

84(2)00-046
КР
М 69 чб

КОНСТАНТИН МИХАЛЕНКО

ЗДЕСЬ ВСЁ НЕ ТАК



МАГАДАН · 2010

84/200-Р.2.3.6
КР.
М 60

Константин МИХАЛЕНКО

ЗДЕСЬ ВСЁ НЕ ТАК

*Воспоминания летчика
Полярной авиации*



Магадан 2010

259264

Муниципальное учреждение
культуры
ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ
БИБЛИОТЕЧНАЯ
СИСТЕМА
г. Магадан, ул. Новая, 29а

Редактор В. И. Данилушкин

Акварели автора

Михаленко, К. Ф.

М 69 Здесь всё не так : воспоминания летчика Поляр. авиации / К. Ф. Михаленко ; послесл. С. Е. Лившица ; ред. В. И. Данилушкин ; акварели автора — Магадан : Новая полиграфия, 2010. — 159 с. : ил.

Константин Фомич Михаленко отметил в этом году 90-летие. Две войны было в его судьбе, 997 боевых ночных вылетов, совершенных в Великую Отечественную, а после Победы более 23 тысяч летных часов, проведенные за четверть века в небе Арктики и Антарктиды. Герой Советского Союза, Почетный полярник рассказал о жизненном пути, о друзьях-товарищах в своих книгах, ставших широко известными. Как писатель он дебютировал в Магадане. И вот новая встреча: документальные рассказы о дрящемся десятилетии коллективном подвиге наших соотечественников. Издание красочное. Аромат эпохи полярных исследований помогают ощутить акварели, выполненные автором.

ББК 39.5г

НЕМНОГО О СЕВЕРЕ И ЧУТЬ-ЧУТЬ О СЕБЕ

1.

В наш век скорых поездов, быстроходных морских судов, сверхзвуковых авиационных лайнеров и космических кораблей неизмеримо сократились громадные, в недалеком прошлом даже непреодолимые, пространства, приблизились страны и континенты. И все же... И все же еще есть на нашей планете такие уголки, одни названия которых вызывают постоянный интерес и обладают удивительной притягательной силой.

Арктика!.. Так чем же она влечет к себе даже сейчас, в начале XXI века, когда, казалось бы, уже сделаны все географические открытия, исследованы все ее самые дальние уголки? Отдаленностью от обжитых районов планеты, суровым климатом? Или манят к себе непокоренные пространства, неизведанные недра нехоженных гор или морских глубин, большую часть года скрытых под ледяным панцирем? Или влечет пытливого человека лихой вой пурги, что беснуется на свободных просторах, или лютые морозы, от которых лопается речной лед со звуком пушечных выстрелов? А может, хочется человеку услышать звонкий хруст снега под своими ногами? Или увидеть первый луч солнца после полярной ночи и услышать немудреную песенку пуночки – предвестницы весны? Может быть.

Но мне кажется, как и сотню лет назад, Арктика влечет к себе не только неизвестностью, но и возможностью проверить свои силы, увидеть необходимость своего труда не в неопределенном далеко, а сегодня, сейчас. А уж если рассуждать объективно, то с самого начала Арктика прежде всего привлекала людей возможностью быстро обогатиться, добыв ценной добычей, лишением и суровых испытаний «мягкую рухлядь», «рыбий зуб», морского зверя, рыбу, а то и золотишко. В какой-то степени этот мотив присутствует и сейчас. Материальную заинтересованность не сбросишь со счета.

А что привело в Арктику меня? Лишь случайность. Поверьте, в годы войны я пришел к твердому убеждению, что служба в армии не для меня. Военным надо становиться по призванию. Я же встал в строй по необходимости – когда Отчизна в опасности, не приходится думать о личном, все определяет судьба страны, всего народа. Так я стал военным летчиком.

Со временем, полюбив эту профессию, я все же не хотел оставаться военным. А как стать гражданским летчиком? Поиски ответа на этот вопрос привели меня в Москву в тихий переулок близ улицы Разина, где размещалось Главное управление гражданского воздушного флота. В первый послевоенный год оно походило на осажденную крепость: с раннего утра и до позднего вечера возле телефона, что висел на стене полутемного коридорчика перед входом в бюро пропусков, толпились лейтенанты, капитаны, майоры, подполковники – бывшие военные летчики, демобилизованные из армии и жаждущие, как и я, получить работу.

Летчиков оказалось так много, что моя очередь общения с невидимым представителем отдела кадров подошла лишь на третий день. Я понимаю, не так-то просто выслушать каждого из этой громадной очереди. Видимо, для облегчения труда работников отдела кадров был выделен специальный человек, сидевший у телефона в глубине здания и задающий одни и те же ключевые вопросы, позволяющие определить пригодность кандидата в будущие пилоты ГВФ, даже еще и не видя его в глаза.

Телефонная трубка переходила из рук в руки, а весь разговор носил примерно такой характер:

– На чем летали?

– Я истребитель! – отвечает капитан со звездой Героя на груди. – Летал на «Яковлевых» и «Лавочкиных».

- Налет?
- Около семисот часов!
- Не подходит! Следующий!

Капитан обескураженно вертит в руках трубку и не может скрыть растерянности. Я его понимаю: в армии летчик-истребитель, да к тому же Герой Советского Союза, – ас! А здесь... «Следующий» – я. Но если отказали такому парню, стоит ли браться за трубку? А, чем черт не шутит, – попробую!

Те же вопросы:

- На чем летали?
- На По-2.
- Налет?
- Больше двух тысяч часов.

– Фамилия, имя, отчество. Заказываю пропуск. Пройдете в отдел кадров, на второй этаж. Следующий!

Передаю трубку майору, в недалеком прошлом летчику-штурмовику, а сам хватаю клочок серой бумаги – пропуск и под завистливые взгляды поднимаюсь на второй этаж.

За эти дни в очереди к телефону мы успели перезнакомиться, узнали, кто на каких фронтах воевал, на чем летал, какие имеет награды. Но, оказывается, не эти данные определяют решение отдела кадров, поэтому на второй этаж поднимаются немногие, в лучшем случае – один из десяти.

У двери инспектора отдела кадров тоже очередь и те же разговоры, но уже на более реальной основе: здесь мечтают. Мечтают о том, в какое управление попасть, в какой город.

Я в этих разговорах не участвую: мне совершенно безразлично, куда пошлют – в Якутск, Омск или Томск. И на каком самолете летать, тоже все равно – только бы приняли! А принимают не всех.

Некоторые из кабинета инспектора отдела кадров выходят понурые и спускаются вниз с печальной мыслью, что небо для них закрылось навсегда. Не иначе, там, за дверью, каждого кандидата в пилоты гражданской авиации рассматривают под микроскопом.

– Что нос повесил, Герой? – спрашивает меня, подходя, седовласый майор с красивым моложавым лицом, вывернувшийся откуда-то из глубины коридора: видимо, он уже давно наблюдал за каждым из нас.

– Повесишь, – скупно отвечаю ему и кивком головы показываю на очередь перед инспекторской дверью.

– Хочешь в Полярную авиацию?

– В Полярную? – переспрашиваю я, а у самого от неожиданного предложения пересыхает в горле.

Полярная авиация! О ней я что-то читал в детстве, в юности восторгался отважными перелетами Чкалова, Громова, слышал имена Бабушкина, Чухновского, Водопьянова, Мазурука, знал имена первых Героев Советского Союза и, конечно же, мечтал слетать с ними хотя бы раз! А тут мне предлагают работать с ними постоянно... Нет, такое невозможно...

– На розыгрыши не клюю, – сухо отвечаю майору, а тот молча берет меня за руку и увлекает к выходу. По дороге коротко отвечаю на его вопросы. Идем какой-то улицей, затем переулком и останавливаемся перед домом на Большой Черкасской, только и успеваю заметить: номер 19. А майор легонько подталкивает в спину:

– Входи, не робей!

Идем полутемными коридорами и задерживаемся у двери, обтянутой коричневой клеенкой. Майор открывает ее и чуть не за руку тащит за собой.

– Илья Павлович, думаю, этот подойдет, – говорит он, опустив руку на мое плечо.

Сидящий за столом генерал (мы все еще не успели снять военную форму) отрывает взгляд от бумаг, и его серые глаза на какое-то время изучающе останавливаются на мне. Затем он поднимается и протягивает руку:

– Майор Бакшт не догадался представить нас друг другу. Что же, давайте знакомиться сами. Мазурук.

Я называю себя и, понимая, что это неприлично, «ем» глазами генерала: ведь это прославленный ас – Илья Павлович Мазурук! Один из первых Героев Советского Союза! Как же я сразу не узнал его?

– Майор Бакшт рассказал вам об условиях работы в нашей авиации? – прерывает Мазурук мои восторженные размышления. – Нет? Ладно. Он займется этим позже, и, если вас устроит, прошу, как говорят, к нашему шашу.

В заключение беседы Илья Павлович спрашивает:

– Кстати, когда бы вы могли вылететь к месту работы?

Я, не задумываясь, радостно выпаливаю:

– Хоть сегодня!

Мазурук и Бакшт перебрасываются улыбками.

– Подойдет! – смеется Мазурук. – Только зачем же сегодня? Вылетите через недельку. Устраивает?

– Так точно, товарищ генерал!

– И вот что, дружок, улыбаясь, продолжает Мазурук, – давай договоримся: Просто Илья Павлович. Ясно? А теперь – ни пуха тебе, ни пера.

Я крепко пожимаю протянутую руку и выхожу из кабинета.

Это было 5 апреля 1946 года. С этого дня для меня начался отсчет нового времени – работы в Полярной авиации.

С давних пор у нас бытует непонятная любовь к аббревиатурам. Стою перед табличкой над дверью двухэтажного здания и гадаю, что означает: МАГОН УПА ГУСМП при СМ СССР. Золотом по черному сверкают эти непонятные буквы. Однако очень скоро они приобретут для меня глубокий смысл.

Итак, я зачислен в Московскую авиационную группу особого назначения Управления Полярной авиации Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР. Так расшифровываются эти загадочные буквы. Аэродром Захарково. Маленькая деревушка на московской окраине. От метро «Сокол» на трамвае через все Тушино и еще пешком два километра.

За картофельными полями видны приземистые здания служб и сферическая крыша ангара. А еще дальше – до самого леса на горизонте – длинная шеренга самолетов.

Я вспоминаю, с каким трудом входили в узкий круг дружбы вновь прибывшие летчики в нашем полку, как долго они числились «новичками». Теперь и я такой «новичок» в новой для меня среде полярных летчиков – еще нет и недели, как я зачислен в МАГОН, назначен в экипаж, который готовится к полету в Арктику.

Командир нашего экипажа Николай Варфоломеевич Метлицкий – пилот первого класса – облетал все самые сложные трассы Советского Союза, в числе первых осваивал первую международную трассу Москва–Берлин.

Бортрадист Сергей Александрович Намесников прежде плавал на судах торгового флота, и его опыт позволяет поддерживать связь с любым абонентом в любом уголке мира.

Бортмеханик Дмитрий Филимонович Островенко – пионер освоения Арктики и знаток всей существующей у нас авиационной техники.



Бортмеханик Д. Ф. Островенко – пионер освоения Арктики, знаток всей нашей авиатехники.



Как всякий сухопутный человек, я с гордым чувством первооткрывателя спешу к морю.
Вот оно – Карское море близ Амдермы.

Оба они удивительно похожи друг на друга – оба атлетического сложения, наделены недюжинной силой и оба весьма добросердечны. Всегда готовы помочь, защитить слабого и поделиться с ним последним куском хлеба. Наш штурман Герой Советского Союза Александр Павлович Штепенко тоже из числа первых полярных авиаторов. С начала войны, получив назначение в дальнюю авиацию, летал штурманом на тяжелом корабле ТБ-7, а после войны вернулся на полюбившийся Север, стал флаг-штурманом Полярной авиации, а теперь вот в нашем экипаже на самолете Си-47, где я вторым пилотом. И мы собираемся в Арктику!

Арктика в моем воображении рисовалась как нечто весьма отдаленное, таинственное и грозное: бескрайние снежные пустыни, моря подо льдом, край, лишенный растительности и жизни, где свирепствуют постоянные морозы, полярная ночь, пурга, и непременно бродят белые медведи. Так она описана в прочитанных мною книгах.

Утром – вылет из Захарково, перелет до Архангельска. Короткая стоянка для заправки, и опять в воздух – в Арктику!

– Пора приступать к снижению, – говорит, входя в наш отсек, Штепенко. – Впереди Карское море и Амдерма.

Аэродром – узкая полоска укатанного снега. Самолет замедляет свой бег после посадки. Я открываю боковую форточку, в нее врывается холодный воздух, насыщенный волнующим запахом моря. «Здравствуй, Арктика!» – хочется крикнуть во весь голос, но я молчу. Боюсь показаться смешным.

Как всякий сухопутный человек, я с гордым чувством первооткрывателя спешу к морю. Бурые лохмотья каких-то водорослей, серая галька в полосе прибоя. Я опускаю ладони в море и полные пригоршни подношу к губам – соленая! А я-то думал, что в северных морях, где столько льдов, вода должна быть пресной. Первое, хотя и совсем незначительное, открытие. А сколько их впереди!

Штепенко собирается на полярную станцию – надо заказать погоду для завтрашнего полета, а заодно навестить старых друзей. Я напрашиваюсь к нему в спутники. Для меня все здесь ново, все интересно. Что такое полярная станция, как живут и работают люди здесь, на краю света? На языке вертится десяток вопросов, но я уже познакомился с острым язычком штурмана и стараюсь до всего дойти своим умом.

Полярная станция – комплекс научных лабораторий, если можно так назвать тесные комнатухи служебного здания. Здесь ведется постоянная работа по изучению физики земли, атмосферы и гидрологии. Добавив к этому помещение радиоцентра со всеми приемо-передающими устройствами и пару жилых домов сотрудников, можно представить общую картину полярной станции или, как ее здесь запросто называют, – «полярки». На тесноту и отсутствие элементарных удобств здесь не сетуют – Арктика!..

Первый наш визит в синбюро к «богу погоды» – как сказал Штепенко, к синоптику Валентину Аристову. Он знакомит нас с картами синоптической обстановки по всему арктическому побережью. Глядя на него, я не очень-то верю его оптимистическим прогнозам – уж слишком молод. Но, заметив, с каким уважением к нему относится Штепенко, внимательно прислушиваюсь к разговору:

– Вам повезло, Александр Павлович, – улыбаясь говорит Аристов. – На смену длительному циклону пришел обширный антициклон, действие которого распространяется на все Карское море. Над ним будет преимущественно ясно, но возможны кратковременные туманы.

– А что нас ждет ближе к полюсу? – интересуется Штепенко.

– Тот же антициклон. Неужели думаете туда махнуть? – удивленно восклицает Аристов.

– Чем черт не шутит, – уклончиво отвечает Штепенко.

А у меня даже дух захватывает от таких слов и, особенно, от будничного тона. К полюсу! Наверно, шутит Александр Павлович.

Раннее утро. Пока командир со штурманом оформляют полетную документацию и знакомятся с прогнозом погоды, мы вдвоем – Островенко, Намесников и я – загружаем в фюзеляж бочки с бензином – дополнительный запас топлива на несколько часов полета. На всякий случай.

Наконец, весь экипаж в сборе, заняли свои места. Опробованы двигатели, проверена работа рулей, показания приборов – норма. Но я внутренне напряжен – первый полет на ледовую разведку, первый полет в море!

И вдруг спокойный, будничный голос Метлицкого:

– Поехали!

Как и полагается, я смотрю вперед, краем глаза замечаю, как рука командира передвигает вперед шарики секторов управления наддувом. Моторы режут на взлетной мощности. Самолет начинает разбег. Я слежу за бегущей навстречу землей, за показаниями приборов: стрелочка указателя скорости подходит к отметке девяноста, ста. Чувствую, как самолет отделяется от земли и повисает в воздухе. И вдруг начинает задирать нос...

– Помогай! – кричит Метлицкий.

Вместе мы давим штурвал от себя. На какой-то миг нос самолета прекращает движение вверх. Потом медленно продолжает подниматься. И уже нет никаких сил, чтобы удержать его...

– Бочки! – восклицает Метлицкий. – Скорее бочки вперед!

Островенко и Намесников уже в фюзеляже. Наверно, сами поняли, что плохо закрепленные бочки на взлете переместились в хвост и создали угрожающую заднюю центровку. В считанные секунды они перебрасывают все десять бочек ближе к носу машины, и она восстанавливает нормальный угол набора высоты.

– Вот так, парень, – вытирает взмокший лоб Метлицкий. – Кто-то из нас в рубашке родился.

– Простите, Николай Варфоломеевич, – опускаю глаза. – Это я виноват. Плохо закрепил бочки.

– В экипаже все виноваты! – обрывает меня Метлицкий. – Ты плохо привязал, Митя не проверил. Будешь летать командиром, всегда считай себя главным виновником любого происшествия на самолете. И никогда не ищи оправданий или сочувствия. Запомни, экипаж – одно целое! Вот и дели вину на всех.

– Спасибо, Николай Варфоломеевич. Запомню навсегда.

– Ладно, – миролюбиво итожит Метлицкий. – Пока погода хорошая, посиди один. Вахты будем держать по полчаса. Считаю, твоя началась.

Командир уходит в отсек гидрологов, на его место усаживается Островенко, за ним протискивается Штепенко и нацеливается секстантом на солнце.

Самолет идет над морем. Яркое утреннее солнце заполнило светом всю кабину. Внизу лед, покрытый неровными передувками снега. Солнечные лучи, отражаясь от белизны снега, кажется, сверкают с удесятеренной силой. Приходится надеть солнцезащитные очки. Я бы не надел, но Штепенко, присев ненадолго на сиденье бортмеханика, будто и не мне, а так, в пространство, рассказал поучительную историю, которая запомнилась и приучила ценить это немудрящее изобретение – солнцезащитные очки.

В свое время известный полярный летчик А. Д. Алексеев, благополучно пролетев из Красноярска до Хатанги, на коротком отрезке маршрута от Хатанги до Нордвика уже при посадке в самом Нордвике разбил машину, и лишь чудом уцелел сам. И все это вследствие снежной слепоты, возникшей из-за пренебрежения к элементарной защите глаз.

Наша ледовая разведка называется преднавигационной стратегической. Ее район охватывает Карское и часть Баренцева морей. Фактически это первая послевоенная разведка такого характера. И я еще не догадываюсь, как мне повезло, какую значительную роль сыграют эти первые полеты и длительное общение с замечательным мастером высокоширотной навигации Александром Павловичем Штепенко и с гидрологом Александром Гавриловичем Дралкиным в моей будущей работе ледового разведчика.

Труд гидрологов на воздушной ледовой разведке требует большой внимательности, четкости и умения быстро ориентироваться в новой обстановке, оперируя большим багажом специальных знаний. Одно дело, когда полету сопутствует ясная, безоблачная погода, и другое, когда приходится вести самолет низко надо льдами, чтобы не потерять их из видимости в тумане. В таком полете гидрологу лучше не отрываться от иллюминатора, хотя и хочется размяться, покурить.

Правда, и штурману не легче. Ломаная линия маршрута, проложенного в море, должна точно выйти на определенный береговой ориентир, к которому делается «привязка» маршрута. А если не выйдет? Тогда весь труд, весь многочасовой полет самолета-разведчика окажется напрасным.

Помнится, за месяц мы тогда совершили двенадцать полетов. Двенадцать маршрутов с многочисленными привязками к берегу, причем иногда приходилось подходить к нему в сплошном тумане, а у нас в авиации тогда еще не было локаторов, и единственным прибором, которым можно было наблюдать землю, были наши глаза, глаза всего экипажа. Тогда мне казалось, что только Александр Павлович, с его необыкновенной зрительной памятью и каким-то совершенно необъяснимым шестым чувством берега, мог определить место выхода, а в подтверждение всегда появлялся какой-либо приметный мыс или морской знак. А если к этому добавить, что все наши полеты были весьма продолжительны, то приходилось только удивляться высокой работоспособности нашего экипажа. О себе не говорю. Мне все было ново и интересно, словно это праздник, но и то, выходя из самолета после посадки, я ощущал, как качается земля под ногами. Еще бы! Ведь самый короткий полет у нас длился 19 часов, а самый длинный – 25 часов 40 минут! Пожалуй, это были первые столь длительные полеты для сухопутного самолета на ледовой разведке.

Как я благодарен своим первым наставникам, членам нашего экипажа, которые ненавязчиво, порой незаметно, передавали мне крупицы своих знаний, своего громадного опыта, какие не почерпнуть ни в одном самом совершенном учебнике. Что мне дали эти знания? Посудите сами.

В те времена штатное расписание аэропорта не предусматривало достаточного количества обслуживающего персонала, поэтому все предполетное, послеполетное и профилактическое обслуживание самолета производилось силами экипажа – бортмехаником и бортрадистом. И когда наша техническая «служба» – Островенко с Намесниковым – собиралась на аэродром к самолету, я никогда не отказывался от короткого приглашения бортмеханика: «Пойдем?».

Шел вместе с ними, помогал им в работе и постепенно вникал в тайны двигателя, аварийного движка и многочисленных агрегатов. А командир со штурманом по молчали-

вому обоюдному соглашению в это время брали на себя мою пустяковую, но хлопотливую работу по оформлению полетной документации, загрузке почты для попутного сброса на полярные станции и получение продуктов, необходимых для экипажа в длительном полете.

Несколько позже, когда я учился в Школе высшей летной подготовки, практическое знание материальной части мотора и самолета позволили без особого труда освоить теоретические дисциплины. Так же и с другими предметами. Ведь практическую школу навигации в высоких широтах и метеорологию я прошел под руководством А. П. Штепенко, а знание по радио и электрооборудованию, по приему на слух получил от блестящего мастера эфира С. А. Намесникова. Безусловно, все эти предметы мне были известны еще по военному училищу, но в боевом полку во время войны, например, самолетовождение сводилось к визуальной ориентировке и простейшим расчетам элементов полета, радиосвязь тоже была не нужна по причине отсутствия радиостанций на наших самолетах, а метеорология... Погода тогда определялась по аэродрому вылета.

Здесь же, при полетах на ледовую разведку, когда в длительных полетах приходилось пересекать различные барические системы, нам необходимо было знать не только погоду всего побережья района разведки, но уметь прогнозировать ее на длительное время. Ведь от правильного определения погоды в предполагаемом пункте посадки зависели не только успех полета, но и наша жизнь. Необходимо заметить, что в то время командиру корабля ледовой разведки предоставлялись весьма обширные права. В частности, возможность посадки в любом аэропорту, а не по команде диспетчерской службы, как это делается сейчас. Вообще-то все наши штурманы и пилоты ледовой разведки были неплохими синоптиками, умеющими не только читать готовые синоптические карты, но и наносить на них данные различных метеостанций и обрабатывать их. А для этого еще необходимо было получить длиннющие колонки цифр, расшифровать их и, превратив в метеосимволы, нанести на карту, и уж только тогда «разрисовать» синоптическую обстановку района. Работа большая и для радиста, и для штурмана. В наших полетах со Штепенко я с удовольствием принимал участие в этой работе, а знания, почерпнутые попутно, впоследствии не раз позволяли трезво оценить синоптическую обстановку и принять единственно правильное решение, обеспечивающее безопасность полета и успешное выполнение задания.

Через месяц по возвращении в Москву меня вызвал к себе Мазурук, и между нами состоялся разговор, который запомнился до мелочей.

— Наслышан о твоей работе, — сказал он, усаживая в кресло напротив. — Говорят, обкатался. Это хорошо! Понравилась Арктика?

— Не знаю, — не нашелся я.

— Ладно, — улыбнулся Мазурук. — Признаваться в любви нашей королеве не обязательно — она сама выбирает. И думаю, уже выбрала. Вот поэтому у меня к тебе вопрос: не хочешь полетать на По-2?

Вопрос оказался столь неожиданным, что я лишь пожал плечами.

— Понимаю, — продолжал Мазурук. — Уходить с современного самолета на старый неинтересно. Ведь так?

Я опять отмолчался.

— Многие считают, что летать на этом самолете проще простого, — рассуждал Мазурук. — А ведь это совсем не так. Приборов мало, летчик один, без радиосвязи... На По-2 летать очень сложно! Согласен?

— Да. Но...

— Погоди. Выслушай до конца. Нашей аэрофотосъемочной экспедиции выделено пять самолетов По-2. Надо воспользоваться случаем и доказать, что малая авиация может многое сделать в условиях Севера. Пока у нас нет другого самолета, придется летать на По-2. Тебе он знаком лучше, чем другим нашим летчикам. Тебе и карты в руки. Ну?

Наверно, на моем лице была растерянность. Но глаза Мазурука уже разгорелись мечтательным блеском:

— Я представляю то время, — говорил он, — когда появится совершенно новый самолет — легкий, маневренный, с хорошей грузоподъемностью, с приличной скоростью, не требовательный к аэродромам и совершенно автономный. Такой самолет станет обычным транспортом для полярников, он войдет в жизнь Севера и станет необходимым

каждый день, каждую минуту! Нет пока такого самолета... Но верю – будет! А пока на стареньком По-2 надо доказать необходимость авиации такого рода. И тебе это под силу. Я не требую немедленного ответа. Откажешься – не обижусь. Я все понимаю. Подумай.

– Что тут думать, Илья Павлович. Видимо, вы уже все решили?

– Решать будешь ты. А если согласишься, опять вернешься в Амдерму. Там твой самолет. Перегонишь его в Игарку. Там получишь еще четыре и там же подберешь летчиков. Кого брать, решай сам. Все вместе перелетите в Хатангу и поступите в распоряжение начальника экспедиции Бутлера. Характер работы пока не знаю сам. Знаю одно, и это главное – надо доказать возможности самолета и необходимость малой авиации. Сможешь?

– Постараюсь.

– Допускаю разумный риск в работе – в случае нужды вину за поломанный самолет возьму на себя. Но прошу тебя, докажи тамошним старожилам, что им без малой авиации не жить!

– Понятно, Илья Павлович.

– И еще, дружок. Перелет в Игарку – это тысяча километров над тундрой, над морем, перелет одиночного самолета. И подстраховать некому. Ты будешь один. Будь осторожен! Очень осторожен. И помни: ты и твои ребята будете первыми в незнакомых условиях, в трудном районе. А первым всегда нелегко. Напугал?

– Есть немного, Илья Павлович. Но новое всегда волнует.

– Думай. На размышление два дня. Устроит?

Иду домой пешком, чтобы спокойно обдумать сказанное Мазуруком. Перебираю в памяти свои полеты на По-2: на бомбежку, на разведку, к партизанам, на сброс наших разведчиков в далекие тылы противника. Легких полетов не было. Но всегда выручало знание района боевых действий, а в случае нужды всегда можно найти площадку для посадки, уж не говоря об аэродромах соседей. А здесь?

Маршрут полета изучу по карте. Много ли она расскажет? Пожалуй, кроме характерных ориентиров, ничего. Впереди тундра, пустыня... А во второй кабине, за спиной будут только банки с горючим, и, чтобы залить его в бак, надо будет еще отыскать под-



Тысячекилометровый путь до Игарки с посадкой на берегу Обской губы.

ходящую площадку: тундра – как море, полна неожиданностей, – сесть на нее, залить горючее, а потом взлететь. Какое счастье, что Метлицкий, Островенко и Штепенко так терпеливо объясняли и показывали, где можно садиться в этих краях, где нельзя. И все равно, сколько еще неожиданностей встанет на моем пути? А риск? Еще не поздно... Нет, я не откажусь. Не могу!

Тысячекилометровый путь до Игарки преодолеваю в один день с промежуточной посадкой для заправки на берегу Обской губы. Семьсот километров над тундрой и триста над морем и Обской губой, где вода ненамного теплее, чем в море. Конечно, никто мой перелет не воспринимает как нечто выдающееся и достойное внимания.

Но еще какой-то десяток лет назад перелет на такое расстояние, на таком самолете занимал две, а то и три недели! Поэтому втайне я расцениваю свой перелет как собственный рекорд, как первое выдержанное испытание на зрелость в новой области мирного неба.

Пока на аэродроме Игарки техники готовят самолеты для нашего маленького отряда, как-то незаметно подбираются и летчики. Никто их не назначает, не приказывает, просто один помог осмотреть самолет, другой облетал его после ремонта, третий расспросил о предстоящей работе, помечтал, да так и остался. Такой добровольный подбор для работы в экспедиции мне кажется правильным: одно дело, когда человек назначен приказом, другое, когда он пришел сам, по велению сердца. Радует и то, что ни один из летчиков не задал вопроса о предстоящем заработке. Хуже, когда люди, отправляясь в неизвестность, больше всего пекутся о денежной компенсации своего будущего труда и возможных тягот.

Выбрав погожий солнечный денек, плотным строем, как когда-то ходили ребята нашего полка на бомбежку цитадели в Познани, ведем наши С-2 (так называются модификации По-2 в грузопассажирском варианте) по обкатанной трассе вдоль Енисея. Самолеты идут настолько близко, что стоит оглянуться – и мне видны лица пилотов. Улыбается черноглазый Володя Романов, поднял на лоб очки и приветливо взмахнул рукой спокойный Михаил Колесников, что-то кричит и смеется подвижный крепыш Толя Сластин. Один Дима Тымнетагин ничем не выражает своих чувств, вроде и не радуется полету. Он неподвижен в своей кабине, а безучастный взгляд устремлен вперед. Неужели я в нем ошибся? Неужели не коснулся его огонек энтузиазма, не расшевелил его ветер романтики? Может быть, предстоящую интересную работу, – а я не сомневаюсь, что она будет таковой! – он воспринимает как обычные полеты, вроде перевозки рыбы на Игарский рыбозавод? Но брать вместо него кого-то другого уже поздно... Мне казалось, что первый, и пока единственный, пилот-чукча должен относиться к своей работе, как к искусству – восторженно и увлеченно!

На нашем пути к Хатангэ впереди еще два маленьких поселка с такими же маленькими аэропортами и с мизерным штатом обслуживающего персонала. Поэтому прилет наших самолетов вызвал здесь целый переполох. Период межнавигационный, самолеты на лыжах только-только прекратили полеты, но не начали полеты гидросамолеты. Что касается самолетов на колесах, то их тут не принимали никогда. Да и можно ли считать аэродромом «пяточок» на краю поселка, либо на прибрежной косе? Вот почему все, что связано с обслуживанием, здесь проблема: подвоз горючего, заправка и даже обед. В телеграмме о нашем вылете сообщалось о пяти «единицах», что по привычным понятиям означает: пять экипажей, в каждом из которых четыре-пять человек, и никому не приходит в голову, что нас всего пятеро! Вот и встречают нас как неизбежное зло, посланное начальником полярной авиации неизвестно за какие грехи, и стараются как можно скорее от нас избавиться.

Последняя посадка перед Хатангой в Волочанке. Рядом с поселком посадочной полосы нет, находим ее лишь в десяти километрах, а когда туда прибывает катер из аэропорта, выясняется, что захватить горючее никто не догадался. Наконец, привезено горючее, и мы заправляем свои самолеты, заливая бензин ведрами в баки. Солнце уже низко клонится к закату, а впереди четырехчасовой полет. Спрашиваю Романова:

- Остаемся ночевать или полетим дальше?
- Летим.
- Толя?
- Как все!

– Ты, Миша?

– Летим! – улыбается он. – Отоспимся и поедим в Хатанге.

– А ты, Дима?

Тымнегагин, прежде чем ответить, внимательно оглядывается и втягивает воздух широкими ноздрями:

– Однако, надо лететь, – наконец произносит он. – Спешить надо. Скоро туман будет.

Он родился в тундре. Он ближе всех нас к здешней природе. Наверно, ему видны какие-то неуловимые признаки изменения погоды. Может, о приближающемся тумане говорит голубоватая дымка над тайгой или необыкновенно злые укусы комаров? Но мнение всех единодушное. Это важнее всего.

– Порядок взлета и посадки прежний. По самолетам, друзья!

Монотонно гудит движок, и внизу плывет чахлая поросль лесотундры в бирюзовой россыпи небольших озер.

А дымка внизу все гуще и гуще. Начинаю снижение. Ведомые самолеты подходят ближе. Идем плотным строем над самой рекой. Вскоре дымка еще больше сгущается и переходит в туман. Вернуться уже не сможем: не хватит горючего, да и Хатанга где-то совсем рядом. Да вот она! Слева открываются дымные мерцающие костры и белое полотнище посадочного «Т». Два резких крена – сигнал к роспуску строя и заходу на посадку. Самолеты выстраиваются в журавлиную линию. Захожу вдоль костров и убираю газ. Один за другим садятся, отруливают в сторону, выключают двигатели мои товарищи. От костров к нам направляются люди. Впереди невысокий кряжистый человек в распахнутой меховой куртке. Выпрыгиваю из самолета, иду навстречу:

– Здравствуй!

– Примчался, чадо окаянное?! – с ходу набрасывается на меня первый. – Черти тебя носят! Ну, зачем прилетел?

– Простите, наверно, вы нас с кем-то путаете, – растерянно произношу я. – Мы были в экспедицию Бутлера.

– Вижу, что прибыли! А я запретил! Три часа назад послана телеграмма – вылет запрещаю! А они здесь. Здравсте! Выпороть бы тебя за это «прибыли».

Кажется, я на миг забываю о правилах вежливости и обязательном уважении старших:

– Какого черта вы на меня орете?! И вообще, кто вы такой? Мне нужен начальник аэропорта или начальник экспедиции Бутлер!

– Силен! – не то радостно, не то озадаченно восклицает мой собеседник. – Силен, а? – спрашивает он, оборачиваясь к стоящему позади мужчине. Тот щурит насмешливые, чуть навывкате карие глаза, шагает мне навстречу и протягивает руку.

– Бутлер Серафим Александрович.

Я называю себя и представляю летчиков.

– Не обижайтесь за прием, – продолжая улыбаться одними глазами, говорит Бутлер. – Таков наш Иван Семенович. Рекомендую – начальник аэропорта Турусов! В принципе добрейший человек.

– Уже успел убедиться, – произношу я, отвечая на пожатие руки Турусова.

– А ты на меня сердца не имей, чадушко, – улыбается Турусов, – мы тут уж совсем извелись, вас поджидаючи. Смотри, туманище-то какой! Смекаешь?

Так состоялось мое знакомство с людьми, которые надолго войдут в мою жизнь и оставят в ней неизгладимый и добрый след. Близко сойдясь с Турусовым, я пойму, что этот отзывчивый, исключительно скромный и заботливый человек почему-то стыдится своих лучших качеств и старается спрятать их за напускной грубостью. И хотя до последних дней за ним сохранится прозвище «Мастер художественного слова», нужно было слышать, с какой теплотой это произносилось, чтобы понять, как полюбился пилотам этот замечательный человек.

Едва над Таймыром устанавливается хорошая погода, мы приступаем к работе. Как и предвидел Мазурук, к нам здесь относятся скептически. Летаем мало, по случайным заданиям экспедиции, а чаще по заданию Турусова: перевозим недалеко какой-либо груз, почту. А то и редких пассажиров. Попробуй тут докажи достоинства воздушного транспорта и жизненную необходимость малой авиации!

Помогает случай. Вот уже две недели не дает знать о себе полевая партия, вышедшая к верховьям Котуя, и геологи обращаются за помощью к Бутлеру.

— Слетайте, посмотрите, где их лодка, — говорит он мне. — Только, пожалуйста, осторожно. Сообщите их местонахождение, и мы пошлем к ним катер. В партии три человека. Одна женщина. Кажется, светловолосая.

Турусов наставляет меня по-своему:

— Ты, чадушко, харчишек возьми с собой поболее, — советует он и тут же, открыв дверь кабинета, кричит в коридор: — Черти кухонные! Харчей в мешок соберите! На троих из расчета недели! Сам проверю! — и опять ко мне: — Карабин, патроны, ракетница с ракетами, спички есть на самолете?

— Все есть, Иван Семенович.

— Ты смотри, паря, если чего нет, возьми в порту. С Арктикой не шутят. Слушай дальше. Найдешь геологов, прикинь: коль у них там порядок, отметь место на карте и возвращайся, а уж если беда, садись и выручай. Таков у нас закон. Понял, чадо окаянное?

— Понял.

— И смотри — башку не думай ломать. Бока сам намну!

Все это вспоминается уже в полете. Иду над Котуем, петляющим в теснине гор, смотрю на отвесные берега и думаю: нет, не пристать здесь лодке геологов — камни и камни вокруг... Но что это? Какие-то люди машут руками, карабкаются на камни... Как они попали сюда? На всякий случай делаю круг. Их трое. В одинаковых ватных куртках и таких же брюках. Один снимает с головы накомарник и машет им над головой, затем срывают накомарники остальные, и я вижу рассыпавшиеся по спине светлые волосы. Женщина! Значит, они — геологи? Где же их лодка? А люди внизу все машут руками, подбрасывают над головой накомарники. Надо садиться.

Осматриваюсь. Вблизи нет ни одной пригодной площадки — теснина ущелий и скалы. Разве вот эта? Прохожу над склоном горы. Ровная полоска длиной метров сто пятьдесят. Одним концом упирается в скалу, другой заканчивается обрывом. Если коснуться коле-



Спасение геологов в горах над рекой Котуй.

сами сразу за обрывом, длины хватит: площадка идет в гору! Но взлетать придется под гору. При попутном ветре? Нельзя!

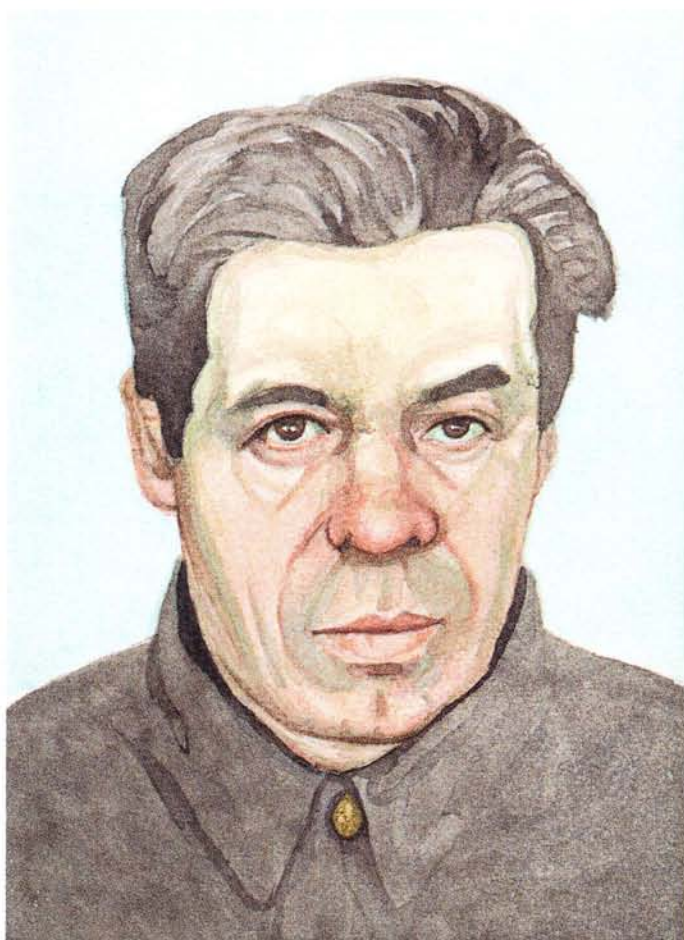
А люди? Что у них произошло? Вдруг беда?

Опять прохожу над площадкой. Низко-низко. Просматриваю ее, выбираю отдельно лежащий камень как ориентир для точки касания колес и захожу вновь. Решение принято – буду садиться!

Несколько толчков о камни и рытвины, и самолет останавливается. Снизу поднимаются люди. По отрывочным возгласам узнаю, что на одном из перекатов разбило лодку и все, что в ней было – продукты, приборы и рация – все пошло на дно. Я вытаскиваю мешок с провизией, уложенной по приказу Турусова, и, пока геологи утоляют первый голод, внимательно осматриваю площадку, решая, как взлетать. Кабина самолета рассчитана на двоих пассажиров, их – трое. Садился я в гору и против ветра, взлетать можно только в обратную сторону... Но попутный ветер увеличит длину взлетной дистанции. Ждать изменения направления ветра? А когда это произойдет? Нет, ждать нельзя. Так что же делать?! Что?

Буду взлетать.

Самолет бежит через всю площадку. В какой-то миг кажется, что ему не оторваться, и хочется убрать газ, но тогда самолет просто свалится в пропасть... «Ну, вытяни, вытяни!» – кричу я, и мотор, будто поняв меня, вытягивает. У самого обрыва самолет отделяется от земли и повисает над темной глубиной ущелья... Я оборачиваюсь, заглядываю в окно пассажирской кабины. Три пары настороженных глаз смотрят на меня. Я молча улыбаюсь и поднимаю вверх большой палец правой руки – порядок!



И. С. Турусов – один из первых летчиков России, начальник аэропорта в Хатанге, первостроитель аэродромов с жестким покрытием на вечной мерзлоте в Арктике.

Теперь каждый день для нас находят самые неожиданные задания: в дальнем становище шалый медведь помял пастуха, и его срочно надо доставить в районную больницу; в верховьях какой-то речушки из-за неисправности мотора застрял катер – необходимо доставить нужную деталь для двигателя; где-то затерялись олени стада; надо высадить в горах геологов и астрономов; доставить почту и продукты в полевые партии... Наша малая авиация начинает завоевывать авторитет. Но я подсознательно ощущаю, что это еще «не то», что главная работа, в которой мы могли бы полностью раскрыть возможности наших самолетов, еще впереди.

Мы летаем с той же косы, что на противоположном берегу Хатанги. Переправа через реку связана с потерей времени и прочими неудобствами. А тут как-то Турусов предлагает:

– Принимай, чадо, новый аэродром!

Мы идем на окраину поселка, и я вижу маленькую полоску тундры, укатанную тракторным катком.

– Подойдет для твоих птах? – спрашивает Турусов с затаенной тревогой в голосе. – Хватит длины-то?

– Семеньч! – не скрываю восхищения. – Это же настоящий аэродром!

– Погоди, чадо. Будет и настоящий. Вот обживете эту площадку, а к осени удлиню и Ли-2 начну принимать. А уж потом начну строить настоящий сухопутный аэродром. С райкомом уже согласовал, поддержат. А вот наше начальство... Завтра День авиации. Выдели два-три самолета, будете катать пассажиров!

– Семеныч! Такие методы агитации были приемлемы в двадцатых годах! А теперь!..

– Где мы живем? На семьдесят второй параллели. Что видело население этих мест? К какому транспорту привыкло? К олешкам! А мы им – авиацию! Смекаешь?!

– Кому это нужно, Семеныч?

– Нам – авиации! Нам – жителям Севера! Наконец – просто людям! Видел на берегу обелиск? Там братская могила погибших за Советскую власть. Враги еще живы, кое-кто еще скрывается в тундре... А родственники погибших, их дети живут здесь, пусть видят!

И мы летали. Возили по кругу визжащих от страха и удовольствия черноглазых пацанов и степенных меднолицых стариков в меховых кухлянках, которые и в самолете не выпускали изо рта прокуренные трубки; возили колхозников, рыбаков, оленеводов и охотников. И видели, как светились нескрываемым восторгом и счастьем их глаза.

