знаками, военные лётчики остались караулить подводную лодку, а полярный лётчик полетел выполнять своё задание.

На горизонте показались две высокие радиомачты. Но где дом и склад? Их не видно. Лётчик Антонов стал снижаться, и на высоте двухсот метров он заметил вместо дома только пять кирпичных печек. Дом и склад сгорели дотла. Когда лётчик сел на песчаной косе, к нему подошли зимовщики. Начальник научной станции рассказал, как на них напали фашисты.

— Они, как видно, хотели застать нас врасплох, — начал он, — но их расчёты не оправдались. У нас ещё с начала войны было установлено круглосуточное дежурство. Мы несколько раз видели подводные лодки, а один раз даже военный корабль зашёл в наши края. Правда, уйти ему отсюда не удалось: по нашему сигналу прилетели с Большой земли самолёты и быстро потопили непрошеного гостя. И вот, как видно, они догадались, что наша научная зимовка сообщает на Большую землю не только погоду и ледовую обстановку, но и все, что заметит в море. Поэтому они и хотели уничтожить нашу точку.

А сегодня дежурил не один, а двое: один сидел на крыше дома, а другой на аэродроме ждал вас. Ну, и заметили, как из воды сначала показалась башня, а потом и сама подводная лодка.

Не прошло и десяти минут, как мы установили свои два

пулемёта, которые были завезены ещё в начале войны, и стали наблюдать, что будет дальше. Фашисты не заставили себя долго ждать. Спустили две надувные резиновые лодки, сели с автоматами и направились к берегу. Как говорится, решили высадить десант и взять нас живьём в плен. Но не тут-то было!

Как только они подошли метров на пятьдесят к берегу, мы открыли огонь сразу из двух пулемётов. Что тут было! Несколько человек упали в воду. Шлюпки развернулись – и тягу. Мы, чтобы не тратить много патронов, перестали стрелять. Но зато с лодки открыли артиллерийский огонь. Через несколько минут запылали наши строения. Мало что успели спасти... Ну ничего, у нас здесь много плавника, к зиме построим новый дом, а пока поживём в палатках...

Когда Антонов вернулся на свою базу, ему сообщили, что лодка, которую он обнаружил, потоплена.

В воздухе уцелел – на земле разбился

В 1943 году вместе с командирами других кораблей я получил задание бомбить город Данциг. Мы вылетели.

Над землёй стояла тихая лунная ночь. Сверкали крупные осенние звёзды. В такую ночь хорошо бродить по земле, молча вдыхать свежий воздух, слушать родную далёкую песню...

Но вот мы подошли к линии фронта, и под нами открылось море бушующего огня. Такая резкая перемена картины всегда вызывала во мне новый приступ ненависти к зачинщикам войны, к варварам, нарушившим нашу красивую мирную жизнь, прервавшим песни, зажёгшим огни кровавого зарева. Я думал о своём экипаже – молодых механиках и стрелках. Какой весёлый, славный народ! Им бы работать, наслаждаться солнцем, познавать всю радость созидательной жизни. Но сейчас для них существует только одна радость – положить бомбы точно в цель, бреющим полётом пройти над

вражьими колоннами и полить их свинцовым дождём: пожните, что посеяли!

Я отлично понимал те чувства, которые заставляли наших героев-лётчиков идти на таранящий удар: своей гибелью они избавляли любимый народ от врагов. Своей смертью они обрекали на смерть сотни фашистов, приближая час освобождения Отчизны. И перед этой великой целью они совершали последний шаг в жизни, вернее – последнее движение, без всякого колебания.

Все эти размышления быстро проносились в моей голове, пока я вёл машину к цели – городу Данцигу.

Вот справа показалось море, впереди чёрная точка – город. Мои товарищи начинают работать: открываются люки, и одна за другой сыплются бомбы. Мы ясно видим взрывы, затем вспыхнувший пожар.

За нами летели ещё самолёты – цель им была открыта, и мы с сознанием исполненного долга развернулись в обратный путь.

Дорога была знакомая.

Мы весело шутили, высказывая предположения насчёт того, какую ещё «музыку» нам придётся услышать от вражеских зениток. Но всё прошло благополучно, и мы вовремя вернулись домой.

На другой день мы должны были снова идти на Данциг. За несколько часов до вылета меня вызвали в штаб. Я простился с товарищами, пожелал им удачи и поехал в Москву. По обыкновению, автомашиной управлял я сам.

Дорога была хорошая, и ехал я очень быстро. Из головы не выходил предстоящий полёт моего экипажа. Мне очень хотелось быть на борту самолёта, там я волновался бы меньше. Но оказалось, что на земле меня тоже ждало серьёзное испытание.

За поворотом показалось село. Дорога была свободна. Вдруг, откуда ни возьмись, два мальчугана перебегают дорогу. Они бы успели её перебежать, но, когда я на всякий

случай дал им сигнал, они неожиданно повернулись и побежали обратно.

Всё это произошло в одно мгновение.

Помню только, что я в отчаянии крикнул: «Что вы делаете!» – как будто этим можно было помочь. Затем я сделал то, чего делать нельзя, если ещё собираешься жить на свете: резко повернул и затормозил.

Машина буквально завывала, шины зашуршали по асфальту, и мой автомобиль два раза перевернулся. Мне сильно разбило бедро. Как это часто бывает, сгоряча я не почувствовал ранения и выскочил из машины, но тут же упал.

Подбежали люди. На моё счастье, следом за мной ехал начальник санитарного железнодорожного управления. Он подобрал меня. Когда меня укладывали в автомобиль, я услышал разговор тех, кто был виноват в случившемся. Один из мальчиков авторитетно заявил другому:

– Разве это авария? Никто не убится... Вот на прошлой неделе была авария – сразу двое насмерть!

– А вы слышали, – спросил мальчиков шофёр, – о таком случае: никакой аварии нет, и машина идёт себе дальше, а сразу двое насмерть?

– Такого не бывает!

– А так было бы сейчас, если бы ради вас командир не загубил машину и не поранил себя: вы двое лежали бы на дороге.

Тут я заметил – ребята что-то поняли.

– А он мог бы совсем убиться? – спросил один из них.

– Конечно, мог.

Они помолчали, переминаясь с ноги на ногу.

– А ему, наверное, страшно было, когда машина вертелась вверх ногами?

– Страшно не страшно, а надо было спасти ваши маленькие глупые головы...

О чём они дальше говорили, я не знаю – меня увезли в госпиталь.

Лёжа там, я вспоминал о славном экипаже моего самолёта, невольно волнуясь за то, как летают там без меня боевые товарищи. Живы ли они?

Представлялось нелепым, что подле таких опасных полётов за линию фронта я потерпел аварию на земле.

Но, когда я вспомнил переминающихся с ноги на ногу мальчишек, я подумал иначе: просто на фронте приходилось рисковать жизнью, чтобы истреблять ненавистного врага, а в тылу это пришлось сделать для спасения самого дорогого – наших маленьких советских ребятишек.

Штурман Фрося

Однажды к нам в полк пришла скромно одетая белокурая девушка.

Мы, лётчики и штурманы, только что кончили подготовку к боевому вылету и собирались пойти пообедать. Кто-то решил, что она пришла наниматься подавальщицей в столовую, и ей предложили:

– Пойдёмте, девушка, с нами. Мы как раз в столовую идём.

– Спасибо, я не хочу есть!

– Ну, с заведующим поговорите.

– Спасибо, мне не нужно.

– А кто же вам нужен?

– Командир полка.

– Интересно, по какому же делу, если не секрет?

– Видите ли, – охотно ответила девушка, – когда я кончала десятилетку, я одновременно училась в аэроклубе летать. Теорию сдала отлично, а практически оказалась малоспособной: поломала машину, и меня отчислили.

Кое-кто засмеялся, но многих её откровенный рассказ заинтересовал.

– Вы что же, – спросили её, – хотите поступить в наш полк?

- Да.
- Вам незачем идти к командиру.
- Почему?
- С такой практикой вы нам не подойдёте.

– Но вы ведь меня ещё не знаете, – возразила девушка. – Я окончила школу штурманов и работала уже в отряде. А потом заболела, и меня отчислили в резерв. Сейчас я здорова, и мне стыдно сидеть дома, когда все воюют.

– Нет, вы всё равно не подойдёте, – сказал ей старшин штурман. (А я в это время подумал: «Молодец, настойчивая! Люблю таких».) – Наши штурманы летают ночью и имеют большой опыт, а вы?

- Я тренировалась и ночью.
- А сколько вам лет?
- Скоро двадцать два будет.
- Многовато, – сказал кто-то, и все засмеялись.
- С таким штурманом полетишь и заблудишься – домой не попадёшь! – заметил один из наших лётчиков.

Девушка начала кусать губы, чтобы сдержать слёзы. Немного помолчав, она взяла себя в руки и сказала:

– Что ж, за смех обижаться не приходится, а серьёзно меня никто не обидел. Спасибо и на этом!

Она повернулась и быстро пошла к воротам.

Всем стало жаль её. А я, глядя вслед уходящей, вспомнил свою молодость, своё непреодолимое желание летать, насмешки отца, который говорил, что мне «летать только с крыши».

- С характером девушка! – сказал главный штурман.
- По-моему, – заявил я, – надо попробовать её потренировать. Характер подходящий.

Девушку вернули. Командир предложил ей пройти медицинскую комиссию и сдать испытания.

Скоро у нас в отряде появилась новая боевая единица: штурмап Фрося, как её все звали.

Фрося оказалась способным, грамотным штурманом.

Кроме того, она знала радио и хорошо работала на ключе. Сначала её посылали на боевые задания с опытными мастерами своего дела. Но вскоре она была допущена к самостоятельным полётам и начала работать с лётчиком Беловым.

Однажды они вылетели в район Брянска. Связь Фрося всегда держала прекрасно. На этот раз они имели скромное задание – разведать погоду. Каждые пятнадцать минут мы получали от неё сообщение. Вдруг связь на некоторое время прервалась. Затем Фрося сообщила: «В районе Брянска большое скопление танков. Бросаю бомбы». Опять наступил перерыв – и новое сообщение: «Самолёт горит. Лётчик ранен. Стрелок убит». На этом связь была прервана.

У нас в полку сильно загоревали. Многие поговаривали, что, будь на месте Фроси старый, опытный штурман, надежда на спасение людей ещё таилась бы. «Дивчина она хорошая, но бывалый человек в таком положении оказался бы полезнее» – так судили у нас в полку.

Тем временем от потерпевшего бедствие экипажа никаких сведений не было. Белова и Фросю считали погибшими.

Прошло три месяца.

Стояла глубокая зима. В гуще Брянских лесов скрывалось немало партизанских отрядов. Лётчики нашего полка довольно часто получали задания на «малую землю»: мы возили партизанам продовольствие, оружие, одежду, вывозили раненых.

Однажды, когда из такого полёта вернулся самолёт, на его борту оказались Белов и наша Фрося.

Трудно рассказать о радости, испытываемой военными людьми, когда к ним возвращаются товарищи, которых считали погибшими! Фросю и Белова буквально на руках вынесли из самолёта... И уж действительно ни с чем не сравнима была наша радость и гордость, когда мы услышали историю их спасения.

Фрося скромно молчала. А Белов рассказал нам вот что.



Когда загорелся самолёт, Белов был тяжело ранен в бедро. Он не мог двигаться. Фрося вложила ему в руку парашютное кольцо и помогла перевалиться через борт машины. Тут же она прыгнула сама. Приземляясь, раненый лётчик не мог самортизировать ногами и от острой боли потерял сознание.

– Надо сказать правду, – рассказывал Белов, – что, когда Фрося нашла меня на опушке леса без чувств, она решила, что я умер. Тут наш штурман повёл себя не по-мужски: она кинулась на мой «труп» и так разревелась, что привела меня своими слезами в сознание. Начиная с того момента, когда она обнаружила, что я жив, её поведению может позавидовать любой храбрейший и мужественный боец и разведчик.