Да, это был настоящий и незабываемый праздник – 18 августа, День Воздушного флота СССР! И люди тундры, которые поднялись в воздух. Первыми!

4.

Базируемся в поселке Катырык, что на правом берегу Хеты. Напротив поселка узкая песчаная коса – наш аэродром. Живем в колхозном медпункте, занимая одну комнату.

Вчера наш радист Иван Францев принял приказ Бутлера: «Доставить в верховье Маймечи отряд Апрелева». Рано утром прилетел на «Каталине» Володя Мальков с теми самыми геодезистами. Тут же погрузили их пожитки в наши самолеты и начали готовиться к рейсу, со мной полетит Сластин – здесь нас только двое. Осматривая самолет, обнаружил, что шасси сместилось в сторону. Техник Петренко уверил, что это пустяк – просто ослаб один трос. И, действительно, он подтянул трос, и шасси становится на место. Я не придавал значения этой «мелочи», не задумался, почему вдруг ослаб десяти миллиметровый трос, не предполагал, какой ценой придется расплачиваться за допущенную беспечность.



Базируемся в поселке Катырык, что на правом берегу Хеты.
Напротив узкая песчаная коса – наш аэродром.

Вылетаем в паре с Анатолием Сластиным (по вполне понятным причинам мне приходится скрыть его настоящее имя). Два с половиной часа полета, и мы в нужном для Апрелева месте. Просматриваю каменистую косу для посадки и даю сигнал Сластину: «Иду на посадку».

Снижаюсь, следуя изгибам ущелья. Вот самолет несется над водой, подходит к косе. Гашу скорость и слышу, как шуршит под колесами галька. И вдруг – удар! Воздушный винт врезается в землю, сила инерции швыряет меня лицом на приборную доску.

Ждем, пока посадит свой самолет Сластин, но он не торопится. Наоборот, поднялся выше. Зачем? Мысленно представляю себя на его месте: что бы я подумал, увидев самолет, лежащий на брюхе? Решил бы, что он завяз в мягком грунте... Значит, не сядет!

По каменистой осыпи карабкаемся вверх, там небольшое плоскогорье, пригодное для посадки. Срываю с себя куртку, китель, рубаху и мастерю из всего этого посадочное «Т2». Сластин делает еще два захода и лишь после этого приземляется.

Спускаемся вниз. Помогаем Апрелеву и его спутнику погрузить пожитки в клипер-бот. Когда они скрываются за поворотом реки, идем к моему самолету, где уже суетится Петренко. И вот тут узнаю, что при посадке вырвало узел шасси из прогнившего лонжерона.

Приказываю Сластину вернуться в Катырык и привезти нам запасной винт. Лонжерон решили вырубить из лиственницы, благо их здесь неподалеку в распадке целая роща.

Назавтра Сластин не прилетел. Не прилетел он и через неделю. За это время вдвоем с Петренко нарубили сухих лиственничных бревен, соорудили клетки и подвели их под крылья, чтобы вывесить шасси. С едой дело дрянь. В неприкосновенном запасе продовольствия – стандартный ящичек весом десять килограмм – съедобными оказались лишь два килограмма муки, да десяток плиток шоколада. Все остальное: соль, сахар, крупа, табак, просыпалось из разорванных бумажных пакетов и перемешалось в несъедобное месиво. Банки с американскими мясными консервами, изготовленными при царе Горохе, а возможно и раньше, – оказались испорченными. Таким образом, дневной рацион двух мужиков-лесорубов – плитка шоколада и консервная банка мучной болтушки, сваренной на костре.

Прошла еще неделя... Вместо сгнившего лонжерона установили лиственничные балки, вытащили из-под крыльев бревна, и стоит наша птаха на собственных ногах! А винта нет. Рацион сократили вдвое. Сегодня подсчитали продукты и решили, если экономно расходовать, можно протянуть еще шесть дней... До ближайшего поселка Гули, где находится база геологов, двести пятьдесят километров. Пока еще есть силы и малость продуктов, надо идти.

В полдень вытряхнули остаток муки в жестянку и разболтали ее холодной водой. Разделили последнюю плитку шоколада...

Все чаще и чаще спотыкается и падает Петренко. Мне стоит невероятных усилий заставить его подняться. А как велико желание лечь на любой камень!.. Но... надо идти. Какое это хорошее слово в русском языке – «надо»!

Неохотно занимается рассвет. Посерело небо, и ветер прижал низкие облака к вершинам гор, откуда мы недавно вышли. Бредем вдоль берега реки, она здесь разлилась широким плесом.

– А не прошли мы ци чертовы Гули? – спрашивает Петренко. – Навроде пид Гулями узгорочки, а тут, бач, болото...

– Не могли мы пройти. Хоть один огонек в поселке заметили бы.

– Ничь... Полегали спать, и нема огнив.

Этот довод кажется мне убедительным. Еще раз внимательно осматриваюсь вокруг. Видимо, Петренко прав... Прошли.

Мы поворачиваем назад, к горам. Идем по своим следам, оставленным на прибрежном песке. Тяжелая голова гудит, как пустая бочка под ударами палки, каждый шаг отдается болью в голове.

– Чуешь? – останавливается Петренко. – Самолет!

Он неловко взмахивает руками и падает на землю. Теперь и мне слышен отдаленный гул. А вскоре над вершинами лиственниц появляется темная точка. Она приближается, растет, и вот уже красное днище летающей лодки проносится над нами. Самолет разворачивается и заходит, снижаясь, на нас. Мне видно, как в раскрытый блистер просовыва-

ется какой-то сверток, отделяется от самолета и тяжело шмякается неподалеку. Я бреду к нему. Оказывается, это мешок. К нему прикреплена бумажка: «Оставайтесь на месте. Скоро пришлю за вами маленький самолет. Всего доброго. Мальков».

В мешке продукты, папиросы, спички. От табачного дыма кружится голова, и я опускаюсь на песок рядом с Петренко...

Вероятно, мы уснули. А может, это забытье от усталости? Мы не слышали, как сел самолет, как подрулил к нам.

– Привет, ребята! – слышу голос Сластина и открываю глаза.

Как будто ничего и не было: ни томительного ожидания у самолета, ни кошмарного перехода через горы – «привет, ребята!».

Мы молчим.

– Я понимаю, – продолжает Сластин. – Вы устали, измучились... Всего пятнадцать километров не дошли до Гулей! Ничего, по чарке вина – все пройдет!

Откуда-то из карманов куртки он извлекает металлическую флягу, кружку и наливает в нее вишнево-красную жидкость.

– По старшинству, – протягивает Сластин кружку Петренко. – Будь здоров!

– Постараюсь, – отвечает Петренко и залпом опорожняет кружку.

Сластин наливает вновь и протягивает кружку мне. Я не могу произнести ни слова, холодное бешенство спазмой сжимает горло.

– Как хочешь, – усмехается Сластин. – А вот я выпью!..

Только теперь замечаю, что он пьян. Не сдерживаюсь, ударом кулака выбиваю из его руки кружку.

– Так! – угрожающе цедит Сластин. – Руки распускаешь! При свидетелях...

Жаль, что нет сил вlepить ему затрещину.

Сластин ведет самолет над самыми крышами поселка, бросает машину из стороны в сторону, заваливая сумасшедшие крены, наконец, выходит на прямую и тянет над водой к галечной косе, которая служит нам аэродромом. Тянет низко. Очень низко! Удар!

Мы с Петренко вылетаем прямо в воду, там уже барахтается Сластин. И еще вращаются колеса перевернутого на спину самолета.

Несколько дней живем в маленькой избушке главного инженера геологической экспедиции Андрея Андреевича Волосатого. Затем Дима Тымнетагин доставил нас к месту аварии. Мы поставили винт и перелетели в Хатангу. Там я узнал, почему не прилетал к нам Сластин: он оказался обыкновенным трусом и не решился лететь в горы один. Если бы случай не привел Тымнетагина в Катырык, неизвестно, чем бы окончилась наша одиссея. Это он, неразговорчивый Дима, тут же полетел в горы, к нам и, не застав, поднял тревогу. Ему мы обязаны тем, что на поиски был направлен Мальков на своей летающей лодке.

Позже мне пришлось летать с Тымнетагиным на одном самолете, и я еще раз открыл для себя доброго товарища и прекрасного пилота. Дмитрий Кагиевич Тымнетагин – один из первых и, к сожалению, последний летчик-чукча в полярной авиации.

А Сластин понял, что Арктике он не нужен, подал рапорт об увольнении.

5.

Однажды, не застав Бутлера в кабинете, куда явился за очередным полетным заданием, я вышел и остановился в проходной комнате «фотограммки» – так сокращенно называют фотограмметрическую лабораторию, у приколотой к стене фотосхеме района.

– Любуетесь? – спросил главный инженер экспедиции Мосин.

– Да, – ответил я. – Вот такую бы нам карту на самолет!

– О, это еще далеко не карта, – возразил Мосин. – Только схема.

– Ну почему же? – искренне удивился я. – Видны все реки, озера, даже тайгу от тундры отличишь. Лучше любой карты!

– Нет, это не карта, – продолжает Мосин. – Нет привязки твердыми астропунктами, не поднята, не дешифрована, нет высотного обоснования.

– А что такое высотное обоснование?

– Иными словами, рельеф местности: высоты, отметки горизонталей, приведенные к уровню моря.

– Но такую работу сделать несложно? И готова карта!

– Нет, очень сложно. Вот бредут по съемочному участку, – Мосин ткнул пальцем в схему, – несколько геодезических партий, а что толку? За сезон пять-шесть ходов ценой нечеловеческих усилий.

– А таких ходов надо сделать десятки, – вступил в разговор подошедший Бутлер. – Как их сделаешь? Колхоз не может дать оленей, другого транспорта нет, главк требует – план, план! На самолете я его выполняю, что ли?

– А почему бы и нет? – поинтересовался я.

– Несбыточная мечта, – усмехнулся Бутлер. – До войны пробовали делать высотное обоснование с воздуха, но не получилось – постоянно вкрадывались какие-то ошибки. Не попробовать ли опять?

– Тогда ничего не получилось, – возразил Мосин, – почему должно получиться теперь? Мое мнение – всех свободных людей немедленно в тундру.

– У нас и так все в поле, – возразил Бутлер.

Мосин молча повернулся и ушел. Мы остались вдвоем.

– Не выходит у меня из головы это высотное обоснование, – заговорил Бутлер. – Что же нам тогда мешало? Вспомнил! Было определено, что замеры можно производить только с одной строго определенной высоты, а выдерживать идеально эту высоту не удавалось ни одному летчику – рельеф-то разный.

– По-моему выписывать кривую над поверхностью земли нет необходимости. У нас сейчас есть радиовысотомеры, они непрерывно показывают истинную высоту независимо от рельефа. Может, попробуем?

– А что? Рискнем!

Прошла неделя ежедневных полетов, а результатов никаких. Летаем над аэродромом на разных высотах – от одного до пятидесяти метров, но показания бортовых анероидов после посадки не сходятся с контрольным, оставленным на земле. Неужели прав был Мосин и ни к чему эти эксперименты?

– Совпали, – вдруг шепотом произносит Соболевский, инженер-геодезист, который попеременно с Бутлером летал на самолете. – Совпали!

Втроем склоняемся над приборами – контрольным и бортовыми. Их равнодушные стрелки устали на одинаковые деления. Бутлер хлопает себя по лбу и пускается в пляс:

– Застой! – выкрикивает он. – В воздухе на какое-то время запаздывают показания приборов! Отсюда и разница с контрольным.

– И еще отсос, – добавляю я. – Вы его учитываете?

– Разряжение? В открытом самолете! – недоумевает Бутлер.

– Точно.

– Вот как? Попробуем еще!

И мы летаем еще несколько дней. Инженеры постигают учет ошибок, находят поправки к показаниям приборов, составляют соответствующие графики поправок, и, наконец, цифры замеров с воздуха входят в норму технических допусков на грани максимальной точности! Во время экспериментов и поисков усилиями многих людей создается комплексный агрегат, включающий три анероида, термометр, часы, радиовысотомер и фотоаппарат. В нужный момент инженер-оператор нажимает кнопку, срабатывает затвор фотоаппарата, на пленке фиксируются показания всех приборов, время и номер кадра. Теперь любые точки съемочного участка становятся доступными для высотного обоснования с воздуха, и Бутлер пускает новый метод в производство, отзывая полевые партии на базу.

Неизвестно, какими шутниками наш комплексный агрегат был назван «АВТ-1» («Авиация вместо топографа – первый»), название пришлось всем по вкусу. «АВТ-1» устанавливаются еще на два самолета, и они выходят на съемку дальних участков.

А я радуюсь – кажется, мы выполнили мечту Мазурука, доказав необходимость малой авиации для Севера.

Вскоре полярная авиация получила прекрасные самолеты конструкции Антонова и вертолеты Миля. Для этих машин стали доступными самые отдаленные уголки Арктики. А наш эксперимент по высотному обоснованию с самолета подтолкнул многих исследователей к проведению сложнейших работ с воздуха.

Теперь, во время полета над Таймыром, если удастся увидеть голубой Котуй или стремительную Маймечу, мне всегда вспоминается наш самолетик С-2, наши первые полеты и старые товарищи, которые по-прежнему преданно служат арктическому небу.

ДИРИЖАБЛЬ, САМОЛЕТ, ЛЕДОКОЛ

1.

Любое продвижение человека на Север сопряжено с преодолением необыкновенных трудностей, которые выдвигала суровая природа. Поэтому не удивительно, что многие полярники вынашивали мечту о каких-либо воздушных кораблях, способных перенести их над непроходимыми торосами и широкими разводьями к далеким неисследованным просторам. Идея весьма заманчивая. Но воплотить мечту в действительность не позволял уровень техники тех времен.

История сохранила множество любопытных проектов аппаратов как легче, так и тяжелее воздуха. Неудивительно, что в то время возникали различные предложения проникновения в отдаленные районы Арктики и, прежде всего, к Северному полюсу даже на воздушном шаре. Все они так и остались неосуществленными.

Лишь к концу XIX века развивающаяся автомобильная промышленность предоставила в распоряжение первых энтузиастов освоения неба сравнительно легкий поршневой двигатель внутреннего сгорания, и это предreshило успех.

17 декабря 1903 года братья Орвил и Вильбур Райт подняли свой первый аппарат в воздух, правда всего на 12 секунд. Спустя почти два года братья доводят продолжительность полета до 38 минут, покрыв расстояние в 39 километров. Это – победа!

А уже в августе 1909 года в Реймсе проводятся первые международные авиационные соревнования. С этого времени начинается и не утихает борьба за скорость, высоту, дальность полета, за маневренность и грузоподъемность самолета. Появляется множество авиационных конструкторов и еще больше различных моделей аппаратов, все шире становится успех авиации, все больше появляется разнообразных рекордов и имен знаменитых летчиков, среди которых многие ведущие места уже принадлежат русским авиаторам.

В это время в Германии значительно продвигается техника дирижаблестроения и осваиваются полеты на них. Осваиваются до такой степени, что уже в 1910 году принимается экспедиция с участием ведущего конструктора дирижаблей Циппелина для изучения условий и возможностей применения этих новых воздушных кораблей в исследованиях Арктики.

Мнения мировой науки и полярных исследователей начинают резко разделяться: одни голосуют за дирижабли, более надежные, со сравнительно большей грузоподъемностью, а главное, уже проверенные и опробованные в практических полетах. Другие же настойчиво предлагают аэропланы – технику более дешевую и перспективную, которая быстро развивается и неудержимо продвигается вперед по пути прогресса. Этот спор продолжается еще несколько лет, вплоть до трагического полета «Италии», когда сама жизнь подскажет однозначный выбор – авиация!

Хотя Россия к этому времени еще не располагала своими крупными самолетостроительными заводами, но в области авиации уже было сделано много такого, что еще не было достигнуто европейскими фирмами. В 1910–1911 гг. в Москве под руководством Б. Н. Юрьева был построен первый геликоптер (вертолет), отмеченный медалью Международной воздухоплавательной выставки 1912 года; в 1911 году Я. М. Гаккель сконструировал первый в России гидросамолет-амфибию (на поплавках); в 1912 году успешно прошел испытания первый ранцевый парашют, изобретенный Г. Е. Котельниковым; в 1913 году инженер Н. Р. Лобанов при содействии Н. Е. Жуковского изобрел авиационные лыжи, которые были испытаны на самолетах.

Как видим, интерес к авиации в России был огромен. И не удивительно, что пионерами полетов в Арктике выступили именно русские авиаторы. Так, при обсуждении в 1914 году вопроса о снаряжении экспедиции на поиски Брусилова и их спутников, Главное гидрографическое управление твердо решило снабдить экспедицию гидропланом, способным садиться как на воду, так и на лед. Это решение диктовалось предстоящим обследованием

обширного района, который за короткий период навигации морскому судну выполнить заведомо было не под силу. Во Францию, имевшую тогда наиболее развитое самолетостроение, для приобретения аэроплана был командирован морской летчик, поручик по Адмиралтейству Ян Иосифович Нагурский. Он приобрел небольшой аэроплан «Морис Фарман» — биплан с мотором «Рено» мощностью 70 лошадиных сил, грузоподъемностью 300 кг, скоростью 100 км в час и продолжительностью полета до 5 часов.

В Крестовую губу на Новой Земле, откуда предполагалось начать полеты, аэроплан в разобранном виде был доставлен пароходом «Печора». Здесь Нагурский со своим ближайшим помощником мотористом-матросом 1-й статьи Евгением Владимировичем Кузнецовым собрал самолет и приступил к полетам.

В течение августа Нагурский совершил у западных берегов Новой Земли ряд полетов на высотах от 800 до 1000 метров, на которые было затрачено 10 часов 40 минут летного времени, и пройдено 1060 километров вблизи северо-западного побережья Новой Земли. В задачу Нагурского входили не только поиски пропавших экспедиций, но и разведка льдов для облегчения плавания спасательных судов. Хотя Нагурскому и не удалось обнаружить следы пропавших экспедиций, его полеты доказали практическую возможность и целесообразность применения авиации в Арктике.

Весьма примечательны соображения Нагурского, высказанные им в рапорте от 1 октября 1914 года начальнику Главного гидрографического управления Жданко: «Летать в арктических странах, — писал он, — хотя и тяжело, но вполне возможно, и авиация в будущем может оказать гидрографии большую услугу в следующих случаях: при рекогносцировке льдов, в открытии новых земель, нахождением и нанесением на карту подводных преград, препятствующих судоходству. С высоты хорошо видны все рифы, банки, отмели. Фотографии сверху могут дать точные данные для дополнения и исправления карт.

В летнее время полеты возможны круглые сутки ввиду полного света ночью.

Прошлые экспедиции, стремящиеся пройти на Северный полюс, все неудачны, ибо плохо учитывались силы и энергия человека с тысячеверстным расстоянием, какое нужно преодолеть полным преград и самых тяжелых условий.

Авиация как колоссально быстрый способ передвижения. Есть единственный способ разрешения этой задачи».

Помимо этого Нагурский изложил план достижения Северного полюса на самолете. По его мнению, исходной базой следовало избрать остров Рудольфа в архипелаге Земли Франца-Иосифа. На пути к полюсу, примерно через 200 километров, необходимо было создать три промежуточных базы, с заранее подготовленными аэродромами, запасами горючего и продовольствия. Если соответственно увеличить число машин и опорных баз, — считал Нагурский, — то полет можно было бы продолжить до Америки.

Не правда ли, знаменательно, что именно остров Рудольфа и был избран такой базой для совершения «прыжка» на Северный полюс советской воздушной экспедицией в 1937 году! А методика создания промежуточных баз на дрейфующих льдах, предложенная Нагурским, широко применялась советскими исследователями Арктики.

Империалистическая война на некоторое время прервала эти работы. Но уже с первых шагов молодого Советского государства обращается пристальное внимание Северу. Так, Главное гидрографическое управление в письме, адресованном Коллегии по управлению воздушным флотом от 9 мая 1918 года, указывало, что авиация может оказать неоценимые услуги в наблюдении за льдами и исследовании еще неизученных территорий Севера, считая ближайшей задачей авиации обследование низовьев Енисея и всего Таймырского полуострова, где, по мнению гидрографов, возможно было организовать богатые рыбные промыслы. Для выполнения такой задачи предполагалось базирование гидросамолетов в Югорском Шаре, а сухопутных, типа «Илья Муромец», — на острове Диксона.

Но в то время было не до таких планов. В стране повсюду царили разруха, голод, тифозные эпидемии. Россия была разорена четырехлетней империалистической и трехлетней гражданской войнами. Продовольственное положение было настолько тяжелым, что ощущался недостаток всего необходимого и прежде всего — хлеба.

Катастрофическим было положение на Европейском севере, небогатом сельскими угодьями. Поэтому было принято решение организовать из Поморья на Обь и Енисей так называемую Сибирскую хлебную экспедицию. Сибирь в это время располагала значительными хлебными запасами и могла продовольствие обменять на промышленные товары.

Осуществление этой первой арктической морской экспедиции проходило в очень сложной международной и внутренней обстановке. На юге и западе страны разворачивались боевые действия против Врангеля и войск Польши, в самой Сибири только что была разгромлена армия адмирала Колчака, но еще продолжалась гражданская война. Для экспедиции не хватало морских и речных судов, не доставало топлива для них, участвовали разнотипные и малоприспособленные для плавания в Арктике суда, а экипажи их не имели опыта таких сложных морских походов. Тем не менее, экспедиция была успешно завершена.

В середине 20-х годов за границей все чаще возникают планы воздушного покорения Арктики. Большая роль в пропаганде этой идеи и в подготовке первых воздушных транс-полярных экспедиций сыграло созданное в 1924 году по предложению Фритьофа Нансена международное общество по изучению Арктики при помощи воздушных кораблей – «Аэроарктика». Центр этой организации находился в Берлине.

Первым председателем Общества был Ф. Нансен. В его работе принимали участие ученые и полярные исследователи девяти стран, в том числе и молодой Советской республики, которые организовали отдельную группу «Аэроарктики» во главе с профессором Б. Л. Исаченко.

В первые годы своего существования «Аэроарктика» решила, что лучшим средством проникновения в высокие широты может быть только дирижабль. Такая точка зрения вполне понятна: германские ученые, маскируясь научными интересами, на деле поддерживали стремление реваншистских кругов Германии к восстановлению своего крупного дирижабельного флота, потерянного в ходе мировой войны 1914–1918 годов.

Советская же республика для воздушных исследований в Арктике на первое место выдвигала самолет. Это обуславливалось уже известными нам полетами Я. Нагурского, затем полетами советских летчиков Б. Г. Чухновского и О. А. Кальвица в районе Новой Земли и Карского моря в 1924–1925 годах, а также полетами М. С. Бабушкина, который в 1926 году совершил несколько посадок и взлетов с плавучих льдов Белого моря. Однако это не означало, что Советское государство категорически отказывалось от использования дирижаблей. И вообще, следует заметить, что в те годы проблема освоения Арктики считалась не только весьма актуальной, но и вполне возможной.

Интересна в этом отношении запись беседы правительственной комиссии с Ф. Нансеном, состоявшаяся 20 июля 1925 года. От имени Советского правительства, как главе «Аэроарктики», было заявлено, что наша страна заинтересована в «обследовании арктических областей, лежащих к северу от берегов СССР как с целью выяснения вопроса о наличии там неизвестных еще человечеству земель, так и в целях производства других ценных научных исследований в арктических зонах». Нансену было предложено возглавить советскую экспедицию на дирижабле для установления воздушного транспортного сообщения между Европой и странами Тихого океана, а также содействия «оживлению северных районов СССР и использованию заложенных там богатых естественных возможностей».

Дело осложнялось лишь трудностью постройки дирижабля. Германские фирмы, имевшие наибольший опыт постройки дирижаблей, неохотно шли на выполнение заказа СССР и взамен предложили выполнить такую экспедицию силами немцев. И она, эта экспедиция, в конце концов состоялась. Чем же в те годы был обусловлен нескрываемый интерес Германии и многих других стран к Арктике? Прежде всего тем, что Центральная Арктика и прилегающие к ней высокоширотные районы все еще оставались «белым пятном» на географических картах мира. Несмотря на то, что Северный полюс был достигнут еще в 1909 году американцем Робертом Пири, этот спортивный рекорд ничего не дал науке. И после путешествия Пири ученые не могли ответить даже на такой вопрос, волновавший многие умы, есть ли на полюсе земля?

Вот почему изучение Центральной Арктики с помощью воздушных кораблей являлось мечтой не только ученых, но совпадало с желанием некоторых государств сделать новые территориальные приобретения в случае открытия каких-либо земель. Неудивительно, что крупные капиталистические фирмы и газеты Европы и Америки, стремясь использовать первые воздушные экспедиции в Центральную Арктику в целях рекламы, а главное, для разведки будущих воздушных путей, предложили крупную денежную премию авиаторам, которые достигли бы Северный полюс по воздуху.

Одним из первых откликнулся на это предложение норвежский полярный исследователь Руал Амундсен. Он выдвинул проект самолетной экспедиции к полюсу. Выбор самолета диктовался отнюдь не мнением о его превосходстве перед дирижаблем — Амундсена привлекала сравнительная дешевизна аппарата и, главное, предложение американского миллионера Линкольна Элсворта финансировать экспедицию при условии, что он сам будет ее участником.

Весной 1925 года два гидроплана «Дорнье-Валь» были доставлены в Кингс-Бей (бухта на Западном побережье острова Свальбард, в архипелаге Шпицберген). И уже 25 мая они покинули Свальбард и взяли курс на Северный полюс. Приблизительно в 1000 километрах от начала пути экипажи заметили чистую воду и решили произвести посадку. При этом одна из машин была повреждена.

Лишь после 24-дневного пребывания на льду они снова поднялись в воздух и совершили посадку (вынужденную) близ Свальбарда.

Через год после неудачной попытки достичь Северный полюс на самолетах командор американского военного флота Ричард Бэрд и летчик Флойд Беннет прибыли в Кингс-Бей на судне «Шантье» и 9 мая 1926 года вылетели на самолете «Жозефина Форд», названного так в честь внучки миллионера, финансировавшего экспедицию, и взяли курс к полюсу.

Полет Бэрда продолжался 14 часов 40 минут. Это было замечательное спортивное достижение, но с научной точки зрения полет не дал никаких результатов, если не считать подтверждения, что между Шпицбергенем и полюсом нет никакой земли.

В это время Амундсен тоже находился в Кингс-Бее и готовился к новому трансарктическому перелету на дирижабле. Он провожал и встречал Бэрда и тепло поздравил его с победой.

11 мая 1926 года в 10 часов утра дирижабль, названный «Норге-1», с командой из 16 человек (Амундсен, Элсворт, Нобиле, Рисер-Ларсен, Омдаль, четыре норвежца, пять итальянцев-механиков и шведский ученый геофизик профессор Мальгрем) стартовал в далекий путь.

«Сорок два часа спустя мы увидели мыс Барроу, — пишет Амундсен, — на северном побережье Аляски. Мечта долгих лет стала действительностью... Расстояние, покрытое «Норвегией», равно приблизительно 5400 километров... Нет слов для похвалы Рисер-Ларсену за работу, выполненную в качестве судоводителя. Он так умело определял наш курс, что мы после этого полета огромной длины без единого приметного пункта для ориентировки, увидели мыс Барроу с отклонением от него не более на 15 километров».

А какова же роль в этом перелете капитана Нобиле? Амундсен в книге «Моя жизнь» характеризует капитана не с лучшей стороны и отчетливо показывает его полное незнание способов навигации в высоких широтах. Это упоминается лишь для того, чтобы подчеркнуть, что роковой исход последующего полета Нобиле на дирижабле «Италия» в какой-то степени уже был заложен именно в успешном перелете «Норвегии».

Возникает вполне естественный вопрос, почему теперь, да и тогда, сразу после перелета, имя Нобиле ставилось впереди Амундсена и Элсворта?

Ответ прост. После приземления дирижабля около населенного пункта Теллера единственная радиостанция, поддерживающая связь с внешним миром, была неисправна. Амундсен переправился на шлюпке в Ном для организации отправки экспедиции, а тем временем заработала радиостанция в Теллере, и Нобиле от своего имени послал телеграмму Муссолини об успешном завершении перелета, а уж фашистская пропаганда разнесла эту весть по всему миру в удобном для себя виде.

Интересно выступление по этому поводу газеты Нью-Йорк Таймс от 6 августа 1926 года: «Казалось бы, славы должно хватить на всех участников экспедиции Амундсена-Элсворта-Нобиле. Но Муссолини, как видно, требует, чтобы главная доля чести выпала капитану дирижабля. На торжественном чествовании при встрече итальянских участников экспедиции прошлую среду в Риме «иль дуче» заявил, что трансполярный перелет является предприятием, которое могло быть задумано и осуществлено лишь сверхлюдьми... От итальянского вождя вполне возможно ожидать, что при возвращении Нобиле он пойдет еще дальше в прославлении последнего, однако следует при этом опасаться услышать в ответ протестующее эхо Осло. Дирижабль, в сущности, был куплен Норвегией и нес флаг этой страны. На его борту находился в качестве начальника экспедиции величайший полярный исследователь». Пожалуй, к этому уже добавить нечего.

А через два года началась подготовка полета уже итальянского дирижабля под командованием прославленного капитана Нобиле, национального героя Италии.

Специально построенный для этой цели новый дирижабль «Италия» в мае 1928 года прибыл в Кингс-Бей. Отсюда начался его трагический полет. 23 мая дирижабль направился к северному берегу Гренландии, оттуда вдоль 25 меридиана, через неисследованное пространство между маршрутами Пири и «Норвегии», к Северному полюсу.

25 мая дирижабль был над полюсом и лег на обратный курс, следуя на Шпицберген. В этот же день и произошла катастрофа. Шесть из шестнадцати воздухоплавателей после удара об лед исчезли вместе с остатком дирижабля, десять оказались среди обломков на льду, причем один – моторист Помелла, был мертв...

Видимо, нет необходимости описывать все подробности произошедшей трагедии и всю эпопею по спасению экипажа «Италии». Необходимо лишь отметить некоторые факты.

В спасательных экспедициях принимало участие не менее 1500 человек, 16 кораблей и 21 самолет. Экспедиция «Италии» стоила 17-ти человеческих жизней: восемь погибли на дирижабле, трое на итальянском самолете по пути со Шпицбергена в Италию и шестеро на гидроплане «Латам», в том числе и знаменитый норвежец Руал Амундсен.

В конце шестидесятых годов Мосфильм создал фильм «Красная палатка», посвященный этим событиям. Но, к сожалению, в нем преобладало искажение исторических фактов. Печально, что сценарист и режиссер фильма, хотя и общались с участниками экспедиции по спасению Нобиле, все же показали «свою историю», весьма далекую от действительности. Не удивительно, что сразу же после выхода фильма на широкий экран в газете «Известия» появилась резкая критическая статья «Суд совести и долг памяти», в которой Б. Г. Чухновский и А. Д. Алексеев, непосредственные участники экспедиции по спасению Нобиле, выступили против неправильной трактовки исторической правды. Но фильм уже шел с успехом по всей стране, а совсем недавно вновь был показан по телевидению. Зачем?

С Борисом Григорьевичем Чухновским я познакомился при довольно забавных обстоятельствах. Совсем недавно я был принят в Полярную авиацию, назначен вторым пилотом в экипаж Н. В. Метлицкого, который собирался на ледовую разведку, и, естественно, мне тут же пришлось включиться в сборы.

Не помню, какие дела привели меня вместе с нашим бортмехаником Дмитрием Филимоновичем Островенко в штаб авиагруппы, где в коридорах постоянно кто-то перекуривает и где толпятся свободные от полетов летчики. И вот здесь я нечаянно налетел на спешащего навстречу худощавого и слегка сутулого человека. Он вежливо приподнял шляпу:

– Извините.

– Простите, это я виноват, – отступив к стене, произнес я. – Право, мне неудобно... Простите.

– Какой пустяк! – прервал мои извинения мужчина и тут же представился:



Б. Г. Чухновский – героический летчик, о котором заговорил весь мир после спасения советской экспедицией части экипажа разбившегося дирижабля «Италия». На заднем плане ледокол «Красин» и самолет «Красный медведь».

– Чухновский Борис Григорьевич. А вы кто будете, молодой человек? Что-то раньше я вас не встречал.

Я назвал себя.

– Значит, новенький? Рад познакомиться.

Крепкое пожатие протянутой ладони, и Чухновский вновь приподнимает шляпу:

– Надеюсь, еще увидимся. Всего доброго!

Огородным чучелом застываю у стены. Перед внутренним взором, как застывшие кадры немого кино, мелькают отрывочные воспоминания – дирижабль «Италия», ледокол «Красин» и он, героический летчик Чухновский. Летчик, которого узнал весь мир!

– Идем, идем! – смеется бортмеханик. – У нас с тобой еще куча дел.

– Филимоныч, а это правда... Чухновский?

Островенко хохочет так, что на нас начинают оглядываться.

– Перестань, Филимоныч! Что я такого сказал? Ведь это сама история!

Островенко неожиданно обрывает смех.

– Эх, друже! – вздыхает он. – В жизни ты еще не раз будешь сталкиваться с разными людьми и не раз будешь удивляться. А ты не удивляйся! Историю делают живые люди. Такие, как Борис Чухновский, такие, как мы с тобой!

– Скажешь! – хмыкаю в ответ.

И мне еще невдомек, что история складывается не только из подвигов отдельных людей, но и из труда большого коллектива, из труда народа.

Позже с Чухновским мне приходилось встречаться довольно часто и как с инспектором летного отдела, и как с консультантом конструкторского бюро полярной авиации, да и не одна воздушная экспедиция в высокие широты, пожалуй, не обходилась без его деятельного участия. И всегда, при любой встрече, меня поражало необыкновенно гармоничное сочетание высокой эрудиции и величайшей скромности Бориса Григорьевича. Да, он стал национальным героем Советского Союза, но не к личной славе рвалось его сердце – к славе Отчизны!

До последних дней жизни это был энергичный и упрямый человек, живущий только интересами Арктики, интересами Родины. Им он отдавал все – всю свою жизнь.

Трагический полет «Италии» почти ничего не дал науке, но эта неудавшаяся экспедиция повлекла за собой замечательные подвиги героических экипажей ледоколов и самолетов. Спасательные экспедиции явились не только выдающимися политическими событиями, это было крупное научное достижение, и, главное, они стали блестящим подтверждением идеи адмирала Макарова о возможности применения ледокола для комплексных исследований Центральной Арктики и проведения транспортных работ на всей трассе Великого Северного морского пути. А полеты М. С. Бабушкина и Б. Г. Чухновского, с которых фактически началась Полярная авиация, решили давний спор мировой науки и полярных исследователей – в Арктике должны работать и ледоколы, и самолеты!

Где-то в середине 60-х годов мне позвонил Игорь Павлович Рубан. Нас давно связывали общие увлечения живописью и верность Арктике. Игорь Павлович – человек интересный и выдающийся, страстно влюбленный в Арктику. Он отдавал ей все свое незаурядное мастерство и талант художника, увлеченно рассказывая о ней своими полотнами и не менее талантливо описывая и иллюстрируя свои книги своими же картинами. Побывать в его мастерской – это побывать в Арктике или в Антарктиде, встретить старых друзей и ощутить первозданную прелесть нехоженых земель, вдохнуть полной грудью ветер романтики. Именно она насыщает все его полотна – единственного в мире художника-полярника.

– Дружище, – говорил Игорь Павлович, – приглашаю на интересный вечер в Дом архитектора. Предстоит встреча с самой Историей!

– Надеюсь, в сопровождении ваших работ?

– Не без этого! – рассмеялся Игорь Павлович.

И кто бы мог подумать, что тот вечер окунет меня в кипень событий давних лет, что сами герои тех событий – Чухновский и Алексеев, сойдя с экрана, будут вспоминать имена товарищей, их дела, а все, собравшиеся в зале, будут горячо аплодировать их подвигу. А мне запомнились слова А. Д. Алексеева:

– Теперь многим понятно различие во взглядах на спасательные операции экспедиции Нобиле, различная оценка действий самого Нобиле и, тем более, различная оценка

печатью разных стран достигнутых результатов. Если в лагере спасателей из других государств царили различные интриги и закулисная политическая игра, то в нашей спасательной экспедиции было одно желание, одно направление – спасти людей! Спаси, не считаясь с трудностями и опасностями, не считаясь с материальными затратами. Мы всегда были готовы прийти на помощь кому бы то ни было. И эта прекрасная традиция наших людей сказывается во всех их действиях и проверена историей!

Трагическая экспедиция «Италии» фактически завершила поверхностный этап исследования Арктики и спортивную гонку к Северному полюсу. Сам собой прекратился многолетний спор о средствах исследования и освоения Арктики благодаря успешной работе Советской спасательной экспедиции. Да, для работы в Арктике нужен самолет и ледокол!

ПЕРВЫЕ

1.

Заканчивался предусмотренный планом стратегический облет Центрального Арктического бассейна. Позади у нас остался трудный участок работы – район Земли Франца-Иосифа, где всегда никудышная погода, где высокие ледяные купола островов почти всегда закрыты облаками, где вечно бродят туманы, а локатор не очень-то точно «рисует» линию берега.

– Ну, кэп, туманы позади, – говорит мне Кириллов. – Терпеть не могу эти проливы... Лезем туда, как к черту в пасть!

– Никак, вибрация в коленках появилась? – не оборачиваясь, подзадориваю штурмана. – Может, пора на пенсию или в более теплые края, а, Михайлыч?

– Да ну тебя! – отмахивается он. – Цветочки или помидоры возить в столицу не по мне! Мы, брат, с тобой одной веревочкой повязаны – от ледышек никуда!

Герой Советского Союза и национальный Герой Югославии Михаил Михайлович Кириллов обладал редкой профессией штурмана-аэрофотосъемщика.

Эта работа привела его в Полярную авиацию. Закончилась аэрофотосъемка северных районов, ушла фотосъемочная экспедиция, а Кириллов остался. Уж такая она – Арктика, стоит ее только увидеть!..

Мы заканчиваем ледовую разведку. Осталось привязать последний галс к мысу Желания.

– Командир, – просовывает голову между мной и Кирилловым радист Степан Таганцев, – с Диксона телеграмма.

– Что там у них?

Радист протягивает бортжурнал, куда торопливым почерком занесена принятая телеграмма: «Борту 4177 тчк Взять курс запад-северо-запад зпт восемьдесят-девять миль этому курсу



М. М. Кириллов – Герой Советского Союза и национальный Герой Югославии, обладатель редкой профессии штурмана-аэрофотосъемщика.



Мы проходим над кораблем низко-низко:
– Счастливого плавания, «Ленин»!

– «Ленин», кто на мостике?
– Понамарев. Слушаю вас.
– Здравствуйте, Павел Акимович! Поздравляю вас с новым кораблем, с крещением льдами! С первым плаванием! Нас прислал штаб моропераций. Чем можем быть полезны?

– Спасибо, дружок! Выход у нас не первый. А вот во льды вошли впервые. Подыщим нам поблизости паковую льдину. Попробуем судно в паке.

– Сейчас подыщем. А как корабль во льдах?

– Метровый лед не препятствует ходу. Посмотрим, что покажет пак...

Мы делаем круг над ледачком. Внешне он резко отличается от других кораблей. Нет обычных труб, привычного такелаж, необыкновенно высока белоснежная надстройка.

– Ну, как, Павел Акимович? – не терпится мне.

– Считаю нормально. Плавать нашему ледачку «Ленин»!

– Чем еще можем быть полезны?

– Спасибо, дружок! Больше ничего не надо. Вот только если пройдешь над палубой пониже. Кинооператоры с фоторепортерами одолели. Уж сделай милость – пройди для них!

Мы проходим над кораблем низко-низко. Я перекидываю штурвал из стороны в сторону, покачивая крылом в традиционном приветствии авиаторов: «Счастливого плавания, «Ленин»!»

Пройдет всего несколько дней, и миллионными тиражами обойдут весь мир фотографии первенца совершенно нового советского судостроения – сверхмощного атомохода «Ленин», а над кораблем будет виден самолет с бортовым номером «СССР-04177». Наш самолет. И наша первая разведка для первого в мире атомохода. Первая!.. Вдумайтесь в значение этого слова.

на кромке льда стоит корабль тчк Выйти на него зпт его запросу сделать разведку тчк Позывной зпт борту корабля «Ленин» тчк Ясность подтвердить тчк РДС Диксон тчк».

РДС – диспетчерская служба района, с ней не спорят.

– Подтверждай, Степан, – говорю радисту. – Наверно, у кромки льда застряло суденышко, не может выбраться и просит помощи. Как думаешь, Михайлыч, выведем?

– Посмотрим, – неопределенно отвечает штурман. – Что-то не помню наших кораблей с таким названием.

– Наверно из южных парокходств. Наши в такие широты не ходят...

– Ладно, не будем гадать. Подойдем – увидим.

Никто из нас не предполагает, что этот, казалось бы, обычный полет останется в памяти навсегда.

– «Ленин», «Ленин», я – борт сорок один семьдесят семь. Как слышите? Прием.

Стандартные, привычные фразы, но с каким волнением я произношу их сейчас при виде необычного и громадного корабля, что врубился в лед.

– Борт сорок один семьдесят семь, я «Ленин». Слышу хорошо. Прием.



Н. М. Жуков — один из первых штурманов
Полярной авиации.

И среди него одинокий домик — остров Домашний... Снежные сугробы до крыши, дверь заколочена крест-накрест старыми досками.

Жуков снял с головы меховой трехух, смахнул иней с ресниц и бровей, да так и остался стоять с непокрытой головой, задумчиво глядя на брошенный домик.

— Доски-то я сам прибивал, — неожиданно сказал он. — Прошло уже двадцать лет, а смотри-ка — держатся.

Мне показалось неудобным тут же расспрашивать его. А вечером, когда мы забрались на верхние койки двухэтажных нар в тесной комнатухе для летчиков, он сам начал рассказ.

Еще в двадцатых годах начались Карские морские экспедиции. Для их обеспечения были созданы четыре полярные станции: в проливе Югорский Шар, Маточкин Шар, на островах Диксон и Домашний. Эти станции в определенное время суток передавали по радио данные метеорологических и гидрологических наблюдений, а также ледовую обстановку в пределах видимости с берега.

И вот однажды полярная станция на острове Домашний не вышла на связь. Молчала она на второй день и на третий...

Ледокольный пароход «Русанов», который недавно произвел замену полярников на этой станции, не мог вернуться туда, занятый разгрузкой и строительством новой полярной станции

на мысе Челюскина. И тогда было принято решение послать один из трех самолетов ледовой разведки. Выбор пал на экипаж Алексеева.

Готовясь к полету, Жуков разложил на столе карту.

— А ведь в эти края еще никто не летал! — взволнованно воскликнул он. — Пытался Чухновский — не долетел...

— Да-а, — протянул Алексеев. — А чему удивляться? Тысяча верст бездорожья и столько же неизвестности...