Положение наше было тяжёлое. Двигаться я не мог. Аварийного пайка могло хватить на два дня, и то по самой скромной порции. Кроме того, нас легко могли обнаружить фашисты. Неподдалёку упал наш самолёт – мы видели зарево от догоравшей на земле машины. Этот костёр мог привлечь внимание врагов.

Уж не знаю, откуда у Фроси столько силы: она взвалила меня на спину и понесла. От боли я снова потерял сознание. Не знаю, сколько времени она меня так протащила. Говорит, что недалеко, но, по-моему, это неправда.

Я очнулся снова уже в шалаше, на довольно мягкой «постели» из сухого мха. Убежище у нас было прекрасно замаскировано, но положение опять очень неважное. Есть

было нечего. Рана моя горела, и я по-прежнему совсем не мог двигаться.

Мы решили расстаться. Сидеть нам обоим в шалаше – значило обречь себя на голодную смерть. Если же Фросе удалось бы найти партизан или местных жителей, которые взялись бы нам помочь, мы были бы спасены. Она ушла в разведку.

Фроси не было два дня... Остальное пусть она сама рассказывает.

– Товарищ командир, – взмолилась Фрося, – я не умею. Вы уж начали, вы и продолжайте!

– Как же я расскажу о том, чего не видел?

– Вы и так всё знаете лучше меня!

– Ну, смотри не обижайся... Так вот, друзья мои, что сделала Фрося, – продолжал Белов. – Не найдя в лесу партизан, она проникла в занятый фашистами районный городок. Она сумела войти в доверие к фрицам, и её приняли в офицерскую столовую. Товарищи дорогие, если бы вы знали, какие изумительные блюда она мне приносила! Один раз умудрилась даже дотащить мороженое... Но разве дело в том, что она старательно выбирала для меня всё самое лучшее! За каждый вынесенный для меня кусок, за каждый тайный уход в лес она рисковала жизнью. Я лично так считаю, что, добывая и доставляя мне питание, она совершала подвиг.

Тут Фрося надулась, покраснела и сказала совершенно серьёзно:

– Как вам не стыдно, Николай Павлович... Никогда не думала, что вы станете такое говорить...

– Сама виновата! Я предлагал рассказывать – не захотела. Теперь не мешай.

– Правильно! – зашумели лётчики. – Фрося, к порядку!

– Я вам ещё не то расскажу, – продолжал Белов. – Однажды она явилась ко мне с целым провиантским складом: им можно было полк накормить! При этом она заявляет, что,

мол, ее ждите меня – целую неделю не приду.

Я спрашиваю, как и что; она отмалчивается. Когда я стал беспокоиться, что её заметили, она рассказала, что ничего страшного нет: просто ей нужно связаться с партизанами, и всё.

Пожалуй, время её отсутствия было для меня самым тяжёлым испытанием за все дни нашего бедствия. Я не мог ни есть, ни спать. Никогда в моей жизни дни не тянулись так медленно. Я воображал себе всяческие несчастья, которые могли случиться с Фросей, проклинал своё беспомощное состояние, и мне не раз приходила в голову сумасшедшая мысль выбраться из своего логова. Но как я мог прийти к ней на помощь?

Не на седьмой, а на десятый день к моему убежищу подошла Фрося вместе с партизанами. И только уже в партизанском лагере я узнал, что она спасла весь отряд... Посмотрите на неё, дорогие товарищи! Эта скромная девушка сохранила нашей стране восемьдесят шесть человеческих жизней...

Фрося опять сильно покраснела. На этот раз она смутилась настолько, что на её глазах появились слёзы. Но, как в первый раз, когда она пришла к нам в полк, она взяла себя в руки и прервала Белова:

– Николай Павлович, честное слово, вы не так рассказываете. Уж лучше я сама.

Народ, слушавший всю эту историю, конечно, зашумел: требовали продолжения. Фрося сказала:

– Не знаю, что тут такого? Каждый бы так сделал. Я работала официанткой у них в столовой. Никакого героизма тут нет: наоборот, очень противно было подавать этим гадам... Они думали, что я не знаю их языка, и свободно говорили при мне обо всём. А я немножко понимаю. И, когда я узнала, что готовится карательная экспедиция на партизанский отряд, я, конечно, пошла и предупредила. Вот и всё.

– Нет, не всё! – крикнул ей Белов.

– Как – не всё?

– А документы?

– А-а... Ну, вот ещё что: когда я решила уйти и больше уж не возвращаться, я пошла в гардероб, где они оставляли свои шинели. Там я всё повытаскивала у них из карманов – на всякий случай. Конечно, могло оказаться, что ничего ценного бы не нашлось. Но один дурак оставил в кармане шифр радиопередач и список тайных осведомителей. Всё это очень пригодилось партизанам. Только, по-моему, это не моя заслуга, а глупость врага... Ну, а теперь уж окончательно всё. – И Фрося вздохнула с облегчением.

В этот вечер долго не смолкали разговоры о Фросе. Она уже давно ушла отдыхать, а мы всё толковали о ней.

– Помните, – сказал кто-то, – мы решили, что она пришла к нам в столовую подавальщицей наниматься?

– Да-а... А кто это сказал, что с таким штурманом улетишь и домой не вернёшься?

– Это я сказал, – отозвался Белов.

На этот раз пришла его очередь покраснеть.

– Нет, – добавил он, – теперь я вижу, что с ней-то как раз откуда угодно домой попадёшь.

Недоразумение

Однажды во время Отечественной войны лётчик Павел Михайлов, ныне Герой Советского Союза, получил задание доставить в город Миллерово полковника с секретными документами. Для большей безопасности полёт должен был состояться ночью. На подлёте к городу Михайлов увидел яркие лучи прожекторов. Во многих местах поднимались огненные фонтаны зенитных снарядов и трассирующих пуль.

– Город и аэродром бомбят фашисты, – сказал лётчик.

– Придётся подождать, когда кончат. Задание должно быть выполнено.

Лётчик стал делать круги, выжидая.

Но бой не прекращался, а, наоборот, разгорался.

Михайлов забеспокоился, что в ожидании истратит весь бензин. Он решил зайти с другой стороны города. Только стал разворачиваться, как вновь показались вражеские самолёты. Снизу по ним давали сильный огонь. Начали стрелять и в Михайлова: ведь ночью не видно, свой самолёт или чужой!

Три прожектора поймали машину Михайлова и не выпускали её из своих лучей. Зенитки палили наперебой. Кабину так ярко осветило, что лётчику слепило глаза, и он перестал различать показания приборов. Невозможно разобрать, какая скорость, правильно ли идёт самолёт.

Стараясь уйти от прожекторов, лётчик снижал машину, развивая бешеную скорость. Наконец ему удалось уйти от ослепляющих лучей, и он увидел, что летит со скоростью трёхсот пятидесяти километров, а до земли осталось всего пятьдесят метров.

Сейчас машина врежется в землю... Холодный пот выступил на лбу у пилота. Он резко рванул штурвал на себя и, над самой землёй выровняв самолёт, пошёл в сторону.

В это время к Михайлову подбежал бортмеханик и доложил:

– Пробиты баки! Бензин вытекает. Немедленно надо садиться!

Но куда? Ведь ничего не видно.

Лётчик осветил землю своими фарами. Под самолётом он увидел кустарники и овраги. Сесть негде... Командир резко развернул самолёт и решил тянуть на аэродром – что будет... И вдруг заметил на краю оврага более или менее ровную площадку. Михайлов не задумываясь повёл машину на посадку. Самолёт коснулся земли, лётчик выключил моторы и нажал на тормоза. Перед самым оврагом машина остановилась. Не успели люди порадоваться благополучной посадке, как раздался женский голос:

– Руки вверх!

– Да мы свои...

– Руки вверх! Стрелять буду!

Ничего не поделаешь, пришлось поднять руки.

К самолёту подошли несколько девушек.

– Обыскать! – скомандовала одна. Девушки отобрали у всех пистолеты.

– Нефёдова, – командует всё та же, – беги к командиру, доложи, что наша батарея сбила немецкий самолёт. Экипаж взят в плен.

– Есть, товарищ старшина, доложить командиру!

Девушка козырнула, повернулась кругом по всем правилам воинской дисциплины и помчалась выполнять приказ.

– Послушайте, товарищ старшина, – сказал тогда полковник, – вы же видите, что мы не немцы. Посмотрите на самолёт – на нём красные звёзды. Мы вам сейчас предъявим документы.

– Мало ли что звёзды да документы! Это всё сделать можно. А зачем вы бросали на своих бомбы, если так?

– У нас пассажирский самолёт, – вмешался тут Михайлов. – Какие же могут быть бомбы?

– Прекратить разговоры! – заявила старшина. – Там, на батарее, разберёмся.

Пошли на батарею. По дороге полковник, лётчик и бортмеханик, которые были очень довольны благополучной посадкой, начали вслух обсуждать своё положение.

– Вот это здорово, товарищ полковник! – сказал Михайлов. – Вам приходилось когда-нибудь в плен к своим попадать? Я – в первый раз!

– А девушки – молодцы! – ответил полковник. – И стреляют неплохо и принимают хорошо. Только не очень вежливо!

– Как это – неплохо стреляют? – вмешался бортмеханик. – Очень даже здорово! Вы посмотрите на машину! Хорошо

ещё, что они нас не продырявили.

Девушки шли всё это время молча и не показывали виду, что этот разговор касается их. Когда дошли до командного пункта, старшина доложила:

– Товарищ командир! Эти люди с того самого самолета, который носился над нами и чуть не задел колёсами нашу батарею. Они хорошо говорят по-русски и уверяют, что свои.



К самолёту подошли несколько девушек.

– Обыскать! – скомандовала одна.

Командир поднял голову и, ни слова не говоря, пристально всматривался в «пленных».

– Ваша фамилия? – спросил он наконец Михайлова. Тот ответил.

– Я вас знаю, – сказал тогда просто командир. – Вы неоднократно прилетали к нам на аэродром. Садитесь, товарищи, и для порядочка предъявите документы: как и что... А на наших девушек не обижайтесь!

На лице старшины появился густой румянец.

– Извините, – сказала она, – получилось недоразумение.

– Никакого недоразумения нет! – весело ответил ей полковник. – Вы молодцы! Так и надо действовать. – Он крепко пожал всем девушкам руки и добавил: – Сегодня же позвоню в штаб противовоздушной обороны и попрошу,

чтобы вас отметили в приказе.

Председатель сельсовета

Фронт проходил между Тулой и Орлом. Я летел с подмосковного аэродрома на передовую. Погода была хорошая, дул попутный ветер, и я очень быстро добрался до места назначения. Часа через два я уже возвращался в свою часть.

На этот раз лететь было много труднее. Ветер, дувший прямо в лоб самолёту, усилился. Скорость сократилась вдвое. Значит должно уйти вдвое больше бензина.

Я мысленно подсчитал количество горючего и понял: хватит, но в обрез. Чтобы сократить расстояние, решил идти бредущим полётом напрямую. Лечу около трёх часов. Впереди блеснула Москва-река. Отлично! Скоро наш аэродром.

А пока иду над густым лесом. Самолёт сильно болтает. Внизу проплывает какое-то село, не обозначенное на карте. Сразу же за селом – снова лес.

Вдруг останавливается мотор: кончился бензин. К счастью, слева, недалеко от села, я заметил небольшую лужайку и благополучно сел на неё.

Вылез из самолёта, гляжу – из села со всех ног несутся ребяташки. Первыми подбежали два загорелых пионера. Спрашиваю:

– Есть ли тут поблизости телефон?

– Есть! – радостно отвечают они. – Видите этот дом с красной крышей? Это сельсовет. Оттуда можно позвонить.