— Но лететь-то надо! — отозвался второй пилот Матвей Козлов.

— Надо, — согласился Жуков и решительно приложил линейку к карте.

— Погоди, — остановил его Алексеев, — ты уверен, что прямая короче любой другой линии в данной ситуации?

— Не сомневаюсь! — улыбнулся Жуков.

— А у меня нет такой уверенности, — возразил Алексеев. — Взгляни на карту. Что здесь за надписи?

— Ну, «не исследовано», «нанесено приблизительно», — прочел Жуков. — Что из того, Дмитрий? Пять лет назад и от Вайгача до Диксона тоже были такие надписи! Однако мы летали?

— Согласен. Летали другие, летали и мы. Но здесь... Понимаешь, лететь впервые!

— Что ты предлагаешь?

— Давай танцевать от известных величин. В прошлом году Чухновский приказал за-

везти в устье Таймыры несколько бочек бензина и малость продовольствия. Вот и прокладывай маршрут через устье Таймыры.

— Но у мыса Челюскина стоит «Русанов»! — не выдержал Козлов. — Он нас заправит. Думаю, лучше напрямик на мыс Челюскина. А уж оттуда на Домашний.

— А Арктика? — обернулся к нему Алексеев. — А надписи «не исследовано»? Тебе это что-либо говорит?

— Но на Домашнем что-то произошло! — поддержал Козлова Жуков. — Надо спешить! Я тоже за прямую на Челюскин!

— Поспешность еще никогда не приводила к успеху. Прокладывай маршрут через Таймыру. Она послужит нам опорной базой. И еще — будем ждать отменной погоды.

— Но...

— Никаких «но»! Поймите, ребята, мы идем первыми!

Самолет идет на северо-восток. Незнакомая земля медленно разворачивается ему навстречу — бурая тундра, белые пятна снега на склонах оврагов, голубые ленты рек и опаловая даль моря с его вечными льдами. Льдами, окутанными тайной.

Тайны... Сколько их еще придется разгадывать молодому штурману! Но и к самым сокровенным тайнам природы ведут познания малых величин, на первый взгляд незначительных истин.

Жуков склоняется над картой, и его пальцы ведут карандашную линию, уточняя конфигурацию берега, который виден с самолета. Позже эти карандашные наброски скрупулезно перенесут в свои рабочие карты моряки и гидрологи.

В прозрачном воздухе, где-то за горизонтом показался темный султан дыма.

— «Русанов»! — восклицает Жуков.

Алексеев переводит самолет на снижение. Тяжелые волны моря Лаптевых подставляют упругие плечи под днище самолета «СССР Н-2» (двухмоторная летающая лодка «Дорнье-Валь»).

От корабля отходит катер, на нем привезли горючее, а в штурманский отсек пробирается Г. А. Ушаков — начальник предыдущей смены полярников с острова Домашний.

— Не помешаю? — спрашивает он штурмана. — Тесновато здесь у вас.

— В тесноте — не в обиде! — улыбается Жуков. — Вы полетите с нами?

— Да. Посмотрю, что там у них стряслось. Мы же им все хозяйство сдали в полном порядке. Почему замолчала рация?

Жуков пожимает плечами.

— Ладно, увидим, — заключает Ушаков и вдруг переходит на «ты». — Взамен неудобств и теснотищи, браток, принимай подарок.

Он протягивает бумажный сверток. Жуков разворачивает и не верит своим глазам: перед ним карта с нанесенными островами архипелага Северная Земля!

— Вот это да! — восклицает он. — Много вы успели!

— Два года работы.

— А точность? Не грешит?

— Э-э, браток, своими ногами все исхожено!



А. Д. Алексеев — Герой Советского Союза, один из первых полярных летчиков.

И вновь ревут моторы самолета. Стучат о днище морские волны. Круг над «Русановым», круг над берегом. Виднеются штабеля желтого леса, и уже обозначились первые венцы срубов будущих домов. Алексеев качает самолет с крыла на крыло и разворачивается на курс.

Темная вода пролива сменяется белой полосой заснеженной тундры, и сразу же начинают горы: загадочные разломы ущелий, голубые реки ледников, а еще выше — белые купола вечных льдов подпирают тяжелые облака. С горных вершин облака сползают в долины и прижимают самолет все ниже и ниже, к бурым проплешинам тундры, к нетронутой белизне снега на вершинах холмов.

— Летчики, взяли бы мористее! — кричит Жуков. — Не зацепиться бы за земной шар!

Алексеев берет левее, спускается еще ниже. Штормовой ветер безжалостно треплет самолет.

— Ну и погодка! — ворчит Жуков. — И видимость все хуже.

— Нормально! — восклицает Ушаков. — Добрались! Белая полоса впереди — это и есть Домашний.

Домашний — один из островов архипелага Северная Земля, открытого в 1913 году экспедицией Б. А. Вилькицкого. Никем не посещался до 1930 года, когда там была высажена экспедиция из четырех человек: Г. А. Ушакова, Н. Н. Урванцева, В. В. Ходова и С. П. Журавлева. Они поселились на острове, названном ими Домашним. В невероятно тяжелых условиях, преодолевая пешком и на собаках огромные безжизненные пространства, исследователи выполнили картографическую съемку архипелага.

Жуков вглядывается сквозь нежную завесу, стараясь разглядеть остров, но впереди такие же льды и темные ленты разводьев...

— Ну вот же он, вон! — показывает Ушаков. — И домик наш виден у самой воды.

Алексеев выравнивает самолет над пенными гребешками волн. Они задевают днище. Стихает гул моторов. Слышен только плеск волн и свист ветра.

— Клипер-бот на воду! — командует Алексеев. — На якоря становиться!

Резиновая лодка медленно приближается к берегу, подпрыгивает на прибойной волне и, подхваченная сильными руками четырех полярников, остается на мокрой гальке.

— С приездом! Добро пожаловать на наш остров!

— Что у вас произошло? — спрашивает Ушаков. — Почему молчит рация?

— Остановился движок. Никак не запустить...

— Ничего! — восклицает бортмеханик Побежимов. — Показывайте свой двигатель. Исправим.

И действительно, не проходит и часа, как он устраняет неисправность, заменив сломанную пружину магнето пружиной из старого будильника. Движок неохотно чихает и начинает работать на малых оборотах. Радиостанция острова выходит на связь.

А в дневнике Жукова осталась такая запись: «Знакомство наше с обитателями острова Домашний было недолгим. Через два часа после посадки мы прощались с молодыми, здоровыми и внешне бодрыми зимовщиками. Но нас не покидало какое-то подсознательное чувство неблагополучия».

Неизвестно, чем были вызваны такие предчувствия штурмана, но, действительно, через год зимовки с полярной станции стали поступать противоречивые телеграммы. В одних сообщалось, что на станции все в порядке и коллектив полярников готов к следующей зимовке, в других же говорилось, что на станции свирепствует цинга.

И второй раз пришлось лететь Алексею вместе со своим экипажем на самолете «СССР Н-2» к Северной Земле, на этот раз с миссией ликвидации полярной станции.

Пользуясь материалами предыдущего полета и картой, подаренной Ушаковым, остров был обнаружен быстро, но пролив, в котором садились в прошлый раз, забило льдом и, казалось, посадка вблизи острова невозможна. Но Алексеев пошел на риск и посадил самолет в полынье среди дрейфующих льдов неподалеку от станции.

В этот раз из домика вышло трое. Они молча и неподвижно ждали, пока подойдут люди с самолета, молча выслушали приказ об эвакуации и медленно направились в дом, вслед за ними вошли и летчики.

«Прежней чистоты, — записал в своем дневнике Жуков, — уже не было и в помине. Мирович (один из четверых полярников) намеком на улыбку приветствовал нас. Он был крайне слаб и почти недвижим. Остальные — с землистым цветом лиц и тоже крайне

вялы и равнодушны... Сборы были недолгими. Приколоченные мной крест-накрест доски на дверях дома надолго перечеркнули существование зимовки. В полете Мировичу стало хуже. После посадки у «Сибирякова» (близ мыса Челюскина) он был поднят на борт и вскоре скончался... Почему молодой, полный сил человек умер? Ведь предыдущий коллектив жил в таких же условиях?».

Да, жили они в одинаковых условиях, но по-разному. Если первые помимо комплекса обязательных гидрометеорологических наблюдений за два года проделали поистине титаническую работу – описали и нанесли на карту все острова архипелага, – то вторые не вышли за рамки обусловленных договором работ. Если у одних не хватало времени для отдыха, если они отдавали работе все силы без остатка, то другие имели массу свободного времени, которое некуда было девать, и оно превращалось в тяжкое бремя ожидания смены. И Арктика жестоко отплатила им за бездеятельность.

Что же, и простые открытия в Арктике даются иногда ценой жизни.

3.

Авиационная карьера Фабия Бруновича Фариха, как и многих других летчиков его поколения, началась не сразу со штурвала самолета. Долгое время он работал мотористом, потом бортмехаником в экипаже известного героя гражданской войны (впоследствии Героя Советского Союза) летчика Маврикия Трофимовича Слепнева. Скорее всего, знакомство с неизведанными просторами Арктики и послужили толчком, который надолго определил судьбу и властно позвал в небо. Здесь пригодились и его большие знания техники, и умелые руки, которые не чурались самой тяжелой и грязной работы.

В конце 1929 года экипажи Слепнева и Галышева получили задание срочно вылететь на Чукотку, где неподалеку от мыса Северного (позже мыса Шмидта) затерло льдами пароход «Ставрополь», выполнявший рейс из Владивостока на Колыму. На обратном пути «Ставрополь» встретил непреодолимые льды, лишь с большим трудом удалось вывести судно под защиту мыса Северного. Зимовка стала неизбежной. На борту корабля находилось тридцать пассажиров и больной капитан П. Г. Миловзоров.

Вблизи мыса Северного находились также две шхуны американца О. Свенсона с грузом пушнины – «Елизиф» (сжатая льдами посуда была выброшена на берег у мыса Биллингса, экипаж и часть грузов спасли советские моряки) и «Нанук». Зимовка этой шхуны приносила Свенсону большие убытки, и он решил переправить пушнину в Америку на самолете. За организацию такой воздушной экспедиции взялась авиакомпания «Аляска Эйруэйс», директором которой был известный американский летчик Бэн Эйелсон. Он совершил один удачный полет из Номы к шхуне «Нанук», но из второго полета не вернулся.

Уже находясь в бухте Провидения, летчики Галышев и Слепнев получили задание от Правительства СССР немедленно приступить к поискам пропавших американских авиаторов. Лишь 13 февраля следующего года были обнаружены обломки самолета и трупы Эйелсона и его бортмеханика Борланда, а 18 февраля Галышев вывез их на мыс Северный, откуда с пассажирами «Ставрополя» вылетел в бухту Лаврентия. Слепнев доставил тела американских авиаторов на Аляску.

Первая посадка Слепнева у погибшего самолета окончилась поломкой его собственной машины. И только благодаря умению и находчивости бортмеханика Фариха удалось отремонтировать поврежденную стойку шасси и вылететь обратно.

Песчаная коса близ дельты Амгуэмы, где были найдены останки Эйелсона и Борланда, впоследствии на всех картах получила название Косы Двух Пилотов.

4.

Сколько бы мне не приходилось летать в Арктике и в Антарктиде, я всегда не переставал восторгаться безотказностью, смекалкой и умением наших техников, мотористов, бортмехаников и всего обслуживающего персонала авиационных портов и подразделений, этих незаметных тружеников авиации, готовых в любую минуту на тяжелую бескорыстную работу, подчас сравнимую только с подвигом. Да и не подвиг ли это – в любую погоду, в ночь, в полночь, в свирепую пургу, на жестоком морозе часами готовить самолеты к предстоящим полетам, расчищать взлетную полосу,правлять машины горючим, в

то время, когда весь экипаж отдыхает в тепле помещения? А ремонты? Не говоря о вынужденных посадках, когда механикам и рабочим приходится совершать поистине героические дела, восстанавливая поломанную машину или ремонтируя отказавший мотор, но даже в аэродромных условиях, где отсутствовала ремонтная техника, специальное оборудование и специализированные мастерские. На плечах этих тружеников лежали не только тяготы ремонта и подготовки самолетов к полетам, но и вся ответственность за их благополучный исход.

Где-то в начале пятидесятих годов на побережье между Диксоном и Усть-Таймыром был организован маленький промежуточный аэропорт в бухте Эклипс со штатом около десятка человек, высаженных в навигацию с парохода. В ту же осень мне поручили доставить туда кое-какое оборудование и недостающие продукты. Аэродрома в современном понятии, конечно же, нет. Предстоит посадка на льду бухты.

Запросил толщину льда. Получил ответ: «Средняя толщина около пятидесяти сантиметров», прикинул, такой лед должен выдержать. Вылетаем.

С Диксона лететь недолго. Взял максимальную загрузку. И минимальный запас горючего. Ночь. У земли легкая поземка. Но видимость ничего – нормальная, вот и Эклипс – в бухте четыре костра, видимо, жаровни. Это и есть ночной старт. Но мне не привыкать – в войну и такой старт считался роскошью.

После посадки разворачиваюсь и рулю к берегу, где кто-то призывно машет огоньком карманного фонарика. И вдруг... треск, грохот, и самолет проваливается куда-то вниз. Воздушные винты, замедляя вращение, скребут концами лопастей лед – звук, хуже, чем железом по стеклу!..

– Что будем делать? – взволнованно спрашивает второй пилот Дима Гольдштейн.

– Башку отворачивать тому, кто мерил лед! – ворчит Пятин. – Пойдем, кэп, осмотримся. И не вешай носа! Помни, моряки говорят: из любого положения всегда есть два выхода.

– В данном случае только один – шлепать пешком на Диксон! – мрачно шутит штурман Петр Ананьич.

Выходим на лед. У самолета уже все население «аэропорта». Скупые разговоры, ахи да охи. Чей-то простуженный голос летит в темноту:

– Трактор! Трактор давайте!

Под самолетом парит на морозе черная лужа воды, из-под нее едва выглядывают верхушки колес, концы лопастей обоих винтов загнуты в бараний рог. Долетались!..

– Уж извини, командир, – подходит обладатель простуженного голоса. – Кто мог догадаться, что под берегом окажется такая промоина... Всю полосу сам мерил, десять лунок пробил, а тут...

Мне хочется спустить на этого человека, видимо, начальника, всех собак, обложить самыми последними словами, но... я человек воспитанный:

– Ладно, не мечи бисер, – сдерживая негодование, прерываю его. – Я командир, и мне отвечать.

– Прения сторон закончены? – интересуется Пятин. – Тогда давайте курить.

Это означает, что он собирается думать. Тут же извлекается всегда набитая трубка, вспыхивает огонек спички, и с полминуты слышно только сладкое посапывание да хрип старой трубки.

– Ты вот что, начальник, – начинает Пятин. – Трактор на лед не спускай. Утопишь. Тогда всем нам труба. Доски есть?

– Немного есть.

– Вагон не нужен. Десяток найдется?

– Есть! Найдется.

– Стальной трос?

– Тоже есть.

– Ну, тогда валяй, тащи! Выдели четыре мужика в помощь.

– Мы все поможем!

– Всех ни к чему. Установи вахту по два часа. Сам следи за сменой – через два часа. Чтобы чай горячий был и какая ни на есть закусь. По стопке спирта – с меня. Не возражаешь, кэп?

– Возражений нет. Но что ты задумал, Алексеич?

– Вымораживать и поддомкрачивать. Видел, как в Хатанге моряки вымораживают свои суда для ремонта? Стоят, как в сухом доке!

– Так то в Хатанге. Там и народу в морпорту навалом, и морозы под полсотни жмут.

– Здесь тоже не Африка. Три десятка ниже нуля наберешь, начальник?

– Когда заходили на посадку было минус двадцать восемь.

– Прибавь ветерок. Поди метров десять-двенадцать тянет? А при минусах каждый градус умножай на метр ветра. Вот такая-то Африка! Здесь мелко. Вымораживая, про-рубим траншею до дна, от самолета до берега, и вырулим.

– Так до него полсотни метров! – не выдерживаю я.

– Ты предложишь что-либо другое?

– Нет.

– Тогда вот что, отцы командиры. Разгружайте самолет. Волоките, какие найдутся кирки, ломы, лопаты. И с Богом! Четверо мужиков ведут траншею от берега, экипаж – от самолета. Начали.

Двое суток длилось наше непрерывное сражение со стихией. Сначала вырубали лед почти до самой воды, а то и до воды – тогда приходилось вычерпывать воду и ледяную кашу, пока мороз не схватывал ее. И опять рубили, рубили лед. Двое суток!.. Уже не разгибались пальцы, кожа ладоней не ощущала древка лопаты и ледяных ожогов металла. Давно промокла одежда и обувь. И не было времени обсохнуть и обогреться...

Не помню, какой ученый ввел термин «жестокость погоды», который характеризует комбинацию ветра с температурой воздуха, причем, главная величина в этом определении принадлежит ветру. Например, при отрицательной температуре в 40-50 градусов при штиле жестокость погоды невелика. Но уже, допустим, при температуре всего 10 градусов и ветре 20 метров в секунду жестокость погоды возрастает втрое. А в нашем случае, при температуре 30 градусов и ветре до 15 метров в секунду, жестокость погоды удесят�еряется. Поэтому не трудно догадаться, почему были установлены двухчасовые вахты с получасовым перерывом – больше не выдержать!..

А вот Пятин не менялся. Да и кто мог подменить хозяина самолета? Он не только руководил работой, но между делом успел выправить лопасти винтов, время от времени прогревал моторы и держал их в полной готовности. А ведь по возрасту он был намного старше самого старшего из нас. Что и говорить, самых добрых слов и пожеланий заслуживают наши механики, наши полярные труженики – те, которые Первые!

Уж не эти ли перенесенные вместе трудности, а временами и невзгоды, сплотили нас в единое полярное братство? Поэтому не удивительно, если случай сведет вместе даже незнакомых между собой полярников, у них всегда найдется тема для общего разговора, а уж о знакомых и друзьях – и говорить не приходится! Видимо, я еще не раз вернусь к рассказам о наших добрых помощниках – людях незаметного, но необходимого труда, без которого немислим ни один героический перелет. Любой подвиг, прежде всего, ковали эти мозолистые умелые руки.

Именно такими руками обладал Фабий Брунович Фарих. Руками труженика. Не буду рассказывать, как сменил Фарих гаечные ключи на штурвал самолета. Да и не в этом дело, важно другое – к летному ремеслу он относился с таким же вниманием, с такой же любовью, как и к работе механика, а знание самолета и мотора не раз выручали его в трудные минуты, которых выпадало на долю первых Полярных авиаторов вполне достаточно.

Начал летать Фарих на У-2. Этот учебный и одновременно многоцелевой самолет широко применялся в Добролете (так раньше назывался Аэрофлот). Уже в январе 1931 года он вместе с механиком В. Б. Цыганковым впервые совершил изыскательский перелет из Красноярскa в Дудинку – центр Таймырского национального округа. Отсюда намечались полеты по обслуживанию населения, расположенного на границе громадной территории, но, главное, была необходимость разведать воздушную трассу, которая в дальнейшем связала бы краевой центр Красноярск с начавшим строиться Норильском.

Весь полет Фариха, который продолжался почти месяц, проходил при весьма низкой температуре, обычной для января в этих краях. Сорок-пятьдесят градусов ниже нуля в пургу и снегопад. Это очень нелегко. Видимо, стоит пояснить, что в кабине У-2 летчик подвержен не только влиянию низких температур, но испытывает на себе уже знакомую нам формулу «жестокости погоды» даже при полном безветрии на земле: кабина У-2

открыта встречному потоку воздуха (100–110 километров в час), и у летчика нет возможности скрыться от этого постоянного воздушного потока, нет возможности сделать какие-либо движения руками и ногами для обогрева.

Учитывая, что полет Фариха совершался без навигационной карты, которой в те времена вообще не существовало, то, безусловно, этот бросок можно отнести к весьма смелым и удачным. А главное, — он был первый, положивший начало воздушной трассе Красноярск–Норильск, давший начало транспортному освоению громадных просторов Красноярского края.

5.

Ровно через 16 лет мне пришлось совершить несколько почтово-пассажирских рейсов на таком же самолете по северному отрезку Енисейской трассы между Игаркой и Диксоном. Также приходилось ночевать в маленьких поселках на берегу Енисея, где не было и в помине никаких средств авиаобслуживания. И для того, чтобы подготовить самолет к вылету, приходилось задолго до рассвета разжигать бензиновую лампу АПЛ для подогрева двигателя и заливать в бак масло, предварительно слитое из мотора после полета, а уж потом тащить на себе мешки с почтой или разыскивать ночующих в разных домах (куда пустили) пассажиров.

Недавно мне довелось увидеть телевизионную передачу о работе современных летчиков в Антарктиде. Помнится, герой повествования сетовал, что его экипажу в аварийной ситуации пришлось заправлять самолет горючим из бочек ведрами, и, надо понимать, что это была иллюстрация подвига. Да, меняются времена, меняется техника, и появляются совершенно другие критерии подвига. Для нас, пилотов Полярной авиации, пришедших на Север сразу после войны, это была обыкновенная и обыденная работа. А если вернуться к моим полетам между Игаркой и Диксоном, то следовало бы добавить, что на самолете и в поселках, где приходилось ночевать, не было никакой радиосвязи, не было элементарного метеорологического обеспечения и летчику приходилось быть всем: метеорологом, грузчиком, штурманом и механиком. Спустя годы, когда я уже стал летать командиром самолета Ли-2, никак не мог расстаться с минимальным набором инструментов, которые таскал с собой в дорожном чемодане — авось пригодятся!..

Нет, не сетую на трудности, которые выпали на долю начинающих пилотов-полярников. Они явились хорошей школой, позволили испытать суровые особенности Арктики и, так сказать, на собственной шкуре постичь все тяготы работы моториста, технаря и грузчика, позволили уяснить значение формулы «жестокости погоды» и не сломиться, не сдаться, а, наоборот, полюбить свою профессию и остаться верным ей навсегда.

Теперь, спустя годы, я понимаю не высказываемое намерение командира Игарской авиагруппы Г. А. Жарова, когда он посылал совершенно неподготовленных к здешним условиям вновь пришедших пилотов в такие рейсы. В ту пору вместе со мной в Игарскую авиагруппу прибыло более десятка демобилизованных из ВВС летчиков, которые так же, как и я, мечтали летать. Не все выдержали предложенные испытания. Остались немногие. Но те, что остались — задержались навсегда.

Надо сказать, что к середине сороковых годов, когда я пришел в Полярную авиацию, мало что изменилось со времен полетов первых авиаторов. По-прежнему не было достаточной сети аэропортов в современном понимании. Были в основном гидропорты, которые обеспечивали полеты летом — для гидросамолетов, зимой — для сухопутных, а взлетно-посадочные полосы готовили либо на льду, либо на укатанной полоске тундры.

Возьмем, например, Хатангу — аэропорт посредине трассы Северного морского пути. Уже в те годы это был узловой авиапорт, из которого совершались полеты на ледовую разведку, на аэрофотосъемку и по транспортному обслуживанию громадного участка воздушных трасс от Амдермы и Игарки до Диксона и Челюскина на север и до Тикси на восток. Летом, естественно, в Хатанге работали только гидросамолеты. Лишь в 1946 году впервые там начал базирование и работу наш маленький авиаотряд на самолетах С-2 (грузопассажирский вариант самолета У-2). Полеты производились с песчаной косы на противоположном берегу реки Хатанги, которая достигала здесь километровой ширины, и переправа с одного берега на другой заметно осложняла работу нашего отряда, но выбора у нас не было.

Штат аэропорта состоял примерно из трех десятков человек. Техника: один бензо-заправщик, один трактор и один катер для обслуживания гидросамолетов. Все службы размещались в одном доме, там же гостиница на три экипажа и столовая. Вот и весь аэропорт.

Зимой, когда стала река, на льду расчищалась взлетно-посадочная полоса, и начинали летать сухопутные самолеты. Но не всегда работал единственный бензозаправщик, не запускался на морозе двигатель старенького трактора и тогда экипажам самолетов приходилось самим подкатывать бочки с бензином и заправлять им самолетные баки, в лучшем случае ручной помпой, а то и ведрами. И все же латали. Летали!

Теперь это вполне современный аэропорт. С аэровокзалом, со всеми сопутствующими службами и первоклассным оборудованием, обеспечивающим бесперебойные полеты тяжелых лайнеров в любую погоду, в любое время суток и года. Воздушные трассы связали Хатангу со многим крупными городами страны – с Москвой, Красноярском, Архангельском, Магаданом, с Хабаровском и Владивостоком. А начало всему этому положил простой и весьма скромный человек – Иван Семенович Турусов.

Много лет он проработал в Хатанге начальником аэропорта. Сам в прошлом летчик, он прекрасно понимал нужды авиации и смотрел далеко вперед, что не всегда вызывало одобрение начальства. Это он, Иван Семенович Турусов, на свой страх и риск, на собственные деньги, собранные за счет неиспользованных отпусков и личных сбережений, начал строительство в тундре, на вечной мерзлоте небольшой экспериментальной полосы с жестким бетоно-асфальтовым покрытием. В те годы об этом даже не хотели говорить – авторитетное мнение всех ученых и специалистов строителей отвергало возможность такого строительства. А вот он попробовал! И я горжусь, что мне первому выпала честь (иначе и не скажешь) облетать и «обжить» эту стометровую экспериментальную полосу!

Вдумайтесь! Никто его к этому не принуждал, никому не было дела до его экспериментов, скорее наоборот, ему всячески мешали. Но он знал – это необходимо для будущей авиации. Он верил в будущее и жил для него! Нет, он не искал в своем труде какой-то личной выгоды, какой-то материальной компенсации – он жил интересами авиации, интересами страны и высшей наградой для себя считал полезность и необходимость своего труда сегодня, завтра и на будущее!

Жаль, что у нас не принято называть аэропорты именами людей. Я бы назвал аэропорт Хатанги – аэропортом Турусова, его зачинателя и вообще первостроителя взлетно-посадочных полос с твердым покрытием на вечной мерзлоте, в тундре...

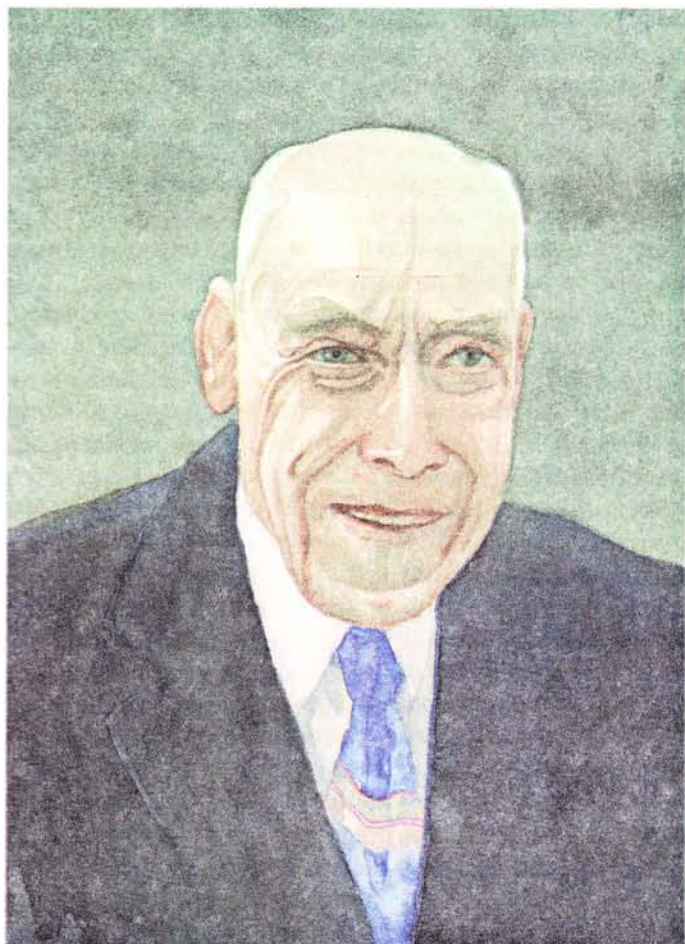
6.

Вадим Петрович Падалко считает, что ему всю жизнь везло. Я не для красного словца употребил это выражение. Он действительно так думает. Посудите сами.

1926 год. Курсант военной школы специальных служб ВВС Падалко приходит на Центральный аэродром Москвы для первого ознакомительного полета. Здесь он знакомится с инструктором-радиотехником А. Д. Алексеевым (будущим летчиком и Героем Советского Союза), с которым позже их надолго свяжет крепкая дружба, со штурманами С. А. Данилиным, И. Т. Спириным. Б. В. Стерлиговым. Все они в скором времени примут деятельное участие в приобретении им навыков навигатора и помогут сдать экстерном экзамен на штурмана.

А пока – первый ознакомительный полет над аэродромом. Алексеев назначает его к летчику Типикину. «В общем-то, – рассказывает Падалко, – я так и не успел ничего понять. Когда оторвались от земли, как начали набирать высоту, не вспомнить – обеими руками держался за борта кабины. На всякий случай, чтобы не выпасть. Ведь первый полет! Рев мотора, свист ветра, а внизу коробочки домов – летим!

И вдруг тишина... Ну, думаю, так надо. А самолет уже несется к земле. Удар, треск!.. И я – уже на земле. Выползаю из-под обломков, вижу Типикин ползет. Откуда не возьмись подбегают женщины в белых халатах (позже узнал – самолет упал во двор детского сада, откуда только что увели детей), протягивают кружки с водой. Понял, надо умыться. Плеснул водой на лицо и только тогда почувствовал боль, да и вода стекает красная – кровь. Ну, а потом примчалась «Скорая» и отвезла нас в госпиталь.



В. П. Падалко – один из первых штурманов Полярной авиации, основоположник научной ледовой разведки и методики полетов в высоких широтах по условному меридиану.

Что же произошло? Был жаркий день, мотор перегрелся и остановился. Неопытный летчик растерялся и не заметил, как самолет вошел в штопор. Спасло лишь то, что самолет зацепился одним крылом за высокий тополь, а вторым – за крышу детского сада.

Это смягчило удар и сохранило жизнь незадачливым авиаторам. Казалось бы, после такого потрясения можно было надолго потерять не только интерес к полетам, но и вообще к авиации. Но не тут-то было!

Через полгода краском Падалко в звании помкомвзвода (младший лейтенант) после окончания училища направляется старшим авиатехником в НИИ ВВС. Начинается увлекательная работа по усовершенствованию радиоаппаратуры, увлечение вопросами навигации и полеты, полеты!

К сожалению, честность и прямота – не всегда лучшие помощники для продвижения вверх по служебной лестнице. Как-то начальник отдела попросил Падалко собрать ему приемник из закупленных в Англии радиодеталей. Падалко отказался и назвал сие действие обыкновенным воровством. После этого пришлось искать работу уже не в НИИ и не в ВВС.

Таким образом Вадим Петрович попал в Комсеверопуть, где с апреля 1932 года был зачислен летнабом, а по ны-

нешней терминологии – штурманом самолета. Вскоре получает и первое задание: в составе экипажа летчика Б. Л. Бухгольца (второй пилот и первый бортмеханик В. Косухин, второй бортмеханик – Л. Карабановский) получить в Севастополе летающую лодку «Савоя-55» и вылететь через Красноярск на Чукотку, где приступить к ледовой разведке и произвести замену зимовщиков на острове Врангеля.

Это задание волновало штурмана не только своей сложностью и новизной, но и неизвестностью. А радовало, что именно он, молодой штурман, назначен в экипаж Бухгольца. Бенедикт Леонидович Бухголец к этому времени был уже одним из опытейших летчиков страны, достаточно сказать, что он освоил, испытал и летал на 62 типах самолетов! Естественно, попасть в экипаж к такому летчику – большая честь для начинающего навигатора и большая ответственность.

И вот уже позади Севастополь. Двадцать пассажиров доставлены в Ейск, дальше полет к Сталинграду, а от него по Волге до Вольска. Здесь закончится первый этап полета.

Но судьбе вольно было распорядиться иначе. Не долетая тридцати километров до Вольска, при ясной и спокойной погоде самолет с высоты двухсот метров переходит в пикирование и врезается в воду...

Местные рыбаки и подоспевший пароход «Намаган» вытащили из воды троих. В живых остались двое – Карабановский и Падалко. Что это? Указующий перст судьбы? Хватит рисковать, пора окончательно расставаться с авиацией? Но Падалко решает иначе – надо летать!

Почти год ушел на лечение и на то, чтобы добиться разрешения от неуступчивых медиков. И вот очередная (какая по счету!) придирчивая медицинская комиссия и ее заключение – годен!

На Чукотке создается первый авиационный отряд Полярной авиации, которому определено четкое задание: «Исследование и освоение северо-восточной окраины страны, утверждение Советской власти в районах, куда все еще продолжают проникать хищные американские торговцы».

Отряд небольшой: шесть самолетов, пять летчиков, два штурмана, три механика (летчики – Г. И. Катюхов, В. И. Масленников, И. Л. Павленко, Л. К. Прокопов, В. М. Сургучев, штурманы – В. П. Падалко, Л. М. Рубинштейн. Бортмеханики – А. М. Гриценко, С. С. Панков, Ю. П. Соколов).

Жилье – наспех сколоченные домики из самолетных ящиков. База – мыс Шмидта (мыс Северный). На морском берегу – доставленные пароходом бочки с бензином да куча каменного угля, а кругом на сотни километров – тундра, лишь изредка посещаемая кочевниками-оленоводами.

Вот эти два домика и взлетно-посадочная полоса на галечной косе и послужили началом нынешнему современному аэропорту.

Мне еще довелось ночевать в этих маленьких домиках, которые длительное время использовались в качестве гостиницы для прилетающих экипажей. Мне довелось видеть строительство новой бетонной полосы, новых зданий – аэровокзала и большого благоустроенного поселка. Но еще долго, в стороне от него, держались эти два домика. Использовали их уже как склады для всяких аэродромных мелочей, а потом растащили неизвестно куда и зачем. Жаль, очень жаль. Ведь это был памятник первым Авиаторам Чукотки, памятник утверждения Советской власти.

Не память ли о перенесенных вместе с друзьями невзгодах и лишениях, о трудной, но очень нужной работе, о первых полетах, в которых раскрывался совершенно незнакомый край, не встречи ли с его простыми и добрыми людьми навсегда покорили сердце Вадима Петровича? Скорее всего, это так. Но главное, что привязало его к полюбившейся Чукотке, конечно же, была работа. А была она новой, нелегкой и не простой, ответственной и опасной – иначе не назовешь работу ледового разведчика и полярного навигатора. Именно здесь, на северо-востоке страны, в «конце географии», как шутили наши острословы, Вадим Петрович пришел к выводу о необходимости научного обоснования ледовой разведки и так же, как Н. М. Жуков не западе, одновременно, но независимо от него, исподволь приступил к выполнению этой задачи. В чем же суть ее?

До этого времени отсутствовала какая бы то ни была система нанесения льдов на морские карты – каждый капитан, каждый летчик или навигатор рисовали льды в меру своих сил и фантазии. Отсутствовала классификация самих льдов, в общем, в составлении ледовых карт царила полнейшая неразбериха. И не было еще на борту специалиста-гидролога, выполняющего эту работу: на штурмана была взвалена и навигация, и вся работа по ледовой разведке. Не в один день пришел Падалко к выводу о необходимости создания единой системы наблюдения и выводов.

Лишь в 1942 году, после проведения стратегической ледовой разведки по всем арктическим морям в составе экипажа Черевичного, Падалко доставил в АНИИ (Арктический научно-исследовательский институт) результаты разведки – карты ледовой обстановки, выполненные им по новой системе: здесь было и наглядное изображение различных льдов, новая система классификации их по возрасту, новые условные обозначения характера и сплоченности льдов. После некоторых добавлений, внесенных гидрологом П. А. Гордиенко, новая система была одобрена Ученым советом АНИИ, получила название системы «Падалко-Гордиенко» и существует по сей день. В конечном итоге учеными АНИИ на основе этой системы была разработана новая схема ледовых обозначений и ледовая терминология – единая и обязательная для всех штурманов и бортгидрологов Главсевморпути. А Падалко, введенный в Ученый совет АНИИ, проводит обучение новой системе штурманов и бортгидрологов АНИИ.

Сейчас нет-нет, когда речь заходит об Арктике, видимо, за давностью лет или по каким-либо другим причинам, в печати и в других средствах массовой информации проскальзывают, мягко говоря, некоторые неточности, совершенно извращающие факты прошедших лет. Поэтому в интересах сохранения истины необходимо еще раз вернуться к этому вопросу. Речь пойдет о способе навигации в высоких широтах по так называемому способу условных меридианов, разработку которого приписывают отнюдь не первооткрывателям.

Известно, что при полетах для определения частей света используется магнитный компас, стрелка которого ориентирована в направлении север-юг. Но магнитный полюс Земли не совпадает с географическим, и эта разница в угловой величине должна быть учтена. Обычно величина этой разницы, называемая магнитным склонением, наносится на полетные карты и учитывается в штурманских расчетах. В высоких широтах магнитное склонение очень велико и может достигать 180 градусов. Естественно, в таких условиях магнитный компас уже не способен выполнять свое назначение – показывать направление север-юг. Поэтому для полетов в высоких широтах используются приборы, работающие на принципе гироскопа – прибора, ось которого способна длительное время удерживать свое положение в мировом пространстве в нужном нам направлении и от нее можно отсчитывать угловые величины тоже в любом направлении.

Для того, чтобы определить, как направлена ось гироскопа по отношению географического меридиана, используется астрокомпас. С его помощью (по Солнцу, какой-либо планете или звезде) определяется положение оси гироскопа и продольной оси самолета. Этот метод получил название метода полета по условному или по географическому меридиану.

Сама идея этого метода не нова, но вот практическое ее применение в высоких широтах и теоретическое обоснование принадлежит В. П. Падалко. Позволю привести запись из его дневника:

«Зимой 1946–1947 годов я был назначен штурманом самолета Пе-8 к командиру В. Н. Задкову. Для выполнения транспортной работы между Игаркой и Тикси. От флагштурмана А. П. Штепенко я получил задание отработать в этих полетах методику полета в любых широтах, а особенно в высоких, без применения магнитного компаса, а только по астрокомпасу в совокупности с ГПК (гирополукомпас. Гироскопический прибор, предназначенный для выдерживания заданного курса. К. М.), так как к этому времени появилось официальное письменное утверждение штурмана В. И. Аккуратова, что астрокомпас пригоден только для полетов вдоль меридианов, то есть только строго на север или юг. Если бы такой вывод подтвердился, то астрокомпас из прибора первой необходимости для навигатора превращался бы в никому ненужную игрушку. Я был не согласен с таким выводом и поэтому с радостью согласился с заданием Штепенко.

Для детальной проверки необходимы были длительные полеты на расстояния порядка 1000–2000 километров. Хорошо, что Задков понял важность этой задачи и согласился производить полеты Игарка–Тикси не по обычной трассе через Дудинку–Хатангу–Косистый–Таймылыр–Тикси, не короткими ломанными отрезками маршрутов, а по кратчайшему расстоянию – по ортодромии – напрямую: Игарка–Тикси.

Передо мной стояла задача определить, насколько точно самолет идет по ортодромии и определить максимальные боковые отклонения. Я предложил три метода полета: по среднему, начальному и конечному меридианам.

Точность полетов превзошла все ожидания!

Отработав методику, я познакомил с ней штурманов МАГОНа, а флагштурман отдал приказ всем штурманам начать тренировки в процессе выполнения транспортных полетов».

Приближалась весна 1948 года, на которую было намечено выполнение первой послевоенной высокоширотной экспедиции «Север-2». Экспедиция и подготовка к ней проходили под завесой особой секретности, и поэтому так своевременна и важна была отработка этого метода навигации, в короткий срок и с успехом разработанного и практически проверенного В. П. Падалко.

Если заглянуть в послужной список Вадима Петровича, то вся его трудовая жизнь укладывается всего в три строки:

- два года в военном училище,
- пять лет в НИИ ВВС,
- тридцать семь лет в Полярной авиации.

Казалось бы, имея за плечами сорок четыре года трудового стажа работы в авиации, спокойно можно было удалиться на заслуженный отдых (это звучит более престижно нежели «на пенсию»). Для большинства людей это тяжкий перелом в жизни, который не сулит ничего хорошего. У Вадима Петровича этого переломного момента не было. Скорее, он его не заметил – осталась работа. Новая и, тем более, увлекательная. А полеты? Оста-

лись и полеты. Вместе со своими учениками – для закрепления теоретических знаний практической работой. Такая уж обязанность преподавателя аэронавигации 24-го Учебно-тренировочного отряда Полярной авиации. И занятости, и нагрузки никак не меньше, чем в обычных полетах. И так еще восемь лет.

После ликвидации Полярной авиации, когда в Шереметьево был организован 18-й Международный учебно-тренировочный отряд, Падалко приглашают преподавать в нем аэронавигацию и особенности полетов на международных трассах, правда, уже на английском языке, который он в совершенстве изучил самостоятельно в давние годы. Приплюсуем еще шесть лет. Итог пятьдесят восемь лет, отданных авиации. Все!.. Это предел человеческих возможностей, пора отдаться целиком весьма и весьма заслуженному отдыху.

Но не тут-то было! Колоссальный опыт, высочайшая эрудиция, необыкновенно ясная и светлая память, а, главное, доброе отношение к людям кавалера трех орденов Ленина, орденов Трудового Красного Знамени и Знака Почета, ветерана Полярной авиации – одного из прославленных Первых по-прежнему влекут к нему молодежь со многими невыясненными вопросами и проблемами. И не только из области навигации. К нему приходят учиться жить. Именно на таких людях – бескорыстных, преданных своему делу, своему долгу и держится сила нашей Отчизны. Такие они Первые – первопроходцы и трудяги!..

7.

Моим первым учителем полярной навигации был наш штурман Александр Павлович Штепенко. Он же – флаг-штурман полярной авиации в те, уже далекие, годы.

Сам же Александр Павлович штурманом стал не сразу. Призванный в Красную Армию, он был направлен в Кронштадтскую военно-морскую школу радистов, по окончании получил назначение в Севастополь.

Как-то в клубе гарнизона выступал Б. Г. Чухновский – в недавнем прошлом сам военный летчик Черноморской авиации. Он рассказывал о своих полетах над Ледовитым океаном, показывал карты этих легендарных полетов и фотоснимки дальних берегов и морских льдов. Потом он рассказывал о помощи, оказанной Советским Союзом при спасении экипажа дирижабля «Италия», и опять о своих полетах над льдами Арктики.

После этого вечера многим не спалось. И не один Александр Павлович стал бредить Севером. Но, самое главное, что понял Штепенко из рассказа Чухновского, что там, на Севере, нужны многогранные специалисты, владеющие не одной, а несколькими профессиями.

Три профессии уже были – электрик, радист и радиотехник. Решил прибавить еще одну – летную. Обложился учебниками по аэронавигации, астрономии, стал читать труды исследователей Арктики. Много летал, учил штурманов премудрости радиосвязи, а сам учился у них навигации, учился определять место самолета в открытом море.

Сдал экзамен на штурмана. Подан рапорт о переводе в Москву. И... О, счастье! Через сутки после зачисления на новое место службы, приказ: выезжать в Иркутск. Вместо заболевшего Падалко его назначают штурманом экипажа П. Е. Головина – одного из лучших летчиков Полярной авиации, Героя Советского Союза, который первый из советских летчиков пролетел над Северным полюсом.

Чтобы представить работу полярных летчиков той поры, позволю привести два отрывка из книги А. П. Штепенко «Записки штурмана», где он рассказывает о своих первой и второй навигациях в море Лаптевых.

«Трое ночуют в самолете, я – на берегу у костра в надувном клипер-боте. Для защиты от ветра установил парус из обрывков выброшенного в море брезента... Проснувшись рано, не узнал местности – тундра покрылась свежим снегом, у клипер-бота сугроб, парус повалился, на нем и на мне слой снега». Говоря современным языком, у первооткрывателей условия явно дискомфортные. Тем не менее, базируясь вдали от жилья, предоставленные самим себе экипажи Полярной авиации с честью выполняли возложенные на них задачи. «Мы старались летать как можно больше, не оставляя без внимания ни одной мелочи на побережье и в море. К востоку от острова Бегичева однажды обнаружили два песчаных острова, не нанесенных на карту. Зарисовав их конфигурацию и определив место, сообщили «Ермаку» о первом нашем географическом открытии. И хотя островки были не-

большие, низменные, песчаные, но для нас это было крупным достижением, окрылившим нас».

Таковы итоги первого года работы молодого штурмана. Ко второй навигации он уже приходит подготовленным и уверенным в себе. Полученный опыт дает на это право. Ведь круг обязанностей штурмана в те годы был куда более многообразен, чем обязанности современного штурмана даже на ледовой разведке: помимо навигации штурману приходилось выполнять роль гидролога, наблюдая за льдами и нанося их на карту, вести радиосвязь с землей и судами в море, принимать метеорологические сводки и по ним составлять карту синоптической обстановки в районе полета. Да, много работы у штурмана! А тут еще Арктика возьмет да напомним о себе, отнюдь не лучшей своей стороной.

«Отличный весенний день. Чистый горизонт предвещает хорошую погоду. Настроение бодрое, мысли заняты предстоящей работой. Хочется поскорее увидеть море, разобраться в ледовой обстановке, найти для судов кратчайшие и безопасные пути, — продолжает рассказ Штепенко. — Мы приступили к подготовке самолета. Бортмеханики Чечин и Гурский занялись моторными делами. Мы же со вторым пилотом Васей (его только так все называли) заправляем самолет горючим. На старой, полуразбитой лодке доставляем к самолету бочки с бензином. Ручным насосом перекачиваем горючее в воронку, фильтруя бензин через замшу. Работа идет медленно. Тысяча движений ручкой насоса на одну бочку. Десять бочек — десять тысяч движений. Утомительная работа. Поскорее бы в воздух!

За работой не заметили, что ветер переменился, и в бухту вдруг вошел лед. Когда Чечин крикнул: «Ребята, бросай работу, машину спасать надо!» — было уже поздно. Самолет оказался в мешке — ни вырुлить, ни взлететь. Невероятным казалось, что всего несколько часов назад в бухте не было ни одной льдины.

— Все на нос! — скомандовал Чечин, бросаясь вперед. — Выбирай якоря!

Напряженно, как струны, натянулись якорные концы. Еще мгновение — и самолет, подталкиваемый льдинами, волоча за собой якоря, начнет двигаться к берегу на торчащие из воды острые камни. Что делать? Неужели на этом кончится вся наша работа по разведке льдов в Карском море?

— Руби концы! — кричит с берега подбежавший Матвей Ильич. — Концы якорные рубите! Шлюпкой буксируйте самолет к берегу. Да не жалеите якоря, бросайте их, потом достанем!

Топором рубим концы и пересаживаемся в шлюпку. Вкладывая в весла всю силу и злость, гребем к выбранной Матвеем Ильичем ледяной площадке, спаянной с берегом.

Своими силами вытащить самолет на берег не смогли — решили использовать льдины, которые все ближе подходили к берегу. Подвели самолет бортом вплотную к ледяной площадке и, приподняв жабру с помощью бревен, вытащили ее на лед, а под днище положили все доски и бревна, что были под рукой. Получилось нечто вроде деревянного настила, по которому должна была двигаться машина, когда ее начнут выжимать льды. Чтобы уменьшить опасность повреждения, сделали кранцы и подвязали их к жабре.

Всеми работами руководил Чечин. Он у нас был вроде бригадира. Рационализаторские предложения претворялись в жизнь немедленно. Упрощенная конструкция ледяной дамбы, предложенная Костей Гурским, нашим главным изобретателем, оказала неоценимую услугу. Выбрав большую льдину и ловко управляя багром, Костя подвел ее к машине и с нашей помощью установил ее тупым концом к жабре самолета. Когда подошла основная масса льда и нажала нашу ледяную дамбу, самолет медленно, без единой царапины, выполз на приготовленный деревянный настил на берегу.

Но опасность еще не миновала. Льды, с шумом налезая друг на друга, шли в атаку. Казалось, нет в природе сил, способных остановить это неумолимое движение.

Пользуясь мгновениями затишья, мы тащили к самолету доски, бревна, ящики, веревки — все, что могло его защитить.

Неотлучно находясь у самолета, мы потеряли счет времени. Четверо суток дул северный ветер, четверо суток без устали мы боролись за жизнь своей машины. Наконец, потянул ветер с юга, и льды стали выходить из бухты. Кончилась наша «страда».

Полеты, полеты. Ледовая разведка, поиски пропавшего самолета Леваневского, наконец, эвакуация пассажиров с замерзших в арктических морях кораблей. И вновь планы разведок, в том числе поиски загадочной Земли Санникова. Но планам не суждено было сбыться. Началась война.

Многие экипажи полярной авиации получили назначение в авиацию дальнего действия (АДД). Вместе с другими получил назначение и А. П. Штепенко.

Кенингсберг, Штеттин, Плоэцти, Данциг, Берлин – вот основные цели, куда водил тяжелый корабль ТБ-7 штурман Штепенко. Наконец, замечательный перелет из СССР в США. И самая высокая награда Родины – Герой Советского Союза.

8.

С Владимиром Васильевичем Мальковым во время совместной учебы в Школе высшей летной подготовки (ШВЛП) мне довелось жить в одной комнате, и поэтому мы общались не только в учебных аудиториях. К тому времени он уже имел довольно солидный стаж работы в полярной авиации, и, кроме этого, я чувствовал себя его должником за помощь, оказанную им после моей аварии в верховьях Маймечи. Тогда он работал на аэрофотосъемке в экспедиции Бутлера, я же возглавлял отряд сухопутных самолетов С-2 в этой же экспедиции, но общаться друг с другом тогда нам было недосуг, зато теперь эта возможность появилась. И кое-что я узнал из его рассказов.

Как тысячи юношей тридцатых годов, по путевке комсомола он пришел в авиацию. Путь обычный: аэроклуб – летная школа. Здесь, в школе, он познакомился и сдружился с такими же курсантами – Виталием Масленниковым, Владимиром Поповым, Николаем Сыроквашей и Иваном Черевичным. После окончания школы его друзья получают назначение в Полярную авиацию, а Мальков – в аэроклуб города Саратова на должность пилота-инструктора.

Друзья не забывают Малькова – пишут письма, рассказывая в них о новой и интересной работе на Крайнем Севере. Вот так он «заболел» Арктикой, и болезнь оказалась затяжной – на всю жизнь.

С помощью друзей-авиаторов добился-таки перевода в Москву. Получил направление в школу морских летчиков Полярной авиации (была такая школа в городе Николаеве!). Рад безмерно: и в Полярную авиацию попал, и учиться предстоит, осваивая совершенно новый для него вид авиации! Но первый же день в школе приносит огорчение. Уже закончен набор, уже начались занятия, и командование школы, несмотря на предписание зачислить Малькова курсантом, высказывает категорическое нет! Так и вернулся бы Володя в Москву ни с чем, да помог случай: восемнадцатого августа, как обычно в те годы, отмечался праздник – День Воздушного флота. На аэродроме уже все было готово к празднику: воздушный парад, фигурный пилотаж, показ новой техники (Р-5 и гидроплан Ш-2). Единственное, что волновало школьное начальство – не было у них ни одного парашютиста, и некому было показать хотя бы единственный прыжок с самолета. Ну, не полагалось гражданской школе иметь парашютистов!

Неизвестно, как Мальков узнал об этом, но известно другое – он тут же предложил свои услуги, благо в аэроклубе он был не только инструктором-летчиком, но и инструктором-парашютистом.



В. В. Мальков – один из первых пилотов Полярной авиации.

Наступил день праздника. Все шло согласно разработанному плану. И под занавес – затяжной прыжок с парашютом. Восторженная овация зрителей и растаявшие сердца авиационного начальства. А назавтра приказ о зачислении Малькова В. В. курсантом Николаевской авиационной школы морских летчиков. С этого дня и начинается отсчет работы пилота Малькова в Полярной авиации.

Многое бывало в прошедшие годы, но главное – полеты и полеты. На сухопутных самолетах над морями, на лодках над сушей, полеты на колесах, на лыжах, на гидросамолетах – сухопутных, оснащенных поплавковыми шасси, на летающих лодках – Ш-2, КОР-2, МБР-2, «Консолидэйтет» и «Каталина». Кстати, первые самолеты этого типа были получены по ленд-лизу в Америке и предназначались для обеспечения боевых операций Северного морского флота. Получала их Полярная авиация. В первой группе этих самолетов, которая проследовала в СССР южным путем через Тихий океан, Индонезию, Индийский океан, Иран и в Москву, был и Мальков. И где бы ни летал, с кем бы ни встречался Владимир Васильевич, повсюду завязывались добрые отношения, появлялись новые друзья – уж такой у него склад характера, располагающий к себе. Находящий отклик в сердцах людей. Таковы они, наши полярники.

Естественно, читатель вправе задать вопрос: неужели за всю долгую летную жизнь у пилота Малькова не было каких-либо выходящих из ряда вон случаев, каких-либо «приключений»? В том-то и суть, что хорошая работа как раз исключает всякие «приключения».

Да, у Малькова, как и у любого другого пилота, не раз возникали сложные ситуации, когда, казалось, обычный полет мог обернуться тяжелым происшествием. И, кстати сказать, такие ситуации чаще всего возникают отнюдь не по вине самого пилота. Не в обиду будет сказано жителям Севера, но в последние годы Советской власти авиация настолько прочно вошла в быт Арктики, в жизнь поселков и полярных станций, что на авиацию зачастую смотрели как на обыкновенное транспортное средство, скажем, как на такси в каком-либо большом городе. Возникла, например, необходимость переместиться в какое-либо другое место – тут же телеграмма: «немедля шлите самолет (вертолет)!» Да еще добавят пояснение, мол, требуется срочная медицинская помощь. Знают, такой текст сработает незамедлительно. И вот попадает такая депеша к ближайшему авиационному начальнику, и он, не задумываясь, посылает первый же свободный самолет.

В общем-то, все это правильно – все наши дела, помыслы и законодательство были направлены на благо человека. Но, к сожалению, не всегда это благо использовалось по прямому назначению. Не могу назвать ныне здравствующих действующих лиц, да и место действия, видимо тоже не следует уточнять. Пусть это будет остров Безымянный, затерянный в просторах Северного Ледовитого океана.

Мальков заканчивал стратегическую посленавигационную ледовую разведку, базируясь на одном из островов Земли Франца-Иосифа, и именно туда пришла тревожная телеграмма с острова Безымянного. В ней сообщалась страшная весть: на полярной станции острова появилось несколько душевнобольных, которых требовалось немедленно эвакуировать во избежание травмы остального коллектива. Вполне разумное и необходимое требование. Начальник аэропорта тут же согласовал посылку самолета со штабом морских операций. Штаб приказывает Малькову слетать на этот остров и вывезти больных.

Дело происходит в полярную ночь. Известно, что на острове нет аэродрома, и посадка возможна лишь на куполе небольшого ледника, ограниченного крутыми склонами и имеющего едва допустимые размеры для посадки самолета Ли-2. Ну что поделаешь – надо!

Экипаж Малькова срочно переставляет самолет с колесного на лыжное шасси. Для выполнения такой работы требуется специальное оборудование, специальные инструменты, а после установки лыж необходимо испытать самолет в воздухе и проверить, нормально ли работает система подъема и выпуска шасси. В аэропорту, кроме комплекта лыж, ничего не было. Экипаж проделал эту работу ночью, при температуре ниже сорока градусов и при штормовом ветре (вспомните формулу жестокости погоды!), понимая всю срочность задания и его необходимость. Надо!..

Не будем перечислять все трудности полета к острову Безымянному. Оказалось, что лыжи полностью не убираются (из-за этого самолет не развивает полную скорость), по пути пришлось пересекать фронтальный раздел, началось сильное обледенение, что еще больше сбавило скорость, и самолет шел на минимально допустимом пределе.

А впереди еще предстояла тяжелейшая посадка на полосу весьма ограниченного размера, и малейший просчет может ввергнуть самолет в бездну. А вместо посадочного старта на куполе ледника зажжен десяток малюсеньких костров, разведенных в банках из-под консервов... Риск, колоссальный риск. Но... надо!

А что же в действительности произошло на полярной станции острова?

Коллектив Безымянного был сформирован из молодых пар – мужчин и женщин, состоящих и не состоящих в браке. Это была первая, если можно так сказать экспериментальная молодежная станция. Сейчас трудно сказать, кому пришла в голову такая бредовая идея, но результат не замедлил сказаться. Именно на этой «парной» почве начались всевозможные разлады, ссоры и, самое страшное, – пьянки. Трудовой коллектив не сложился, работа срывалась, и начальнику станции оставалось единственное: любым способом избавиться от женщин, из-за которых и разгорелся весь сыр-бор. И вот сочинена известная уже нам депеша о наличии душевнобольных (здесь начальник не далеко ушел от истины – пьянство отнюдь не состояние нормального трудового коллектива) и просьба об их немедленной эвакуации.

И в этом случае «приключение» не состоялось. Мальков пробился сквозь ночь и шторм к острову, мастерски пристроил самолет на ледяной купол и вывез нерадивую компанию. Но еще долго при воспоминании об этом полете чертыхался Владимир Васильевич и сетовал не на трудности полета, не на риск, которому подвергался экипаж, а на глупость того начальника, который вершил судьбы людей, совершенно не представляя реальной обстановки. Что же, редко, но в Арктике случалось и такое.

Рассматривая историю Полярной авиации с момента ее зарождения и до ее конца, с уверенностью можно сказать, что каждый год этой славной летописи открывает перед нами что-то новое, еще неизвестное, что впервые совершено было в Советском Союзе или вообще в мире. Это объясняется сутью создания единственной в мире Полярной авиации, которая заключалась в изучении и освоении Советского Севера. Это ввод в эксплуатацию новых воздушных трасс и авиабаз, оперативное обслуживание судовождения по всей трассе Великого Северного морского пути и, наконец, удовлетворение нужд хозяйственных предприятий, промышленности, научно-исследовательских учреждений и местного населения.

Естественно, такая пионерская направленность работы Полярной авиации требовала и первых полетов по новым трассам (и вне трасс!), и новых еще неизвестных методов работы. Вот почему к именам множества полярных авиаторов можно прибавлять гордое и емкое слово – Первый! Не удивительно, что именно для полярных летчиков, блестяще выполнивших операцию по спасению челюскинцев, было учреждено звание Героя Советского Союза.

Первыми летчиками-героями стали М. В. Водопьянов, В. С. Молоков, И. В. Доронин, С. А. Леваневский, Н. П. Каманин, А. В. Ляпидевский, М. Т. Слепнев.

Можно бесконечно много рассказывать о действительно героическом и самоотверженном труде наших авиаторов-полярников, которые облетали всю Арктику и Антарктиду, организовали множество научных дрейфующих станций СП, сажали в сотнях точек на дрейфующие льды Северного Ледовитого океана и помогли нашим ученым сделать множество научных и географических открытий. Их труд оценен Родиной самыми высокими государственными наградами, а в ярком созвездии Героев Советского Союза и Героев Социалистического Труда появилось много новых имен. Видимо, нет нужды подчеркивать все трудности и опасности, которые выпали на их долю, – это обычные условия Арктики и Антарктиды, – о них в среде полярников не принято говорить. Хочется лишь отметить, что всем последующим было уже чуть-чуть легче, чем тем, кто начинал первыми.

Первый полет в Арктике, первая ледовая разведка, первая проводка судов, первая посадка на лед, первая трасса, первая СП, первый полет в Антарктиде... Невозможно перечислить все первые работы, которые выпали на долю полярных авиаторов, как невозможно перечислить и все имена Первых. Но и забывать грешно.

ВОЙНА В АРКТИКЕ

1.

Арктике пришлось сыграть довольно значительную роль не только в непосредственных боевых действиях против фашистских захватчиков, но и в экономике страны, а Главсевморпути и его Полярной авиации удалось с честью выдержать суровый военный экзамен.

Перевозка пассажиров и грузов в глубокий полярный тыл, вывозка норильской руды и чукотского олова, крайне необходимых для оборонной промышленности, проводка военных и гражданских морских караванов, перегонка военных самолетов, поступавших по ленд-лизу с Аляски в СССР, постоянная ледовая разведка. Вот краткий перечень работ в годы Великой Отечественной войны, не считая непосредственного участия в боевых операциях.

Многие полярные летчики сели за штурвалы боевых самолетов военно-морских сил Северного флота, летали в составе дальней бомбардировочной авиации, но все же основной состав Полярной авиации решением Правительства оставался на местах в распоряжении Главсевморпути для работы в Арктике.

Успехам морских навигаций по Северному морскому пути во многом способствовала авиационная ледовая разведка, которая в 1941 году началась, как обычно, в июне. В ней участвовали экипажи летчиков М. И. Козлова, М. Н. Каминского, И. С. Котова, Н. Л. Сырокваши, А. Н. Хлебутина и другие. В некоторых полетах летчики заходили далеко в направлении полюса для определения возможности высокоширотной проводки судов в предстоящую навигацию.

Интересно, что первые ледовые разведки во всем арктическом бассейне начались за несколько часов до нападения немецких войск на СССР. Пилоты М. Водопьянов, Э. Пусэп, М. Козлов, Н. Сырокваша, М. Каминский, В. Задков, И. Котов и И. Черевичный вылетели на своих машинах в море, когда еще войны не было и, лишь возвратясь, узнали о нападении Германии на нашу страну. Вполне понятно их стремление тут же вернуться в Москву и принять активное участие в защите Родины. Но на их телеграммы Москва не отвечала.

Лишь на третий день некоторым из них поступило распоряжение прибыть в Москву.

М. В. Водопьянов и Э. К. Пусэп вместе со своими экипажами были зачислены в дальнюю авиацию, и уже в начале августа состоялся их первый боевой вылет на Берлин. Позже они наносили бомбовые удары по важным стратегическим центрам противника.

В то же время экипажу М. И. Козлова была поручена самая сложная задача по обследованию юго-западного участка Карского моря, оказавшегося уже в пределах досягаемости подводных лодок врага. Именно через эту зону предполагалось провести транспортные суда из Архангельска на Диксон. Экипаж Козлова и сменивший его экипаж Сырокваши предоставили исчерпывающие сведения о ледовой обстановке и возможных путях движения судов.

Экипаж М. Каминского проводил разведку на участке между Диксоном и проливом Вилькицкого. Помимо ледовой разведки Каминский выполнил весьма важное задание по доставке на полярные станции Карского моря срочной корреспонденции и почты. Он же произвел смену зимовщиков на острове Домашнем.

На востоке Арктики вели ледовую разведку экипажи В. Задкова, М. Томилина, Г. Власова.

В феврале-апреле 1942 года экипаж Г. К. Орлова летал в осажденный Ленинград. Он вывез оставшихся в живых сотрудников Арктического института и членов их семей, а также документы 150 научно-исследовательских экспедиций, попутно доставляя продукты и медикаменты для жителей города. За 65 рейсов его экипажем на самолете ПСМ-84 было вывезено 680 человек, в основном женщин и детей.

В мае 1942 года летчик Э. Пусэп совершил выдающийся перелет через линию фронта в Англию, затем в Америку, доставив туда советскую дипломатическую миссию во главе с наркомом иностранных дел В. М. Молотовым. Штурманом в этих перелетах был А. П. Штепенко.

Почти годом раньше такой же не менее выдающийся перелет совершили экипажи двух самолетов «Консолидейт» под управлением В. Н. Задкова и И. И. Черевичного (штурманы – В. И. Аккуратов и В. П. Падалко, бортмеханики В. Чечин и М. Пятин).

Они также были отозваны в Москву, где им предложили доставить авиационно-техническую миссию во главе с М. М. Грозовым для организации поставок из США военных самолетов для СССР. Вполне понятно, что для этого сложного перелета были привлечены именно экипажи Полярной авиации, так как только они к этому времени обладали опытом длительных полетов в отрыве от земных ориентиров.

Предложенный военно-морским наркоматом маршрут полета через Атлантику таил в себе много неизвестного и был опасен: Баренцево, Гренландское моря и северная часть Атлантического океана, где должен был пройти маршрут предполагаемого полета, уже был охвачен войной, и эти районы были насыщены боевыми единицами немецкого флота и авиации. Кроме того, такой весьма протяженный перелет осложнялся еще отсутствием связи и метеорологического обеспечения. Поэтому при окончательной разработке маршрута полярными летчиками был предложен простой и безопасный маршрут – от Москвы по Северному морскому пути до Аляски и далее через Канаду в США.

Весь перелет от Москвы до Сиэтла занял шесть дней, что для самолетов этого типа и по тем временам само по себе являлось выдающимся событием. Этим перелетом фактически было положено начало воздушному мосту между СССР и США. А уже летом 1942 года была проложена воздушная трасса между Якутском и Аляской, по ней начался перегон самолетов. Созданием этой трассы и перегонкой руководил Герой Советского Союза И. П. Мазурук.



В. И. Аккуратов – полярный штурман, участник перелета Москва – Сиэтл с авиационно-технической миссией для организации поставок военных самолетов из США в СССР во время войны.

2.

Если обратиться к архивам Первой мировой войны 1914–1918 годов, можно проследить, что боевые действия немецкого флота в Заполярье сводилось к отдельным нападениям подводных лодок на отдельные суда, следующие в Мурманск и Архангельск. Вторая мировая война тоже не миновала этих суровых и отдаленных районов.

Что же искал враг в Арктике, какую роль могли сыграть окраинные моря нашей страны, острова и архипелаги, покрытые льдом и снегом? Почему немцы вводили в суровые арктические моря большие военно-морские силы и авиацию?

Чтобы понять интерес противника, следует обратиться к прошлому нашей Советской Арктики. За годы Советской власти здесь были созданы специальный арктический флот для плавания во льдах, сеть метеорологических станций, полярная авиация, предназначенная для обслуживания мореходства ледовой разведкой и как быстрое и мобильное транспортное средство. Постепенно Северный морской путь превращался в постоянно

действующую водную магистраль и все, чем богата Арктика – уголь, нефть, апатиты, медь, цинк, олово, золото, платина, лес – все это было поставлено на службу народному хозяйству страны.

Гитлеровцы с первых же дней войны стремились парализовать работу Северного морского пути и по возможности захватить богатства Севера. Поэтому главной задачей для них была дезорганизация морской навигации и воздушного сообщения на всей трассе Северного морского пути.

Кроме этого фашистское командование придавало громадное значение метеорологическому обеспечению. Советский Союз имел разветвленную сеть полярных станций на всем побережье полярного бассейна и на арктических островах имелось также множество автоматических метеостанций, которые через каждые шесть часов передавали температуру, влажность и давление воздуха, скорость и направление ветра. Полярные же станции эти и более подробные данные передавали через час.

Совершенно в другом положении находилась вражеская синоптическая служба. Ее самым северным наблюдательным пунктом был мыс Нордкап в Норвегии. И очень скоро гитлеровское командование начало ощущать острый недостаток метеорологических сведений из Арктики и Северной Атлантики, то есть из районов, сводками которых пользовались союзники. Поэтому не удивительно, что германское командование предпринимало всевозможные попытки к овладению шифрами, чтобы получить доступ к пользованию данными наших метеостанций. Следует заметить, что эти шифры за всю войну так и не были получены – ни с затопленных судов, ни с разгромленных полярных станций, а все попытки вермахта создать свою собственную сеть метеорологических станций в Гренландии, Исландии, на Шпицбергене, Земле Франца-Иосифа и на Новой Земле так и не увенчались успехом.

Но все же главной задачей гитлеровцев на Севере была дезорганизация морских навигаций и воздушного сообщения на всей трассе от Мурманска до Берингова пролива.

Еще в начале войны, начав операцию «Голубой песец» по захвату Мурманска, гитлеровское командование, преувеличив свои временные успехи, решило, что может обойтись без помощи своего флота. И 30 августа 1941 года шестая флотилия в составе пяти новейших миноносцев вышла в Баренцево море, имея задачу захватить и уничтожить наши порты на Диксоне, в Дудинке, Хатанге и Тикси – грандиозные планы! Им не суждено было сбыться. Прежде всего в Карском море почему-то оказались льды, совершенно не знакомые гитлеровским войскам. А в это время Красная Армия, перейдя в контрнаступление у Мурманска, отбросила врага, и немецкое командование вынуждено было срочно возвращать свою флотилию для помощи сухопутным войскам. Но на обратном пути корабли флотилии были атакованы нашей авиацией и попали под огонь артиллерии у Мурманского побережья: два эсминца были выведены из строя, а вскоре и другие вынуждены были отправиться на ремонт.

И все же недалеко от портов Мурманска и Архангельска находились сильные базы немецких подводных лодок и авиации. С аэродромов и портов северной Норвегии организовывались постоянные нападения на побережье и воды Советской Арктики. Морским Северного флота приходилось защищать огромные водные пространства с суровыми климатическими условиями. Естественно, установить эффективные заслоны против военно-морских сил противника на таком громадном пространстве практически было невозможно.

Командование Северного флота, понимая, что рано или поздно враг предпримет попытку ворваться во внутренние воды нашей страны – в Карское море, в устья Оби, Енисея и даже Хатанги и Лены, – 23 августа 1941 года издало приказ об организации специального отряда для конвоирования транспортных судов, разведки противника и установки береговых батарей для сухопутной обороны проливов Новой Земли, то есть для охраны берегов Сибири и его Северного морского пути. В этот отряд наряду с боевыми кораблями (а ими были обычные транспортные пароходы и рыболовецкие суда лишь вооруженные пушками, пулеметами и укомплектованные командным составом из военных моряков), входил ледокольный отряд под командованием Героя Советского Союза капитана первого ранга М. П. Белоусова и авиационная группа под командованием Героя Советского Союза полковника И. П. Мазурука.



В августе 1941 г. был создан специальный отряд для конвоирования транспортных судов и для охраны берегов Сибири и Северного морского пути, наряду с боевыми кораблями в этом отряде были обычные транспортные пароходы, рыболовецкие суда и ледоколы, вооруженные пушками, пулеметами и укомплектованные командным составом из военных моряков.

В первую военную навигацию кораблям этого Северного отряда не пришлось встретиться с врагом, и его деятельность началась не с боевых операций, а с помощи транспортным судам и гражданскому населению. За полтора зимних месяца корабли отряда вывели из льдов в Баренцево море ряд транспортных судов, и лишь в конце декабря сами вышли на чистую воду из льдов. Такого позднего плавания в Карском и Печерском морях еще не бывало.

Успешному выполнению плана перевозок в эту военную навигацию способствовала работа двух сильнейших ледоколов флота Главсевморпути «И. Сталина» и «Ленина». Надо сказать, что командование противника, хорошо информированное о месте стоянки ледоколов, в первые же дни войны бросило большие авиационные силы для их уничтожения. Но все атаки бомбардировщиков были отбиты, и 17 августа ледоколы в сопровождении конвоя военных судов покинули воды Мурманска и взяли курс на Диксон, откуда и начали проводку транспортных судов.

Большую помощь в успешном проведении навигации оказали летчики авиагруппы Мазурика.

В отличие от предыдущих лет, в 1942 году преднавигационная ледовая разведка велась не группой самолетов, а одним ПС-84 под управлением И. И. Черевичного. Штурманом в этом уникальном полете был В. П. Падалко. Он составил подробную карту ледовой обстановки всего арктического бассейна от Земли Франца-Иосифа до Берингова пролива.

Эта карта была доставлена в Красноярск, куда был эвакуирован АНИИ, и ученые смогли к началу летней навигации 1942 года составить ледовый прогноз по всему Северному морскому пути на трассе предстоящего похода судов.

Посылка одного самолета в такую разведку позволила дать единую оценку качества льдов вместо совершенно несравнимых характеристик льда, полученных от разных на-

блюдателей, тем более, что эта единая оценка исходила от высококвалифицированного наблюдателя В. П. Падалко. Более того, ему удалось заметить особенность дрейфа льдов в Карском и Восточно-Сибирском морях, которая заключалась в том, что в первую половину зимы происходил вынос старых льдов, тогда как во вторую – на месте чистых пространств воды образовывался молодой лед. Это позволило сделать вывод, что после весеннего таяния в северных частях этих морей появляется свободный проход для судов.

Поэтому длительный прогноз ледовой обстановки, который был дан на основании изучения карты, составленной Падалко, позволил ученым АНИИ предложить проводку каравана со стороны Баренцева моря в обход мыса Желания, минуя южные проливы, к тому времени уже блокированные противником.

3.

Потерпев поражение в наступлении на Мурманск и Мурманскую железную дорогу, немцы вынуждены были пересмотреть свои планы «блицкрига». Они принимают решение нанести основной удар по союзным конвоям на участке Рекьявик–Мурманск–Архангельск, по важнейшим коммуникациям Карского моря – портам Амдерма и Диксон, а также по ледоколам и транспортам, обслуживающим Северный морской путь. Основная же и главная задача ставки немецкого командования на 1942 год остается прежней – полная изоляция СССР от океанских путей. С этой целью немецкое морское командование на севере Норвегии разработало и провело три крупные военные операции под кодовым названием «Ход конем», «Страна чудес» и «Царица».

Операция «Ход конем» началась в июле 1942 года. В восточную часть Баренцева моря были направлены линейный корабль «Тирпиц», тяжелые крейсера «Лютцов» и «Адмирал Шеер», семь эскадренных миноносцев, семь подводных лодок и авиация для перехвата конвоя «RQ-17», следующего из США и Англии через Исландию в Архангельск.

Три лодки из семи должны были поддерживать непосредственную связь с рейдерами, производя для них военную и ледовую разведку у южных берегов Новой Земли, тем самым отвлекая внимание советских военных моряков. Остальные четыре подводные лодки прикрывали рейдеры с запада от военно-морских сил СССР, если они пойдут на перехват эскадры от берегов Кольского полуострова. Авиация в этой операции предназначалась для постановки минных заграждений, для помощи четырем лодкам и для ведения постоянной военной и погодной разведки.

Союзный конвой состоял из 34 транспортов и 25 кораблей боевого охранения, кроме того, следом за конвоем, для его прикрытия, шла крейсерская эскадра из 4 кораблей, за ней еще 2 линкора, авианосец и 9 эсминцев. Итого 41 боевой корабль союзников против 10 надводных кораблей и 4 подлодок противника!

Немецкие надводные корабли так и не вошли в боевое соприкосновение с охранением конвоя «RQ-17». По приказу из Лондона союзная армада, несмотря на многократное преимущество, бросила транспортные суда и повернула обратно.

На пути вражеской эскадры во главе с «Тирпицем» встала лишь одна советская подводная лодка «К-24» под командованием Н. А. Лунина. Незаметно проникнув в середину немецкой эскадры, он атаковал флагман «Тирпиц» и причинил ему серьезные повреждения. После этой атаки немецкая эскадра повернула вспять. Но оставленные подводные лодки и самолеты-торпедоносцы довершили разгром союзного конвоя, потопив 23 транспортных судна.

Узнав о произошедшем, командующий Северным флотом А. Г. Головкин бросил на выручку транспортов военные корабли своего флота. Более двадцати дней они собирали в Баренцевом море пароходы и шлюпки с людьми. Было спасено 11 транспортных кораблей, но все же в море погибли сотни людей и более 120 тысяч тонн грузов...

Соглашение между СССР и США о поставке товаров по ленд-лизу было заключено лишь 11 июня 1942 года, то есть почти через год после нападения гитлеровской Германии на нашу страну. Небезынтересно в этом отношении письмо премьер-министра Англии Черчилля от 18 июля 1942 года И. В. Сталину. Он писал: «... нет никакой надежды на то, что конвоям, которые попытаются пройти при постоянном дневном свете, повезло бы больше, чем «RQ-17». Поэтому с очень большим сожалением мы пришли к заключению, что попытка направить следующий конвой «RQ-18» не принесла бы Вам пользы и нанесла

бы только невозместимый ущерб общему делу». Таким образом, уже летом 1942 года, в разгар сражений на фронтах Великой Отечественной войны, после разгрома «PQ-17», поставки союзников фактически прекратились.

Не в этом ли разгадка столь нелепого приказа английского адмиралтейства, по которому превосходящие силы военных кораблей союзников были повернуты назад, а все торговые суда конвоя были отданы на растерзание гитлеровским разбойникам?

В настоящее время существует весьма тенденциозная литература и ряд кинофильмов, посвященных союзным конвоям через Арктику, в которых явно преувеличены роль и значение англо-американских поставок в СССР и, мягко говоря, искажены происходившие боевые действия. Истинные события и тайна нелепых приказов союзного военно-морского командования еще ждет своей разгадки.

Следующая боевая операция немецкого военно-морского флота «Страна чудес» — «Вундерланд» — приходится на август 1942 года. Цель операции сводилась к нанесению неожиданного удара по прибывшим с востока и запада караванам советских судов и ледоколов в районе пролива Вилькицкого, затем надводные и подводные корабли должны были направиться к портам Диксон и Амдерма, уничтожить их и этим окончательно разгромить Северный морской путь. Благоприятная обстановка на театрах боевых действий сухопутных сил гитлеровцев и успешный разгром союзного конвоя «PQ-17» вселяли веру в успех задуманной операции.

Первая часть операции «Вундерланд» была выполнена успешно: тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» и приданные ему в помощь подводные лодки незамеченными проникли в Карское море и начали продвижение к проливу Вилькицкого. Вечером 20 августа палубный самолет крейсера обнаружил караван из 9 транспортных судов, и «Адмирал Шеер» взял курс на сближение с советским караваном.

Советский караван под проводкой ледокола «Красин» шел скрытно с опечатанными радиостанциями. 22 августа к каравану присоединился ледокол «Ленин» и танкер «Хопмаунд», которые вышли из Диксона. Вполне понятно, что никто из советских моряков не предполагал встретить в таких высоких широтах и на таком громадном удалении от линии фронта вражеские суда. Даже немецкий самолет, который пролетел над караваном, был принят за самолет нашей ледовой разведки.

Все складывалось так, как была задумана операция «Вундерланд». Поэтому командир крейсера, капитан первого ранга Медсен-Болькен взял курс на исходную позицию для атаки в точку, куда по его расчетам должен был подойти караван. Но вскоре над морем образовался густой туман, караван был потерян и крейсер вынужден был лечь в дрейф.

Советские же моряки, имевшие большой опыт плавания в таких условиях, не подозревая о нависшей над ними опасности, спокойно вели корабли дальше.

А для немецкого рейдера события стали складываться все хуже. 25 августа, когда туман рассеялся, разбился бортовой самолет при посадке на воду. Крейсер лишился разведчика. И командир крейсера принимает решение напасть на любой корабль, идущий с Диксона, чтобы захватить с этого корабля шифры и коды, которые помогут получать необходимую информацию о погоде, ледовой обстановке и о дальнейшем продвижении советского каравана.

А накануне из Диксона вышел ледокольный пароход «А. Сибиряков», имея задание доставить на островные полярные станции смену зимовщиков и продовольствие. Всего на судне было около ста человек. Вооружение корабля состояло из четырех пушек калибра 76 мм и двух пушек калибра 45 мм. Командовал судном полярный капитан А. А. Качарава. Около полудня прямо по курсу с «А. Сибирякова» был замечен военный корабль, который быстро шел на сближение. Качарава запросил его название и принадлежность. Незнакомый корабль передал приказ: «Спустить флаг. Сдавайтесь». И тут же открыл пристрельный огонь. Качарава отдал приказ готовиться к бою и вместо ответа на приказ с вражеского судна ответил залпом четырех кормовых орудий.

Так начался неравный бой ледокольного парохода, ветерана Арктики, с мощнейшим вражеским крейсером. Уже первым попаданием с него тяжелым снарядом была снесена фор-стенга, вторым — артиллерийский расчет на корме, третьим — подожжены бочки с горючим на носу, четвертым — выведена из строя машина. «А. Сибиряков» потерял ход и был обречен на гибель. Моряки спустили шлюпки и на них пытались добраться до ближайшего льда, но спущенный с крейсера катер преградил им путь. Часть моряков и

полярников были схвачены и силой пересажены в катер. Другие предпочли плену смерть. Из всех пассажиров и команды лишь 19 человек попали в плен, в том числе и раненый капитан А. А. Качарова, которого матросы перенесли в шлюпку.

Когда немецкий катер подходил к «А. Сибирякову», чтобы захватить ледовую информацию, шифры и коды (они уже были уничтожены), боцман Н. Г. Бочурко по ранее отданному приказу капитана открыл кингстоны, и, объятый пламенем корабль, медленно начал тонуть, так и не спустив флаг!

О бое «А. Сибирякова» и о том, что в Карском море появился немецкий крейсер, стало известно штабу морских операций – радио с «А. Сибирякова» было услышано, – и все суда, плавающие в Карском море, получили соответствующие распоряжения.

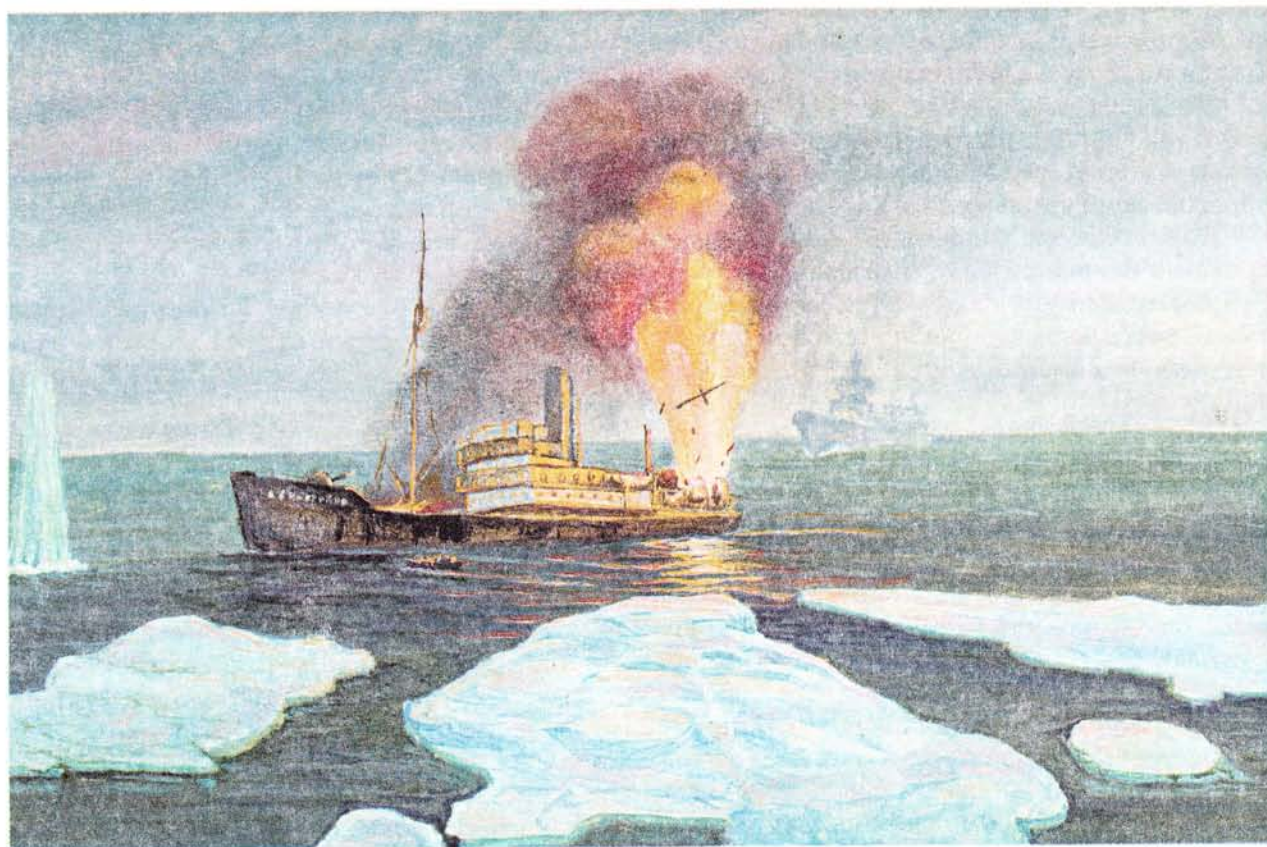
Таким образом фактор внезапности, на который так рассчитывали немцы, был утерян. «А. Сибиряков» фактически прикрыл собой уходящий во льды караван наших кораблей.

А через сутки «Адмирал Шеер» приступил к выполнению второй части запланированной операции «Вундерланд» – разрушению порта Диксон, захвату штаба морских операций, уничтожению радицентра и всех сооружений морского порта. Но благодаря мужеству и храбрости советских людей гитлеровцам не удалось выполнить задуманные планы. Получив должный отпор, фашистский крейсер полным ходом двинулся на северо-запад в обход Новой Земли, даже не вступая в радиосвязь со своими подводными лодками из-за боязни быть обнаруженным и атакованным советской авиацией.

Небезынтересно, что в это время в Баренцевом море находилась союзная эскадра: тяжелый крейсер «Тускалуза» и три эсминца, которые свободно могли закрыть «Адмиралу Шееру» выход из Арктики и, располагая большим превосходством, уничтожить его.

Но и на этот раз англо-американская эскадра получила приказ не задерживаться в советских водах.

Провал операции «Вундерланд» заставил немецкое командование отказаться от другой, более мощной и более опасной для нас операции «Дуплет», которая предусматривала действие уже двух тяжелых крейсеров: «Адмирала Шеера» у архипелага Норденшельда,



Неравный бой ветерана полярного флота «А. Сибирякова» с мощным крейсером «Адмирал Шеер», который открыл огонь, приказал спустить флаг и сдаться. По команде раненого капитана А. А. Качарова, боцман Н. Богурко открыл кингстоны, и пылающий корабль, продолжая отстреливаться, медленно начал тонуть, но не спустил флаг!