Около сельсовета я встретил двух девушек. На вид им было лет по шестнадцать-семнадцать, не больше. Одна – светлая, с широко открытыми серыми глазами на круглом полудетском лице – спросила меня:

– Вы в сельсовет, товарищ лётчик?

– Да. Хочу позвонить в свою часть.

– А как вы сюда попали? – Её лицо стало строгим и немножко важным.

«Какие дотошные девчонки! – раздражённо подумал я. – И что им за дело? Нашли время допрос снимать!» Но я ответил спокойно и даже шутливо:

– Вы же видели: самолёт сел на вынужденную...

– А вы не сердитесь, – ответила другая. – Сами понимаете, война...

В это время снова вмешалась решительная девушка с детским лицом и категорически предложила:

– Предъявите документы!

– А вы, собственно говоря, кто будете?

– Председатель сельсовета!

Признаться, я чуть не ахнул вслух. «Да, – думаю, – вот что делает война... Ведь это же ещё школьница, а на такой важной выборной должности...»

Пока я с сожалением смотрел на этого председателя, девушки рассмотрели мои документы.

Тут одна говорит другой:

– Шура, ведь это же товарищ Водопьянов!

Вижу, мой председатель немного смутился, но достоинства не теряет и говорит мне спокойно:

– Пойдёмте, я позвоню сама. Телефон у нас капризный – не всех слушается.

В часть мы дозвониться не сумели, но сообщили о вынужденной посадке секретарю райкома.

Он прислал за мной машину, и, оставив самолёт под охраной колхозников, я уехал.

Но моё знакомство с председателем сельсовета на этом не кончилось.

На другой день я вернулся за самолётом. Меня ждали. В клубе было празднично убрано. Колхозники попросили меня рассказать, как воюют наши лётчики.

Потом Шура Савёлова, как настоящая хозяйка, стала меня знакомить с сельским, как она сказала, активом.

– Вот наш секретарь сельсовета, – подвела она меня к почтенному старику с длинной бородой. – А вот наши председатели колхозов и члены правления, – представила она мне других.

Все чинно кланялись мне, я – им.

Потом я увидел в стороне группу смеющихся девчат. Шура подводит меня к ним:

– А это наши лучшие колхозные бригадирши.

Бригадирши сделали серьёзные лица и торжественно протянули мне руки.

Но вот перед нами сидят на лавке, как воробьи на телеграфном проводе, целая стайка подростков.

– Это, – сказала Шура, – молодые помощники механиков и трактористов.

Батюшки ты мои! У этих трактористов ноги висят в воздухе – до полу не достают...

Глубокая горечь охватила мою душу: вот, думаю, что сделала война...

Признаться, мне было от души жаль эту молодёжь, на плечи которой легла столь ранняя ответственность.

Но чем дольше и внимательнее присматривался я к молодым колхозникам, чем больше разговаривал с ними, тем на душе у меня становилось радостней и легче.

Сознательно, с огромной любовью трудились они для своей Родины.

– Мы так считаем, – сказал один парнишка, – что каждый мешок зерна – это лишняя бомба на врага. Правильно? Или, может, два считать надо?

Мы долго дружески беседовали с колхозниками. Старики мне очень хвалили председателя сельсовета.

– Молода, а толкова, – говорили они солидно. – При ней у нас сельсовет лучшее место в районе занял. А ведь только в прошлом году школу окончила...

Я всё с большим уважением смотрел на эту девушку, которая заставила людей много старше её не только

полюбить, но и уважать себя.

В тот же день я побывал в гостях у Шуры Савёловой. Она жила одна. Отец её и три брата были на фронте.

В домике оказалось очень чистенько, уютно. На столе ещё лежали ученические тетради Шуры. Но теперь я уже не относился недоверчиво к тому, что «школьным духом пахнет». Мне это уже нравилось.

После победы я поехал посмотреть, как живут и работают мои знакомые колхозники.

Буйно колосился урожай. Сельсовет по-прежнему занимал первое место в районе. Но председателя мне повидать не удалось: Александра Савёлова рано утром уехала в Москву – подавать заявление в Сельскохозяйственную академию имени Тимирязева.

– Ещё приедешь к нам, – сказали мне колхозники, – она либо председателем исполкома, либо академиком будет.

НА ПЛАВАЮЩИХ ЛЬДИНАХ



«Комсомольский» остров

Я летал на ледовую разведку, обслуживая корабли, шедшие по Северному морскому пути. Однажды на базе, куда постоянно возвращался наш самолёт, мы застали всех товарищей в сильном волнении.

– Что случилось?

– Не удалось добраться до «Комсомольского»... Ледокол возвращается – не пробился через льды...

Насколько эта новость была печальна, мог судить только тот, кто знал положение дел на зимовке, которую называли «Комсомольской».

Два года назад группа молодых энтузиастов Севера,

только что окончивших учебные заведения, выехала на вновь открытую полярную станцию. Зимовка находилась на маленьком скалистом островке, круглый год закрытом тяжёлыми льдами. Вокруг маленького домика на берегу острова часто бушевал, шторм. Море почти никогда полностью не очищалось ото льда. Пурга не раз так заносила жилища зимовщиков, что им приходилось откапываться. А с приходом весны над суровой землёй повисали густые туманы.

Все на Севере понимали тяжесть условий работы на островке и ценили самоотверженный труд молодёжи. В течение двух лет, какова бы ни была погода, здесь шла круглосуточная вахта.

Каждый час метеоролог снимал показания с поставленных на разных участках приборов. Магнитолог так же внимательно наблюдал своё магнитное хозяйство. Аэролог неумоимо буравил небо Арктики радиозондами. Гидролог добывал верхние и глубинные воды, чтобы изучать их свойства. Радист держал связь с Большой землёй и передавал ценные данные о погоде. Хватало дела и начальнику зимовки...

Все шестеро точно и безотказно делали своё дело. Все шестеро были комсомольцы, и вскоре настоящее название острова перестали вспоминать: на всех полярных станциях говорили о нём просто: «Комсомольский»...

Надо сказать, что к единственному и первому населению «Комсомольского» острова повсюду относились с особой теплотой. Дальние и ближние соседи по зимовкам успели за два года заочно подружиться с молодёжью. Это была чисто арктическая дружба – по радио, и особенно активны в ней были, конечно, радисты. Радист нашей базы, например, стал так «неразлучен» с радистом «Комсомольского», что они договорились по окончании срока зимовки поселиться вместе в Ленинграде. Мало того: мечтали, что один из них женится на сестре другого.

На нашей базе отлично знали все подробности жизни

каждого из комсомольцев, обсуждали их характеры и даже внешность. Помню, что в одной из стенгазет поместили дружеский шарж на ребят, которых никогда никто из нас не видел. Однако все самым серьёзным образом решили, что художнику очень удалось портретное сходство.

Можно себе представить, с каким увлечением у нас готовились к встрече комсомольской шестёрки, когда на остров отправился ледокол, чтобы забрать их на Большую землю! Ледокол повёз новую партию зимовщиков и большие запасы свежих продуктов. На обратном пути судно должно было зайти на нашу базу, и тут-то наконец и состоялось бы настоящее знакомство с заочными друзьями.

Но ледокол до острова не дошёл, и это поставило всю шестёрку перед катастрофой. Дело было не в том, что ребятам придётся прозимовать ещё один год – на это молодёжь охотно соглашалась, – вопрос стоял серьёзнее. На острове кончился пополняемый каждый год запас свежих продуктов. Здесь было сколько угодно муки, крупы, консервов и концентратов, но не осталось ни одной луковицы; кончились чеснок, картофель, капуста – все овощи, без которых человек не может обходиться. У комсомольцев уже начиналась цинга, и они терпеливо ждали дня, когда ледокол доставит необходимое питание...

Оставлять людей без витаминов было нельзя – это грозило им гибелью. А как перебросить их, никто не знал. Конечно, всё было бы очень просто, если бы на «Комсомольский» отправить самолёт. Но на скалистом острове приземлить машину до сих пор считалось невозможным; а прибрежные льды вокруг срастались хаотическими нагромождениями, были покрыты торосами и среди них тоже до сих пор ни разу не создавалось ровного поля, похожего на аэродром. Поэтому на «Комсомольский» ещё никогда не летали.

Тем не менее мне предложили представить свои соображения насчёт полёта.

– По-моему, надо сбросить ящики на грузовых

парашютах, – сказал я.

– Если бы они у нас были, – ответил мне начальник базы – всё обстояло бы очень просто. Я потому и спрашиваю, что надо найти другой выход...

Я попал в довольно затруднительное положение. Ясно, что на остров надо идти с посадкой. А садиться негде. Вот и решай! Сбросить ящики на ходу, без парашютов бессмысленно: всё разобьётся о скалы или торосы, так что и остатков не собрать... Это будет медвежья услуга.

– По-моему, надо запросить ребят ещё раз, – посоветовал я. – Пусть снова поищут места для посадки... Может быть, хоть что-нибудь подходящее найдётся. Постараюсь сесть хоть на «пяточок».

Послали запрос, но тут на острове случилось новое несчастье: когда комсомольцы пошли заново обследовать свою землю, радист провалился в трещину и сломал ногу.

У нас на базе так расстроились, что даже начали ругать меня: вот, мол, надумал послать их на поиски по ледникам! Только беда случилась...

– Товарищи дорогие, но должен же я где-нибудь сесть? – оправдывался я, сам в глубине души проклиная минуту, когда была послана радиограмма.

Прямо скажу – мы тогда все просто растерялись.

Но вот с «Комсомольского» пришло новое, на этот раз приятное известие. Оказывается, ребята не сдались после случившейся беды и продолжали поиски.

«Недалеко от берега, – сообщили они, – меж старых, поломанных льдов образовалась большая полынья. Она зарастает свежим покровом. Сейчас толщина корки ещё мала – всего десять сантиметров, – но поле совершенно ровное, мороз усиливается: очевидно, лёд будет быстро нарастать. Надеемся, что сможем принять на нём самолёт».

И мы начали ждать, когда «потолстеет» новая льдина.

Каждый день с «Комсомольского» передавали: «Двадцать сантиметров... двадцать три... двадцать восемь...»

Тем временем вместе с морозом надвигался наш новый враг – полярная ночь.

«Как думаете осветить аэродром?» – запрашиваю остров.

«У нас есть дрова только на отопление дома», – отвечают оттуда.

Вот тебе и раз! Не могу же я посадить самолёт на небольшую льдину в темноте! Что делать?

Положение создалось очень тревожное. Радист, которому оказали первую помощь, лежал в самодельной шине. Если она наложена неудачно, то и кости могут срастись неправильно. Гидролог настолько ослабел от цинги, что уже «полёживал», как осторожно передавали его товарищи. По всему было видно, что и они сами еле держатся на ногах... А на нашей базе сидит врач, готовый оказать нужную помощь, лежат ящики с продуктами и витаминами, и мы не можем вылететь, пока не «созреет» аэродром!

Тут-то комсомольцы и показали свою выдумку, без которой пришлось бы откладывать полёт ещё довольно долго.

В один прекрасный день они сообщили, что льдина приросла на двадцать сантиметров сразу. Мы обрадовались.

– Как такое счастье привалило? – спрашиваем у них. – Мороз сильный ударил? Небесная канцелярия помогла?

– Не канцелярия, а рационализация... – отвечают с острова. – Мы надумали растить льдину сами: поставили помпу с моторчиком и качаем воду из-под льда. Теперь он растёт с двух сторон. Причём сверху вдвое быстрее, чем снизу...

– Молодцы! – ответили им с нашей базы. – А насчёт освещения ничего не сообразите?

– Уже надумали! Собрали пустые консервные банки и заправили всяким сборным горючим. Там и сало, и масло, и керосин, но это неважно – горит хорошо. Когда будете вылетать, расставим банки по краям льдины. Устроим такую иллюминацию, что сядете, как днём.

«Ну, видно, с этими ребятами можно иметь дело», –

подумал я.

И мы начали готовиться к полёту.

На «Комсомольский» шли две машины. Настал день, когда наши новенькие, мощные и красивые самолёты поднялись с базы и взяли курс на далёкий остров. В пути нас ожидала новая неприятность. Радист принял такое сообщение с «Комсомольского»:

«Ночью был сильный шторм. На аэродроме появилась большая трещина. Она расколола посадочную площадку надвое: одна часть теперь имеет пятьсот метров длины, другая – четыреста пятьдесят. На меньшей части ещё оторван угол. Ввиду большого риска возвращайтесь обратно. Мы ещё подождём».

Всякий поймёт, легко ли было изменить курс на обратное направление и отменить рейс, которого так долго пришлось ожидать. Мой механик даже рассердился:

– Им легко говорить «возвращайтесь»! Каково это оставлять ребят на расправу цинге?.. К тому же может выйти ошибка со сращиванием кости... Как тут вернуться?

– А как, по-твоему, сесть? – спросил я. – Вот поломаем обе машины, тогда и выйдет, что действительно «сели».

Трудно было взять решение такого вопроса на свою ответственность. Я запросил Москву, и мне ответили, что... я должен поступить по своему усмотрению!

Не помню, когда ещё я так мучился. Я был спокоен, что при посадке не убью никого из пассажиров, но насчёт машины такой уверенности, конечно, не было. А разбить свой самолёт – лётчику острый нож.

Мне представлялись больные цингой молодые зимовщики – и я решил вести машину вперёд. Но как только я вспоминал, что мой самолёт, быть может, уже никогда не вернётся с этого острова, хотелось повернуть на базу... Но в глубине души я всё же надеялся, что удастся сохранить и машину. Решаю продолжать путь до острова – покружусь там. С помощью секундомера определяю длину полосы. И ветер

может оказаться не боковой, а лобовой – это сократит пробег самолёта.

Перед глазами встала площадка в Чукотском море, когда спасали челюскинцев, куда короче: правда, лётчики садились тогда днём. В крайнем случае, если не удастся посадить самолёт, горючего хватит вернуться на базу.

«Ставьте ваши банки! – радировали мы комсомольцам. – Через сорок минут будем у вас».

...Наконец под нами зажглась цепочка огней, очертившая точные границы посадочного поля. Буква «Т», указывавшая направление ветра, также оказалась выложенной самодельными, консервными, факелами.

Примериваясь к крошечному полю, я сделал круг, затем другой и третий. Товарищ должен был сесть вслед за мной...

Трудно передать мою радость, когда самолёт приземлился, вернее – «приледнился», благополучно, а вслед за мной сел и другой. Мы подкатили к самому краю водной пропасти, и обе машины замерли целёхонькие как ни в чём не бывало!

Посадка вышла по всем правилам, как на московском аэродроме. И вот уже к нам бегут наши дорогие островитяне, и мы, не разбирая ещё их лиц, обнимаем и целуем ребят, как самых родных людей.

Доктора немедленно повели к радисту. А нам тоже нельзя было время терять: море кругом было беспокойно. Лёд не очень надёжен. Быстро принялись выгружать ящики. Минута промедления могла лишить нас возможности взлететь. Я был так разгорячён, что начал поторапливать двух помогавших нам зимовщиков:



– Давай, давай, молодёжь, поворачивайся!... Сесть – полдела. Нам ещё подняться надо!

Оба молча пыхтели, пока я не спохватился: ведь ребята ослабели от цинги и так еле двигаются, а я им ещё работу дал!

– Отставить! – кричу. – Кто вы тут? Саша и Петя? Бросайте ящики. Сами разгрузим.

Но они ни за что не хотели меня послушаться, и мы чуть не поссорились... Бывает же в жизни такое: мечтал попасть к этим ребятам всеми силами души, а встретились – и накричал на них.

Как я узнал потом, почти то же самое происходило возле второго самолёта, где помогали два других товарища.

Несмотря на эти маленькие недоразумения, весь багаж был разгружен в какие-нибудь двадцать минут. Надо было тут же лететь обратно. Моторы работали... Но не могли же мы не повидаться с радистом, не зайти хоть на минутку в дом, где жила дружная комсомольская семья! К тому же надо было узнать, что думает о переломе доктор. И мы пошли в домик зимовки.

Комсомольцы очень беспокоились, чтобы мы не задерживались у них в гостях.

– Ну, пора! – то и дело говорил кто-нибудь из них. – Нет уж, право, скорей идите... Вот только ещё минутку –

сфотографируем вас на память... Теперь всё! Улетайте скорей!...

А погода действительно стояла ненадёжная. То и дело слышался предательский треск льда и стук огромных, громоздящихся друг на друга глыб.

Находясь в доме, я так и не разобрал толком, кто из ребят Ваня, кто Петя и кто Саша. Запомнился мне только больной радист, ожесточённо споривший с нашим доктором: он ни за что не соглашался улетать с нами.

— Не всё ли равно, где лежать! — кипятился он. — Как это я оставлю ребят? Раз мы вместе сюда поехали, вместе и вернёмся...

— Но мало ли что! — возражал доктор. — А если возникнет какое-нибудь осложнение? Вам надо быть под медицинским наблюдением. В хорошей больнице на Большой земле вы выздоровеете быстрее.

— Вы же сказали, что шины были наложены удачно! А теперь, когда вы сами сделали гипсовую повязку, остаётся только лежать. Видите, я лежу возле приёмника и отлично продолжаю работать! А в больнице что я буду делать? Нет, нет, как хотите, я своих ни за что не оставлю, и всё...

В этом споре верх одержал радист. Признаться, мы ему сочувствовали и, глядя на эту сцену, испытывали большое желание побыть ещё со славными ребятами, познакомиться с ними поближе, поговорить не спеша. Но это было решительно невозможно.

Мы оставили комсомольскую семью в прежнем составе и двинулись на аэродром. Кроме радиста, все, разумеется, провожали нас.

Ребята снова разожгли свою иллюминацию. Мы в последний раз обнялись, и моя машина первая побежала на старт.

Самолёт хорошо шёл по ледяному полю. Я ждал, что он вот-вот оторвётся, как вдруг почувствовал сильный толчок. В следующую минуту я со всего размаха ударился лбом о

верхнюю раму пилотского фонаря. Машина поползла «на животе». По моему лицу обильно лилась кровь.

Тут же самолёт остановился.

Приложив к раненому лбу платок, я вместе со всеми вышел из машины. Шасси было сломано. Что случилось? Оказывается, колёса попали в новую, только что появившуюся трещину, которую мы не могли заметить. Аэродром укоротился ещё на сто пятьдесят метров. Трещина продолжала расширяться на наших глазах.

К нам бежали встревоженные комсомольцы и экипаж второго самолёта.

Признаться, мы растерялись. Один только доктор как ни в чём не бывало полез в свою походную сумку и спокойно начал бинтовать мне голову. Я видел, что все очень обеспокоены моим ранением, и от этого волновался больше остальных.

— Что делать, товарищи? Что делать? — беспрестанно спрашивал я у остальных.

— Что делать? — отвечал мне доктор. — Я вам скажу: наклониться и стоять смирно. Не вертитесь и не мешайте работать. (Доктор был гораздо меньше меня ростом и, когда я стоял выпрямившись, не мог достать до моей головы.)

Когда товарищи немного успокоились и удостоверились, что, несмотря на ранение, я нахожусь в довольно приличном состоянии, все начали думать, как взлететь второму самолёту.

Первое предложение дали комсомольцы.

— А что, — робко сказали они, — если мы попробуем закидать трещину льдом и залить сверху водой? Может быть, тогда самолёт пройдёт её на скорости? Мы бы сейчас притащили помпу...

— Стойте, ребята! — перебил я. — Ваша помпа вообще прекрасная идея. Конечно, закидать трещину на всякий случай нужно. Но ведь мы можем сделать трамплин!

— Как так?

Я объяснил товарищам, в чём состояла моя мысль. Она

была проста. На край трещины набросать снегу, заливая его с помощью помпы водой. Образуется трамплин, после которого самолёт с разбегу легко перескочит через трещину...

Мне даже не дали договорить. Все взялись за дело, и через несколько часов всё было готово для старта второй машины.

Больно было мне переходить на борт самолёта моего товарища.

Во второй раз я собирался улететь совсем не в таком бодром настроении, как в первый. Мучила меня не столько раненая голова, сколько мысль о машине.

— Погибнет красавица наша, — печально сказал я механикам, которые стояли возле самолёта, словно они могли ещё что-то сделать.

Пока механики о чём-то тихонько совещались между собой, я, глядя на них, соображал, кого бы из двоих оставить на «Комсомольском», чтобы снять хотя бы приборы. Вдруг оба решительно подошли ко мне и заявили:

— Михаил Васильевич! Разрешите нам здесь остаться. Мы всё-таки... сумеем...

Я молча обнял их:

— Оставайтесь! Очень хорошо. Продуктов теперь на всех хватит, а что перезимуете, не беда. Постарайтесь спасти хотя бы приборы и... моторы тоже снимите. Больше сделать вряд ли что удастся, но это будет хорошо!

Мы попрощались.

Расчёт на трамплин оказался правильным. Несмотря на то что машина была нагружена полностью, она легко перемахнула трещину и пролетела над второй половиной льдины ещё метров семь лишку. Уже с этой площадки она оторвалась, и под крыльями стали блёкнуть огоньки. Скоро всё поглотила темнота арктической ночи. Мы взяли курс на свою базу.

Прилетели домой благополучно. Из Москвы пришла благодарность лётчикам, доставившим на зимовку врача и продукты. О моей машине, конечно, ни слова. Ведь у нас

езде знают, что люди всего дороже. Но сам-то я никак не мог успокоиться. Буквально все ночи мне снился мой самолёт, брошенный на растерзание льдам и штормам.

И вот тут-то я узнал, что ещё не сумел до конца оценить наших славных зимовщиков «Комсомольского» острова. Они оказали моим механикам такую помощь, что через неделю с острова пришла радиограмма:

«Самолёт разобрали и по частям перетащили на берег. Установили у самой стены склада. Сейчас делаем остальные три стены из снежных глыб. Машина будет в полной сохранности. Передайте Водопьянову привет, и пусть не волнуется».

Ну не замечательные ли ребята зимовали на «Комсомольском» острове?! Была бы моя воля – я на всех географических картах переправил бы его название!

«Северный полюс – два»

Многие думают, что на самом «краю земли», в районе Северного полюса, нет никакой жизни. Ведь кругом на сотни километров простираются покрытые снегом сплошные ледяные поля да темная студёная вода, по которой медленно плывут искрящиеся на солнце большие и малые льдины. Где уж тут, в вечно движущейся ледяной пустыне, жить зверям, рыбам и птицам!

На самом деле на Северном полюсе, как и во всякой другой точке земного шара, жизнь кипит.

Весной на льдины в центре Арктики прилетают маленькие веселые птички – пуночки. Летом здесь кружат в небе белоснежные чайки, залетают сюда и чистики. Из воды часто высовываются усаые головы нерп. На снегу можно различить следы песцов, похожие на отпечатки лисьих лап. А сколько здесь белых медведей – исконных обитателей полярных льдов! Взрослых медведей и маленьких медвежат так много, что опасно ходить по льдинам без ружья. Словом,

есть на кого поохотиться. Вот только рыболовам здесь почти нечем потешить душу. И всё-таки мне довелось однажды присутствовать на рыбной ловле вблизи Северного полюса.