Диксона и в Енисейском заливе и «Адмирала Хиппера» – в районе устья Оби и западной части Карского моря. При недостатке в то время наших кораблей такой «дуплет» (двойной выстрел) мог причинить нам весьма серьезный вред. После провала операции «Вундерланд» немецкое командование не только отказалось от этого плана, но и пришлось к выводу о невозможности использования надводных кораблей в Арктике. Но отказаться от дальнейшей борьбы за уничтожение Северного морского пути они уже не могли.

4.

Последующая боевая операция «Царица» была проведена в сентябре 1942 года, в ней участвовали тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и четыре эсминца. Они провели рейд к Новой Земле для постановки мин вдоль северного и южного побережья.

Эта операция также не причинила существенного ущерба советскому флоту и Северному морскому пути. Тогда немецкое командование к концу 1943 года, вновь пересмотрев стратегические планы, приняло решение перейти к тактике «волчьих стай» – отрядов из 6-7 подводных лодок.

Таким образом, с навигации 1943 года Карское море стало театром еще более активных боевых действий «волчьих стай», которые проникали далеко на север, вплоть до кромки льдов и даже входили в пролив Вилькицкого. Особую активность вражеские подлодки развивали на участке между мысом Челюскина и Диксоном, где на пустынном острове Вардропер в шхерах Минина ими был создан наблюдательный пункт, радиостанция и, возможно, база подводных лодок. К сожалению, это стало известно лишь спустя два года после войны.

Выбор шхер Минина был не случайным, если вспомнить полет дирижабля «Граф Циппелин», то данные его аэрофотосъемки помогли избрать именно этот район, где довольно редко появлялись советские суда, но в то же время близко от основной трассы Северного морского пути. Предположительно эта база существовала в течение 1942–1943 годов и сыграла важную роль в пиратских действиях «волчьих стай». И все же эти действия, хотя и нанесли некоторый ущерб транспортному флоту, но не смогли сорвать навигацию и прекратить перевозки по Северному морскому пути.

В начале октября 1943 года вопрос обороны Северного морского пути обсуждался в Ставке Верховного главнокомандующего И. В. Сталина. Было принято решение оставить в Арктике 15 транспортных судов. Но для обеспечения зимней навигации в Белом море, где ожидалось союзные конвои, необходимо было присутствие самого мощного ледокола «И. Сталин» и ледореза «Ф. Литке».

22 октября, в невиданно поздний срок, эти суда вышли к проливу Вилькицкого, где к ним присоединились надводный заградитель «НЗ-90» и сторожевик «СКР-19». Так был составлен конвой под шифром «АБ-55» (Арктика–Белое море–55).

В Карском море для усиления охраны присоединяются три новых тральщика «АМ», четыре эсминца, одно охранное судно и лидер «Баку». Еще в Карском море на подходе к проливу Карские Ворота конвой был атакован вражескими подводными лодками. Трое суток продвигался конвой от Карских Ворот до Северодвинска, все время отбиваясь от атак «волчьих стай».

Проводку конвоя и ледовую разведку на пути его следования вели экипажи полярной авиации. Поэтому, получая обычное задание на ледовую разведку, летчики получали и второе задание – боевое. В личном архиве полярного летчика В. В. Малькова хранится именно такой документ: приказ гражданского руководства гражданскому летчику. Взгляните на него, не пропитан ли он запахом пороха?

«Главное управление
Северного морского пути
При СНК СССР

Штаб морских операций.
западного сектора Арктики»

Командиру звена самолетов КОР-2 т. Малькову В. В.

19 сентября 1943 г.
№ 199902

19 сентября по окончании заправки самолетов вам предлагается осуществить полет вашим звеном по маршруту: о. Диксон, сев. оконечность о. Кузькин, о. Вилькицкого, о. Белый, о. Свердруп, о. Диксон. Цель полета: разведка и уничтожение кораблей противника.

По выполнении задания немедленно ставьте машины под заправку с тем, чтобы в течение светлого времени 19 сентября вы успели совершить второй боевой вылет.

*Начальник моропераций – Минеев
Начальник штаба – Саянов*

Как видите, полярным летчикам, по-существу гражданским лицам, приходилось включаться в боевые дела Северного флота, вступать в борьбу с морскими пиратами врага и одновременно выполнять свою основную работу, ради которой они были оставлены в Арктике и не призывались в ряды ВВС. Правда, обычная работа – транспортная и ледовая разведка для полярных летчиков стала гораздо труднее и опасней.

5.

В навигацию 1944 года немецкое командование попыталось создать напряженную обстановку на арктических коммуникациях с целью отвлечения наших военно-морских сил, предназначенных для поддержки готовящегося наступления на лапландскую группировку противника. Но это им так и не удалось. К этому времени Советский Военно-морской флот настолько усилился, что посылка нескольких кораблей для охраны наших транспортных путей не отразилась на мощи флота в октябрьском наступлении на севере Европы. Причиненный ущерб нашему торговому флоту был незначителен. И все же на исходе морской войны в Арктике разыгрались трагические события, которые следует вспомнить.

Транспорт «Марина Раскова» 8 августа 1944 года снялся с якоря в Северодвинске, направляясь на Диксон и в порты моря Лаптевых. В трюмах корабля находилось 6310 тонн продовольственных и технических грузов. Для смены зимовщиков на полярных станциях и предприятиях Главсевморпути в плавание уходило 354 человека, среди которых были женщины и дети. Охрану корабля выполняли три тральщика: АМ-114, АМ-116 и АМ-118.

К вечеру 12 августа, не встречая льдов, «Марина Раскова» в сопровождении конвоя достигла района острова Белый (у северной оконечности полуострова Ямал).

С сожалением приходится отметить, что на корабли конвоя не было во время передано весьма важное сообщение с самолета М. Козлова, который при перелете с Диксона в Амдерму северо-западнее острова Белый был обстрелян из автоматической пушки с борта подводной лодки и на поврежденном самолете произвел вынужденную посадку в Усть-Каре (130 км восточнее Амдермы).

А в это время подводная лодка U-365 под командованием Вадемаера затаилась на мелководье у острова Белый, где меньше всего ее могли ожидать.

Корабли конвоя шли с опущенными тралами, неся противоминную службу, и поэтому не могли слышать ни двигателей торпед, ни работу моторов подводной лодки. Когда раздался взрыв по правому борту «Марины Расковой», на головном тральщике приняли его за взрыв котла, который на транспорте был неисправен. За первым последовал второй взрыв. И судно начало медленно оседать на нос.

Корабли конвоя, оставив свои места в порядке (порядок судов, обусловленный приказом), направились к «Марине Расковой». Первым подошел АМ-118. Но едва он поравнялся с судном, как в его кормовой части раздался взрыв. Вторым взрывом тральщик был потоплен. Катер и шлюпка, спущенные с транспорта, подобрали часть людей и доставили их на тральщик АМ-114.

Оба оставшихся тральщика остановились с обоих бортов «Марины Расковой», с которой уже были спущены все плавсредства: два плота, два кунгаса и шлюпки, в шлюпки сели женщины и дети. Они были высажены на борт тральщика АМ-114. Мужчины эвакуировались на тральщик АМ-116.

Перевозкой людей с транспорта руководил капитан третьего ранга Белоусов. Во время последнего рейса он заметил перископ вражеской подлодки, которая выпустила торпеду по тральщику АМ-114. С него спаслась небольшая часть команды. Женщины и дети с «Марины Расковой» погибли.

Перед командиром тральщика АМ-116. В. А. Бабановым встала сложнейшая задача: продолжать спасательные работы и тем самым подвергать корабль угрозе потопления (а на тральщике уже собралось 176 человек спасенных) или выйти из опасной зоны, оставив

на произвол судьбы плавающих на плотках и кунгасах людей. И он принял решение уйти, спасти корабль и находящихся на нем людей.

Таким образом, после ухода АМ-116 часть спасшихся моряков с АМ-114 осталась в шлюпке у борта «Марины Расковой», где уже находилась шлюпка с командным составом транспорта и частью военных моряков, в море поодаль дрейфовали кунгас и катер.

Теперь немецкому пирату уже ничего не угрожало. Он всплыл на поверхность и выпустил торпеду по еще державшемуся на плаву транспорту. Судно переломилось и быстро погрузилось в воду.

Получив первые известия о гибели «Марины Расковой», военно-морское командование и штаб морских операций ГУ СМП направили на спасение людей самолеты и корабли, но нелетная погода и туман не позволили тут же начать операцию. Лишь 15 августа, то есть на третий день, к месту гибели корабля подошел тральщик АМ-116 под командованием В. А. Бабанова. Он обследовал большой район, но людей не обнаружил. На четвертый день летчик Е. Евдокимов обнаружил шлюпку с 18 человеками, произвел посадку и снял их. 18 августа летчик М. Козлов обнаружил вельбот и снял с него 25 человек. В тот же день летчик С. Соколов спас еще 11 человек. На следующий день он обнаружил кунгас с 37-ю человеками, но из-за сильной волны взять людей не смог. Этих людей снял летчик М. Козлов.

С Матвеем Ильичем Козловым я познакомился вскоре после зачисления меня в Московскую авиагруппу (МАГОН). На аэродроме Захарково, куда меня тянуло отнюдь не праздное любопытство. Там было множество самолетов, которых я не знал и лишь мечтал полетать на этих машинах.

– Изучаешь технику? – остановился подле меня невысокий седой летчик. – Можно сказать, новичок? – продолжил он. – Недавно у нас?

– Недавно.

Так состоялось наше знакомство, перешедшее потом в многолетнюю дружбу.

С той поры мы много летали в небе Арктики, встречались на земле и в воздухе. И как бы не искажали помехи, я всегда узнавал голос моего старшего друга по словам «можно сказать», которые он ухитрялся вставить в любую фразу. Звучала она как-то по-особенному, по-козловски: «мо-скать».

– Эти самолеты, мо-скать, ерунда, – повел он рукой в сторону трофейных «зибелей» и «кондоров». – На лодках летал?

– На лодках? – не скрыл я своего изумления. Тогда мне еще невдомек было само существование летающих лодок – гидросамолетов, на которых летали многие летчики-полярники.

– Мо-скать, на лодках? – повторил свой вопрос Козлов.

– Не-ет...

– Пойдем со мной. Облетаем «Каталину».

– А... можно?

– Нужно. Мо-скать, для углубления мозговых извилин.

«А он ершист», – подумал я тогда, не подозревая, что за напускной развязностью скрывается величайшая скромность.

Как-то осенью, заканчивая ледовую разведку на мысе Челюскина, мы часто встречались с экипажем Козлова. И тут на его имя вдруг стали поступать многочисленные телеграммы с поздравлениями. Мы предположили, что у него приближается какой-то юбилей, о котором Козлов не хочет распространяться. Что же, это его личное дело. Но любопытство взяло верх:

– Телеграммки получаешь, Матвей Ильич, а выпивку зажимаешь, – съехидничал я.

– Мо-скать, ерунда, – ответил Козлов. – Крестники напомнили про день рождения.

– Крестники? – изумился я. – В таком количестве? Не загибаешь, Матвей Ильич?

– Мо-скать, незачем.

Больше от него не удалось выудить ни слова. А через неделю к нам на Челюскин прилетел рейсовый самолет с почтой. И в его экипаже – штурман Иван Леонов. Вот он-то и рассказал о трагических событиях августа 1944 года. Тогда он летал вместе с Козловым в одном экипаже.

С момента гибели «Марины Расковой» прошло уже десять дней. В кунгасе, обнаруженном Соколовым, остались умирающие от голода, холода и жажды люди. Но шторм не

стихал... И Козлов не выдержал. Он пришел к начальнику морских операций Главсевморпути А. И. Минееву:

– Мо-скать, сил моих нет, Ареф Иванович. Лучше погоды не будет. Вылетаю.

Минеев лишь махнул рукой: мол, что с ним поделаешь!

И самолет Козлова ушел в море. А через несколько часов в штаб моропераций пришла телеграмма: «Кунгас найден, люди живы, направляйте судно. Козлов».

Штаб моропераций тут же связался с военными моряками и попросил выслать в район, где барражирует Козлов, спасательное судно. Но военные корабли были в море, выполняя свои задания... А Козлову не терпелось: «Когда же подойдет судно?». И уже несколько раз получал один и тот же ответ: «Пока все суда заняты».

Так прошло еще несколько часов. Наконец от Козлова пришла последняя телеграмма: «Вынужден закончить барражирование. Горючее кончается. Если отойду от кунгаса, он будет потерян. Люди гибнут. Жду ваших указаний. Козлов».

Нелегко было Минееву дать ответ, которым он обрекал экипаж самолета на невероятный риск, а может быть, и на гибель, но он его дал: «Действуйте своему усмотрению». Что это означало, Минеев знал. Козлов не покинет людей. Он пойдет на риск...

Ответ пришел мгновенно: «Иду на посадку. Постараюсь принять людей. Шторм»... После этого связь с самолетом оборвалась...

Бесспорно, Матвей нарушил все инструкции, наставления, предупреждения. Посадка в таком шторме, при такой волне невозможна. Но... там гибнут люди!

Волны так велики, что могут накрыть собой самолет, раздавить его многотонной массой воды. На такую перегрузку не рассчитаны стальные и дюралевые детали лодки. Уйди пилот на Диксон, и никто его не осудит – есть предел возможному, предел прочности машины, наконец, предел человеческим силам. Предел? О каких пределах можно говорить, когда гибнут люди?

– Выпустить поплавки! – приказывает Козлов. И слышит в телефонах СПУ (самолетное переговорное устройство) удивленный голос механика Никифора Камирного: «Командир?! Первой волной оторвет!».

К нему присоединяется голос штурмана Ивана Леонова:

– Садиться в такой шторм? Еще никто не садился!

И Матвей понимает тревогу своих товарищей. Да, в такой шторм еще никто не садился. Но внизу – люди!..

– Всему экипажу – слушать мои команды! К посадке готовься! Поплавки выпустить!

– Есть! Поплавки на выпуске!

– Штурман к посадке готов!

– Радист к посадке готов!

– Спокойно, ребята. Мо-скать, сядем!

Козлов зашел на посадку не против ветра, как гласит инструкция по производству полетов, не наперерез волне, а вдоль ее гребня. Снизился над вершиной водяной горы и пошел над ней. Вот кипящая пена ударила в днище, и лодка заскользила по гребню водяного вала. Ветер развернул ее, и машина нырнула в пучину...

Волны захлестывали смотровые стекла, брызги влетали в кабину, холодными ручейками стекали по лицу, по шее. Но Матвей не замечал холода. Одна рука на секторах управления двигателями, другая на штурвале. И лодка удержалась в бушующем море. Она то ныряла в глубокие впадины между волнами, то взлетала на их гребни.

– Кунгас впереди!

– Клипер-бот на воду! Давайте, ребята... Мо-скать начинается наша работа.

Штурман, механик и радист, закрепив клипер-бот длинным концом к кнехту на самолете, поплыли к кунгасу. Достигнув его, закрепили второй конец троса на кунгасе. Теперь по этому натянутому тросу понемногу начали переправлять истощенных и ослабевших до предела людей: погрузка их в прыгающий на волнах клипер-бот, короткое передвижение вдоль натянутого троса и выгрузка едва живых людей в самолет. С трудом передвигает утлое резиновое суденышко экипаж, уже не слушаются оковеневшие от ледяной воды руки, болят все мышцы, не разгибаются ноющие спины. А Козлов не покидает своего места, не выпускает из рук штурвал, держит самолет на моторах, парируя удары волн и порывы ветра.

Но вот поднят на борт последний человек. Спасенные заняли просторный салон лодки, набились в грузовой отсек, сгрудились в кабине пилотов. Лодка осела много ниже ватерлинии.

— Все, командир! — крикнул штурман с носовой палубы. — На кунгасе никого не осталось!

— Добро! Руби конец! Задраивай люки!

— Есть!

Надсадный вой моторов. Лодка за-рывается носом в набегающие волны. Вода хлещет через крыло и заливает моторы.

— Не взлететь, командир! — в СПУ голос механика. — Перегрузились! Что будем делать?

— Что делать? — переспросил Козлов. — Мо-скать, будем рулить. Курс на Белый.

— Командир! Разобьет лодку волнами!

— Выдержит! Мо-скать, обязана!

И лодка выдержала. В начале следующих суток показался маяк острова

Белого, а затем лодка вошла в пролив Малыгина и встретилась с направленным к самолету тральщиком АМ-60, на который и были переданы спасенные экипажем Козлова люди. Матвей Ильич, наконец, смог поднять в воздух свою машину. Лететь пришлось недолго. Диксон был рядом.

Больше тридцати часов провел экипаж летающей лодки в море, и все это время Козлов не покидал своего сидения, не выпускал из рук штурвал.

О подвиге Козлова и его экипажа не писали газеты, не передавали по радио. Видимо, тогда было не до этого. А потом все эти события постепенно ушли из людской памяти. Помнили лишь спасенные люди — «крестники» Козлова.

Помнится, мы тогда раздобыли бутылку коньяка из последних запасов аэропорта и пришли с ней к Козлову:

— За мужество, за твой подвиг, Матвей Ильич! — начал я высокопарный тост.

— Перестань! — оборвал меня Козлов. — Мо-скать, каждый на моем месте поступил бы так же. Такая наша работа, ребята.

И мы выпили только за работу.



Подвиг **М. Козлова**. О нем не писали газеты, не передавали по радио. Видимо, в ту пору было не до этого. А потом все события военного лихолетья постепенно стали уходить из людской памяти. Помнили о них лишь «крестники» Козлова — спасенные им люди.

6.

На гибели «Марины Расковой» не окончились трагические события последней военной навигации.

23 августа с Диксона вышло гидрографическое судно «Норд», чтобы зажечь маячные огни на острове Вардропер, мысе Стерлигова и в проливе Норденшельда. 25 августа «Норд» пришел на полярную станцию мыса Стерлигова, доставил туда часть новой смены зимовщиков и взял несколько человек сменившихся. В этот же день судно отправилось к островам Ринглес, Кравкова и Белуха. А утром 26-го с полярной станции мыса Стерлигова на Диксон пришло сообщение, что в 5 часов 15 минут на волне 600 метров (обычная судовая частота) открытым текстом передана радиограмма: «Всем, всем, я — «Норд», обстрелян подводной лодкой»... Больше никаких сведений с «Норда» не поступало.

Только по возвращении из немецкого плена моряков «Норда» стали известны некоторые подробности этой трагедии. Вот что рассказал боцман «Норда» И. А. Рогачев: «Когда мы подходили к острову Белуха, наше судно было обстреляно немецкой подводной лод-

кой. Почти все члены нашего гидрографического судна погибли при обстреле... Я и еще один человек нашей команды были взяты в плен на борт немецкой подводной лодки. Один человек из нашей команды вместе с буфетчицей нашего судна были оставлены немцами в шлюпке с «Норда», так как мужчина с «Норда» был тяжело ранен в живот, а буфетчица сошла с ума. Все остальные погибли».

Из немецких секретных документов известно, что в августе-сентябре между Диксоном и мысом Челюскина находилось шесть подводных лодок. Известна и уверенность гитлеровцев в том, что при любой охране ими будет уничтожен любой конвой. Еще бы! Они были вооружены новым оружием – акустическими торпедами, получившими двусмысленное название – *zaunkönig*, что можно перевести как крапивник и как забор. И так, огневой забор на пути наших конвоев. Из упомянутых документов известно, что лодка U-711 (командир Ланге) действовала исключительно в проливе Вилькицкого. Она выпустила по нашим судам 9 торпед, и ни одна из них не взорвалась. В это же время в проливе Вилькицкого и в архипелаге Норденшельда действовали еще две лодки U-278 (командир Франзе) и U-739 (командир Мангольд), которые пытались атаковать ледокол «Северный ветер» и тиксинский караван, но... в вахтенных журналах советских кораблей не отмечена никакая атака! В немецких штабных документах не дается разъяснения этим случаям, но факт остается фактом – хваленое секретное оружие вермахта не срабатывало. И только 23 сентября атака немецких подводных лодок увенчалась успехом. Повторилась та же ошибка, что и при конвоировании «Марины Расковой»: конвой шел с опущенными трапами, когда невозможно услышать звук моторов подводной лодки. Акустики обнаружили противника слишком поздно. Торпеда взорвалась у борта СКР-29, и через две минуты после взрыва корабль затонул. Считается, что никому из 66 человек команды спастись не удалось, один спасенный матрос умер от ран на палубе АМ-120.

Тем временем конвой продолжал двигаться к Диксону, оставив тральщик АМ-120 в районе гибели СКР-29, чтобы продолжать поиск подводной лодки. К несчастью на корабле вышла из строя гидроакустическая аппаратура, которую с трудом удалось починить. В это время капитан-лейтенант Д. А. Лысов получил приказание следовать на Диксон, но акустик доложил, что слышит шум винтов приближающейся подводной лодки. И Лысов повел корабль в атаку. Была сброшена серия глубинных бомб. Бой продолжался недолго. Взрыв вражеской торпеды пришелся на корму тральщика и был настолько силен, что вывернул наружу руль и винты корабля. Большие повреждения получил и корпус тральщика. На корабле отказала вся радио- и электроаппаратура. Была откачана за борт часть топлива для придания судну нормального положения. Но, не имея хода, корабль стал хорошей мишенью для противника. В таких сложных условиях командир принимает решение остаться с группой артиллеристов-добровольцев на борту корабля, а всех остальных отправляет на катере и понтоне к берегу. В это время на поверхность всплывает немецкая подводная лодка, видимо, решив добить из орудий покинутый командой корабль.

Но корабль жил! Как только на поверхности оказался весь корпус лодки, с тральщика открыли артиллерийский огонь. Снаряд попал в рубку лодки, и она пошла на погружение. Другая лодка атаковала тральщик с подводного положения. На катере и понтоне видели, слышали сильный взрыв, после которого на плаву осталась только носовая часть тральщика. Когда к месту катастрофы прибыли катер и понтон, на поверхности воды уже ничего не было...

Значение подвига капитана Лысова и его команды трудно переоценить. Он не только проявил высокое мужество, он своим кораблем заслонил конвой, благополучно прибывший на Диксон.

После прибытия тиксинского каравана на Диксон немецкие подлодки предприняли последнюю операцию в Арктике – нападение на полярную станцию мыса Стерлигова. 26 сентября две подлодки U-711 (командир Ланге) и U-957 (командир Шаар) подошли к берегу в 2,5 километрах от мыса и высадили десант из 50 человек.

Персонал станции состоял всего из семи человек: начальник станции, он же старший радист, Л. М. Поблодзинский, радист Л. Э. Венцковский, метеоролог Д. С. Марков, авиаспециалист (моторист) Г. В. Бухтияров, краснофлотцы Нагаев, Уткин и вольнонаемный В. Кондрашов. Причем двое из коллектива станции были на рыбной ловле в 2–3 километрах от станции. Таким образом на станции оставалось всего пять человек.

После высадки десанта подлодки отошли мористее и легли на грунт, чтобы не быть обнаруженными с воздуха. Около трех часов ночи высаженный десант подошел к станции, окружил дом и ворвался в него. После этого они выставили караул.

Переводчиком в десантной группе оказался весьма болтливый фашист – эстонец. От него плененные полярники узнали, что одна лодка прошла в Карское море вокруг мыса Желания, а возвращаться намерена одним из проливов Новой Земли, вторая же лодка получила повреждение рубки, плавая во льдах, будто бы задела антенной за лед. Уж не та ли лодка, в которую попали последние снаряды с гибнущего тральщика капитана Лысова? Скорее всего – она.

Чтобы не вызывать подозрений, гитлеровцы приказали продолжать передачу на Диксон сводок погоды. Затем радисту Поблодзинскому приказали вызвать самолет, но он сумел убедить, что такая телеграмма будет весьма подозрительной, так как на мысе нет посадочной площадки, о чем знают на Диксоне (на самом деле любой гидросамолет мог произвести посадку вблизи станции). Итак, в условленное время радиостанция мыса Стерлигова выходила в эфир и передавала обычные метеосводки под наблюдением переводчика. И все же Поблодзинскому удалось среди метеоданных дважды передать «SOS», который, к сожалению, на Диксоне не был принят.

Тем временем на станцию возвратился с рыбной ловли Бухтияров. Выставленный немцами караул заметил приближающиеся нарты и соответственно подготовился. Бухтияров был схвачен и брошен в дом, где уже были заперты полярники. От них он узнал о случившемся и о тех сведениях, которые выболтал переводчик.

Чтобы лучше понять последующее, необходимо вкратце обрисовать Бухтиярова, с которым я познакомился в 1946 году и весьма долго, до самой его смерти, поддерживал дружеские отношения.

Григорий Васильевич был крупным, физически очень сильным, весьма энергичным и храбрым человеком. Достаточно сказать, что однажды недалеко от станции на него набросился белый медведь. У Бухтиярова был с собой карабин, единственный патрон дал осечку. Но у него был еще нож, обыкновенный, охотничий. И вот этим примитивным оружием он смог победить разъяренного зверя! Тут мало силы и ловкости тут необходимо было необыкновенное мужество – не дрогнуть, превозмочь боль и выбрать момент для единственного сильного удара. В память об этом событии на теле и на лице Григория Васильевича остались глубокие шрамы. Но, как известно, шрамы украшают настоящего мужчину.

Во вторую половину дня, разграбив станцию, гитлеровцы собрались в обратный путь. Часть захваченных продуктов и кое-какое оборудование они перенесли к берегу, но на складе оставалось множество невыделанных оленьих, песцовых, нерпичьих и медвежьих шкур. Доставка их к месту подхода лодок требовала какой-либо транспорт. И немцы решили использовать упряжку, на которой прибыл Бухтияров, заставив его самого заняться извозом. Сделав несколько рейсов к берегу по песку, собаки устали и начали останавливаться на отдых. Тогда Бухтияров через переводчика предложил перевозить грузы не по песку, где собаки окончательно выдохнуться, а по более длинному пути, по покрытой снегом тундре. Поэтому, когда он свернул сторону и погнал упряжку по тундре конвоиры – унтер-офицер и автоматчик – вначале не обратили на это внимания, но когда сообразили, что Бухтияров от них убегает, бросились в погоню, изредка останавливаясь, чтобы прицелиться и выстрелить.

Бухтияров сбросил тяжелые болотные сапоги и, обгоняя собак, бросился к речке Ленивой, которая уже была покрыта тонким льдом. У реки он оглянулся. Автоматчик остался далеко позади, а к берегу бежал унтер-офицер, размахивая пистолетом. Разделяли их каких-либо полсотни метров. И немец не торопился стрелять – беглецу уйти некуда.

Бухтияров сбросил с себя меховую куртку и ступил босой ногой на лед. Он затрещал. Тогда беглец опустил на живот и медленно пополз к другому берегу. Позади гремели выстрелы. Пули впились в лед, обдавая его холодными брызгами, но Бухтияров не ощущал ни холода, ни страха. Только бы выдержал лед!

Уже на другом берегу реки Бухтияров, не поднимаясь со льда, оглянулся. Немец выстрелил еще раз. Просто так – в воздух, на таком расстоянии уже вряд ли можно было попасть. Постояв, он поднял брошенную Бухтияровым куртку и зашагал назад к берегу моря, Бухтияров тоже поднялся и побежал в противоположную сторону – в тундру.

Только на следующий день он добрался к оставленному товарищу. Немного отдохнул, обмотав распухшие, обмороженные ноги оторванными от палатки полосами ткани, они уже вдвоем с Нагаевым вернулись на полярную станцию, где остались лишь тлеющие развалины... Они пошли на Диксон...

А пятеро плененных полярников на немецкой лодке U-711 прибыли в Нарвик. Попытка заставить советских полярников работать в гидрометеослужбе немецкого флота не увенчалась успехом. Полярники наотрез отказались служить гитлеровцам. Им угрожали расстрелом, но и это не помогло. Тогда их увезли в Данциг, где посадили в тюрьму. Позднее, вместе с пленными с «Норда» их перевели в концлагерь под Гдыней, где уже были заключены сибиряковцы. Лишь в 1945 году оставшихся в живых полярников освободили части Советской Армии.

В этом кратком обзоре военных событий в Арктике за 1941–1944 годы невозможно перечислить всех военных и гражданских летчиков, всех тружеников Заполярья.

В нашей Великой Победе есть определенная заслуга всех тех, кто самоотверженно защищал северные берега нашей Родины, кто беззаветно трудился на шахтах и рудниках, в морских и авиационных портах, на заводах и фабриках, на всем арктическом побережье и на островах Северного Ледовитого океана.

За эти годы возросло значение Северного морского пути как широтной арктической магистрали, связывающей северную часть Тихого океана, не охваченную войной, с отдаленными районами Советского Севера.

Полярная авиация за годы войны не прекратила своего существования, как об этом мечтали гитлеровские стратеги, а наоборот, с честью выдержав суровый экзамен, значительно окрепла и выросла, превратилась в мощное производственное хозяйственное предприятие.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 декабря 1944 года была учреждена медаль «За оборону Советского Заполярья».

Честь и слава кавалерам этой скромной медали!

ЛЕДОВАЯ РАЗВЕДКА

1.

Как-то меня спросили: на какие вопросы отвечает ледовая разведка, где и как она проводится? Помнится, тогда я не смог сразу ответить, хотя уже много лет летал на разведздания во всех наших арктических и дальневосточных морях. Казалось бы, ответ прост и однозначен – ледовая разведка занимается изучением льдов в северных морях. Но тут же возникают и другие вопросы, и первый из них – что же такое морские льды? Одно из состояний воды?

Так и не совсем так. Замерзшая поверхность океана только непосвященному человеку может показаться совершенно ровной и одинаковой. А все потому, что мы привыкли к обычным сравнениям. Так мы сравниваем морской лед с речным или озерным, где он, действительно, может быть ровным и гладким. В океане же льды находятся в непрерывном движении. С высоты полета они напоминают скорее беспорядочно перепаханное громадное белое поле с темными, иногда почти черными лентами рек-разводьев. Но это, так сказать, общая картина замерзшего океана, какую видит неискушенный наблюдатель. Именно такими я видел льды в своих первых полетах на разведку, и мне казалось, что ледяной покров всей Арктики представляется таким громадным белым блином. В действительности же ледяной покров океана состоит из отдельных льдин, а точнее – из полей различного размера и толщины.

Следующий вопрос, на который отвечает ледовая разведка – степень покрытия поверхности моря льдом. Называется она сплоченностью льда и выражается отношением суммарной площади всех льдин в определенном районе, где они распределены сравнительно равномерно к общей площади района. Казалось бы, не велика премудрость дать характеристику увиденным льдам и подсчитать степень покрытия ими в данном районе. Но, вспоминая свои первые полеты, признаюсь – тогда мои «выводы» вызывали добрую усмешку нашего гидролога Александра Гавриловича Дралкина и колкие насмешки штур-

мана Александра Павловича Штепенко. Еще бы! Опытный гидролог – ледовый разведчик, различает больше сотни характеристик ледового покрова, а для меня он еще долго был просто лед.

Просто лед... Пройдет время, и я буду производить посадки на эти льды, и мне не раз еще придется сталкиваться с самым трудным визуальным определением наиболее важного для летчика параметра – толщиной льда. И от правильности такого определения будет зависеть не только выполнение задания, но и сама жизнь самолета и экипажа. А льды в океане постоянно живут сложной жизнью. Ежедневно, ежечасно, может быть, за исключением нескольких теплых дней короткого полярного лета. В образовавшихся трещинах, в разводьях и снежниках образуется, растет и крепнет новый лед, пока не будет разрушен очередной подвижкой, но сразу же, где только появилась вода, вновь начинается льдообразование, и нет этому конца. Так же, как нет конца движению льдов и жизни океана.

Движение льдов в океане, пожалуй, напоминает речной ледоход, только более мощный, стремительный и непредсказуемый. Льдины сталкиваются друг с другом, разламываются, громоздятся одна на другую, образуя торосы. Чем толще лед, тем внушительней картина торошения. Высота торосов может достигать 3–5 метров, а при сильных сжатиях – 10 и более метров. Человеку, не побывавшему на льдах Северного Ледовитого океана, трудно представить эту массу нагроможденных льдин всевозможных размеров, этот вздыбленный лед, поднявшийся на высоту трех-, пятиэтажного дома. Когда льды приходят в движение, уже нет никаких сил, которые смогли бы их остановить. Это жуткое и в тоже время величественное зрелище.

Но как бы ни буйствовала стихия, как ни страшны были последствия таких ледяных баталий, на льду океана постоянно трудились наши советские ученые-полярники, планомерно изучавшие природу этого сурового края. Для этого же выходили в море корабли, для этого постоянно вылетали самолеты – ледовые разведчики.

2.

Воздушная ледовая разведка не сразу и не просто завоевала ведущее положение в морских операциях Севера. Долгое время большинство моряков не верило в практическую полезность авиации. Как ни странно, но даже некоторые маститые ученые-полярники в свое время скептически относились не только к возможностям авиации, но вообще к ее необходимости в обеспечении судов ледовой разведкой. В этом отношении весьма характерны слова профессора В. Ю. Визе, высказанные им в своей книге о плавании ледореза «Ф. Литке»: «Днем 30 августа я был неприятно удивлен, заметив, что пилоты возились у стоящего на юте самолета, очевидно, они готовились лететь в ледовую разведку. К чему она? Распределение льдов отражалось на небе, как в зеркале, и эта небесная карта явно указывала нам путь».

К счастью, помимо ученых-скептиков на борту «Ф. Литке» находились моряки, которые не только верили в будущее авиации, но и видели в ней практический смысл уже сейчас, в этом конкретном и нелегком плаванье. Летчик В. К. Куканов на маленькой амфибии Ш-2 несколько раз поднимался в воздух с начальником экспедиции Д. С. Дуплицким и с капитаном Н. М. Николаевым, и эти полеты приносили громадную пользу.

Вспоминая свои полеты на ледовую разведку, штурман Н. М. Жуков рассказывал, что в период проведения Первой Ленской экспедиции в 1933 году впервые морской караван должен был пройти от Диксона через пролив Вилькицкого и далее в устье Лены. Для этого была совершена детальная ледовая разведка двумя самолетами: экипажем А. Д. Алексеева, который летал с Диксона, и экипажем М. Я. Линделя, который летал с мыса Челюскина. Сложность предстоящей экспедиции заключалась в том, что помимо морских судов в караване был речной буксир «Первая пятилетка» и большой железный лихтер № 7, шедшие с Оби.

29 августа в морском порту Диксона на ледоколе «Красин» состоялось совещание капитанов каравана, на котором после долгих споров все же было принято решение следовать по маршруту, рекомендованному ледовыми разведчиками.

«После выхода каравана, – писал Н. М. Жуков в журнале «Советская Арктика» (№ 5 за 1939 год), – мы рассчитывали получить сообщение о подходе его (каравана – К.М.) к острову Русский. Однако на следующий день получили телеграмму, что караван застрял

в тяжелом льду. Оказывается, нам все же не поверили в существование благоприятного судового хода, и командование повело караван ранее намеченным маршрутом. Мы вторично подтвердили координаты. Но командование упорствовало в своем решении.

Спор разрешился весьма неожиданно. В арьергарде каравана шел л. п. «А. Сибиряков». Капитан его решил самостоятельно выйти на судовый ход, указанный авиаразведкой. Его радио дипломатически замолчало... до тех пор, пока судно не вышло в разведанную нами полынью. Тогда капитан «Сибирякова» удивленно запросил флагмана, зачем же ему идти в десятибалльном льду, когда он идет по чистой воде?

Таковы первые шаги ледовых разведчиков и первый, завоеванный ими авторитет. Но если говорить о действительно первых полетах на ледовую разведку, результаты которых еще не были использованы непосредственно для судоходства, то необходимо еще раз вспомнить полеты Нагурского и Чухновского. Они начали первые полеты в Арктике, сделали первые ледовые разведки, и, собственно, с них зародилась Полярная авиация.

На дальнейшее развитие судоходства, транспортного освоения Арктики авиацией и необходимой для этого ледовой разведки в какой-то степени повлиял еще один малоизвестный широкому читателю факт. Дело в том, что после экспедиции по спасению экипажа дирижабля «Италия» возрос интерес некоторых иностранных государств к неисследованным просторам Арктики и особенно к Северной Земле (тогда еще Земле Николая II), Земле Франца-Иосифа и острову Врангеля. Советское правительство принимает срочные меры для закрепления этих территорий за СССР. Эти меры были ускорены еще тем, что в 1929 году намечался полет дирижабля «Граф Циппелин», в котором планировалось посещение Северной Земли и высадка там немецких ученых. Эта экспедиция, организованная обществом «Аэроарктика», состоялась в 1931 году и не столько в научных целях, сколько в целях воздушной разведки будущего театра военных действий против СССР. Об этом можно судить хотя бы по тому, что материалы аэрофотосъемки, которая велась над всей территорией Советской Арктики, где пролетал дирижабль, так и не были представлены СССР, да и состав экспедиции говорил сам за себя: из сорока шести ее участников только четыре были представителями СССР, два от США и один от Швеции, остальные – немцы. В дальнейшем общество «Аэроарктика» целиком попало под контроль германского фашистского государства и окончательно развалилось.

К этому времени над ледяными просторами Арктики уже полностью господствовали наши самолеты, а их экипажи, как и все труженики страны Советов, с энтузиазмом выполняли работу, намеченную пятилетним планом развития народного хозяйства СССР, которым также предусматривалось развитие Северного морского пути и превращения его в постоянную нормально действующую транспортную магистраль. И выполнение этих задач уже было невозможно без активного участия авиации, без расширения ледовой разведки.

3.

После окончания Школы высшей летной подготовки (ШВЛП) в 1947 году меня направили работать в Игарку. Хотя в моем пилотском свидетельстве и появился штамп «Утвержден командиром корабля на самолете Ли-2 в дневных и ночных условиях», это еще не означало, что сразу же после прибытия к новому месту службы мне предоставят этот Ли-2 и должность командира корабля. К этому предстоял еще длинный и нелегкий путь. В конце концов, он был пройден, и я получил свой Ли-2 – по тем временам первоклассную технику. Только вот работа меня не балует: летаю на трассе Красноярск–Игарка, два дня в рейсе, день – дома, и снова – два дня в рейсе, день – дома. Но и эти полеты стараюсь полностью использовать для себя, для повышения техники пилотирования, для оттачивания своего ремесла: в ШВЛП были приобретены теоретические и практические знания «слепой» посадки по радиосредствам (система ОСП), теперь, как только прихожу в Красноярск, пользуюсь малейшей возможностью потренироваться в «слепой» посадке. Это совсем не лишнее – знания и опыт всегда пригодятся. Недавно и у нас в Игарке появилась такая система, и возможности в тренировках возросли вдвое. Считаю, что система «слепой» посадки уже освоена полностью, во всяком случае, уверенно захожу по ней на посадку только по приборам, открывая шторку на лобовом стекле лишь на высоте тридцати метров. Кажется, и экипаж поверил в мои силы – работает четко, без суеты и нервозности. Это радует – случись плохая погода с малой видимостью, вот так зайду

и сяду. Только все лето между Красноярском и Игаркой стоит громадный антициклон с ясным небом и хорошей видимостью... А мне просто необходима плохая погода! Очень хочется на деле доказать преимущество новых методов – не зря же нас учили в ШВЛП!

А дело все в том, что мой сосед по квартире, старожил Игарской авиагруппы Михаил Николаевич Томилин, как все пилоты старой школы, придерживается метода визуального полета и категорически отвергает способы полетов по приборам. И наш спор о преимуществах и недостатках этих методов пока решается в его пользу. Михаил Николаевич допущен ко всем видам внутрассовых полетов и всевозможным специальным. Под ними подразумеваются обеспечение различных экспедиций, полеты к рыбакам, охотникам, оленеводам, по санитарным заданиям и, наконец, на ледовую разведку. К таким полетам допускают специальным приказом и не всех летчиков. Томилин допущен ко всем этим полетам, а я еще нет. И, конечно же, завидую, но никак не проявляю это внешне и не обижаюсь, когда он с пренебрежением называет меня «салагой». Да, здесь я начинающий летчик, ученик. Мой прошлый боевой опыт в мирном небе, видимо, не нужен. Да, я приобрел небольшой опыт и знания полетов по приборам, по радиомаякам и радиостанциям, научился заходить на посадку вне видимости земли и производить посадку «вслепую» при помощи радиосредств. Но об этом знает пока только мой экипаж. А Томилин, как бы подчеркивает свое мастерство отточенной техникой пилотирования в визуальных полетах при весьма плохой погоде. А иначе ему и нельзя – ведь все лето он летает на ледовую разведку! Завидую!.. Но быстро летят годы.

Однажды, когда я уже несколько лет работал в Москве, какие-то хозяйственные заботы привели меня на Ленинградский рынок, это недалеко от станции метро «Аэропорт». Я шел между рядами всякой снеди, сосредоточив внимание на предстоящих покупках, и не сразу обернулся на женский голос:

– Привет, кэп!

Так меня мог окликнуть только очень близкий человек. Я оглянулся и увидел улыбающиеся глаза в мохнатых ресницах.

– Зина!..

– Кэп!..

Она пробиралась сквозь рыночную толчею, и мы обнялись, перестав замечать все вокруг. Возможно со стороны было странно видеть объятия двух немолодых людей. Но разве могли понять окружающие нас люди, что мы не видели их, не слышали их голосов. Для нас существовали тогда совсем другие звуки: плеск северного моря, ровный гул моторов и вскрик одинокой чайки над пустынными берегами.

Над свинцовой водой белыми хлопьями кружат чайки. И медленно падает снег. Еще вчера он укрыл темную землю, присыпал крыши «полярки» и намел невысокие сугробы на тропинке, что ведет к берегу моря. Снег покрыл все побережье. Все бело. И только зелено-свинцовые волны старательно облизывают прибрежные камни.

Мы стоим на берегу у самой воды, обняли друг друга за плечи и подставили лица морозному ветру. И нам чертовски не хочется лететь в это суровое море, в этот снегопад, в эту белесую муть над темной водой. Мы устали. От постоянной непогоды, льдов, туманов, от всего... Позади три месяца ледовой разведки, ежедневных полетов и неустроенной кочевой жизни.

Мы – это второй пилот Виктор Шкарупин, штурман Зинаида Сидоришина, бортмеханик Вульф Комразе, радист Евгений Ерилов, гидролог Юрий Барташевич и я, командир корабля и экипажа. К этому «мы» смело можно отнести и наш самолет – старый, заслуженный Ли-2. Он сплотил нас в единое целое и неразделимое – в экипаж. И, наверно, он устал не меньше нашего, этот самолет... Но из устья Енисея в сторону Карских Ворот вышел еще один, последний караван, и нам предстоит вывести его в Баренцево море на чистую воду. Хочется обратить внимание читателя на выражение «чистая вода». В иностранной литературе, в обиходе зарубежных моряков и ученых маринистов принято другое выражение – «открытая вода». Может быть, такое выражение более точно определяет состояние водной поверхности, но наши общепринятые – чистая вода и чистое небо более поэтичны и несут в себе привкус какой-то нежности к наблюдаемой природе, к ее явлениям. Во всяком случае, мне кажется, наши выражения более сочны и убедительны. Оставим их.

Туман, постоянный спутник арктических морей, навалился неожиданно. Сначала вроде понизилась облачность, посыпался мелкий снежок, ухудшив видимость, и момент входа в туман мы проморгали, пришлось выключить автопилот и перейти на управление вручную, прижимаясь все ниже и ниже к поверхности льда, к черным разводьям и полыньям. Но и их вскоре начало заволакивать туманом.