Профессор Яков Яковлевич Гаккель, которого полярники ласково звали «Як Як», склонился над прорубью в толще льда. Над его головой – круглая крыша тёплой палатки. Урчит механическая лебёдка, на её барабан наматывается крепкий стальной трос. Наконец в прозрачной воде на глубине сорока метров появляется цилиндр, прикрепленный к концу троса. Вот он вышел из лунки, лебёдка остановилась. Як Як открыл марлевый цилиндр и громко закричал от радости, как заядлый рыболов, снявший с крючка удочки десятикилограммовую рыбину. А на ладони его билась крошечная серебристая рыбёшка длиной всего-навсего с мизинец. Но зато это была рыбка, пойманная в самом северном пункте нашей планеты. Рыбку решили сохранить, и Як Як тут же бережно опустил её в банку со спиртом. Вместе с рыбкой-северянкой было выловлено множество всяких букашек и крошечных рачков, которыми кишмя кишат воды Северного Ледовитого океана.

Не остыли ещё моторы мощного воздушного корабля, доставившего учёных в «сердце Арктики», а на льдине уже вырос целый городок из палаток, и на высоком торосе затрепетал алый флаг нашей Родины.

Лётчики, механики, штурманы, научные работники, как истые робинзоны, делали всё сами. Собирали полярные круглые палатки, натягивая на лёгкий металлический каркас одну за другой две тёплые матерчатые оболочки, монтировали лёгкую газовую плитку и баллоны с газом, захваченные из Москвы, нарезали лопатами плиты плотно слежавшегося снега, чтобы затем перетопить его в ведре для чая. Снег использовали и как строительный материал. Магнитологи быстро построили из снежных кирпичей загородки для своих чувствительных приборов, чтобы оградить их от ветра. Эти загородки были очень похожи на

стены снежных крепостей, которые так любят возводить мальчишки.

В толще льда были пробурены отверстия, и в них заплескалась прозрачная вода океана.

Хватало работы и на расчистке ледового аэродрома. Лопатами разравнивали снежные надувы и заструги, пешнями и ломами скалывали ледяные выступы – ропаки. Словом, делали всё, чтобы следующие за нами лётчики могли опуститься на льдину без риска поломать машину.

И воздушные корабли один за другим стали опускаться на лёд, подвозя продукты, горючее и другие грузы.

Так весной 1950 года начала свою работу во льдах «Полюса недоступности» научная дрейфующая станция «Северный полюс – два». Наши воздушные экспедиции доказали, что для советских лётчиков недоступных мест в Арктике больше нет.

Кроме людей и грузов, самолёты доставили на льдину десять очень шумных, но полезных пассажиров. Это была упряжка ездовых собак. На них стали перевозить грузы с ледяного «аэродрома» в лагерь.

Полярники – люди весёлые, любят шутки и меткие прозвища. Назвали они свой лающий транспорт «ПСИ-10».

Молодой учёный, комсомолец Гудкович стал «по совместительству» погонщиком собак – каюром. За несколько дней он освоил нелёгкое дело управления «ПСИ-10». Не обошлось и без неприятностей. Много хлопот доставила ему одна строптивая собака. Она перегрызла ремень упряжки и убежала. Тут-то и проявили свой «характер» остальные девять псов. Очень их возмутило поведение «барыни»: бегают вокруг, а работать не желают!

Едва завидев её, псы кидались в стороны, рвались из упряжки, опрокидывали нарту.

Бедный каюр просто терялся. Что делать? Пробовали поймать собаку-лентяйку, но её не удалось подманить даже кусками жирного мяса. «Барыня» была сыта по горло –

питалась отбросами.

На вторые сутки её случайно поймали товарищи по упряжке, и тут началась расправа... Собаку чуть не задрали насмерть, еле удалось её спасти. Когда на следующее утро попытались запрячь «барыню», псы даже не подпустили лентяйку к нарте. Кто-то посоветовал Гудковичу выпороть «барыню» на глазах у всех собак. Каюр взял тонкую верёвку и начал пороть непокорную собаку. Ох, и визжала же она! А остальные собаки сидели спокойно – наблюдали, как производится правый суд. Когда же «барыню» снова запрягли в нарты, псы её больше не кусали. Замечательная упряжка продолжала работать без всякого скандала, а бывшая «барыня» стала «заслуженной» полярницей.



Вскоре после того как самолёты покинули льдину станции «Северный полюс – два», пришло недолгое полярное лето. Солнце светило круглые сутки. Только по радио зимовщики узнавали, когда день, а когда ночь. Снег постепенно оседал, становился рыхлым, водянистым. В середине июня высокие ледяные торосы совершенно очистились от снега. Во время ясного дня под лучами солнца ледяные нагромождения сверкали всеми цветами радуги. А потом между грядами торосистого льда появилась вода. Люди уже не растапливали снег, чтобы получить воду для пищи и умывания, а черпали чистую, прозрачную воду прямо из образовавшихся озерков.

Разлив с каждым днём всё увеличивался. На льдине вблизи Северного полюса началось форменное наводнение. По лагерю плавали в резиновых надувных лодках – «клипперботах». Вода затопляла палатки. Их несколько раз переносили с места на место. Переносили также научные приборы, запасы

станции.

Нелегко было избавиться от воды, но механик станции Комаров придумал специальный бур, и зимовщики в болотных резиновых сапогах, стоя выше колен в воде, неустанно бурили лёд. В образовавшиеся отверстия вода, клокоча, уходила под лёд, в океан.

Когда на смену долгому дню пришла шестимесячная полярная ночь, появились новые трудности. Часто бушевала пурга. Ртутный столбик термометра опускался до сорока градусов. Но люди в холоде, под свист ледящего ветра, в кромешной тьме продолжали нести круглосуточную научную вахту.

И вот в такое трудное время выяснилось, что необходимо пополнить запасы продовольствия, доставить на льдину автомобиль-вездеход и доктора. Сделать это поручили мне. В экспедицию вылетели два двухмоторных самолёта под командованием известных полярных лётчиков Титлова и Осипова и четырёхмоторный воздушный корабль, который все называют «арктическим грузовиком», управляемый лётчиком Задковым.

Все грузы, а также доктора мы должны были доставить на льдину с далёкой Чукотки.

Запросили по радио, в каком состоянии ледовый «аэродром».

Ответ был утешительный:

«Всё в порядке. Для посадки самолётов подготовлена полоса длиной в тысячу метров. Толщина льдины подходящая – более двух метров. Ждём!»

Раз ждут – надо лететь. На двухмоторные самолёты погрузили по одной тонне, а на четырёхмоторный – пять тонн груза.

«Хорошо! – подумал я. – Два полёта – и весь груз будет

доставлен на станцию».

Но только мы собрались лететь, приходит тревожная радиограмма:

«Принять вас не можем. У нас пурга. Большая льдина, на которой расположена станция, раскололась на несколько частей, в том числе поломало и аэродром».

Вот тебе и выполнили задание!

На другой день и у нас на Чукотке испортилась погода. Такая поднялась пурга, что и в двух шагах ничего не видно.

Собрал я лётчиков, и начали мы вместе думать, как все-таки перебросить грузы, которых ждут не дождутся зимовщики.

Тут выступил с предложением один из механиков, летавший на «арктическом грузовике».

— А что, если, товарищ начальник экспедиции. — говорит он мне, — сбросить небьющийся груз прямо с самолёта на льдину? Ну, например, целую замороженную тушу мяса. Завернуть её в оленьи шкуры, перевязать верёвками — и кидай смело. А уж лёгкий груз — замороженные пельмени, масло и папиросы — и подавно можно сбросить.

— Это идея! — говорят лётчики.

— Идея-то хорошая, — отвечаю я им, — но как мы сбросим вездеход или доктора Воловича? Его хоть в сто оленьих шкур заверни, всё равно разобьётся.

— Я ведь парашютист, — показывает на свой значок доктор Волович. — Сами видели, как я Первого мая прыгал на льдину.

— Прыгать-то вы прыгали, но где мы возьмём парашют!

Доктор огорчённо поник головой. Парашютов действительно у нас не было.

Через несколько дней пришла ещё одна радиограмма, сообщавшая, что от посадочной полосы осталось всего пятьсот метров.

Как ты посадишь тяжёлую машину на такой короткий «аэродром»? Но лётчики Титлов и Осипов – молодцы: в один голос стали просить меня разрешить им лететь.

– Сядем, обязательно сядем! – говорили они. – И на меньшие площадки приходилось садиться...

– Но ведь садились вы днём, а сейчас ночь, – возражал я.

Я в душе соглашался с ними. К тому же из Москвы, от начальства, пришла радиограмма, требовавшая ускорить переброску грузов.

Думал я, думал и решил лететь вместе с Титловым и Осиповым поискать другую подходящую льдину, на которой можно было бы посадить четырёхмоторный корабль.

Через шесть с половиной часов полёта увидели мы костры на льдине.

Опытные лётчики блестяще приземлились. Мы доставили часть продовольствия и автомобиль-вездеход. Комаров сразу сел за его руль и торжественно повёз нас в лагерь.

Вместе с нами прилетел и доктор Волович. Его появлению на льдине особенно обрадовался начальник станции Михаил Михайлович Сомов. Он всё время держался за перевязанную щеку.

Волович быстро надел белый халат и в одной из палаток лагеря начал врачебный приём. Первым к нему пришёл Сомов.

Доктор внимательно осмотрел его зуб и покачал головой.

– Вряд ли смогу вам помочь, – сказал он. – Конечно, у меня есть всякие лекарства, чтобы облегчить боль, но у вас воспаление надкостницы. Нужно срочно удалять зуб мудрости, а это целая операция, и сделать её здесь трудно. Придётся вам слетать в больницу.

Михаил Михайлович сначала не поддавался на уговоры, но зуб болел так сильно, что волей-неволей пришлось согласиться.

Сколько мы ни искали ровную льдину, на которую мог бы сесть тяжёлый воздушный корабль Задкова, так и не нашли.

Кругом были одни торосы. Когда вылетали обратно, произошло несчастье – машина Осипова наткнулась на ропак, её развернуло, она врезалась прямо в торосы и сломалась. Полетели на одном самолёте.

После того как Сомову сделали операцию, он ожил, повеселел. Как только Михаил Михайлович избавился от зубной боли, он потащил меня на склады. До чего же жадным оказался «хозяин» зимовки! Ему вдруг понадобилось на льдине всё, что он увидел.

– Вот эти палатки тоже надо взять с собой, – сказал он мне.

– Зачем они вам? Ведь палатки без металлических дуг.

– Остов у нас хороший, а вот покрытие поистрепалось. Возьмём с собой эти палатки, натянем новый верх, и будет отлично.

Сомов всё отбирал и отбирал оборудование и продовольствие. Увидел он на улице арктического посёлка хорошую собаку, лайку, и стал просить меня:

– Узнайте, пожалуйста, кто её хозяин: хочу взять этого пса на льдину.

Владельцем собаки оказался чукотский мальчик-школьник. Когда ему сказали, что его питомца берут на Северный полюс, он охотно отдал собаку, но попросил:

– Возьмите и меня на полюс!

– Детей туда не пускают, – уклончиво ответил Сомов. – Вот подрастёшь, тогда видно будет...

Через двое суток Сомов улетел с Титловым обратно на льдину и взял с собой тонну груза.

Нам было дано задание перебросить в ледовый лагерь «Северный полюс – два» двенадцать тонн груза. После посещения Сомовым складов это количество увеличилось до двадцати тонн.

Что делать? На одном самолёте не перебросишь весь груз. Ведь машина берёт только одну тонну... И решил я испытать предложение механика. Дал задание командиру

«воздушного грузовика» Задкову сбросить грузы, завернув в шкуры всё, что не бьётся.

Через два дня Задков вылетел. На остатке посадочной площадки развели костры. Куда кидать груз, видно. Штурман корабля Зубов в Великую Отечественную войну летал лётчиком-бомбардиром, здорово научился бросать бомбы на цель. Штурман дал команду лётчику:

– Держать курс вдоль площадки, приготовить груз для сбрасывания.

И началась невиданная «бомбёжка».

Опыт наш явно не удался. Как мы потом узнали, замороженные туши мяса бились об лёд так, что снег кругом краснел от мясной пыли. А пельмени так разлетелись во все стороны, что зимовщики долго потом искали их и собирали, как грибы. Сбросили и папиросы в хорошо запаянных ящиках. Многие пачки снаружи были невредимы, а внутри их не оказалось ни одной целой папиросы.

Зимовщики пришли в ужас и послали радиogramму на борт самолёта, но её там не приняли. Радист был в это время занят: он помогал сбрасывать мешки и ящики.

Радиogramму приняли в Москве, и она попала в руки начальника Главсевморпути. Он тотчас же отправил грозный приказ мне на Чукотку.

Я стал срочно вызывать самолёт, а он молчит. Радист, как видно, не освободился. Наконец через полчаса командир самолёта Задков восторженно сообщает:

– Всё в порядке, груз сброшен.

«Ну и „порядок“!» – с горечью подумал я.

На следующий день вторично полетел с Титловым на льдину. В пути мы попали в мощный циклон, но всё же долетели и благополучно сели.



— Ну и задали вы нам работёнку! — сказали нам зимовщики. — Еле собрали ваши «подарки».

Потери оказались не очень значительными, и я успокоился.

Прожил я на льдине несколько дней, а подружился с её обитателями на всю жизнь.

Замечательные пятнадцать товарищей были у Сомова — мужественные, трудолюбивые, никогда не унывающие. Какие только трудности им не пришлось испытать! Когда во время сжатия льдов треснула льдина, лагерь раскололся на несколько частей. Трещины появились всюду, они проходили и под палатками. Но все приборы и все запасы удалось спасти. Лагерь перенесли на новое место. И всё это делали во тьме, под вой не прекращавшейся несколько суток пурги.

На льдине мы встретились и со старым приятелем, доктором-парашютистом Воловичем. Ему почти не приходилось лечить — на льдине все были здоровы. Чтобы не сидеть без дела, он добровольно взял на себя обязанности повара. Хотя он и привёз с собой большую и красивую книгу «О вкусной и здоровой пище», поваром он оказался неважным. Редко удавалось ему сварить какое-нибудь блюдо, чтобы оно не подгорело и не пахло дымом. В честь нашего прилёта Волович решил приготовить грибной суп. Он набросал в воду сухие грибы и бесконечно долго варил их; получилась какая-то мутная бурда цвета кофе. Однако мы ели и хвалили — уж очень старался доктор-повар угостить нас.

Мне понравился механик станции, бывший лётчик Комаров. Золотые у него руки. Он ремонтировал всё: и лебёдки, и моторчик, и разные приборы. Комаров — полярный

изобретатель. Он из старой железной бочки сделал трубу, приспособил моторчик, и такой получился насос, что можно залить водой любую льдину. С помощью этой помпы мы отремонтировали посадочную площадку. Накидали в разводье мелкие куски льда, залили водой, и через двое суток всё сковал мороз.

Вскоре на этот «аэродром» удачно опустился четырёхмоторный самолёт Задкова. Всё обошлось хорошо. Дружески простившись с зимовщиками, мы улетели в Москву.

376 дней вели научную работу на станции «Северный полюс – два» Сомов и его отважные друзья. Весной, когда наступил полярный день, лётчик Мазурук снял их со льдины и доставил на Большую землю.

Через четыре года лётчик Масленников, совершая ледовую разведку, увидел на льдине разбитые ящики и порванные палатки. Они напоминали чукотские яранги брошенного стойбища. Лётчик прошёл над льдиной бреющим полётом и убедился, что это остатки лагеря Сомова.

Зимовщики оставили свою льдину, когда она была на 82° северной широты. В 1954 году лётчик Масленников обнаружил её на 75° северной широты. Как же остаток льдины, на которой был лагерь «Северный полюс – два», оказался на семьсот с лишним километров южнее?

Льдина прошла большой путь, она сделала огромный круг по часовой стрелке и, хотя на ней уже не было людей, послужила науке. Благодаря находке Масленникова удалось ещё раз проверить догадки о том, как дрейфуют льды в Северном океане.

Станция в Ледовитом океане

В последних числах декабря 1954 года мощный воздушный корабль отправился в очередной рейс из Москвы в район Северного полюса. Его вёл Герой Советского Союза

Илья Павлович Мазурук. На борту самолёта рядом с ящиками и тюками лежали две бережно закутанные ёлки... Да, настоящие пушистые зелёные ёлки... В Арктику полетели и два больших деда-мороза, и гирлянды разноцветных лампочек, и множество игрушек – блестящих стеклянных шаров, звёзд, хлопушек, флажков... Кому всё это понадобится в центре Северного Ледовитого океана? Подарок белым медведям, что ли?

Конечно, не ради мишек старался Мазурук, ведя самолёт во тьме полярной ночи и борясь со штормами и пургой.

Множество льдин, больших и малых, лениво движется в тёмной воде Северного Ледовитого океана. На двух из них выросли населённые пункты из небольших домиков и палаток. В них, за тысячи километров от материка, живут и трудятся отважные советские люди. Это работники научных станций «Северный полюс – три» и «Северный полюс – четыре». Им-то и вёз новогодние подарки лётчик Мазурук. Кроме ёлок и игрушек, самолёт доставил в ледовые лагеря лимоны и мандарины из Грузии, яблоки из Крыма, шипучее вино с Дона, розовую лососину с Камчатки, украинскую колбасу, торты, любовно изготовленные лучшими московскими кондитерами. А сколько писем было на борту самолёта! Были тут письма не только от родных и друзей, но и от совсем незнакомых людей – рабочих, колхозников, домашних хозяек, студентов, школьников. Все они выражали своё восхищение подвигом зимовщиков, желали им счастливого дрейфа, сердечно поздравляли с Новым годом.

Научные станции «Северный полюс – три» и «Северный полюс – четыре» были организованы весной 1954 года после долгой и тщательной подготовки, участвовать в которой довелось и мне. Много пришлось поехать по заводам, исследовательским институтам и похлопотать, прежде чем были изготовлены новые, совершенные приборы для научных наблюдений и различное оборудование для станций на льдинах. Для них были сконструированы и построены

удобные и тёплые разборные домики, поставленные на лыжи. Весит такой домик всего восемьсот килограммов, и несколько человек в случае необходимости могут передвинуть его с места на место. В таком домике стоят четыре очень лёгкие раскладные кровати, стол, стулья, шкафчик. Отапливаются эти «арктические особняки» специальными печками длительного горения. Ведра угля для такой печки хватает на сутки. Кроме того, в домике стоит газовая плитка, на которой можно вскипятить чай или разогреть ужин. Газ «прилетает» на льдины в специальных баллонах.

Чего только не было в больших и малых ящиках с необычным адресом получателя – «Северный полюс»! Электропилы для льда, лебёдки с моторами, радиостанции, телефоны, разобранные тракторы и автомобили-вездеходы. А сколько разного продовольствия было приготовлено для отправки – консервов, колбас, сыра, окороков, масла, мясных туш, шоколада, печенья, сахара, муки, рыбы, гусей, уток, кур, пельменей!

Наконец всё было готово для экспедиции. В раннее апрельское утро один за другим с подмосковного аэродрома поднялись мощные транспортные самолёты и, взяв курс на север, исчезли в голубом небе. Эти самолёты вели опытейшие полярные лётчики: Мазурук, Черевичный, Котов, Титлов, Масленников, Задков и другие.

На борту воздушных кораблей находились научные работники. Тут были и совсем ещё молодые специалисты, недавно окончившие институт, и шестидесятилетний академик Дмитрий Иванович Щербаков, который впервые отправился в путешествие на Северный полюс.

– С твоим здоровьем – и в такой дальний путь! – с укором сказала академику жена, когда он поднимался по трапу в самолёт.

Однако Дмитрий Иванович великолепно себя чувствовал во время экспедиции. Когда мы пролетели над полюсом, его спросили:

– Каково ваше впечатление?

Он весело ответил:

– Земную ось нашёл в полном порядке, с исправными подшипниками...

А спустя месяц после работы на кристально чистом полярном воздухе, с изобилием солнечных лучей, загорелый и жизнерадостный, академик, выйдя из самолёта на том же подмосковном аэродроме, удивил своим видом встречавших его друзей.

– Дмитрий Иванович! Полюс-то, случайно, не около Сочи? У вас такой вид, будто вы с курорта возвращаетесь...

...Но не буду больше забегать вперёд. Поднявшись с подмосковного аэродрома, мы через два часа сорок минут были над Архангельском, у «ворот Арктики», как называют этот северный город полярники.

Мы летим над тундрой. На сотни километров тянутся её заснеженные просторы. Редко, едва приметной точкой мелькнёт человеческое жильё...

Часть самолётов направились на остров Диксон, а другая должна была опуститься на Чукотке.

Бывает же в жизни такое совпадение! На Чукотку мы прилетели 11 апреля 1954 года. А ровно двадцать лет назад, 11 апреля 1934 года, я впервые прилетел на этот далёкий полуостров.

С великим трудом добравшись тогда до этих мест, я вылетел на льдину, дрейфовавшую в беспокойном Чукотском море, на которой в туманной мгле ждали спасения челюскинцы.

Мне снова удалось заглянуть в арктический посёлок на мысе Шмидта, когда жители его ещё спали. Распорядок дня у них такой же, как на Большой земле. В девять часов начинается рабочий день. В Москве в это время кремлёвские куранты отбивают полночь.

Раньше здесь, на голом каменистом берегу, возвышались всего три маленьких домика полярной станции, а чуть

поодаль раскинулось небольшое чукотское селение, насчитывавшее четыре-пять яранг.

Теперь же на мысе Шмидта выросла целая улица хороших двухэтажных домов. Ни одной яранги я здесь не нашёл: чукчи также переселились в новые дома. В каждом доме – по четыре просторные квартиры, со всеми возможными на Севере удобствами. В арктическом посёлке мыса Шмидта есть всё: баня, большой клуб, больница, магазин. В этом чуть ли не самом северном магазине нашей огромной страны я купил пачку московских папирос, шоколадные конфеты фабрики «Красный Октябрь» и свежие лимоны, ярко-жёлтые, без единого пятнышка, пахучие лимоны – плоды солнечного юга! Стоит ли вспоминать о некогда страшной болезни Севера – цинге, когда всюду в арктических посёлках и на уединённых зимовках есть в изобилии лук и чеснок, часто бывают свежие овощи и почти всегда лимоны...

На мысе Шмидта я побывал в школе. Меня окружили чукотские дети. Многие из них приехали сюда за двести–триста километров.

Они живут в хорошо оборудованном интернате, на полном иждивении государства весь учебный год.

Я спросил пионерку Зою Кангалявлэ, ученицу шестого класса, черноволосую, коренастую девочку, почему она и её товарищи по школе не уезжают на время каникул к себе домой. – Я просто не знаю, где искать родителей в тундре, – сказала девочка. – Они – оленеводы из колхоза-миллионера и постоянно перекочёвывают с места на место. Пожалуй, пока их найдёшь, и каникулы кончатся!

Ребята оказались очень любознательными. Каких только вопросов они мне не задавали! И я охотно рассказал им о своих полётах в Арктику, о Москве, о том, как живут и учатся школьники на Большой земле.

На прощание они показали мне свои таланты – весело танцевали, пели, декламировали по-русски и по-чукотски, так что я с ними нисколько не соскучился.

...Хорошо на Дальнем Севере в тихий светлый день! Видимость здесь такая, какой не встретишь, кажется, нигде на земном шаре.

До острова Врангеля было ещё двести километров, а мы уже увидели вдали вершины его гор.

Когда пролетали над островом, мои спутники заметили внизу стада оленей, пасшихся в разных местах. Откуда взялись на острове Врангеля олени, когда и люди стали жить здесь лишь с 1926 года?

Оказалось, что олени эти не простые, а путешественники – их доставили на остров полярные лётчики.

Олени отлично себя чувствовали на новом месте – подножного корма вполне хватало. Они одичали, стада увеличились в несколько раз.