– Братцы, ниже! – требует Борташевич. – Ниже...

Ему нужно видеть лед, надо нанести на карту условные значки этого льда, и Юра вновь начинает канючить:

– Братцы!..

...Эх, был бы на самолете локатор! Тогда не ползали бы мы на брюхе и не убирал бы Женя выпускную антенну, боясь, что она зацепится за лед и оторвется. Эх, локатор бы!.. На его экране можно увидеть очертания берега, определить место самолета и смело идти на привязку. А как это сделать без локатора, когда впереди только месиво тумана и лед просматривается на каких-то двести метров перед носом самолета! Как?!

Сейчас все зависит от штурмана, от его опыта, умения ориентироваться, от правильно произведенных расчетов, наконец, просто от чутья или интуиции. А это совсем не мало-важный фактор при полете в тумане, при отсутствии видимости береговых ориентиров. Я знаю, сейчас Зине трудно. Как ей нужна помощь радиопеленгации или астронавигации! И мне видно, как радист вертит ручки приемника в надежде что-то услышать, как то и дело жмет на ключ передатчика, но в наушниках сплошной скрежет и свист статического электричества, которое утрамбовалось во всех металлических частях самолета. И он сам напоминает заряженный конденсатор: стоит протянуть руку к какому либо болту на обшивке, как тут же слышен треск разряда, и в палец ударяет миниатюрная молния.

– Парочку бы пеленгов, а, Женя? – вздыхает Зина.

Но радист лишь разводит руками:

– Попроси кэпа, пусть вылезет за облака.

Но Зина ничего не просит. Она знает – нам нужно видеть лед. Пусть только под собой, но видеть!

Я понимаю, что стоит подняться хотя бы на десяток минут вверх, выше этого тумана, за облака, и сразу же появится связь с берегом, Женя успеет взять пеленги, а Зина, дополнит их Сомнеровой линией, «стрельнув» секстантом Солнце. И я уже готов взять штурвал на себя, но, будто угадав мои мысли, слышу вопль Юры:

– Братцы! Тут же каравану идти! Не теряйте видимость льда!

И я подавляю недавнее желание, а Зина молча отходит к своему столу, берет в руки линейку и считает, считает. До помутнения в глазах, до пульсирующей боли в висках. Я ее понимаю... Но... Тут идти каравану!..

Идем последним галсом из открытого моря на привязку к берегу. Впереди Новая Земля: высокие скалы берега и на нем пирамида морского знака – малюсенькая точка на карте штурмана. К этой точке она должна вывести самолет. Стоит промахнуться – и пойдет насмарку вся работа, весь многочасовой напряженный полет. И тогда по этому пути не смогут пройти корабли каравана...

А видимости все нет – туман. И нельзя ошибаться в расчетах: в назначенное время пилоты должны увидеть берег, должны определить место и успеть отвернуть в море от береговых скал. Здесь цена ошибки... Дороговата...

– Петровна, сколько до берега?

Туман становится все плотнее. Это верный признак приближения земли. А может, мне так только кажется?

– До берега пять минут.

До чего спокойный голос у Зины. А не ошиблась ли она в своих расчетах?

– Виктор, пилотируй по приборам, – обращаюсь ко второму пилоту. – Я слежу за землей.

– Есть! Управление взял.

На миг скашиваю глаза, вижу его плотно сжатые губы и пристальный взгляд прищуренных глаз. Смотрю вперед. Внизу тот же лед, а туман стекает влажными каплями по лобовому стеклу.

– Сколько до берега?!

– Минута.

Я берусь за штурвал. Взгляд только вперед – надо увидеть берег! Проходит минута. Я слизываю с верхней губы капельку пота:

– Где берег?!

– Будет берег, кэп.

– Когда? Уже нет минуты!

– Вправо на девяносто! – командует Зина.

Я заваливаю сумасшедший крен. Под крылом мелькает темная каменная тьма – берег.

– Вышли точно, – сообщает Зина. – Видела знак. Бери следующий курс. А ошибка в расчете на минуту... Сам видишь – туман.

– К дьяволу в пасть лезем, а ты... целую минуту! – не унимаюсь я. – Знаешь, что за минуту может произойти?

Но Зина уже не слушает меня. Она занята новыми расчетами.

Идем новым галсом. Точка в море. Поворот. И снова привязка. В конце полета выходим на караван и сбрасываем на палубу ведущего ледокола выпел с калькой карты ледовой обстановки, которую подписывают командир самолета, штурман и гидролог. И дается рекомендованный курс каравану. Делаю круг над ледоколом, вижу, как он разворачивается на новый курс, прохожу еще раз над палубой и, качнув несколько раз крылом, ухожу в море, беру курс на Диксон.

А вечером, после посадки на мысе Челюскина, мы пришли к тем камням на берегу, подставили усталые лица соленому ветру и обняли друг друга за плечи.

– Петровна, ты уж извини меня за вопль в полете...

– Пустяки. Такая наша работа, – отвечает Зина.

– К черту эту работу! Переведусь на юг. Буду из Ташкента в Москву помидоры возить!

Ребята не могут сдержать смех, и громче всех смеется Зина. Внезапно она умолкает и произносит задумчиво и немного грустно:

– Наверно, мы все немного устали, кэп. Но мы еще будем летать. Долго-долго. Правда, ребята?

И мы летали. Долго-долго. А ведь у авиаторов, как и у моряков, бытует поверье, что одна женщина на борту...

Зинаида Петровна Сидоришина пришла в Полярную авиацию, имея большой опыт летной работы, и как-то быстро и незаметно вошла в тесный круг полярных авиаторов, вместе с ними каждый день шла на подвиг, называя его просто работой.

Но случилось так, что после длительной болезни и сложной операции врачи вынесли Зине суровый приговор – земля!

Помню, провожая ее, мы клялись в верности воздушному братству, обещали не забывать ее и держать в курсе всех наших летных дел. Зинаида Петровна лишь грустно улыбнулась нам в ответ. Наверно, она не верила нашим обещаниям и знала, что с небом покончено навсегда... Так ушла из наших экипажей «единственная женщина», которую многие командиры хотели бы видеть у себя на борту.



Штурман **З. П. Сидоришина** занята расчетами. Точка в море. Привязка. Выход на караван и сброс карты ледовой обстановки на палубу ведущего ледокола.

А эта история в какой-то степени связана с ледовой разведкой и частично... с женщиной. Итак, в том году меня направили с ледовой разведкой не на привычный запад, а на самый «конец востока» — на Чукотку. Мне давно были знакомы эти края хотя бы по обычному почтово-пассажирскому рейсу № 1 — Москва—бухта Провидения и обратно. Но одно дело — транспортный рейс, и другое — ледовая разведка. Базировались мы тогда либо в Певеке, либо на мысе Шмидта, а все моря, омывающие побережье от Тикси до Провидения, были районом нашей работы. Но техника есть техника и однажды требует профилактики. С этой целью мы прилетели в Кресты Колымские (теперь это Черский). Здесь выяснилось, что нам придется менять один двигатель. В здешнем аэропорту его нет. Придется ждать, когда его привезут из Москвы.

Предстояло длинное безделье. Тогда я еще не занимался живописью, а предстоящее ожидание, как известно, хуже любой самой тяжелой работы. Вот поэтому я пришел к командиру местной авиагруппы и попросил разрешения полетать на новой для меня машине — Ан-2. Тогда к нам, в полярную авиацию, было направлено несколько самолетов прямо с Киевского завода для «обкатки» в условиях Арктики.

Прекрасный одномоторный самолет (о таком мечтали многие пилоты-полярники из числа Первых) с трудом входил в доверие наших пилотов — уж очень часто с ним происходили какие-то загадочные происшествия: то упал в реку старый и опытный пилот Павлов (отделался переломом рук и ног), то разбился тоже опытный пилот Макрушенко, чудом избежав гибели под обломками самолета. Причины происшествий так и не были выяснены. А неизвестность, вполне понятно, рождает недоверие. Вот и стоят на задворках аэродрома новенькие самолеты никем не востребованные.

Видимо, поэтому командир Чукотской авиагруппы с удовольствием откликнулся на мою просьбу и тут же приказал своему заму по летной службе, недавнему военному летчику: «обучить и допустить к полетам!». В душе я рассмеялся такой нелепой формулировке, но с начальством не спорят. Хотя к тому времени я уже был пилотом первого класса, летал на тяжелых кораблях, был пилотом-инструктором в МАГОНе и даже общественным инспектором по безопасности полетов ГВФ.

По дороге на аэродром мы разговорились с бывшим майором, и я понял, что его познания ограничены лишь чтением краткой инструкции по эксплуатации Ан-2, присланной вместе с самолетом. Прочитав инструкцию, мы сделали пяток полетов по кругу, и я «допущен к самостоятельным полетам на самолете Ан-2»... Забегая вперед, скажу, что анекдотичный «допуск» пригодился для дальнейшей работы и в Антарктиде, и на льдах Северного Ледовитого.

Неудивительно, что сразу же после этих полетов командир авиагруппы попросил меня слетать в Тикси — там были какие-то срочные грузы, уж очень необходимые местной власти.

Разве откажешь?

Согласился с радостью: во-первых, настоящее знакомство с самолетом, во-вторых — конец безделью! Жаль, что не могу взять свой экипаж — ребята остаются для помощи местным технарям, а с экипажем Ан-2 я тоже знаком — довольно тесен наш круг полярных авиаторов.

Давно осталась позади широкая лента Колымы. Безоблачное небо и спокойный воздух превращают полет в наслаждение. Машина легко управляема, послушна рулям, оснащена необходимыми пилотажными приборами и кое-какими современными приспособлениями, что значительно упрощает пилотирование. В общем, мне нравится эта двукрылая «кроха», я радуюсь полету, ясному небу и новому самолету, который устойчиво держит заданные параметры полета.

Позади остаются невысокие горы, за ними уже видна опаловая лента Индигирки, на ее северном берегу старинный поселок Чокурдах. Теперь здесь современный аэропорт с бетонной полосой, позволяющей принимать любые самолеты, а в то время аэродромом служила широкая, поросшая травой и кустарником, песчаная коса на противоположном берегу реки.

После посадки снимаем часть груза для Чокурдаха, взамен берем пассажиров с тяжелыми рюкзаками и ящиками.

Мы занимаем свои места. На правом сиденье – бортмеханик Алексей Садчиков, между нами пристроился штурман Никита Милованов, позади, уже в пассажирском салоне, радист Сережа Староверов.

Запрашиваю у диспетчера разрешение на взлет и выруливаю на старт.

– А у нас на борту одна женщина, – с улыбкой сообщает Никита.

– Ну и что? – спрашиваю его.

– Да так, для информации, – продолжает улыбаться штурман. – Симпатичная.

– Ну, Никита! Оставь информацию для себя. Поехали!

Я увеличиваю мощность двигателя, и самолет устремляется на взлет. Что-то долго бежит наша «птаха». Или мне так кажется? Наверно, песок. Мягкий грунт. Увеличенное торможение?

Наконец самолет отрывается от земли. Чуть отдаю штурвал от себя для набора скорости. Штурвал идет вперед, но нос самолета продолжает задиаться вверх. Двигаю штурвал вперед до отказа. Нос самолета медленно ползет вверх. Что-то попало между рулями и мешает им двигаться? Ведь ломали машины, забывая струбцину на рулях?! Тут же молнией в памяти наш первый полет с Метлицким на ледовую разведку из Амдермы:

– Задняя центровка!

– Леша, помогай! – показываю глазами на штурвал. – Сергей! Всех пассажиров на нос!

Не знаю, что сказал там Староверов, но пассажиры уже в проходе навалились на штурмана. Нос на секунду прекращает движение вверх, потом опять медленно начинает перемещаться. И нет уже сил удерживать его. Машина не подчиняется моим усилиям...

Я ощущаю холодный пот на лбу и на груди... Страха нет. Об этом просто некогда думать. Принимаю решение: набрать высоту, какую позволит скорость, а когда упадет до критической, свалить самолет на крыло. На нос или на спину – смерть!..

Все выше нос, все ниже опускается горизонт. Скорость подходит к минимальной... Автоматически выпускаются предкрылки, медлить нельзя. Пора!..

Левая нога вперед – буду падать на левое крыло, где мое сиденье. Доли секунды, в которые будет разрушаться крыло, могут смягчить удар, и может быть, спасутся пассажиры...

Самолет неуклюже разворачивается влево, слегка опускается нос к земле. Она заполняет собой все видимое пространство...

Кажется, прибавляется скорость. Чуть беру штурвал на себя. Вроде самолет слушается руля! Прекращается резкое снижение, но слышится сильный треск кустарника под крылом. Даю полный газ. Самолет послушно взмывает вверх!

Медленно, очень осторожно разворачиваюсь и ложусь на курс, продолжая набирать высоту.

– Что у вас произошло? – в наушниках слышен голос диспетчера.

– Ничего... Испытание самолета, – сдержанно отвечаю ему. Я еще сам не осознал до конца происшествие...

Пассажиры рассажены по местам. Посылаю бортмеханика в хвост. Он медленно продвигается по фюзеляжу, постоянно оглядываясь на меня.

– Прекратите полет! – нервничает диспетчер. Но мне не до разговоров.

Леша продолжает медленное продвижение к хвосту. Самолет послушен, а возникающее изменение центровки из-за передвижения механика, легко парируется триммером. Садчиков оглядывается. Я молча наклоняю голову и поднимаю большой палец, Садчиков двигается дальше, до самого конца фюзеляжа. Все нормально. Я жестом приглашаю механика вернуться. А в наушниках не стихают вопли диспетчера:

– Прекратите хулиганство! Немедленно возвращайтесь! Я запрещаю полет!

– На борту все в порядке, – сдержанно отвечаю диспетчеру. – Полет продолжаю.

– Полет запрещаю! – не унимается диспетчер. – О вашем хулиганстве немедленно буду докладывать в Главное управление!

– Докладывайте! – не сдерживаюсь я. – Только, пожалуйста, сообщите Тикси – следуем к ним. Связи конец! – Снимаю мокрые от пота ларинги и такие же наушники.

– Я же говорил – на борту одна женщина! – то ли смеется, то ли ехидничает штурман, устраиваясь на правом сиденье. – Верная примета!

– Заткнись! – в сердцах обрываю его. – Освободи лучше место для механика.

Пододошедший Садчиков усаживается на его место и берется за штурвал:

– Давай покручу, – говорит он. – Отдохни маленько.

– Спасибо, Леша, – я отпускаю штурвал и достаю сигареты.

Оглядываюсь в салон, а там уже все дымит. Заметив мой взгляд, радист пытается загасить сигарету. Пассажиры и экипаж предупреждены, что в салоне во время полета не курят, но бывают же исключения! И я не могу сдержать улыбку:

– Курите, ребята! – громко вещаю с высоты своего сиденья. – И спасибо вам всем за помощь!

За свою короткую речь я не жду аплодисментов. Но от добрых улыбок этих полярных полевых бродяг на душе разливается необыкновенное тепло. Спасибо, ребята!

– Так что же у нас произошло? – спрашивает Садчиков и тут же продолжает. – Наверно, при задней центровке и на малой скорости не хватает рулей, и отсюда непроизвольное кабрирование. Не так ли, кэп?!

– Согласен. Рассуждения логичны.

– А выводы? – улыбается механик.

– Простые, Леша, тщательно следить за размещением грузов и ни в коем случае не допускать заднюю центровку!

– Думаю, надо срочно изменить установочный угол стабилизатора.

– Ну, самым такое делать нельзя. Это вмешательство в конструкцию самолета. В Тикси посоветуемся с инженерами и срочную телеграмму в Киев Антонову – это же его детище.

– Мал ребенок, но хорош! – восклицает Садчиков. – Нравится мне он.

– Даже несмотря на сегодняшний «цирк»?

– Ты уж извини нас, кэп. Мы с Серегой виноваты – не проследили за загрузкой. Кто знал, что наши пассажиры геологи, что у них мешки с камнями?

– Могли бы догадаться. А вину не бери на себя – все виноваты. И прежде всего – я. Хорошо, вспомнился подобный случай из первых полетов в Арктике.

– Помогло. Могло быть совсем худо. А в Чокурдахе и цветочков нет, чтобы принести их, когда понадобятся...

– Не надо, кэп. Живы, и слава Богу! А вот всех ребят, что летают на Ан-2, предупредить надо. Смотришь, и прекратятся все «загадки». Согласен?

– Хорошо бы, – ответил Антонов. – Самолет-то фактически еще не обкатан. А ребят обязательно предупредим, не всем же работать испытателями. Согласен, инженер-испытатель?

– Еще как согласен! Такое – на всю жизнь!

На аэродроме Тикси нас встречает, наверно, все начальство аэропорта. Еще бы – в семье серьезных полярных пилотов и вдруг «хулиганство»!

Разбор полета закончился быстро – «научный совет» технарей полностью согласен с моими действиями и выводами. Старший инженер аэропорта Михаил Слободской тут же посылает срочную телеграмму в Киев Главному конструктору. Остается ждать ответа. Сколько, никто не знает.

Ответ пришел к утру: «Увеличить установочный угол стабилизатора на 2 градуса, перенести аккумулятор из хвостового отсека под сиденье радиста». Пока техники выполняли указание Главного конструктора, подошел рейсовый самолет, следующий на Москву, и мы проводили наших недавних пассажиров. На прощание та единственная женщина, что была у нас на борту, подарила мне из своей коллекции замечательную друзу кварцевых кристаллов. Храню ее до сих пор.

А наш самолет уже был готов – изменен установочный угол, перенесен аккумулятор. Осталось принять на борт груз и лететь в Кресты Колымские. Навстречу к нашей работе – ледовой разведке.

5.

В 1961 году нашему экипажу пришлось выполнять ледовую разведку в интересах Дальневосточного научно-исследовательского института (ДВНИГМИ). До этого самолеты Полярной авиации с такой работой в эти края не залетали.

После громадных просторов арктических морей Охотское море показалось каким-то маленьким, домашним. Правда, погода здесь, как и у нас летом в Арктике, не очень-то

балует пилотов: частые штормы, снегопады и туманы затрудняют не столько сам полет в открытом море, сколько привязку отдельных галсов маршрута разведки к берегам. А берега здесь, как правило, скалистые, высокие и, главное, незнакомые. Если в арктических морях за долгие годы полетов на ледовую разведку, да и в обычных транспортных рейсах на полярные станции постепенно запоминались все характерные береговые ориентиры и стали знакомы климатические особенности каждого отдельного района, то здесь для нас все было ново – и незнакомые берега, и особенность климата, что в горных районах имеет немаловажное значение. Собственно в Арктике уж не так много мест, которые таят в себе опасные явления микроклимата.

Кого-то может удивить это определение – «опасные атмосферные явления» – однако они существуют. К ним относятся: грозы, туманы, обледенение и шквальные ветры. Как правило, эти явления связаны с прохождением атмосферных фронтов и обычно предсказываются синоптиками. Поэтому, зная расположение мест, где могут возникнуть эти опасные явления, пилот может переждать их в аэропорту или же обойти в полете. При полетах же на малых высотах, а ледовая разведка выполняется именно на таких, пилот может неожиданно столкнуться с этими явлениями, которые не предскажет ни один синоптик.

Помню, как-то нам предстояла разведка из Амдермы через пролив Карские Ворота в Баренцево море, затем, сбросив почту на полярную станцию в Русской Гавани, пересечь Новую Землю и продолжить разведку уже в Карском море. По данным синоптиков в этом районе стоял антициклон, и нашему полету должна была сопутствовать хорошая погода. Действительно, так и было – в Карском море, в проливе и в Баренцевом море стояло ясное небо при сравнительно слабых ветрах.

Выполнив западную часть разведки, мы подошли к Русской Гавани, связались с полярной станцией, предупредив, чтобы они готовились к приему почты, и узнали, что у них ветер до 30 метров в секунду. Привычный сброс почты здесь оказался не таким уж простым делом – самолет бросало так, что казалось: ему не выдержать такой трепки. Но это были еще только цветочки. Ягодки ждали нас впереди...

Чтобы пересечь Новую Землю, высота которой в этом месте достигала 1500 метров, и выйти к заливу Благополучия, пришлось уйти мористее, набрать безопасную высоту и уж тогда взять курс на восточный берег Новой Земли. Набрав высоту и взяв необходимый курс, примерно на высоте 2000 метров ощутили неожиданный удар, будто кто-то невидимый швырнул наш самолет вниз и ударил его обо что-то твердое. Впереди и вокруг нас по-прежнему было ясное небо и лишь вдали виднелась белая гряда облаков.

С этого момента самолет стал неуправляем. Его можно было накренить влево-вправо, но нельзя было ни развернуть, чтобы сойти с взятого курса, ни изменить высоту. А с ней творились чудеса: казалось, что самолет вошел в какую-то невидимую трубу и со скоростью 300 километров в час несется по наклонной линии в сторону Карского моря, довольно быстро теряя высоту. Все мои усилия вырваться из этой «трубы» оставались тщетными – самолет катился вниз по какой-то наклонной траектории все с той же неизменной скоростью. А мы уже вошли в облака, вне видимости земли, и самолет не слушался рулей и двигателей. Нам оставалось уповать лишь на чудо – хотя бы не встретиться с затаенной в облаках возвышенностью и не удариться о лед уже в Карском море... Самолет по-прежнему подчинялся каким-то своим, неизвестным нам, законам.

На высоте 300 метров вышли из облачности. Под нами был десятибалльный лед – значит, пересекли Новую Землю.

Высота 200 метров. Опять еще более сильный удар, бросок вверх и, будто отряхиваясь после ныряния, самолет стал послушен рулям, подбрасываемый легкой болтанкой. На высоте 100 метров мы развернулись и подошли к заливу Благополучия, сделали привязку и отошли от морского знака на первый галс разведки уже в Карском море.

Так что же произошло? В районе Русской Гавани довольно часто (и непредсказуемо) возникают мощные нисходящие потоки воздуха с гор в сторону Баренцева моря. Это Новоземельская бора, весьма сходная с Новороссийской. Мы же столкнулись с неизвестным явлением. Видимо, на высоте 2000 метров в это время возникает сильное струйное течение в противоположном направлении, в которое мы и попали.

К счастью, в Арктике таких мест, пожалуй, больше нет. Есть отдельные районы, особенно на Чукотке, где отмечаются сильные сбросовые ветры, но все эти места хорошо

известны ледовым разведчикам. А что нас ждет в этом новом для нас море с его высокими берегами?

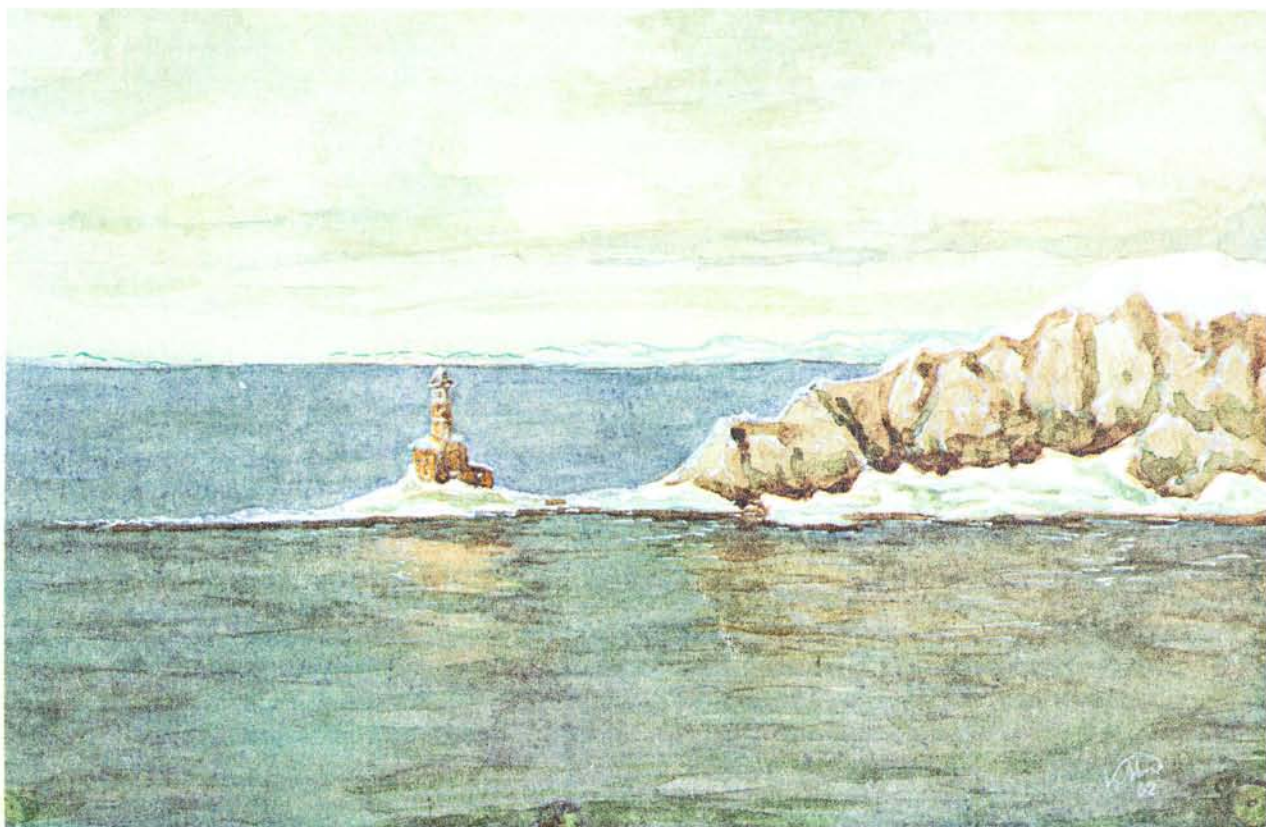
Зимнее море – суровое море. И, тем не менее, навигация на Дальнем Востоке осуществляется круглый год. Далеко на север уходят сахалинские, приморские и камчатские рыбаки, курсируют пассажирские и транспортные суда, связывая Сахалин и Курилы с материком. Через воды тихоокеанского бассейна лежат торговые пути нашей страны к другим государствам. Для безопасности зимнего плавания, конечно же, нужна ледовая разведка, но ее здесь нет. А наша обычная работа в этот раз носит чисто научный характер: мы регулярно делаем разведку по заранее обусловленным маршрутам, составляем карты ледовой обстановки, затем пересылаем их во Владивосток, где работники института составляют по ним долгосрочные прогнозы ледовитости и дрейфа льдов в Охотском море и северной части Тихого океана. Мое личное мнение, что вся эта работа служит подсобным материалом для чьей-то диссертации. Спрашивается, нужны ли такие полеты?

В Арктике все понятно. Там даже стратегическая ледовая разведка была подчинена судоходству. Там, в Арктике, от каждого нашего полета зависела не только безопасность плавания судов, но и элементарная экономика. А здесь? Наука!.. Даже как-то стыдно летать над этим морем, видеть в нем корабли и ничем не помогать им.

Однажды я попытался высказать эти мысли представителю ДВНИГМИ, старшему гидрологу Евгению Николаевичу Нелепову, но мне показалось, что мы говорим на разных языках:

– Между институтом и Полярной авиацией заключен договор, – популярно объяснял Нелепов. – Этим договором не предусмотрена разведка для отдельных кораблей. Институт оплатил вашу работу, вот и потрудитесь ее выполнять!

Помнится, я не нашелся, что ему ответить, хотя весь кипел от негодования. А на завтра, пользуясь перерывом в работе, мы вместе с Нелеповым поехали в порт Корсаков. Мне хотелось отснять несколько планов работы морского порта для будущего фильма о тружениках Сахалина, а это было возможно только с разрешения начальства. Таким образом я познакомился с капитаном порта Борисом Константиновичем Потаповым. Разговор с киносъемок незаметно перешел к вопросам навигации и безопасности плавания во льдах.



Маяк на мысе Анива в самой южной точке Сахалина.

– Вот, взгляните, – показал Потапов на карту долгосрочных прогнозов ледовой обстановки. – Каждый день идут корабли, запрашивают обстановку на сегодня, на час прибытия, запрашивают безопасные курсы. А что я им дам? Только долгосрочный прогноз вашего института, а он... – Потапов многозначительно взглянул на Нелепова. – Надеюсь, вы меня поняли?

– А ведь мы каждый день летаем через Анивский залив! – не стерпел я.

– Понял, Борис Константинович, – улыбнулся Нелепов, – будет вам карта. Даже две – утренняя и вечерняя. Только как доставить их вам? Везти из аэропорта? Тридцать километров...

– А сбросить к нам в порт нельзя?

– Куда же?

– Да хоть на крышу морского вокзала! Площадь побольше палубы любого корабля.

Все вместе мы поднялись на крышу вокзала. Здесь я увидел специально оборудованную метеоплощадку.

– Вот на нее и будем сбрасывать, – показал я Потапову.

– Ну, уж коль вы так покладисты, – обрадовался Потапов, – окажите услугу: к югу от мыса Крильон застряли во льдах корабли. Вывести бы их, а?

Я взглянул на Нелепова и рассмеялся:

– Как, Евгений Николаевич, выведем?

Он тоже рассмеялся и погрозил мне кулаком.

– Выведем!

В этот же вечер Нелепов послал слезное прошение в институт с просьбой разрешить нам попутные разведки и проводки кораблей. Утром уже был получен положительный ответ. С этого дня все наши полеты приобрели совсем другой смысл – практический и очень необходимый.

Мы сбросили первую карту и вывели корабли от Крильона. Слух об этом событии разошелся с быстротой молнии, и теперь к нам обращались подчас с самыми неожиданными просьбами: какой-то корабль сел на мель и просит выслать ему буксир, зверобойная шхуна потеряла лопасть винта и просит доставить запасной...

Наш бортрадист Фома Симонович вертится, как белка в колесе, ворчит, но по мере возможности старается выполнить все просьбы моряков. Да и наши первые полеты не обходятся без курьезов. Возвращаясь с задания, готовимся сделать разведку Анивского залива, как договорились с Потаповым, и просим порт Корсаков быть готовым к приему карты. Фома, как заведено в радиообмене ледовых разведчиков, сообщает наши координаты и время прибытия в Корсаков. Радист порта, надо полагать, человек с понятием, видимо, взглянув на карту, нашел наше место и ответил:

– Вас понял. Борт 04179 прибывает завтра в 17.15.

– Не завтра, а сегодня, – прояснил Симонович. – Сегодня в 17.15. Готовьтесь к приему карты.

– Вас понял. Ваши координаты... – портовый радист повторил наше место и заключил: – Прибытие завтра в 17.15 Связи конец.

Фома протарахтел на ключе все известные ему непечатные выражения, зашифрованные цифрами (теперь не шифруют даже по телеку), и уже открытым текстом добавил:

– Я – самолет. Со скоростью 300 км в час иду к вам. Расчетное прибытия 17.15. К этому времени выходите принимать вымпел с картой. Понятно?

– Понятно, – только и ответил обескураженный радист порта.

– Ждем...

6.

Идем с разведкой Татарского пролива. Впереди по курсу два корабля среди тяжелого ледяного поля, а неподалеку, в нескольких милях, широкая лента чистой воды. Ее не видно с кораблей, и они продолжают сражение со льдами, пробиваясь на север.

Разворачиваюсь на корабли, от них короткий галс к берегу для привязки и определения места, еще галс к полынье и опять к кораблям.

Наш штурман Вадим Петрович Падалко определяет место кораблей, рассчитывает курс на чистую воду. Радист вертит ручки приемника, пытается услышать работу судовых раций, чтобы вмешаться в их разговор. Но они молчат. И нам неизвестны их позывные.

Снижаюсь. Проходим над кормой головного корабля.

— «Приамурье»! — читает Вадим Петрович. — Порт приписки Владивосток.

А Фома уже настроился на судовую волну:

— «Приамурье», я — самолет сорок один семьдесят девять. Ответьте для связи.

Прием.

— Я — «Приамурье». Что имеете ко мне?

Фома передает микрофон Падалко.

— «Приамурье», — говорит он, — берите курс двести сорок градусов. Придерживаясь разводев, войдете в широкую полыню близ берегового припая. Дальше будете следовать по ниласу вдоль припая.

Длительное молчание, потом голос в телефонах:

— Я — «Приамурье». Кто вы такие? Почему даете нам рекомендации?

Вполне естественный вопрос — летают тут всякие!

— Я — самолет ледовой разведки, — отвечает Падалко.

— Вас понял.

Опять длительное молчание. В наших арктических морях рекомендация самолета-разведчика равносильна приказу, да и наши моряки-полярники давно уверовали в существенную помощь ледовых разведчиков и, как правило, знают имена всех командиров кораблей и узнают их по голосу, а здесь... Но, видимо, совещание на мостике «Приамурья» закончилось. Обсудили неожиданную радиосвязь и решили рискнуть, внять нашим советам. Видим, как «Приамурье» круто забирает влево, за ним поворачивается и второе судно. Мы ложимся на прерванный курс и продолжаем разведку. А вскоре в телефонах звучит знакомый голос:

— Борт сорок один семьдесят девять! Я — «Приамурье». Иду рекомендованным вами курсом. Выход вижу. Большое спасибо!

Это ли не счастье? Думаю, высшая награда — в оценке твоей работы, в ее необходимости людям.

Как-то, возвращаясь с разведки, проходим над Анивским заливом, составляем карту ледовой обстановки на подходах к порту Корсакова, а море и берег постепенно затягивается туманом. Выйти с хода на морской вокзал не удастся. На низкой высоте, чтобы не потерять и без того никудышнюю видимость, разворачиваюсь над городом, вновь выхожу в залив и оттуда опять на вокзал, попутно примечая едва различимые ориентиры — там характерное разводе, там лежащее на льду бревно. Все это поможет потом выйти на сброс выпела. Но вот выпел сброшен, радист получает подтверждение, что он подобран. Вадим Петрович включает локатор.

Хочу пояснить. Наш обзорный локатор не приспособлен для выполнения «слепой» посадки. Но мы при хорошей видимости в любом заходе на посадку включали его, примечали все характерные засветки и тренировались к заходу на посадку при отсутствии видимости земли. Натренировались настолько, что в любом тумане спокойно входили в долину, что ведет к Южно-Сахалинскому аэропорту, и производили посадку тогда, когда аэропорт был закрыт для всех других самолетов. А все диспетчеры настолько уверовали в наш «посадочный» локатор и наше мастерство, что принимали наш экипаж в любое время. Да простит нас диспетчерская служба за обман. Но обман во благо. Для работы.

Но после этой посадки с командной вышки последовало распоряжение: «Командиру и штурману явиться к диспетчеру». Вместе с Вадимом Петровичем поднимаемся в диспетчерскую. Там нас встречают представители пограничников. У них претензия: на малой высоте летали над городом и морским портом, а там запретная зона. Грозятся, топают ногами и готовы запретить нам полеты. Кое-как договорились. Карту сбрасывать в порт разрешили, только без заходов на город. А потом, когда обе стороны слегка поостыли, уже мирно обсудили наши возможности и пришли к выводу, что наш экипаж может оказаться даже полезным для пограничников — ведь их многое интересует. А нам многое видно. Дали нам свои частоты и позывные. На всякий случай.

Такой случай вскоре представился. Опять мы шли на разведку Татарского пролива. Как всегда, в начале основной работы сделали разведку Анивского залива для Потапова, привязали его маршрут к мысу Крильон и от него легли на курс своей разведки, постепенно удаляясь к западу от Сахалина. И тут, километров двадцать севернее мыса Крильон, рядом с берегом увидели серый неприметный корабль с характерными обво-

дами кавасаки — обыкновенного японского рыбацкого суденышка. Их сотни бродят в Японском море, заходят они и в пролив Лаперуза в поисках трудного рыбацкого счастья. Но этот в наших территориальных водах, в непосредственной близости от берега!

— Фома! — окликаю радиста. — Давай связь с пограничниками!

— Минутку! Пограничники на связи!

Штурман снимает с карты координаты подозрительного судна и сообщает их пограничникам. И хотя уже надо менять курс, ложиться на первый галс разведки, я продолжаю идти по прямой: если и увидели нас на кавасаки, может, подумают, что мы их не заметили — погода-то серенькая.

Не проходит и пяти минут, как от берега, мы даже не заметили, откуда, отходят два торпедных катера, берут мористее, круто разворачиваются к югу и исчезают на бешеной скорости.

— Ну вот, по вашему сообщению сыграли боевую тревогу, — недовольно замечает бортмеханик. — Опять вас со штурманом поволокнут на вышку мораль читать. Напрасно заставили пограничников уютить море.

— Не напрасно! — возражает Падалко. — Кавасаки в наших водах!

— Подумаешь! — не унимается механик (он вообще у нас любитель споров и розыгрышей). — Отойдет эта кавасака двенадцать миль от берега и сделает катерам ручкой. Что ей сделаешь? Уже в нейтральных водах.

— Не успеет. Перехватят.

— Не уверен. А вот то, что вы схлопочете по выговорешнику — это точно!

— Ладно вам! — прекращаю спор. — Лучше ошибиться, чем пропустить врага на нашу землю.

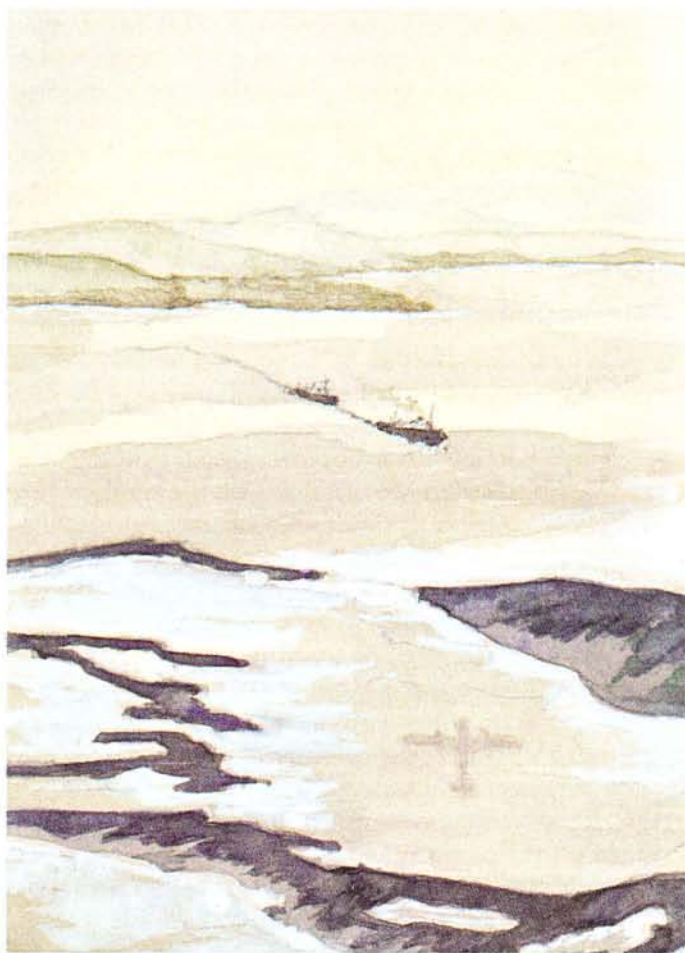
— Врага! — хмыкает механик. — Интересно, с кем это мы в состоянии войны? Мир на земле! Давно мир.

Мы умолкаем, занятые каждый своим делом. Полет продолжается. А тут вконец портится погода. Низкая облачность вперемешку со снегом прижимает нас к поверхности моря. Падалко включает локатор — без него не подойти к берегам на привязку. Видимость только под собой... А все маяки и знаки, к которым привязывается маршрут разведки, расположены на высоких берегах, чтобы их далеко было видно с моря. Может быть, для судна, идущего со скоростью 8–10 узлов, это удобно, но наша скорость превышает скорость судна раз в 15–20, да и идем мы всего на 15–20 метрах от поверхности воды. Не так это много, а риска — навалом.

На экране локатора все ярче и четче отбивается береговая черта, дистанция до него быстро уменьшается. Еще 1–2 минуты, и увидим берег. Причем, должны не только увидеть, а выйти на определенный ориентир, развернуться над ним и взять курс следующего галса.

— Два километра! — отсчитывает Падалко расстояние до берега. Он уже не отрывается от локатора.

А мы втроем — механик, второй пилот и я, до боли в глазах всматриваемся в белесую муть перед лобовым стеклом.



В Татарском проливе: — Борт сорок один семьдесят девять! Я — «Приамурье». Иду рекомендованным вами курсом. Выход вижу. Большое спасибо!

– Километр!

На мгновение переношу взгляд на экран локатора, который есть и у меня – ниже приборной доски. Узкий луч высвечивает характерный мыс, и его засветка заполняет почти весь экран.

– Пятьсот метров!

– Триста!

Скорее угадывая, чем видя, подсознанием, интуицией, всеми клетками тела ощущаю – берег! Заваливаю такой крен, что даже наш выдавший виды Ил стонет от перегрузки, и, будто жалуясь на свою нелегкую судьбу, надсадно воют моторы...

– Вышли точно! Видел знак, – сообщает штурман.

Следующий галс в море на так называемую подвесную точку, то есть на точку, обозначенную только на карте штурмана и не связанную ни с какими ориентирами. Выход на нее по расчетному времени, над ней опять разворот на следующий галс, который уже будем привязывать к берегу. Эх, улучшилась бы погода!.. Но об этом думать рано. Но есть время немного расслабиться и отдохнуть, если считать отдыхом полет все на той же малой высоте при отсутствии видимости. Главное же – впереди нет берега! Поэтому само собой спадает нервное напряжение, а в голове возникают уже другие мысли и, прежде всего, о нашем сообщении пограничникам – не напрасно ли была поднята тревога?

Закончен полет. Заруливаю на стоянку, выключаю двигатели. После их непрерывного гула, от изнуряющей болтанки, которая преследует нас почти в каждом полете, и от этих цирковых привязок к берегу не сразу пропадает ощущение полета, но с особой остротой ощущается тишина и неподвижность самолета. Мы не торопимся покидать свои кресла. Какое это наслаждение: спокойно вытянуть ноги, сняв их с педалей, откинуться на спинку, расслабиться и закутить!..

– Врачи подсчитали, – потягивается второй пилот Михаил Артемов, – за один час полета наш брат авиатор теряет столько же килокалорий, сколько молотобоец за четыре часа работы... – Помолчав, он добавляет: – Конечно, имеется в виду полет на высоте трех тысяч метров, в спокойной атмосфере. А у нас... Восемь часов на бреющем, при зверской болтанке, в снегопаде и тумане! Наверно, в эти медицинские расчеты надо внести поправочный коэффициент... – Какой, он не успевает сказать. В телефонах звучит голос диспетчера:

– Экипажу 04179 зайти на вышку! 04179, понятно?

– Понятно, – отвечаю ему. – Командиру и штурману?

– Повторяю: всему экипажу!

– Вас понял. Идем.

Выключаю рацию и поднимаюсь с сиденья.

– Вот так, – резюмирует механик, – придется тебе подсчитать еще один коэффициент – фитилей на душу экипажа. Эх, вы, «пограничники»!..