Сейчас на острове Врангеля разрешена даже охота на диких оленей.

...После вылета из Москвы прошло всего пять дней, а полярные лётчики, большие знатоки своего дела, посадили самолёты в заранее намеченные планом точки Северного Ледовитого океана.

Пять дней! В 1937 году на воздушный путь от советской столицы до центра Арктики ушло более двух месяцев. И дело здесь не только в том, что из скоростной машины образца 1937 года можно было «выжать» не свыше ста восьмидесяти километров в час, а современный транспортный самолёт легко делает больше трёхсот километров в час. Мы не столько летали тогда, сколько ждали подходящей погоды. А теперь наши лётчики, пользуясь новой техникой, летают при любой погоде, в любое время года.

...Много часов продолжались воздушные поиски подходящих льдин для основания станции. Четыре самолёта к северу от острова Врангеля по направлению к географическому полюсу искали ровное ледяное поле, пригодное для организации станции «Северный полюс – четыре». Два самолёта были на лыжах, они должны были

первыми сесть на лёд. Два других были на колёсах и могли опуститься только на уже подготовленную площадку – машина ведь могла попасть в глубокий снег или налететь на скрытые под снежным покровом ропаки.

Кругом были торосы и частые разводья. Часа три летали – ничего подходящего. Вдруг по радио командир отряда лётчик Титлов сообщает:

– Кружу над подходящей льдиной.

Опытным взглядом пилот и учёные-полярники, бывшие с ним на самолёте, определили с воздуха толщину ледового покрова, выбрали мощную и ровную льдину.

Сесть первым Титлов не мог – он был на колёсах.

Самолёт лётчика Масленникова, на борту которого находился и я, принял сообщение. Штурман настроил радиокompас. Вскоре мы увидели самолёт Титлова; он шёл бреющим полётом над намеченной льдиной. Масленников сделал круг, сбросил дымовую шашку, чтобы определить направление ветра, и пошёл на посадку.

Признаюсь, я волновался не меньше, чем в ту памятную минуту, когда впервые сажал самолёт на Северный полюс.

Масленников повёл машину на снижение, и торосы, едва приметные сверху, теперь стали огромными. Мы неподвижно сидели на своих местах, но чувствовали первый толчок... Коснувшись ледяной поверхности, самолёт стал скользить всё тише и тише. Потом он остановился, мы открыли дверь кабины, спрыгнули на лёд. Бывший с нами начальник высокоширотной экспедиции контр-адмирал Бурханов и новый «хозяин» льдины Евгений Иванович Толстиков первыми стали осматривать ледяной остров. Здесь ведь Толстикову и его товарищам придётся провести не один месяц. Льдина оказалась прочной, толщиной более двух метров. Мы проверили снежный покров и убедились в том, что и самолёт на колёсах сможет тут сесть. Из чёрного полотна выложили посадочный знак – букву «Т». Титлов сел удачно, а за ним и другие самолёты.

Это произошло на 76° северной широты, примерно за полторы тысячи километров от полюса.

В это время другой лётный отряд нашёл льдину на 86° северной широты, в четырёхстах километрах от полюса, на которой и была организована станция «Северный полюс – три». Её выбрал начальник станции Герой Социалистического Труда Алексей Фёдорович Трешников.

Зачем же сразу создавать на плавающих льдинах две научные станции? Ответить на этот вопрос нетрудно. Для науки очень важно, чтобы велись постоянные исследования Арктика не в одном месте. Это важно и для предсказания погоды не только в Арктике, но и по всему Советскому Союзу и для проведения научных изысканий.

Например, во время работ станций «Северный полюс – три» и «Северный полюс – четыре» удалось получить новые сведения о подводном горном хребте, тянущемся от Новосибирских островов к берегам Гренландии.

Когда летишь над льдами или стоишь рядом с неподвижным самолётом на заснеженной льдине, трудно представить, что на дне океана под толщей воды есть высокие горы. Но они есть. Советские учёные открыли их ещё в 1948–1949 годах. Измеряя глубину в разных точках океана, они обнаружили, что в одном месте лот опускается на три километра, а в другом – только на один километр. Там, где глубина меньше, находится вершина горного хребта, названного именем великого русского учёного М. В. Ломоносова.

Открытие гор имени Ломоносова безусловно одно из самых крупных географических открытий нашего века. Раньше думали, что дно Северного Ледовитого океана подобно гигантской чаше. Теперь мы знаем, что горный хребет делит океан на две части, на два самостоятельных бассейна – западный и восточный. Всё это сказывается на движении вод и льдов в Арктике. И сейчас ещё продолжается изучение подводных гор. Из лагерей научных станций

вылетают вертолёт, опускаются на окрестные льдины, научные работники делают лунку, рокошет моторчик лебёдки, и лот опускается на дно. Измерена ещё одна глубина.

Вертолёт – эта замечательная бескрылая стальная птица – хорошо помогает полярникам. В отличие от самолёта, вертолёт не требует площадки для разгона при взлёте. Он отвесно поднимается с любого «пяточка» и так же садится. Были случаи, когда эти замечательные машины спасали и людей и имущество. Во время передвижки льдов поломало «аэродром» лагеря Толстикова. Трещина прошла под стоявшим там одномоторным самолётом «АН-2». Не успели лётчик и механик опомниться, как самолёт одной лыжей провалился в океан. Бросились спасать приборы и груз. В эту минуту вертолёт подлетел к тонущему самолёту, вертикально спустился, остановился в воздухе и взял на борт и людей и имущество. Вертолёт может также легко поднять неразобранную палатку со всем содержимым и даже домик и перенести их на другое место.

Дружно живут и работают учёные-полярники на льдинах в «сердце Арктики». Они готовы к любой неожиданности.

«Лопнет эта льдина – переберёмся на другую», – говорят они.

В лагере Трешникова даже прибавилось «местное население». «Заслуженная полярница», собака «барыня», та самая, которая доставила столько хлопот в лагере Сомова, снова живёт на льдине. Она принесла пять щенят. «Барыня» оказалась на редкость заботливой матерью. Правда, у неё есть «няня» – один научный работник; он в свободное время охотно возится со щенятами. Они хорошо растут и уже стали лаять.

Полярники не чувствуют себя оторванными от Родины. С ними ежедневно говорят по радио. Самолёты часто привозят на льдины гостей – учёных, прилетающих сюда для кратковременной исследовательской работы, доставляют фрукты, овощи, почту и даже цветы. Письмо, написанное в

Москве или Ленинграде, читают в океане, вблизи Северного полюса, через три-четыре дня.

Сегодня в Арктике

На этот раз я полетел в Арктику как пассажир. Говорят, что если человек хоть раз побывает в ледяных просторах, то навсегда «заболеет арктической болезнью»: его будет неудержимо тянуть, снова и снова, в эти суровые края. Я «болел» Арктикой больше половины своей жизни. Если врачи уже не разрешают теперь самому водить самолёты, то полечу как пассажир и ещё раз посмотрю знакомые места.

Как только после долгой ночи за Полярным кругом стало доказываться солнце, я получил разрешение на такой полёт.

Знакомые места я узнавал с трудом.

Ещё с воздуха было заметно, как изменились они за последние годы! Я не переставал удивляться происшедшим переменам.

С рейсового турбовинтового лайнера «ИЛ-18» я вскоре поднялся на борт двухмоторного «ЛИ-2» – самолёта ещё довоенной конструкции. Машина знакомая. На подобных «ЛИ-2» я немало попрыгал по льдинам океана. До сих пор эта машина незаменима в условиях Крайнего Севера.

Экипаж получил задание развезти почту по зимовкам – где возможно, с посадкой, а где этого сделать нельзя, просто сбросить тюки с письмами, газетами и журналами поближе к домам.

Самолёт взял курс на Север. Он шёл над торосистыми льдами, а я думал: «Нет уже больше той таинственной, неприступной Арктики!»

В невозвратимое прошлое канули те времена, когда смелые и сильные путешественники зачастую в одиночку вступали в смертельную схватку с суровой природой, когда человек, закутанный в меха, пешком или на собаках

передвигался по ледяной пустыне.

Теперь у полярников есть вездеходы, тракторы и вертолёты.

Зимовщики уже не живут в хижинах, кое-как сколоченных из плавника, или в тесных палатках.

На береговых полярных станциях выросли целые посёлки добротных зданий, да и в центре океана, на дрейфующих льдинах устанавливаются удобные разборные домики, отапливаемые сжатым газом из баллонов. Их доставляют сюда самолёты. А какими умными, точными приборами для научной работы снабжены теперь наши полярники!

Скоро метеорологу не надо будет выходить на мороз, чтобы снять показания термометра или ветромера.

Всё это будут делать самописцы, а человеку в тёплом помещении останется только наблюдать за стрелками циферблатов.

Синоптикам, составляющим прогноз погоды, учёным, следящим за ледовой обстановкой, всегда нужно учитывать капризы полярных широт. Не зря Арктику называют «кухней погоды». Она оказывает огромное влияние на климат нашей страны. Все прогнозы погоды зависят от полярных исследований.

Сведения, поступающие с дрейфующих станций «СП», очень важны. Но ведь в центре Ледовитого океана одновременно действуют только одна или две станции «Северный полюс». Этого недостаточно для такой огромной территории. К счастью, у полярных метеорологов появились надёжные механические помощники. Их придумал инженер Юрий Константинович Алексеев. Его «ДАРМС» – тонкая металлическая мачта метров шести высотой, с антенной наверху, установленная на прочной выпуклой плите. Под этой плитой находится запаянный цилиндр с сухими батареями, рассчитанными на год работы, и электрическими часами. К мачте прикреплены термометр, барометр, ветромер особой конструкции и радиопередатчик.

Лётчики доставляют «ДАРМС» на отдалённую льдину и там собирают её. Мотобур вгрызается в многолетний толстый лёд, образуя сквозную лунку. В неё погружают металлический цилиндр с электрическими батареями и часами. Исследование производят в глубине воды, за нижней кромкой льда, так как температура там более постоянная. Радиопередатчику с помощью электрических часов дают задание через определённый промежуток времени – скажем, через три часа – передавать сведения о погоде. Раз в сутки «ДАРМС» с помощью радиоволн пеленгует, то есть определяет расстояние льдины, на которой она установлена, от определённой точки на суше. Таким образом узнают, в каком направлении и с какой скоростью передвигается льдина.

Мне довелось ещё в 1951 году принимать участие в установке первых «ДАРМС». Любопытный случай произошёл с одной из них. Станция дважды передала сводку погоды и замолчала. Через семь месяцев она неожиданно вновь заговорила. Вероятно, это случилось из-за подвижки льдов. Сначала вывело часы из строя, а затем так удачно трянуло, что они снова заработали.

Конечно, со временем «ДАРМС» «поумнели». Они стали более надёжными в работе, чаще, чем раньше, дают о себе знать и сообщают все нужные сведения. Они ведут наблюдения за температурой разных слоев льда, что очень важно знать учёным. А если вдруг в районе дрейфующей льдины поднимется шторм, автоматическая станция через каждые двадцать минут даёт тревогу – у нас сильный ветер в столько-то баллов. Ведь ветру, как школьнику, за уроки ставят отметки, только не по пяти-, а по двенадцатибалльной системе. Кончается буря, и успокоенная «ДАРМС» замолкает.

Радиосигналы с дрейфующих автоматических метеорологических станций, так же как и сведения с зимовок на островах полярных морей и с береговых станций, принимают в Амдерме, на мысе Челюскина и на мысе

Четырёх Столбов. Здесь находятся центры трёх метеорологических районов, на которые разделена советская Арктика. Отсюда эфир доносит до Москвы сведения о погоде в Ледовитом океане. В Главном управлении гидрометеослужбы на основе донесений составляется прогноз погоды для всей страны. Возглавляет это управление главный «бог погоды» нашей страны – академик Евгений Константинович Фёдоров, тот самый, который зимовал вместе с Папаниным на льдине «СП-1», где часами вручную долбили лунки во льду и, надрываясь, крутили лебёдку, опуская измерительный трос на океанское дно.