Не торопясь, понуро бредем к зданию аэропорта. На крыльце к нам подходит молодой сияющий лейтенант в погонах пограничных войск:

– Товарищи, вы экипаж ледового разведчика?

– Да, – за всех отвечаю я.

– Прошу в машину! – жестом он приглашает нас в зеленый газик. – Проходите, садитесь, товарищи!

– Простите, вы нас ни с кем не спутали, лейтенант?

– Нет-нет! Приказано именно вас срочно доставить в штаб! Это по моей просьбе вас вызвал диспетчер.

– Интересно, а зачем нам нужно в ваш штаб? – интересуется Артемов и тут же мрачно шутит: – Если на губу, то за все время службы в армии ни разу не сидел, даже интересно.

– А что? – ухмыляется Рувинский, наш механик. – Посидишь за службу в Полярной авиации! Я лично не против. Хоть отдохнем от этих полетов!

В вестибюле штаба много офицеров. Все как-то странно оглядывают нас и о чем-то потихоньку переговариваются. Мы сгрудились неподалеку от входа и тоскливо ждем решения своей судьбы. Скорее всего отчитают за ложную тревогу, других нарушений сегодня, вроде, не было. Вот только ума не приложу, зачем вызвали весь экипаж? Ну,

вызвали бы меня одного, в крайнем случае, — с Вадимом Петровичем — за нарушение режима полетов мы с ним отвечаем, а тут... экипаж!

Вскоре появляется все тот же лейтенант, который доставил нас в штаб.

— Пожалуйста, постройтесь, товарищи! — подходит он к нам.

Мы неумело — забыли воинскую службу! — выстраиваемся в одну шеренгу, входит рослый полковник и с ним еще несколько офицеров.

— Товарищи офицеры! Смирно!

Застывают в молчании все присутствующие. Молча стоим и мы.

К нашему строю подходит полковник.

— Товарищи летчики! — обращается он к нам. — Разрешите мне от имени командования военного округа, от командования нашей воинской части и от себя лично поблагодарить ваш экипаж за инициативу и бдительность, за оказанную вами помощь в защите рубежей нашей Родины!

Полковник обходит наш строй вручает каждому из нас Почетную грамоту и подарки. Пока полковник продолжает вручение, я заглядываю в свою Грамоту:

«Командир корабля № 04179 тов. Михаленко Константин Фомич награждается настоящей грамотой за активную помощь пограничникам по охране Государственной границы Союза Советских Социалистических Республик и проявленную при исполнении служебных обязанностей высокую бдительность и умелые действия.

Командир воинской части № 2067

Полковник Коростылев».

Оказывается, катера прибыли вовремя. И, как говорят пограничники, взяли нарушителей границы с поличным — в момент высадки диверсантов на наш берег.

Вот такие случаи могут произойти на ледовой разведке в пограничной зоне. Летая там, держи уши топориком!

7.

Прекрасен остров Кунашир — самый южный из Курильской гряды. Не знаю, как выглядит летом, но зимой он просто великолепен! Представьте: крутые скалистые берега, обрамленные неширокими галечными пляжами, где морские волны смешиваются с водой горячих источников, которые мелкими ручейками струятся из-под камней. Пологие, поросшие первозданной тайгой, холмы поднимаются к подножью конического вулкана Тятя. А он, этот величественный седой великан, будто обласканный лучами яркого солнца, вдруг вырвался из объятий дремучей тайги, да так и застыл недвижим, поглядывая с высоты на свои владения и прислушиваясь к извечному разговору океана да к голосам крикливых чаек.

Пожалуй, нигде на земном шаре не встретить такого радостного буйства жизни, такого сочетания разноширотного растительного мира. Среди привычных нашему взгляду красавиц сосен вдруг увидишь мощные ветви южных магнолий с крупными ароматными почками, среди корявых ветвей каменных берез, выше их, одинокой громадной свечей поднимается ствол красного дерева или могучего амурского бархата, а низкорослый кедровый стланик соседствует с тонкими стеблями бамбука. И все это древесное великолепие добавок переплетено между собой густой сетью разнообразных лиан, которые вперемишку со свисающими прядями мхов создают такую густую чащу, что даже обильные местные снегопады не в силах прорваться к земле и покрыть ее своей пеленой, но и там, где земля все же покрыта снегом, сквозь него прорываются наружу какие-то вечнозеленые кустарники и отдельные ветви. А между ними повсюду струятся, журчат и перекликаются звонкие струи ручьев и ключиков. В одних вода холодна, как лед, и прозрачна, как стекло. В других — мутна, но настолько горяча, что в ней можно искупаться в самый лютый мороз, заодно приняв целительную грязевую ванну.

Таков остров на первый взгляд. На первый потому, что любоваться им, к сожалению, нам почти не пришлось. У нас было особое задание.

Нынешняя зима для Дальнего Востока и особенно для Курил и Сахалина выдалась необычно суровой. Длительные северные ветры постоянно перемещали дрейфующие льды с севера к югу, и они распространились до весьма низких широт — значительно южнее

Кунашира. Если участь, что Кунашир расположен на широте Крыма, то такое распространение льдов действительно необычно.

Затем ветры сменились на северо-западные. И свободно дрейфующие льды с океанской стороны были прижаты к Курильским островам и к японскому острову Хоккайдо. Льдами были забиты все проливы между островов, и создалась весьма сложная обстановка для судоходства. Например, в районе острова Хоккайдо было зажато льдами и повреждено несколько кораблей. Особенно страдал рыбачий и каботажный флот.

В этой обстановке правительство Японии вынуждено было обратиться к нашему правительству с просьбой провести ледовую разведку и составить карту ледовой обстановки у берегов острова Хоккайдо. Это задание, переданное через Москву, поступило к нам. Для этого мы закончили свой полет не как обычно, на Сахалине, а прилетели на Кунашир, откуда и предполагалось начать эту «международную» ледовую разведку.

Что же, разведка как разведка – работа обычная. Смущает лишь близость берегов другого государства, не очень-то пылающего к нам жаркой любовью, и необходимость входить в его территориальные воды. Договоренность между правительствами – это одно дело, а встреча со средствами ПВО, например, с острова Хоккайдо, совершенно другое: не сработает ли какая-либо установка ракет земля-воздух, не поднимет ли в воздух какой-либо рьяный вояка своих истребителей? А что? Служба есть служба!..

Именно об этом и состоялся вечером разговор с командиром авиационной части пограничников, расположенной на острове. Чем он может нам помочь? В основном только радиосвязью да добрыми пожеланиями. Но на всякий случай на время нашего полета запланировал «учебно-тренировочные» полеты. Значит, в океане над нами будет барражировать пара наших истребителей. Но это до того, пока мы не будем входить в территориальные воды Японии, а это обусловлено заданием, в котором указан точный маршрут – от сих до сих, наши ястребки останутся над океаном в нейтральных водах. Случись, мы будем атакованы истребителями ПВО Японии, нашим ястребкам останется лишь констатировать сей прискорбный факт. Вступать в бой – значит вызвать международный конфликт. Что же, и моральная поддержка иногда ох как нужна.

В общем-то, чего волноваться? Полет обычный. И все у нас, как обычно: в хвосте у грузового люка, как всегда, лежит свернутый резиновый клипер-бот (приказал развернуть, надуть, уложить в него неприкосновенный запас продуктов и воды. Проверить и закрепить аварийную радиостанцию), у правого борта в фюзеляже – дополнительный бак с горючим, на нем у нас расстелены спальные мешки и сложены спасательные жилеты, на них в полете нет-нет, а кто-либо поваляется для отдыха (мешки оставили на баке, а вот жилеты приказал надеть, странно, никто не ворчит). Весь фюзеляж у нас разделен плотным брезентовым пологом на две части. Меньшая – та, что прилегает к пилотскому отсеку, специально оборудована для работы штурмана и гидрологов. Тут же два больших стола, на которых они работают с картами. Есть тут еще небольшой столик, на котором стоит электроплита и прочие кухонные принадлежности – это камбуз. За восемь-десять часов полета обязательно захочется перекусить и погонять чайку покрепче. Вторая часть за пологом – это чисто грузовой отсек, который не очень-то отапливается. Для грузов это безразлично, а вот для штурмана с гидрологами лучше работать в тепле. Для этого и брезентовая перегородка – для тепла в отсеке «науки» (приказал брезент закрепить к потолку для просмотра всего фюзеляжа до хвоста). Все в аварийной готовности № 1. Да и настрой экипажа тоже «на товсь!». Но никто не ворчит, не сетует на свою судьбу – такая уж наша работа. Всегда «на товсь!».

– Семьдесят девятый, я – ноль второй! Как дела? – в наушниках голос заместителя командира части, голубоглазого крепыша с веснушками по всему лицу.

– Ноль второй, я – семьдесят девятый. Все нормально. Как у вас?

– Поворачиваем домой. Пора. Спокойного вам полета!

– Спасибо!

– Семьдесят девятый, со связи не уходите. Будем слушать всю дорогу! В случае чего...

– Будем надеяться, что «в случае чего» не состоится. До встречи!

– До встречи! Ждем вас!

Вот и весь разговор, все напутствия. Все-таки, когда рядом находятся истребки, как-то спокойней. Собственно и сейчас все спокойно: ровно гудят движки, ясное небо, беспредельная видимость и нет даже болтанки. Лети и радуйся!..

– Справа в хвосте истребитель!..

Вот оно – радуйся!

Так уже было... Наш полк неожиданно оказался в глубоком тылу. Наступающие войска обошли город и крепость Познань и продвинулись далеко вперед, а уничтожение гарнизона крепости командование поручило нескольким стрелковым и авиационным частям. Отклонив предложение о капитуляции, засевшие в крепости немцы плотным огнем прижимали пехоту к земле.

Даже танки бессильны перед крепостными стенами! А командующий непрерывно требует взять крепость, уничтожить отказавшегося сложить оружие врага.

На штурм брошены «Петляковы», «Туполевы», «Бостоны» и несокрушимые «Ильюшины». Но крепостные рavelины по-прежнему извергают прицельный огонь, нанося нам большие потери. Бомбы, которые сбрасывают наши бомбардировщики, рвутся в крепости, рвутся в городе, а мощные рavelины стоят невредимы и извергают смертельный огонь... Тогда командующий армией вспоминает о наших тихоходах, о нашей ювелирной точности при бомбежке малых целей. Нам приказано методически бомбить укрепления противника, разрушая бастион за бастионом, рavelин за рavelином...

Еще на земле мы договорились о порядке подхода к цели, о действиях каждого летчика в той или иной возможной ситуации. Если не будет каких-то непредвиденных осложнений, все самолеты эскадрильи должны сбросить бомбы в точку, по которой нанесет удар ведущий. Бомбы у нас невелики – «сотки», но, положенные в одно место, они смогут разрушить крепостные сооружения.

Даю сигнал к перестроению. Звено Тесленко выходит чуть вперед и вниз. Едва заметный отворот вправо, и вот уже три его самолета выходят правее звена Казюры. Строй – правый пеленг звеньев. Цель медленно наплывает на нос. Делаю два правых крена – сигнал к перестроению самолетов внутри звеньев. Теперь вся девятка идет развернутым строем с уступом назад от ведущего.

Чуть задираю нос самолета, резко давлó левую ногу и штурвал от себя, самолет переворачивается через крыло и, перейдя в пикирование, стремительно несется к земле. Нос его нацелен на красный треугольник кирпичного рavelина крепости.

Еще несколько секунд пикирования. На высоте двести метров даю команду:

– Сброс!

Бомбы отделяются от самолета, теперь можно оглянуться вокруг. Одни самолеты уже отбомбились и пристраиваются, другие еще в пикировании. Бомбы ложатся в цель!

– Истребители! – кричит штурман, прижимается к пулемету и посылает длинную очередь.

Наши истребители барражируют над крепостью в невидимой высоте, а здесь внизу, чуть не на бреющем, нас поджидают «фоккеры»! Тогда мы отделались одним подбитым и сожженным самолетом. Экипаж его я, подсев, подобрал и вывез на свой аэродром. А вот кто вывезет нас, если...

К черту всякие «если»! Надо держать курс и не обращать никакого внимания на истребители!.. А один из них сбавляет скорость и пристраивается рядом – крыло к крылу. Так близко, что видно улыбающееся лицо летчика. Он что-то показывает руками, потом поднимает вверх кулак с оттопыренным большим пальцем. Все ясно – этот стрелять не будет.

А второй, что подошел слева? Тоже улыбается. Ф-у-у! Отлегло. И только сейчас замечаю опознавательные знаки на фюзеляжах самолетов – военно-морские силы США. Не далековато ли залетели, а, ребята? И вполне понятен их интерес – не каждый день увидишь краснокрылый самолет с живыми русскими! Какие они? А вот такие – обыкновенные рабочие парни.

– Дима! – поворачиваюсь к механику. – Три часа утюжим небо, а в кабине даже запаха элементарного чая не слышно!

Рувинский молча поднимается со своего сидения между пилотами, идет на камбуз к электроплитке, по пути снимая оранжевый спасательный жилет. И, будто по команде, все снимают свои жилеты. А вскоре к нам в кабину доносится аппетитный запах жаркого и тонкий аромат кофе. Ледовая разведка продолжается.



Штурман **Д. Н. Морозов** – один из пионеров ледовой разведки, флаг-штурман МАГОНа.

С первых шагов Полярной авиации ее главное предназначение мыслилось для ледовой разведки, которую вначале нельзя было отнести к разряду точных наук. Прошли годы. Пионерами в формировании ледовой разведки как науки явились, прежде всего, первые штурманы – ледовые разведчики: Николай Михайлович Жуков, Вадим Петрович Падалко, Дмитрий Николаевич Морозов, Павел Макарович Банюшевич. У каждого из них был свой путь в Полярную авиацию и в ледовую разведку. И каждый из них остался верен им до конца, оставив в истории неизгладимый след, отдав любимой работе большую (и несомненно лучшую) часть своей жизни, они завоевали всеобщее уважение моряков и пользовались у них завидным авторитетом.

Как-то в конце октября мы возвращались почтово-пассажирским рейсом № 1 из бухты Провидения в Москву. На Шмидте нас встретил Падалко, который уже несколько лет возглавлял ледовую разведку при штабе морских операций на Востоке, не успели поздороваться, как он задал странный вопрос:

- Скажите, каким ресурсом располагает ваш самолет без учета полета до Москвы?
- Часов 25-30, может, немного больше. По-правде, не подсчитывали.
- А экипаж? Не устали?

В ответ я лишь пожал плечами: о какой усталости можно говорить после двух-трех часов полета?

- Вы готовы к полету?

Тут я не выдержал:

– К чему ваши наводящие вопросы? Нельзя ли прямо к делу, Вадим Петрович?

– Можно и к делу, – улыбнулся Падалко. – Я уже распорядился снять с вашего самолета пассажиров и почту. Задержатся до завтрашнего рейса. А мы с вами пойдем на ледовую разведку.

- Куда и когда?

– Отвечу в обратном порядке вашего вопроса: сейчас, а куда... Дело в том, что из Певека на восток пробивается дизель-электроход «Лена». Срочно надо выводить. Распорядитесь заправить горючим полностью. Да, а кто у вас штурман?

- Алексей Григорьевич Сорокин. Мы все из УТО.
- Знаю. Он в штурманской?
- Да, пошел готовиться к полету.
- Хорошо. Иду туда же. Будем готовиться к разведке. Вылет – как заправитесь.
- Есть!

Для нас, пилотов ледовой разведки, распоряжение заместителя начальника штаба моропераций по авиации, да еще к тому же генерал-директора Падалко, равносильно приказу. И мне, капитану 2-го ранга ГУ СМП, остается лишь подчиниться.

Уже в полете выяснили, что дизель-электроход «Лена» примерно на траверзе мыса Биллингса попал в сплоченный лед и запросил помощь. При штабе моропераций в это

время не оказалось ни одного специального самолета. Поэтому Падалко решил прервать рейс, зная, что наш экипаж допущен ко всем видам специальных работ в Арктике.

Что же произошло и почему потребовались срочные меры? Дело в том, что северные ветры сдвинули весь ледяной массив к югу, а внезапно наступившие сильные морозы вызвали усиленное льдообразование. Встретив тяжелые льды, «Лена» еще могла бы вернуться назад в Певек, но это обрекало корабль на вынужденную зимовку. А время шло. С каждым сутками молодой лед становился все толще, и обратный путь мог тоже оказаться не совсем простым. Перед новым, недавно спущенным на воду судном начинала вырисовываться мрачная перспектива повторения дрейфа «Челюскина» и его судьбы. Поэтому штаб моропераций принял решение вывести корабль из ледового плена. Ледокола поблизости не было, и все надежды были только на авиацию. А точнее – на Падалко, на его опыт, а может, и на его везение, да еще на наш единственный самолет и на наш экипаж со всеми необходимыми допусками.

И мы приступили к ледовой разведке специально для этого корабля. Продолжалась она двое суток, в течение которых мы «висели» над кораблем, корректируя его каждое движение и покидая лишь на короткое время, необходимое для заправки горючим. Следует добавить, что светлое время в этот период года ограничено всего 5–6 часами, поэтому нам приходилось летать и в темноте. Кстати, это была первая ледовая разведка в ночных условиях.

Обычно такая (тактическая) ледовая разведка выполняется короткими галсами, которые постоянно привязываются к береговым ориентирам. В данном случае нам пришлось отступить от этого правила, чтобы не терять время на привязку. Просто мы проходили 5–10 миль по генеральному курсу корабля, рассматривая характер льдов, и тут же Падалко передавал на корабль курсы следования, указывая, какими разводьями идти, где форсировать перемычки. Отступили мы и от другого правила: не составляли карту ледовой обстановки – просто нам было недосуг. Наш штурман Алексей Сорокин занимался прокладкой всех замысловатых маршрутов, а Падалко, не выпуская из рук микрофона, лишь мельком взглянув на карту штурмана, тут же давал новые и новые курсы кораблю. Казалось, Падалко и капитан «Лены» слились в единое целое – так четко и быстро маневрировало судно по командам с воздуха.

Бесспорно, в данной ситуации нельзя отрицать значение личности человека, его известность и авторитет, основанных на опыте и знаниях. Допусти капитан малейшее недоверие к командам и рекомендациям Вадима Петровича, и исход операции по выводу корабля из льдов мог оказаться совсем иным. Но там, внизу, знали и верили человеку, который двое суток не выпускал из рук микрофона – это же Падалко! Один из основоположников ледовой разведки как науки и величайший мастер своего дела.

9.

Кстати, о мастерах. Всегда я испытываю добрую зависть к любому Мастеру, будь то художник, ученый, писатель или просто человек труда, завидую, когда вижу мастерство. Можно завидовать и духовным качествам человека, хотя они не сразу бросаются в глаза и спрятаны где-то далеко от глаз стороннего наблюдателя.

Василия Ивановича Шильникова я знаю давно. Почти одновременно мы начали работать в ледовой разведке: он – гидрологом, я – командиром корабля. Летали в разных морях: он – больше на Востоке, я – на Западе. Но не так уж широк круг гидрологов и летчиков – ледовых разведчиков. Если не лично, то уж заочно все знакомы друг с другом. А познакомился я с Шильниковым в Тикси, так сказать, на стыке двух вотчин разведчиков Запада и Востока. С тех пор и продолжается наша дружба, хотя встречаемся мы весьма редко. Шильников живет в Ленинграде (никак не могу привыкнуть к Санкт-Петербургу), я – в Москве. Обмениваемся короткими письмами, чаще открытками по случаю и без оного. Бывает, порадует Василий неожиданной весточкой откуда-либо из Монтевидео, значит, опять позвало его беспокойное сердце в Антарктиду, а научное судно, на котором он работает, по пути зашло в этот далекий порт. И завидую ему доброй завистью!

В этот раз опять свела нас вместе ледовая разведка – на Чукотке. Восточно-Сибирское и Чукотское моря на все лето стали объектом наших наблюдений, наших полетов, нашей совместной работы.



Ледовая обстановка складывалась благоприятно, корабли шли в основном по чистой воде, и нам приходилось выполнять только регулярные облеты всей восточной части Северного морского пути, чтобы постоянно иметь представление о кромке дрейфующих льдов. Стоит задуть северным ветрам, и она тут же спустится к югу, преградив путь кораблям.

Вторым пилотом у нас был Юрий Мозолкин, до этого летал он командиром на Ли-2. Прекрасный пилот – знающий, думающий и осторожный. Вот за эти его качества я все чаще уступал ему левое кресло, садился на правое. Он действительно заслуживал этого и вскоре стал командиром Ил-14. Хорошим командиром и хорошим ледовым разведчиком.

У Шильникова тоже был стажер – гидролог. Работы у Василия прибавилось, но, кажется, он этому только радовался. Радовался он и другому – новой технике: у нас на борту была смонтирована приемно-передающая аппаратура, с помощью которой возможно было передавать карты ледовой обстановки непосредственно в полете, что значительно увеличивало оперативность разведки в интересах судоходства. Кроме того, наши карты могли принимать (и принимали) многие гидрометеостанции на побережье – такая же аппаратура служит у них для

приема-передачи синоптических карт. Довольно часто обмен такой информацией происходил у нас с гидрометеостанциями, расположенными на Аляске. До сих пор в качестве сувенира храню карту ледовой обстановки из Кадьяка (Аляска), полученную во время нашей разведки.

Храню я еще один сувенир из Кадьяка – в дополнение к карте ледовой обстановки тамошние шутники передали забавную картинку. Правда, смысл ее понять трудно, но наш радист Юрий Васильев охарактеризовал ее точно – «Одинокий гидролог». Может быть.

Заканчивая эту главу, опять возвращаюсь к вопросу, заданному в начале, что же такое ледовая разведка? И опять нет односложного ответа. Прежде всего – это наука, требующая знающих, смелых и способных ученых-исследователей и, может быть, немногочисленных фантастов. Потому что их взгляд всегда должен быть устремлен в будущее. С другой стороны – это искусство. Посудите сами: не каждый гидролог, закончивший специальный факультет института, станет ледовым разведчиком. Пытаются многие, но становятся ими не все, а уж хорошими разведчиками – единицы. Вот почему ледовых разведчиков Ю. М. Барташевича, Н. А. Волкова, П. А. Гордиенко, Д. Б. Карелина, М. М. Сомова, В. И. Шильникова помнят все полярные капитаны.

На смену им пришло много новых талантливых исследователей-разведчиков, которые пользуются большим авторитетом у моряков. Они впитали в себя опыт Первых, дополнили его новыми знаниями и продолжают успешно работать в наших северных морях. Конечно, сейчас, с появлением множества новых приборов, оценка ледовой обстановки подтверждается более объективными данными, но пока еще никакой прибор не может заменить опытный взгляд ледового разведчика, а карта, составленная им и сброшенная на

палубу ледокола, остается самым надежным документом, которому полярные капитаны привыкли верить безгранично. Счастливого плаванья, полярные капитаны! И семь футов под килем!

ЗДЕСЬ ВСЕ НЕ ТАК

Действительно, здесь, в Антарктиде, если не все, то многое выглядит не так, как мы, жители Северного полушария, привыкли видеть и ощущать. Взять, например, обычное понятие севера и юга. Все знают, что север – это полюс, это холод и все, связанное с ним. В Антарктиде – наоборот: север – это направление на экватор, это – тепло, а юг – это направление к полюсу и холоду. Или взять, например, времена года. Согласитесь непривычно вместо июльской жары ощущать июльский мороз. Но это так. Когда у нас в Северном полушарии лето там, в Антарктиде, – зима. Ну и что?

Казалось бы, весьма просты эти истины, но если вспомнить, что все наши навигационные приборы и средства самолетовождения рассчитаны в северном варианте, то нетрудно догадаться о сложности навигации, когда все стрелки приборов показывают наоборот, когда все привычные понятия вдруг изменились на 180 градусов! Такая она Антарктида, где все не так!

1.

Думаю, теперь следует заглянуть в историю. Воды Южного океана, как часто называют граничащие друг с другом области Тихого, Атлантического и Индийского океанов, издавна привлекали внимание многих мореплавателей и исследователей. Российская любознательность в этой области началась с 4-го июля (по старому стилю) 1819 года, когда из Кронштадта вышли два корабля – начальник этой экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузен поднял свой флаг на корвете «Восток», шлюпом «Мирный» командовал лейтенант М. П. Лазарев.

Уже в январе 1820 года экспедиция приблизилась к берегам Антарктиды, но пасмурная погода не позволила рассмотреть берега, и было неизвестно, видят ли с кораблей действительно материковый берег или только скопление айсбергов.

Через год корабли экспедиции вновь подошли к этим местам, и им удалось увидеть заснеженный берег с крутыми горами и скалами. Увиденный берег моряки называли Берегом Александра I. Так была открыта Антарктида – шестой, южный континент нашей планеты.

После плавания русских кораблей интерес к Антарктиде неизмеримо возрос, и уже многие страны направляют туда свои экспедиции. Естественно, что воды Антарктики (области, лежащей вокруг Южного полюса) привлекают к себе прежде всего китобоев и охотников за морским зверем, а научные исследования являлись лишь попутными, но и они сыграли немалую роль в изучении антарктических вод.

До 1955-го года в Антарктику было совершено около 220 экспедиций. Но получилось так, что различные области оказались не одинаково изученными и сделать какой-то обобщающий вывод по всем полученным материалам не представлялось возможным: и Антарктика, и Антарктида еще ждали своих исследователей.

Для всестороннего познания геофизических процессов, протекающих на земном шаре, необходимы усилия многих ученых разных стран. Поэтому было намечено проведение Международного геофизического года (МГГ), программа исследований которого должна была охватить весь земной шар. Наблюдения по программе МГГ предполагалось проводить с июля 1957 года до конца 1958 года с тем, чтобы охватить все сезоны года, которые не совпадают в Северном и Южном полушариях.

Советская комплексная антарктическая экспедиция (КАЭ) была создана во второй половине 1955 года и отправилась в плаванье гораздо раньше начала МГГ. Это было вызвано тем, что мы еще не имели опыта работы в Антарктиде, не имели там базы, которую необходимо было построить и подготовить к работе заблаговременно.

Экспедицию возглавил доктор географических наук Герой Советского Союза М. М. Соменов (он же руководитель континентальной части экспедиции), заместителем и руководи-

телем морской части экспедиции был доктор географических наук В. Г. Корт. Авиационный отряд возглавлял Герой Советского Союза И. И. Черевичный.

Вторую КАЭ возглавил Герой Социалистического Труда доктор географических наук А. Ф. Трешников, командиром авиационного отряда был П. П. Москаленко, а в морской части этой экспедиции на дизель-электроходе «Лена» уже был свой морской авиаотряд, который возглавил Герой Советского Союза И. П. Мазурук.

Антарктида... Еще недавно это звучало для меня как-то неосвязаемо — мало ли названий на географической карте мира? Но когда стало известно, что я включен в состав новой экспедиции, Южный полюс начал принимать реальные формы и поэтому стал еще более загадочным и таинственным. Хотя советскими учеными уже с 1955 года ведутся исследования берегов Антарктиды и в этих исследованиях принимали участие мои товарищи, но встретиться с ними и расспросить о загадочном материке так и не удалось. Радует, что в наш авиационный отряд включены ребята, которые были в Первой КАЭ. Надеюсь, что во время плаванья на корабле они кое-что нам расскажут.

В нашем морском авиаотряде три сухопутных самолета Ан-2 и один Як-12 (подбросили для испытания в Антарктиде) — лишняя головная боль, да и летчик-испытатель в списке нашего отряда не просматривается. Самолеты сухопутные, отряд наш морской, как будем летать? Видимо, будем сгружать самолеты на лед и с него летать. Об этом думать еще рано. Только сегодня прилетели в Калининград, и задачи у нас не будущего, а сегодняшние: снять с самолетов крылья, упаковать в специально заготовленные ящики и отправить их в трюмы, а фюзеляжи придется крепить на палубе.

Закончился суматошный день. Ящики с крыльями опущены в трюмы, самолеты, вернее — фюзеляжи расставлены на палубе. Закончилась вся погрузка корабля. Усталые ребята отряда разошлись по своим местам. В дальнейшем я буду пользоваться дневником штурмана нашего отряда Валентина Николаевича Иванова: скупые фразы, как записи в бортижурнале, покажут действительную обстановку того или иного дня.

«27 сентября снялись с якорей и направились к выходу из порта. Балтийское море встретило нас сильным ветром до 20 метров в секунду. Судно сильно качает, и поэтому объявлен аврал по креплению палубных грузов. Весь день был пасмурным: низкая облачность, дождь с сильным порывистым ветром. Волнение моря достигло 8-9 баллов».

Невысокие, но злые волны Балтики пенными гребешками хлещут по носу «Оби», и будто горстями горошин, отдельные капли волн стучат по иллюминатору нашей каюты.

В каюте нас трое: штурман континентального авиаотряда Борис Бродкин, инженер-ракетчик Рэм Старых и я.

Путь из Балтийского моря в Атлантический океан проходит либо через датско-шведские воды проливов Эресунн и Каттегат, либо через Кильский канал, значительно сокращающий путь. Идем вторым путем.

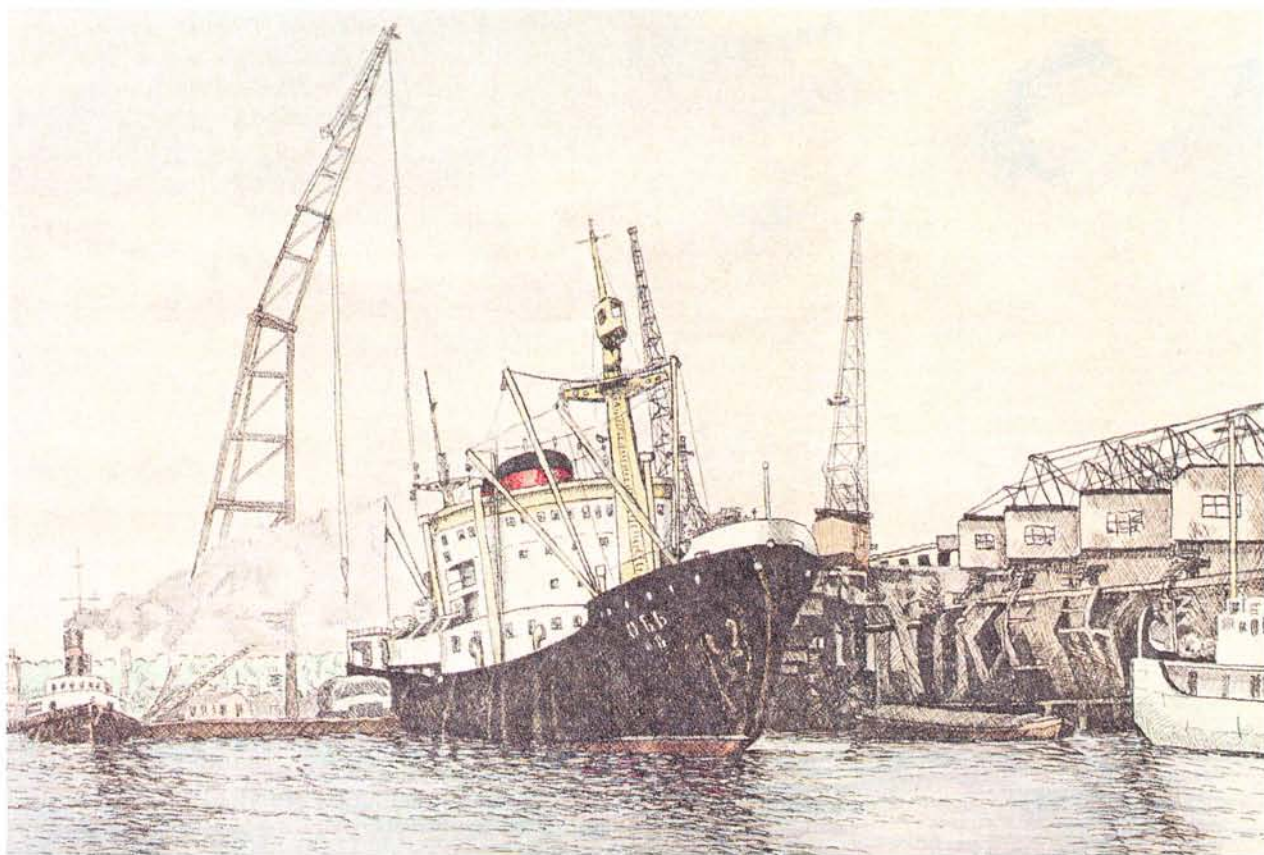
«29-го в 3-30 прошли западный шлюз Кильского канала и вышли в Северное море.

Ветер остается свежим, волнение 4-5 баллов, кучевая облачность 3-5 баллов. Вышли с кэпом на палубу и любовались красивым зрелищем: с одной стороны горизонта молодая Луна, с другой — северное сияние яркого красного цвета, и все это на фоне звездного неба и слегка бушующего моря. В 5.50 вошли в пролив Па-де-Кале. Погода: ясно, дымка.

В 7 утра сквозь дымку начали просматриваться берега Англии. В 12.20 пересекли нулевой меридиан и вошли в Западное полушарие. В 14.00 вошли в Ла-Манш. Слева берега Франции».



А. Ф. Трешников — Герой Социалистического Труда, полярный исследователь, доктор географических наук.



Дизель-электроход «Обь» – флагман антарктических экспедиций в Калининградском порту перед выходом в Антарктиду.

2.

Лучи солнца заглядывают в иллюминатор. Сквозь сон мне кажется, что слышны голоса птиц. Открываю глаза, и (трудно поверить!) на столе сидит серо-желтая пичуга. Откуда ты, бедная странница? Куда спешила, как попала к нам на корабль?

Птица что-то щебечет на своем языке.

Одеваюсь. Потчую гостью хлебными крошками и выхожу на палубу. Здесь писк и щебет многоголосой птичьей стаи заглушает даже шум работающих дизелей. Наверно, устала на перелете птичья стая и решила воспользоваться попутным транспортом, благо корабль тоже идет на юг.

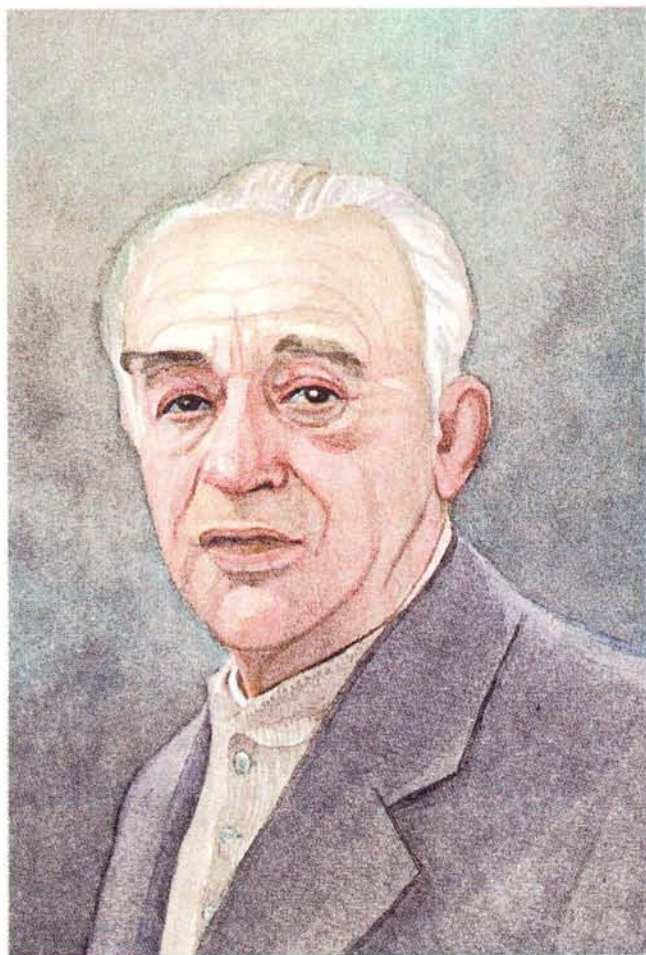
Через несколько дней «Обь» разворачивается к востоку и берет курс на Гибралтар. Птицам не по пути. Они взмывают в воздух и летят на юг, к берегам Африки.

С левого борта появляется островерхая гора, поросшая по склонам густым лесом, который кое-где расчищен под бетонные площадки для сбора дождевой воды – говорят, с водой в Гибралтаре худо. У подножья горы ажурные постройки городских домов, а рядом виднеются ниши и амбразуры с жерлами пушек. Над солдатскими казармами трепыхается флаг Великобритании.

С детства сохранилась у меня мечта – хотелось увидеть Италию, страну поэтов, художников, лицезреть античных героев и героев недалекого прошлого: Наполеона, Багратиона, Суворова и славных богатырей – русских воинов. И вот она перед нами – моя детская мечта – Италия...

Синева далеких гор постепенно тает и приобретает грязно-желтый оттенок. Голые, безжизненные камни вершин и чахлая растительность по склонам. А где же поэзия солнечного полудня Брюллова, где обаяние жаркого неба великого Иванова? Мы кутаемся в воротники меховых курток, прячась от пронзительного и холодного ветра.

«Обь» сбавляет ход. На мачте взвизывает сигнал «Прошу лоцмана». На берегу видны очертания города, который отсюда, с моря, напоминает собой громадного спрута с длинными щупальцами – улицами. Это Генуя.



Б. С. Бродкин – штурман авиаотряда 3-й КАЭ, участник спасения бельгийских полярников в Антарктиде.

На мачту ползут трехцветный флаг Италии и красно-белый лоцмана. Заведены швартовы на потертые камни причальных тумб. По гранитным плитам Понте ден Милле стучат каблуки полицейских чинов – одни замирают у спущенного трапа, другие поднимаются на корабль. Таможенный досмотр.

Знакомимся с городом на автобусе Общества итало-советской дружбы. За окнами мелькают старинные дворцы, они сменяются палаццо современных богачей. Рядом с дворцами – неприглядные лачуги. Широкие проспекты сменяются узкими улочками, узкими до того, что кажется вдвоем, взявшись за руки, можно достать противоположные стены домов. Дружно поворачиваем головы по указанию гида:

– Справа – Международный банк, основан во времена Генуэзской республики. Слева – дворец Совета той же республики, ныне городской суд. Перед вами – площадь Победы и могила Неизвестного солдата. Обратите внимание на вечный огонь! Дальше площадь композитора Верди. Там же оперный театр. Но он пока еще не восстановлен. Вы знаете, господа, война коснулась Италии.

Знаем! Она не коснулась, а ворвалась в нашу страну. Но мы уже восстановили разрушенные города и вернулись к нормальной жизни. Но не забыли. И никогда не забудем!

Мимо остатков крепостных стен Республики, мимо современной тюрьмы автобус спускается к знаменитому кладбищу Компосанто, месту паломничества всех туристов.



Пролив Па-де-Кале. Сквозь дымку виднеются берега Англии.



Гибралтар. Город и крепость.

Высокохудожественные скульптурные произведения из мрамора, чугуна и гранита, бесчисленное множество цветов и огни лампад создают поистине величественную и гармоничную картину.

Переступив ворота Компосанто, турист попадает в объятия духовенства, торгующего здесь всем и вся: от свечей, лампад и прочей похоронной утвари до пикантных журналов «Для мужчин» с фотографиями всевозможных «звезд». «Святые» отцы, видимо, живут не только мечтами о загробной жизни. Настоящая жизнь толпами туристов вторгается в тишину кладбища, и служители культа благоговейно склоняют колени перед всемогущим капиталом. «Деньги» – привычное слово на Компосанто.

– Сколько стоит место на кладбище?

– От миллиона и выше. Можно приобрести в рассрочку...

Мы нашли мраморную плиту с короткой надписью:

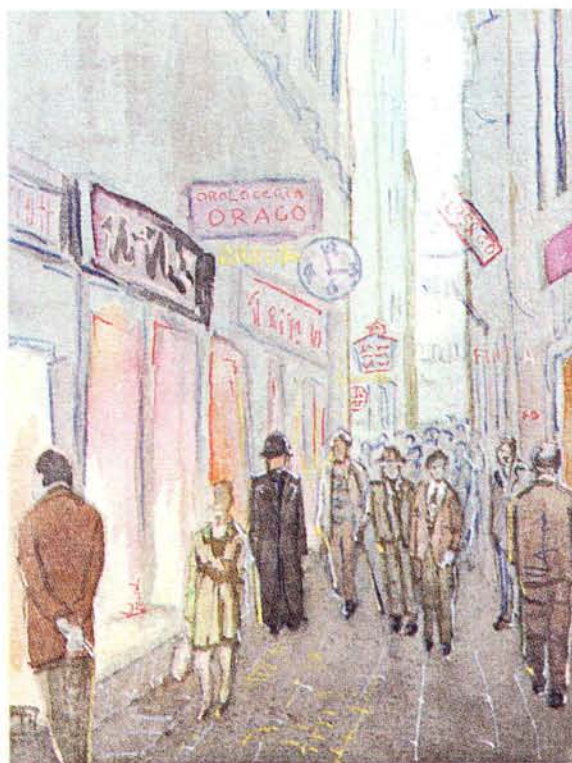
«Золотая Медаль».

Федор Александрович Поэтан (Федор. 2.2.1945.)»

Всего девяносто семь дней не дожидаясь Победы советский солдат. Он отдал свою жизнь за свободу итальянцев, за счастье всех людей. Военнопленный, вырвавшийся из жуткой неволи и мстивший гитлеровцам до последнего дыхания. Партизан движения Сопротивления, награжденный высшим орденом Италии «Золотая Медаль», орденом, перед которым обнажают головы все итальянцы, перед которым останавливаются и приветствуют его генералы. Этим орденом не награждают иностранцев. Федора наградили. (Настоящее имя советского солдата, погибшего во время Великой Отечественной войны, – Федор Александрович Полетаев. Указом Президиума Верховного Совета СССР ему присвоено звание Героя Советского Союза).

Вечная слава тебе, русский солдат, национальный герой Италии и Герой Советского Союза!

Возвращаемся назад мимо цилиндрических башен старинных генуэзских ворот. Рядом с ними в зелени винограда спрятался

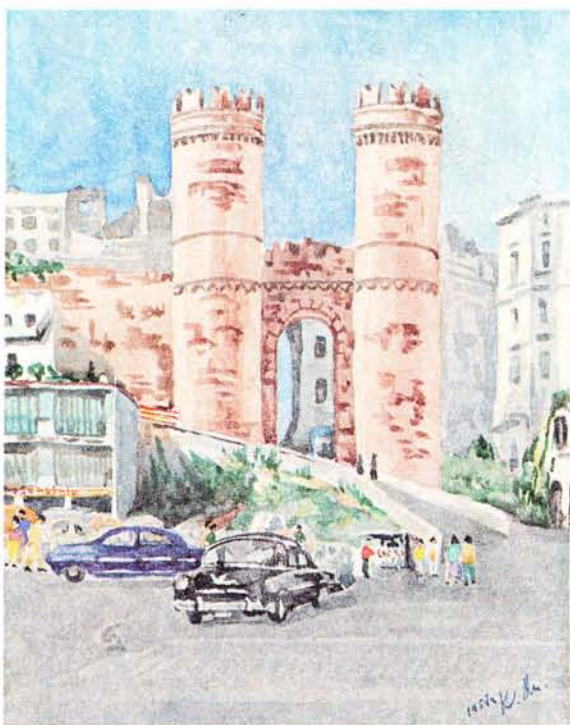


Генуя. Знакомство с городом.
Идем по узким улочкам, до того узким, что взявшись за руки вдвоем можно коснуться стен противоположных домов.