У метеорологов, работающих за Полярным кругом, появились ещё специальные ракеты.

Когда наш самолёт шёл над островами архипелага Земли Франца-Иосифа, в небо вдруг взлетел столб пламени. Он чем-то напоминал хвост сказочной жар-птицы. Яркий голубой свет на миг залил ледяные просторы, груды айсбергов, купола островов.

– Пошла метеорологическая ракета с острова Хейса, – будничным тоном, как о чём-то привычном, сказал мне штурман самолёта.

Огромный снаряд, извергающий пламя, устремлялся ввысь. Даже простым глазом, издалека было видно, что с каждой секундой ракета двигалась всё быстрее и быстрее.

Метеоракеты много меньше и скромнее, чем их старшие сёстры – космические корабли. В них нет космонавтов, и они не могут гордиться тем, что штурмуют дальние просторы Вселенной. Задача их намного проще – подняться на восемьдесят–девятьдесят километров, сообщая на землю замеры температуры и давления воздуха. Радиосигналы ракеты записываются на плёнку, которую потом расшифровывают учёные. На предельной высоте ракета «выстреливает» обратно на землю свою собственную «голову», которую люди до отказа начинили разнообразными приборами. Обратный путь медленнее. Первые километры

парашют не тормозит падение, настолько разрежен воздух на высоте; Примерно на шестидесятом километра кончается «затяжной прыжок», воздух наполняет шёлковый купол. Через час головная часть ракеты возвращается на остров. Навстречу ей мчатся лыжники. Багряным пятном ложится на белый снег парашют.

Известно, что атмосфера простирается на сотни километров от земли. Но особый интерес представляет для метеорологов слой высоты до девяноста километров. Перемещение в нём воздушных масс, их плотность и температура имеют прямое отношение к людям. В этой области воздушного океана создаётся погода земли. Чтобы узнать, каким она подчиняется неписаным законам, и выпускаются ракеты с острова Хейса, лежащего почти в центре архипелага Земли Франца-Иосифа, где находится самая северная и самая крупная арктическая обсерватория «Дружная».

В этой обсерватории работу проводят сообща советские и французские учёные.

На лёд острова Хейса частенько приземляются самолёты. Товарищи рассказывали мне: самолёты всегда первым встречает пёс по кличке «Механик». Лётчики очень любят эту шуструю, ласковую собаку ещё и потому, что её чёрная фигурка на снеговой полосе помогает зрительно определить высоту при посадке. На «Дружной» живут с родителями трое малолетних мальчиков, которые когда-нибудь будут гордиться тем, что выросли на Крайнем Севере. Вообще на многих зимовках Арктики можно встретить теперь детей. Условия новой жизни в Заполярье стали такими, что родители смело берут с собой сюда своих ребят.

Но удобные тёплые жилища, средства первойоклассной техники, надёжная связь самолётами всё же не могут изменить суровой природы Арктики. По-прежнему бескрайние пустынные пространства покрыты вечно движущимся льдом. Как и раньше, жестоки здесь морозы,

часты и свирепы ветры и пурга. А разве короче стала полярная ночь, сквозь непроглядную тьму которой лишь кое-где, на расстоянии в сотни километров друг от друга, мелькают скупые электрические огоньки? Вот белых медведей, говорят старожилы, стало чуть поменьше, да и то вряд ли. Без встречи с медведями по-прежнему не обходится ни одно посещение Арктики. Так случилось и на этот раз.

...Наша последняя посадка была на мысе Нагурского. Он назван в честь военного лётчика Яна Нагурского, первого в истории авиации поднявшего самолёт в небо Арктики. Ещё в 1914 году он летал искать пропавший без вести корабль «Святой Фока» экспедиции на Северный полюс Георгия Седова.

На зимовке, у дверей столовой, нам под ноги подкатился белый мохнатый шарик. Это был малюсенький медвежонок. Я хотел погладить его, но медвежонок стремглав бросился к мохнатой собаке, спрятался за её спину и оттуда с любопытством поглядывал на незнакомых ему людей.

«Нянька» насторожилась, готовая вот-вот встать на защиту малыша.

— Первый раз вижу, чтобы собака оберегала медвежонка, — удивился я.

— Этот зверёныш, — сказал начальник зимовки, — случайно остался живым, и то благодаря Степаниде — так зовут эту замечательную собаку. Она давно живёт здесь и принесла три приплода отличных псов. Сейчас её дети ходят в отдельной, можно сказать, семейной упряжке, а вожаком у них мать. Медвежонок — её любимец.

Не так давно два зимовщика поехали проверять капканы на песцов. Хотя на зимовке есть вездеход, для такой поездки собачья упряжка удобней. Без «лающего транспорта» в Арктике и сегодня не обойтись. Собаки легко бежали по морскому припаю, как вдруг товарищи увидели впереди у разводья медведицу с медвежатами. Очевидно, медведица выслеживала себе добычу — нерпу. Собаки, почуяв зверя,

рванули к разводью. Удержать их было невозможно. Нарта повалилась набок, но ее успели выровнять. Зимовщик, исполнявший обязанности каюра – собачьего извозчика, – ухитрился схватить на ходу свою винтовку.

Испугавшаяся медведица сначала бросилась в воду, но, когда собаки с отчаянным лаем стали терзать медвежат, мать выпрыгнула на помощь детям. Каюр вынужден был застрелить рассвирепевшую медведицу. Собаки рвали одного медвежонка, а другой бросился к спокойно сидевшей Степаниде и забился к ней под живот. Собака, почувствовав дрожащее тельце детёныша, прикрыла его и грозно зарычала на своё потомство.

Несмышлёный зверёныш был спасён. Теперь медвежонок не отходит от своей новой матери.

С молчаливого согласия Степаниды, угостив её саму и ей приёмного сына сахаром, я погладил симпатичного белого медвежонка.

– Вот подрастёт он, и отправим тогда в зоопарк, – сказал начальник зимовки.

В это время к нам подбежал встревоженный радист с бумажкой в руке:

– Получено распоряжение из Москвы. Надо вам лететь на соседнюю зимовку. Там случилась беда. Трёхлетний сынишка геолога нечаянно вогнал себе в нос пуговицу. Своими средствами извлечь её не могут. Требуется хирургическая помощь. Приказано вам доставить мальчика с матерью в город.

Лётчик поворчал немного, но отдал распоряжение запускать моторы. Приказ есть приказ. Так мы и улетели, не успев попробовать испечённого в честь нашего прилёта пирога с рыбой и медвежьих отбивных котлет.

После третьего захода лётчик блестяще посадил самолёт на небольшую ледяную площадку. Пассажиры нас уже ждали. Не выключая мотора, взяли на борт заплаканную женщину и дрожащего от страха мальчонку.

– Ни за какие блага не сяду больше на такой пятачок, – пробурчал командир корабля. Но вскоре пришлось!

После взлёта самолёт стал набирать высоту, так как впереди был большой отрезок открытого моря. Вот и две тысячи метров. «Хватит», – подумал лётчик и немного резко толкнул штурвал от себя. Самолёт провалился вниз, словно упал в яму. Сильно трянуло.

Мать с сыном испугались, и из носа мальчонки показалась пуговица. Женщина не растерялась, зажала сыну нос, чтобы пуговица не ушла обратно, и вытащила её. Дело обошлось без операции.

– Да ты, оказывается, можешь быть хирургом! – смеясь, сказал я лётчику.

Все были довольны неожиданным и удачным концом происшествия. Малыш, смеясь, бегал по самолёту, возвращавшемуся обратно на зимовку. Не везти же зря мать с сыном к врачу.

...Дальше я полетел в большие города, выросшие в советские годы за Полярным кругом. Я видел Воркуту, Диксон, Тикси, любовался новыми северными портами, у морских причалов которых вздымаются стрелы подъёмных кранов и бросают якорь корабли под флагами многих стран мира.

Особенно хорош город заполярных металлургов – Норильск. Когда к нему подлетаешь, сначала видишь огромную статую Ленина, а за ней ровные ряды многоэтажных каменных домов и подальше частокол высоченных заводских труб. Здесь широкие проспекты, отличные школы, большие магазины, кинотеатры, и всё это построено, можно сказать, на льду, потому что в этом районе вечная мерзлота. Но наши строители научились и в местах вечной мерзлоты возводить высокие здания. Они стоят на железобетонных столбах, глубоко вогнанных в вечный лёд. Дом стоит на трёхметровых столбах, а под ним всё время гуляет наружный воздух, не давая глубоко таять верхним

слоям льда.

В Норильске было холодно, но меня позвали... поплавать. В Москве я живу почти рядом с бассейном и то в нём ни разу не купался, а тут...

– Пойдёмте, Михаил Васильевич, не пожалеете, – звали меня норильчане, и я дал себя уговорить.

Бассейн в Норильске оказался замечательным – просторным, с водными дорожками для состязаний и вышками для прыжков. Я с удовольствием плавал в тёплой воде. Вокруг меня резвились ребяташки. Многие из них были такие загорелые, как будто только что вернулись с берега Чёрного моря.

– Что, они побывали на курорте? – спросил я.

– Нет, – улыбаясь, ответили мне. – Они загорали здесь, в Норильске, под лучами электрического солнца. У нас на настоящем солнце не загорись, и вот мы исправляем эту «ошибку» природы тем, что сотворили искусственное солнце. Может, хотите позагорать? Далеко идти не надо. Здесь же, в бассейне, в специальной комнате, установлены мощные лампы.

...В районе Норильска найдено много залежей металлических руд. В Арктике, которую называли когда-то «мёрзлой степью», добываются уголь и золото, нефть и медь, соль и никель... А сколько здесь предстоит ещё найти всякой всячины, ведь недра суровых этих краёв, по мнению учёных, таят несметные богатства. Обследована и изучена только ещё небольшая часть арктической территории. Ещё много секретов хранит Арктика. Дел здесь непочатый край – и на материке, и на островах, и на дрейфующих льдинах.

Много лет прошло с тех пор, как была открыта по соседству с полюсом научная станция на дрейфующей льдине «СП-1» и четвёрка отважных – Папанин, Фёдоров, Ширшов и Кренкель – стали вести наблюдения на «макушке» земли. С тех пор в районе Северного полюса уже жило с «постоянной пропиской» более пятисот советских полярников. А сколько

здесь побывало учёных разных специальностей, прилетавших на короткий срок! В результате наблюдений, сделанных на разных «СП», написано более двухсот пятидесяти научных трудов. И всё же научную работу в сердце Арктики надо продолжать и продолжать. Вот почему, как перелётные птицы, стаи воздушных кораблей бороздят в весенние дни хмурое северное небо.

— Летят журавли — значит, весна! — говорят у нас в центре страны.

— Летят самолёты — значит, весна! — говорят жители далёких северных городов и посёлков.

В Арктике теперь летают круглый год, но большие воздушные экспедиции проводят весной. Состоялись они и в апреле 1969 года. Полярные лётчики помогли организовать новые научные станции на дрейфующих льдинах.

Нелегко среди ледяного крошева океана найти для станции достаточно просторную льдину, не исполосованную трещинами, способную выдержать многомесячный дрейф. И это ещё не всё — рядом должен располагаться аэродром, а для него тоже нужна ровная и прочная льдина. Всё определяет опытный глаз лётчика. Наши лучшие полярные асы, кружась над океаном по несколько дней, находили подходящие льдины и доставляли на них людей, домики, тракторы, запасы продовольствия, топлива, научные приборы.

Каждый год во льдах океана появляются всё новые и новые «СП».

Может быть, и читателям этой книги суждено стать зимовщиками на «СП-35» или «СП-40».

Попутного им ветра и счастливой работы!