Кладбище Компосанто – место паломничества всех туристов. Изобилует множеством высокохудожественных скульптурных произведений из мрамора, чугуна, бронзы.

взлетают летающие рыбки, и их серебристо-изумрудные брюшки драгоценными камнями сыплются в воду. А она поминутно меняет краски: то она ярко-бирюзовая, то изумрудная, то перламутровая. Легкий попутный ветерок подгоняет наш корабль, и зеркальная



Старинные Генуэзские ворота, справа от них виднеется маленький домик, в котором жил великий генуэзец Христофор Колумб.

маленький домик в котором жил Христофор Колумб.

Опять лабиринты улиц-колодцев, мусор, дым жаровен струится вверх к развешенному через улицу белью.

На следующий день по радио и в местной печати объявили о свободном доступе на советское экспедиционное судно «Обь» для осмотра и знакомства с русскими. Желающих оказалось очень много.

Подходит вечер. Темнеет. Но не уменьшается поток посетителей. Переводчики выбились из сил. Но вскоре последние посетители покидают корабль. Уходят и переводчики. Я облегченно вздыхаю – окончилась трудная вахта. Сегодня я был ответственным дежурным по кораблю. А на дне моря, у причала Понте ден Милле, где стояла «Обь», остался на дне не один десяток алюминиевых лир. Такой обычай здесь, при расставании...

3.

Чуден океан ранним утром, когда только взошло солнце. Рядом с кораблем режут воду острые плавники дельфинов, изредка из воды гладь воды расступается перед носом «Оби», и тогда она кажется тяжелой и твердой, как застывший камень.

Медленно приближается палящий день. Кажется, все живое спряталось в глубину вод от жарких лучей солнца. Люди прячутся кто в каюты, кто в лаборатории. Я с Иваном Муриком, одним из наших радистов и хорошим художником: пристроились в тени над четвертым трюмом и лениво набрасываем этюды моря. Жарко.

День удивительно быстро сменяется ночью. Без сумерек. Десять минут назад еще было светло и вдруг – ночь! Яркие и необычно крупные звезды мерцают в небе. Низко над горизонтом, как серебряная пирога, плывет луна, отражаясь бликами на гребешках невысоких волн. Океан искрится фосфоресцирующим светом потревоженных медуз. Это – экватор

Легли в дрейф. Ведь наш корабль – научная станция. Поэтому начинаются различные анализы, взятие проб воды, донного грунта и воздуха. Проводится отлов обитателей экваториальных вод. Тут у биологов, докторов наук Андриашева и Бродского, добровольных помощников хоть отбавляй.

Все новости на корабле исходят от ради-
стов. Вечером в кают-компании вахтенный
радист Николай Жеребцов сообщает интерес-
ную новость – ночью встретимся с рыболов-
ной базой «Казань». Тут уж не до сна!

Опять корабль лег в дрейф, но уже не
с познавательной целью: ждем «Казань» в
условленном районе. Биологи – дотошный на-
род, не могут пропустить и такую остановку.
За борт спущены две мощные электролампы.
Чего только нет в море! И мелкие рыбешки,
какие-то жучки, рачки, червячки, змеи. Нет,
ночью купаться в море я не буду!

Биологи с восторгом начинают популяр-
ную ихтиологическую лекцию, но появляется
боцман с самодельной сетью, вроде сачка для
ловли бабочек, только внушительного размера,
под силу лишь его дюжим рукам. Лекция тут
же кончается. Болельщики необычного лова
облепили поручни, палубы, свесились над во-
дой и, как на стадионе в Лужниках, кричат
изо всех сил:

– Вася! Давай!

– Тяни!.. Мазила!

– Подсекай, Вася!

А Вася молча взмахивает сетью.

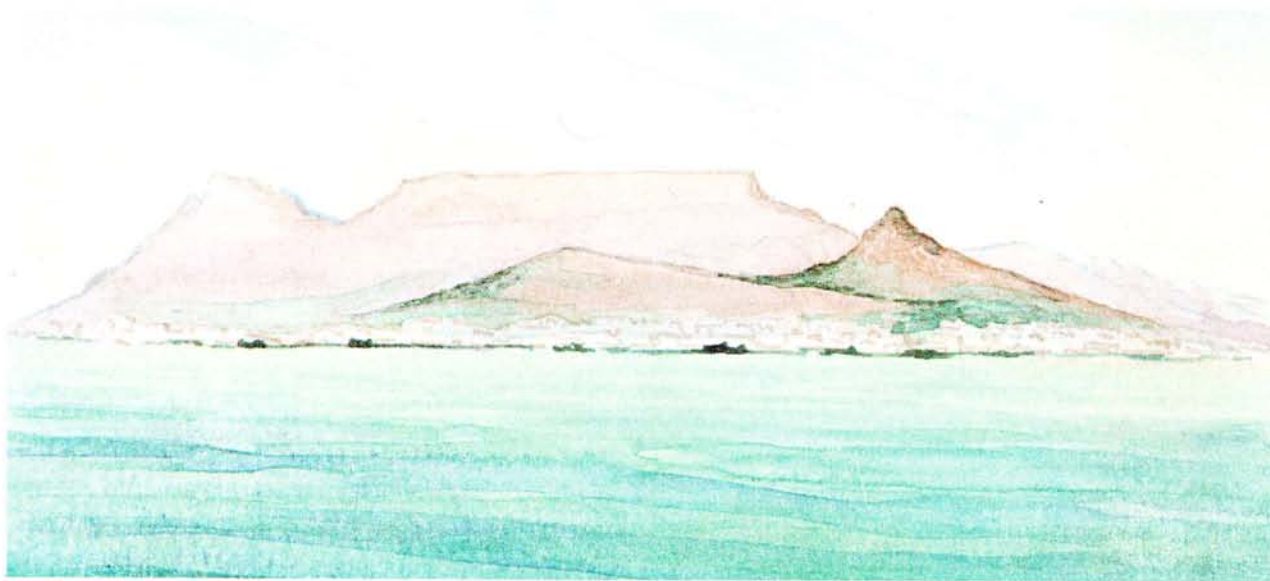
Но вот в ночи появляются огни над темной водой. Прожекторы «Казани» и «Оби» вы-
свечивают шлюпки. На них перевозят к нам на борт груз сардин и тунца для пополнения
стола нашего экспедиционного судна. А нас на корабле вместе с командой около двухсот
человек!

Громадные накаты океанской зыби кладут «Обь» с борта на борт. Много дней идем
вне видимости берегов, но они где-то недалеко, об этом свидетельствуют чайки, парящие
низко над водой.

В полдень на горизонте появились синеватые горы, «Обь» все ближе подходит к бе-
регу, и уже у подножья гор можно различить большой город. Это Кейптаун, крупнейший
порт Южно-Африканской Республики.



Портовый район Генуи – лабиринты
улиц-колодцев. Дым жаровен струится
вверх к развешанному через улицу белью,
рядом мелочный рынок.



«Обь» все ближе подходит к берегу, и у подножия гор – Львиная голова и Столовая –
уже виднеется большой город. Это Кейптаун, крупнейший порт ЮАР.



Вдоль берега Атлантического океана вьется лента шоссе,
идущая к мысу Доброй Надежды, южной оконечности Африки.

На второй день пребывания в Кейптауне поехали на экскурсию к мысу Доброй Надежды. Два автобуса на скорости 90–100 километров несутся по узкому шоссе, проложенному у подножья скал. Внизу виден берег, на который плещут громадные валы прибоя Атлантического океана. Склоны гор сплошь покрыты цветами, образуя яркие цветные полотна незнакомых цветов. Есть и знакомые: на одной из остановок автобусов, разглядывая желто-оранжевый ковер, узнаем любимую нашими цветоводами настурцию – здесь это дикорастущее растение. Ближе к мысу Доброй Надежды, огороженный колючей проволокой, начинается заповедник, который включает не только животный мир, но и растения. Особенно поражает неповторимая прелесть так называемых «хрустальных» трав и кустарников – причудливые ажурные листья и стволы действительно напоминают изделия из хрусталя или малахита.

Наконец, мыс Доброй Надежды. К обсерватории и маяку ведет бетонная дорожка. Мне лень подниматься по ней, и я остаюсь у автобусов. Ко мне присоединяется астроном Калинин, и мы вместе любимся зеленым хрустальным чудом. Хочется подойти поближе, потрогать его руками, но тут неподалеку раздается оглушительный выстрел. Двигаемся на этот звук. Видим: среди кустов пристроено закопченное сооружение, напоминающее самовар, оно заполнено какой-то жидкостью, которая медленно капает на специальную подставку. Каждая капля – взрыв. Оказывается, это приспособление – забота о туристах. Взрывы предназначены для отпугивания обезьян. А их здесь великое множество, и ведут они себя весьма бесцеремонно, совершенно не стесняясь людей.

Обратная дорога идет уже вдоль Индийского океана, она значительно ниже и проходит через множество поселков, которые почти сливаются друг с другом. И такая же кругом зелень и цветы – ноябрь здесь – весенний месяц.

За кормой все шире раскрывается панорама Кейптауна, затем пригородов у подножья горы Львиная голова, и постепенно все стирается сиреновой дымкой. Остаются лишь чайки, с криком висящие за кормой. Корабль начинает раскачиваться на раскатах морской зыби.



Тропинка к маяку и обсерватории мыса Доброй Надежды.

Ночью разыгрался шторм. Волны бьют в правый борт, и корабль кренится с борта на борт. Писал этюд на корме, под вертолетной площадкой. На очередном крене корабль зачерпнул левым бортом воду. Мгновенно я оказался по горло в воде. Успел схватить одной рукой этюдник, другой вцепился в какой-то стальной трос. Палитра, кисти, картон с начатым этюдом достались Нептуну, хорошо сам не пожаловал к нему в гости...

Это «ревущие» сороковые широты. Нет, не зря они так прозваны бывалыми моряками. День и ночь беснуется океан, а на корабле постоянные авралы: то начинают лопаться стальные ленты-стяжки, крепящие палубные грузы, то железные тракторные сани вдруг угрожающе начинают двигаться к фюзеляжам наших самолетов.

Запомнились натруженные руки матросов и ученых экспедиции, которые все без исключений несут постоянную вахту на палубах, окатываемые ледяными волнами и пронизываемые ураганным ветром. Не забыть воспаленные бессонницей глаза капитана Ивана Александровича Мана, сутками не покидающего ходовой мостик, и бледно-зеленое лицо старпома Николая Михайловича Свиридова, который совершенно не переносил качку, страшно страдал от морской болезни, но вместе с матросами находился



«Ревущие сороковые» широты на пути к Антарктиде. Волны бьют в правый борт, и корабль кренится с борта на борт. Шторм!

на палубе, среди беснующейся стихии. Только вахта его была нескончаемая. Такая уж должность — старпом.

Мы уже привыкли к неудобству жизни на качающихся палубах: спокойно спим, работаем и едим с завидным аппетитом. Привыкли до того, что, когда ночью прекратился шторм, все проснулось от тишины и относительного спокойствия.

«Обь» вошла в ледовый пояс Антарктиды, который на сотни миль окружает неприступным кольцом этот загадочный материк. И запомнилась тишина. Она была особенной — заполненной звуками, но это была тишина! Было слышно, как скребут льдины о железные борта корабля, как в глубине трюмов нутно урчат дизели, сбрасывая на вал винта тысячи лошадиных сил, и как от этих усилий машин мелко дрожит под ногами палуба. И все же, по сравнению с ревущим в ярости океаном, это была тишина.

Второй день идем тяжелыми льдами. Ход самый малый. Часто корабль останавливается, упираясь носом в толстые льдины, пятится назад и, собрав силы, вновь бросается вперед. Со скрежетом трутся о борта льдины. Переворачиваясь, они обнажают бурю от планктона нижнюю поверхность. Там пляшут мелкие рачки — основной корм пингвинов.

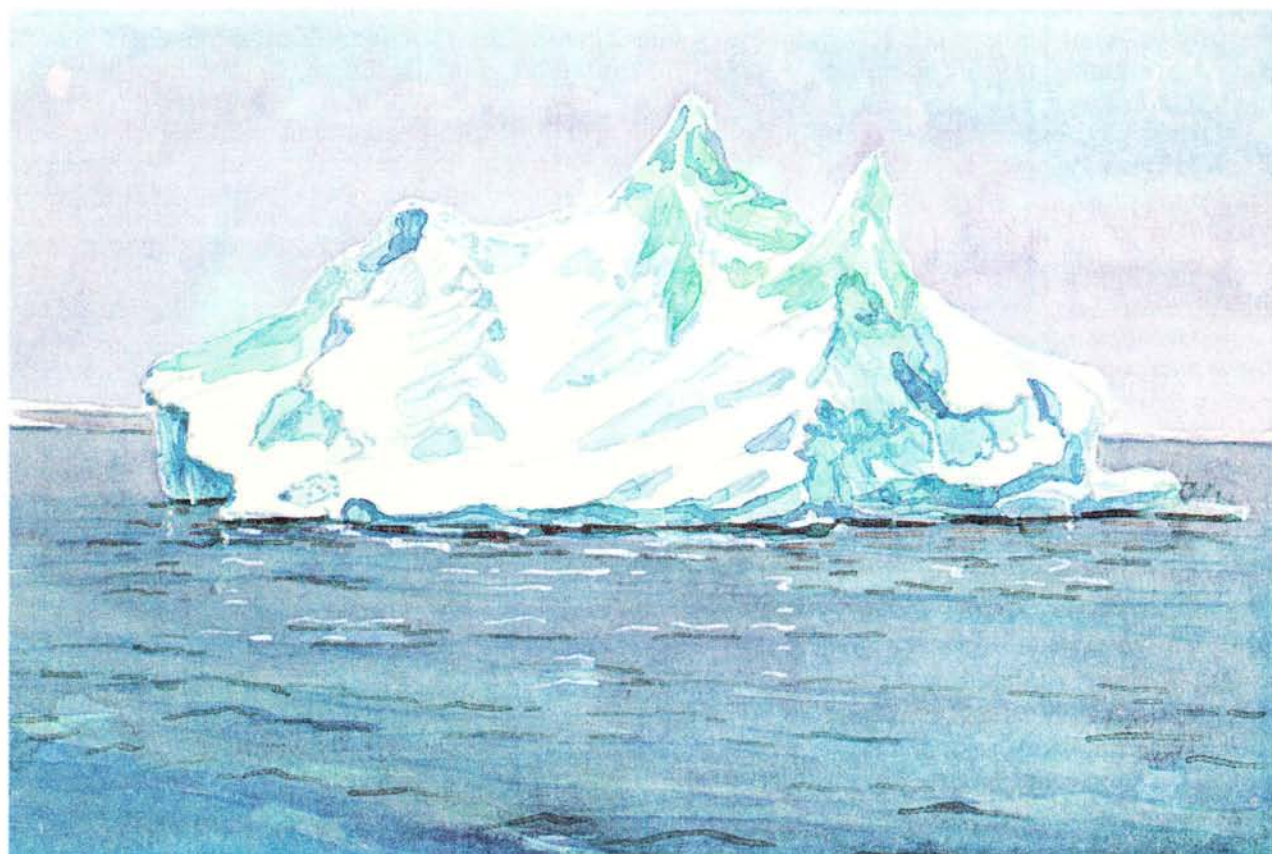
Втроем — штурман Валентин Иванов, бортмеханик Михаил Иванович Чагин и я, стоим на ботдеке и любуемся открывающейся панорамой. Случайно бросил взгляд на наши самолеты, и вспомнилось — когда мы брали в Кейптауне какой-то груз, казалось, что вынос грузовой стрелы за борт корабля недостаточен для нашего Ан-2. Но ведь летал отряд Мазурика, базируясь на «Лене»!

Свои сомнения тут же высказал Чагину.

— Эх, нам бы только эти заботы! — рассмеялся он. — Самолеты будут спущены за борт и будут летать со льда. Все очень просто. Увидишь разок и все поймешь.

Но у меня как раз и не было этого разочка! Позже, когда мы уже приступили к своей работе, спуск и подъем самолета в общей сложности занимал не более пяти минут. А если это выпадало на вахты второго помощника Олега Воденко или старпома Николая Свиридова, то эта операция могла уложиться в полторы-две минуты.

Остался позади ледовый пояс Антарктиды. Впереди показалась полоса чистой воды.



Первый айсберг. Ну как тут не взяться за этюдник!

Необыкновенной! Спокойной, чуть тронутой рябью мелких волн. Появился и первый айсберг на спокойной воде незнакомого нам моря Дейвиса. Ну как тут не взяться за этюдник!

4.

В такую же тихую погоду «Обь» подошла к Мирному, врубилась носом в припайный лед, и началась разгрузка – тяжелые полусуточные вахты, а для нас, авиаторов, еще и сборка самолетов.

Наш авиационный отряд невелик: три Ан-2 с таким же количеством экипажей и один самолет Як-12 без летчика, без экипажа. Прежде чем приступить к работе, нам предстоит собрать самолеты и помочь в разгрузке корабля. Из шестнадцати человек нашего отряда каждый день выделяем восемь на разгрузку. Работаем с восьми утра (по корабельному времени) и до часу ночи. Тяжело. Очень! Но пока никто не хнычет. Собственно, каждый знал, куда едет.

Ночь пролетает мгновенно. Кажется, ее и не было. Самое трудное – это встать. А когда выходишь на лед, окунаешься в пронизывающий ветер (стихает ли он здесь?), в мороз и палящие лучи солнца (я не оговорился), вроде становится легче и постепенноходишь в обычную норму, в обычный ритм работы.

– Послушай, старик, – обратился ко мне Кириллов, когда мы спустились по трапу на лед. – Скажи, какой цвет ты не любишь?

– Странно ты задаешь вопрос, Михалыч. Обычно спрашивают, какой цвет нравится. А ты...

– А я действительно не выношу рыжий цвет. Быки, например, не выносят красный. А вот я – рыжий. Как увижу – готов тут же броситься!

Нет, сегодня я никак не могу понять нашего штурмана, обычно строгого в подборе слов и весьма лаконичного.

– Сегодня опять в первый трюм? – задал новый вопрос Кириллов и закурил.

Вот теперь все понятно! В первом трюме горючее для Мирного. Железные трехсоткилограммовые бочки за время плавания покрылись ржавчиной, и выгрузка их – не очень приятное занятие!..

– Нет, Михалыч, сегодня первый трюм обойдется без нас. Приказано быстрее заканчивать сборку. Пора начинать работу по профессии, не так ли?

– Пора. Ой как пора! А то уж очень надоел мне рыженький цвет!

Сегодня к вечеру у нас праздник. Он не отмечен в календаре, может, непонятен другим, но нам, авиаторам корабельной бригады, это праздник – подняли в воздух два самолета! Первым облетал свой самолет Каминский. Для себя я составил такой план: первым собираем самолет Каминского, вторым – Як (пригодится для местной работы), третьим – самолет Карелина и последним будем собирать мой. Каждый из нас хочет скорее подняться в воздух. В воздух – это начало настоящей работы, это возможность своими глазами взглянуть сверху на Антарктиду – из глубины трюмов ее не очень-то видно. А когда есть самолет, его экипаж освобождается от всяких других работ. Это мне удалось отстоять. Догадываюсь, что моему экипажу, может быть, такой порядок не по душе, но они молчат. Молчу и я.

Облетал Як-12. Все в норме. Пытался раздобыть пилота для него в Мирном, но за год зимовки ребята подустали и хотят домой. Что же, научу летать на нем Каминского или Карелина, и Як будет резервной машиной. Мало ли что?..

Уже ночью капитан «Оби» Иван Александрович Ман попросил сделать небольшую ледовую разведку – хочется ему взглянуть на общее состояние припая, смущают постоянные ветры. Слетали в Мирный, там шторм – ветерок за 20 метров. У корабля – тише наполовину.

Кабина Як четырехместная. Рядом со мной Ман, позади пристроился Вася Шильников – работает, рисует карту. А для меня такой полет – отдых. Вот не болели бы руки: пальцы распухли, едва гнутся, а кожа на руках, да и на лице, – будто натерта наждачной бумагой – солнечная жара и морозный ветер!..

Смотрю по сторонам и немею. От чуда, которое окружает нас!.. Руки так и чешутся – вот бы запечатлеть все это на картоне! Светло-голубое небо с одной стороны, лимонно-желтое – с другой и нежно-фиолетовые оттенки снега внизу. Привези такой этюд и



Уголок Мирного – южно-полярной обсерватории СССР.

покажи его в институте – ведь не поверят! Скажут – такого не бывает!.. Но этот этюд и не будет написан. Некогда!

Только собрался укладываться спать – вызвали на мостик. Штормом начало откалывать лед за кормой. Пока совещались, что делать, начал колотиться лед во всех направлениях. Накануне мы все самолеты закрепили стальными тросами за железные тракторные сани, ветер сильный, как бы их не сдуло... Запустили дизели. «Обь» начала бродить между льдинами. Мы пытались спасти разбросанные по льду грузы. Но первым пошел под лед наш Ан-2. Сначала в трещину нырнули сани, а потом медленно потащили за собой самолет. Тяжелое зрелище!.. Попросил спустить трап. Сошли на лед, зацепили тросами Як. Когда поднимали его на палубу, несколько раз ветром ударило о борт. Самолет поврежден. Надо искать выход из создавшейся ситуации. Как выполнять работу без двух самолетов? Слободской с Чагиным уверяют, что отремонтируют Яшку. Чудесные у нас ребята – технари!

Шторм окончился так же внезапно, как и начался. Уходит темная облачность, постепенно синее небо. А ветер, вот негодник! – Заштилил!

Нам предстоит «заштопать дыры» на карте Западного шельфа, которые остались после аэрофотосъемки силами 2-й КАЭ. Съемку с воздуха выполнит Каминский (его самолет оборудован фотоаппаратурой), да и штурман Кириллов в его экипаже. Наша задача проще: найти на этом леднике бочки с бензином, которые были выгружены с «Лены» еще в прошлую Первую морскую экспедицию, и, используя это горючее, произвести геодезическую съемку и отнаблюдать несколько астропунктов – иначе весь снятый ранее материал пойдет насмарку и карты не будет.

Весь Западный шельф далеко углубился в море, повиснув над его километровой глубиной. Естественно, найти иголку в стоге сена, видимо, легче, чем десяток выгруженных бочек на льду Антарктиды, но надо! Внизу под крылом самолета плывет однообразный ледяной берег, такой же, как и двадцать и десять минут назад. Где эти бочки?!

— Здесь! Точно! — воскликнул Чагин, и мы поверили ему. В ту экспедицию он сам принимал участие в разгрузке «Лены».

А вскоре на небольшом мыске показался топографический знак — три бревна пирамидой. Нашли!

Наш Ан-2, пофыркивая мотором и шлепая лыжами по снежным застругам, останавливается неподалеку от этого знака. Крепим самолет, устанавливаем палатку.

Завтра начнем работу с этой временной базы.

Но горючее нашли лишь к исходу следующего дня, когда окончательно выбились из сил и потеряли надежду найти эти бочки. Оно было обнаружено на трехметровой глубине прямо под лыжами самолета.

Каждый день мы летаем над шельфовым ледником, покрывая его сетью гравиметрических, магнитных и прочих точек, определяем астропункты для привязки отснятого района к материковому берегу, откапываем горючее для заправки самолета, ругаем местную погоду: надо же, как завалило снегом эти бочки. Собственно, чего ругаться? В экспедициях все делают сами: от исследовательской работы до мытья посуды. За нас этого никто не сделает.

Усталость валит с ног. Три метра снега, прочного, как бетон. Но все. Сегодня заправимся в последний раз, завтра утром отнаблюдаем астропункт около топографического знака и улетим к «Оби»!

Но... винтовочными выстрелами хлопают брезентовые стены палатки. Лютый шторм ревет водяными валами за обрывом шельфа, свистит в торосах и треплет на привязи наш Ан-2.

Вынужденное безделье хуже любой тяжелой работы. Четвертый день сидим в палатке, оторванные от экспедиции внезапно налетевшим штормом. Сколько он будет еще продолжаться? День, два, неделю? Об этом не догадываются даже синоптики в Мирном и на «Оби».



Готовимся к вылету на «штопку дыр», оставленных аэрофотосъемкой предыдущей экспедиции.

Ученые проверяют свою аппаратуру, а на судах экспедиции «Оби» и «Кооперации» идет круглосуточная разгрузка.

Раз в сутки выходим на связь. Радист Саша Кириллов и Михаил Иванович ползком добираются до самолета, запускают там движок, и Саша включает рацию. Известия, которые они приносят с самолета, угнетающие: в Мирном и в районе, где дрейфует «Обь», такой же лютый шторм. Настроение – так себе, неважненькое. А тут еще выясняем, что подходит к концу наш запас продовольствия. Вчера, после недолгих споров, ввел жесткий рацион: утром – два сухаря и кусочек сахара, в обед – похлебка из банки консервов на всех.

В палатке нас восемь человек: четыре – экипаж и столько же научных работников. Все мы бывали не раз в экспедициях и знаем цену последним сухарям. Их осталось всего десяток...

– Раздели, Михаил Иванович, – говорю я, – сухари поровну и раздай. Согласны, товарищи?

Никто не отвечает. Чагин молча раздает сухари...

Под утро мы проснулись от тишины. Яркое солнце согрело воздух в нашей палатке и растопило снег на брезенте. Он зазвенел веселыми ручейками. От моря, скользя лапками по льду, спешат пингвины. Наверно, уже позавтракали!..

С «Оби» сообщают, что у них утих шторм и торопят нас с возвращением – корабль собирается к походу. Мы быстро сворачиваем лагерь, и вот уже в лучистом сверкании снега исчезает наше временное пристанище на Западном шельфе.

После шторма ширина припая сократилась, путь к Мирному стал короче, и разгрузка пошла скорее, по всему видно, что корабль готовится к походу, к научным исследованиям. Устанавливаются снятые на период разгрузки дополнительные лебедки для гидрографических и геологических исследований, очищается стартовая площадка для запуска метеорологических ракет. Мой сосед по каюте Рем Старых ходит именинником – запуск ракет с корабля будет выполняться впервые, а он возглавляет отряд по пуску ракет.

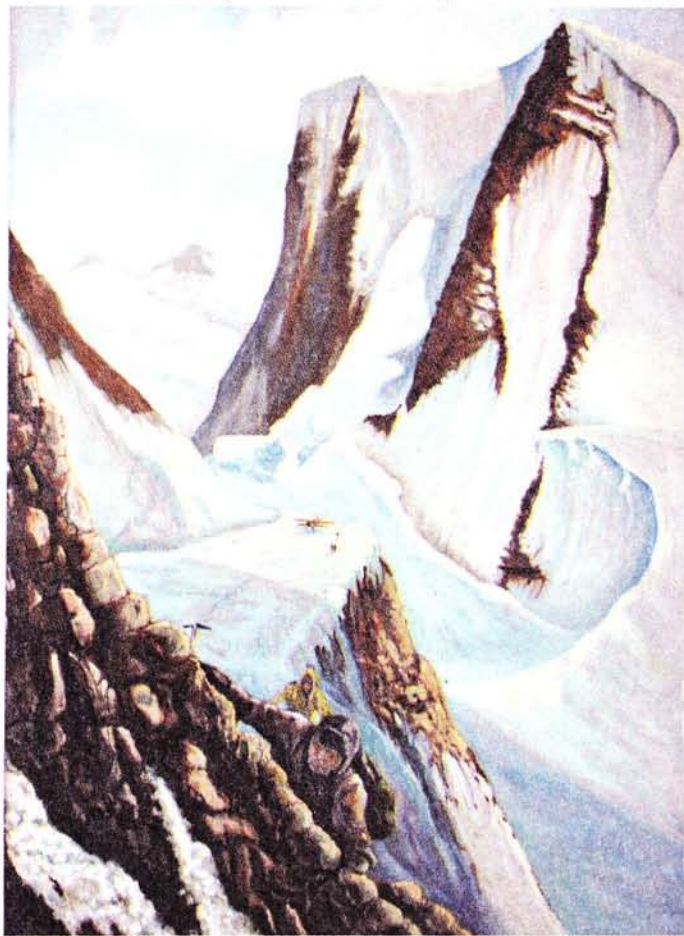
Мне очень хочется взглянуть на этот пуск первой ракеты, но ученые вдруг вспоминают, что им позарез необходимо посетить выход горных пород Бар-Смит. Это неподалеку, всего в четырехстах километрах от Мирного. Что же, это тоже любопытно: горы среди снега и льда. Поехали!

Летим на высоте двух тысяч метров. Внизу громадная река ледника, покрытая глубокими трещинами, по сторонам ее темно-коричневые скалы – это и есть выходы горных пород, так нужные нашим ученым.

С трудом отыскиваю подходящую для посадки площадку... Слева отвесная стена скал, справа – обрыв в пропасть, впереди – точно такой же и лишь позади более удобный спуск, по которому и пойдут наши ученые. Сильный ветер несет колючие снежинки и обжигает лица. Температура около минус 30-ти, а в Мирном было плюс пять!

Договариваюсь с учеными: весь их поход должен занять час, в случае срочного сбора с самолета дается красная ракета.

Проходит час. Ученых не видно. А ветер все сильнее. Внизу, в ущелье, он собрал снежную тучу и выдувает ее вверх. У краев обрыва снег курится



В горах Бар-Смит, Антарктида. С трудом нашел площадку для посадки: слева отвесная скала, справа – обрыв в пропасть, впереди точно – такой же и лишь позади можно забраться на гору и спуститься вниз, в ущелье.

высоким гейзером. Наш Ан-2 едва держится на стояночном тормозе. Лед гладкий. Перед самолетом вбили два железных крюка и закрепились за них тросом, привязанным к шасси. Но ветер все крепчает. Того и гляди, не выдержат крюки, и самолет скользнет в пропасть. Вдобавок ни с кем нет радиосвязи – непрохождение. Так часто бывает в снегопаде.

– Прошло два часа, – сообщает штурман, – сегодня с нами Кириллов. – Не пора ли вызывать «науку»? Штурм...

– Давай ракету, Михалыч...

Проходит еще час. Чтобы удержать самолет на месте, приходится запустить двигатель.

Наконец, появляются ученые. Ругать их нет слов, да им самим видно, с каким трудом удерживаю самолет на месте. Может, сами поймут.

Взлетаем. Самолет повисает в месиве снега. Поднимаемся выше и выше, чтобы выйти из снегопада и появилась бы связь.

– Мирный на проводе! – кричит радист Толя Глыбин. – Погода – хуже некуда. Прилет запрещают! То же и у «Оби»!.. Спрашивают, что будем делать?

– А они что рекомендуют? Куда деваться?

– Молчат.

– Опять «непрохождение»? – ворчу я. – Действительно, куда же деваться? – продолжаю я вслух. – Сесть на купол и переждать погоду? Но под нами такое же месиво снега и видимости никакой...

– Идем в «Оазис», – перебивает мои размышления Чагин. – Там полоса два километра. В любую погоду сядешь.

– Связь с ними есть? – оборачиваюсь к радисту.

– Погода такая же, как в Мирном, и у «Оби», – отвечает Глыбин. – Говорят, прилет на ваше усмотрение...

– Передай всем – идем в «Оазис».

«Оазис» – небольшая полярная обсерватория, организованная еще в Первую экспедицию, впоследствии она была передана Польше. Аэродром – голое ледяное плато, открытое всем ветрам, в восемнадцати километрах от поселка. Но туда не пройти – путь преграждает ледник с глубокими трещинами...

Вышли на радиостанцию «Оазиса». Теперь найти бы аэродром... Снижаюсь. Внизу клубятся потоки снега. Сквозь пелену мелькают какие-то темные пятна.

– Бочки! – кричит Чагин. – Снижайся!

Снижаюсь, впереди все та же белая стена летящего навстречу снега.

– Идем точно, – сообщает Чагин. – Протянешь последнюю бочку и садись!

– А увижу – эту последнюю? – ехидничаю я.

– Подскажу, – отвечает Чагин. – Я их сам ставил.

И я верю Михаилу Ивановичу. Уже не раз убеждался в его наблюдательности и смекалке.

– Убирай газ! Садись!

Пробега почти нет. Встречный ветер настолько силен, что самолет, едва коснувшись льда, тут же останавливается.

– Я пойду вперед, – объясняет мне Чагин. – Будешь рулить за мной. Приведу на стоянку. Там закрепимся.

Он выпрыгивает из самолета. Мне виден впереди едва различимый силуэт. Медленно рулю вслед за ним. Наконец Чагин останавливается и поднимает над головой скрещенные руки – сигнал выключать двигатель.

Закрепляемся за виднеющиеся из-под снега петли стальных тросов. Другой их конец прочно привязан к деревянным брускам, глубоко впаянным в лед.

Сидим в самолете. Ветер настолько силен, что подбрасывает нашу Анюту, и она то взмывает вверх, то плюхается на лыжи. Визжат стальные тросы швартовки. Внутри самолета холодно, неудобно и тоскливо. Лежим на полу в спальных мешках. От постоянных ударов болит все тело. Уже рассказаны все истории, выкурены последние сигареты, подходит к концу запас продуктов. И все уже изрядно надоели друг другу. А ветер и мороз не стихают...

Только бы не расслабиться, иначе может начаться незаметный процесс, который приведет сначала к состоянию обреченности, а потом и к физической гибели. Именно так



Ледник близ обсерватории «Оазис». Антарктида.

погиб Роберт Скотт, когда увидел на Южном полюсе норвежский флаг, оставленный Амундсеном. В этот момент у него наступил внутренний кризис, приведший к распаду воли...

Только улыбка, смех могут вывести человека из такого состояния.

Мы сидим на леднике уже четвертый день. Приближается Новый год. На корабле и в поселке этот день будет отмечаться торжественно и, главное, в кругу друзей. Здесь нас десять человек, запертых в тесноту фюзеляжа, холодно и темно. И не видно выхода из этого ада. А из Мирного и с «Оби» поступают все те же неутешительные метеосводки...

В полдень несколько стихает шторм, и Чагин, заговорщически подмигнув мне, открывает дверь самолета.

— Предлагается чудо! — восклицает он. — Самое настоящее чудо. Без всякого мошенничества. Желающих видеть все своими глазами, прошу из самолета!

Я еще не предполагаю, во что выльется затея Чагина, но понимаю, что его надо поддерживать.

— Кончай вылеживать! — я выбираюсь из своего спального мешка. — Выходите, ребята! Не будет чуда, хоть разомнетесь. Бока, вероятно, у всех болят. Вставайте!

Вслед за Чагиным прыгаю на снег. За мной выходят Кириллов и радист Глыбин. Зашевелились в своих мешках и наши ученые. Они не решаются расстаться с теплом спального мешка, но явно заинтересованы. Это уже хорошо.

Михаил Иванович вершит «чудо». Он прыгает, делает руками какие-то странные движения, и «чудо» свершается: из потоков снега вдруг появляется поморник, садится в стороне, складывая громадные крылья и осторожно шагает к Чагину!

Забыты тяжкие думы, отброшено дурное настроение, все возбуждены, расспросам и разговорам нет конца. А «чудо» объясняется просто. Михаил Иванович вместе с товарищами в прошлую зимовку подобрали и вырастили птенцов поморника, а затем, когда они выросли, выпустили их на волю. Но птицы не забыли своих друзей и охотно прилетали

к ним полакомиться остатками пищи. Вот и сейчас Михаил Иванович пожертвовал последним кусочком сырокопченой колбасы, и приманка сработала!

Назавтра, как по волшебству, стихает шторм, и мы перелетаем к «Оби».

5.

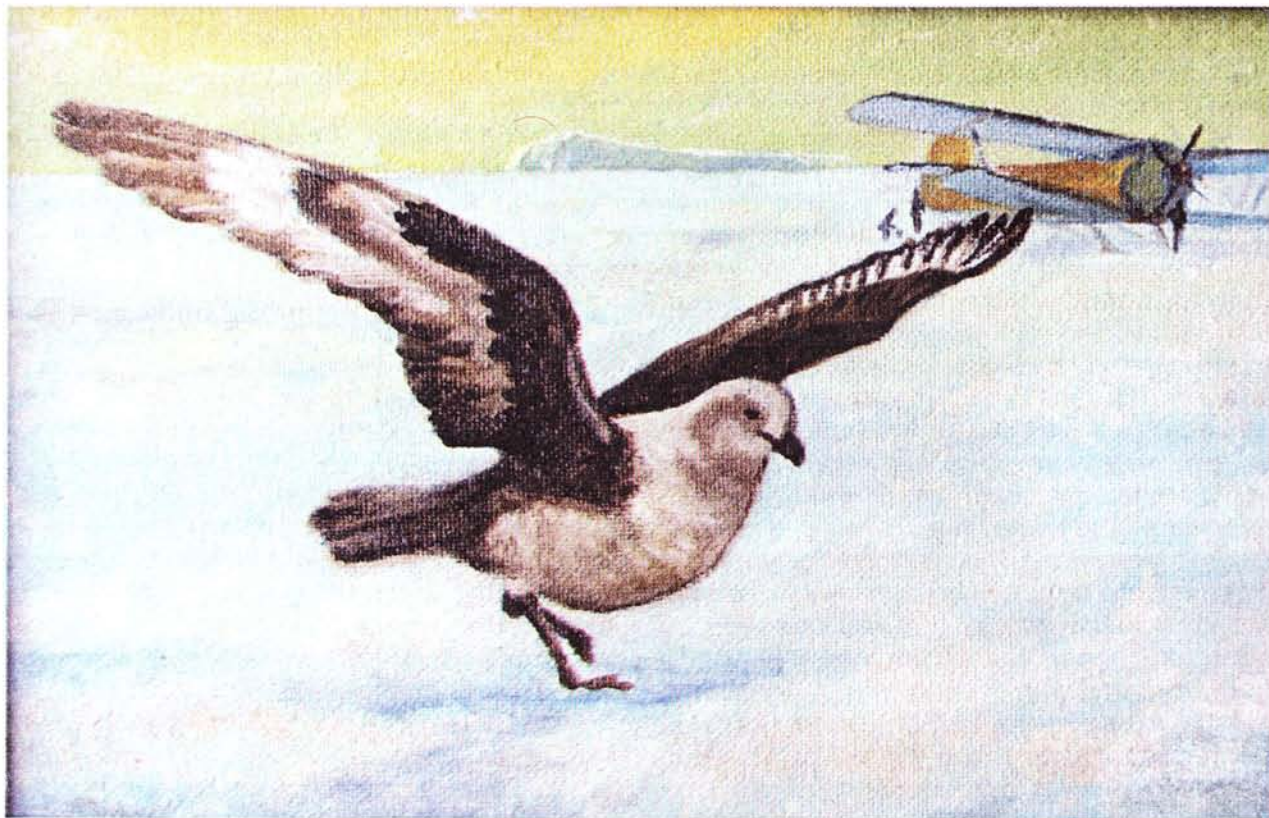
Наши самолеты подняты на борт корабля и закреплены. До выхода в море остаются считанные часы. Спускаюсь по трапу на лед и спешу к островам Хасуэлл. Они недалеко и густо заселены птичьей живностью. А за ними, ближе к Мирному, есть большая колония императорских пингвинов, о которой я много слышал, но никак не мог выбрать время для посещения. Решил взглянуть. Интересно!

Сначала я пересек несколько небольших островков, затем по пологому скату поднялся на вершину вмерзшего айсберга и с него залюбовался долиной, зажатой полукольцом ледяных скал, сверкающих в лучах низкого солнца искрами драгоценных камней. Поодаль в голубой тени, отброшенной айсбергом, сплошная черно-серая масса пингвинов молодого поколения. Среди них кое-где возвышаются взрослые особи, щеголяя элегантными черными фраками с белыми манишками.

Стараясь не вспугнуть этих забавных птиц, я спускаюсь с айсберга и присаживаюсь на снег, чтобы сделать несколько набросков в дорожный альбом. А пингины меня не испугались, скорее, наоборот, от толпы отделяется пара плюшевых детишек и неторопливой походкой направляется ко мне с явным желанием познакомиться. Но тут что-то непонятное произошло в пингвиньем стаде: угрожающе повернулись ко мне головы всех обитателей долины, и они начали медленно приближаться.

Честно говоря, у меня появилось желание тут же вскочить на ноги и бежать без оглядки – вдруг все стадо бросится на меня? От тысячи длинных клювов не спрячешься. Что делать?

Я решил ждать. Ждать до последнего момента, а там... В юности я был неплохим спринтером. Убегу!..



«Чудо» – поморник, выращенный Чагиным. Аэродром на куполе ледника близ станции «Оазис».



Заканчивается разгрузка у Мирного. Наши самолеты уже подняты на борт «Оби», ждем выхода в море к неизведанным местам нашей работы.

За время моих раздумий первая пара птенцов, так похожих на плюшевые игрушки, оказалась у моих ног. Уставились на меня немигающими глазами, затем потрогали подошвы сапог клювами и придвинулись ближе.

От стада отделяется взрослый пингвин, торопливо шагая, он преградил дорогу малышам и, толкнув муаровым брюшком, грозно щелкнул клювом в мою сторону. Я поджал ноги в положение «на старт».

Пингвин растопырил крылья и, действуя ими как руками, шлепками погнал обоих пингвинят в стадо. Я облегченно вздохнул и засмеялся. Пингвин остановился, повернул голову ко мне. Я засмеялся громче. Пингвин несколько раз щелкнул клювом, но продолжал гнать перед собой малышкой в сторону стада.

Я спустился в долину и пошел между пингвинами. Одни уступают дорогу, другие притворяются, что не видят меня, или действительно не видят. Обходя их, приближаюсь к малышу, который только что позавтракал из маминого клюва и собирается втиснуться в плотный круг таких же, как и он сам. Взрослый пингвин отступает на шаг и щелкает клювом. Щелкай себе. Я подхожу ближе и хочу погладить этого малыша. Но мамаша (или папаша?) теревит своего малыша за пушистый загривок. Тот лениво изворачивается и тут же прячет голову в мягких складках родительского плюша.

Далеко позади остался Мирный – скалистый кусочек земли среди льдов Антарктиды, частица Родины, друзья. Не знаю, всем ли людям свойственна привязанность, но я как-то быстро привыкаю к новому месту и всегда, покидая его, испытываю непонятное чувство сожаления и грусти. И безразлично, где оно – уютная гостиница в Южно-Сахалинске или обычная наша палатка где-то на очередной СП, чувства всегда одни и те же. И всегда остается тайная надежда – вдруг я попаду сюда снова? Но в Мирный мы возвращаться уже не будем. Впереди многие и долгие нехоженные мили.

На второй день после выхода из Мирного в салоне «Оби» собрался Ученый совет экспедиции, на котором уточнили план работы и поставили конкретные задачи каждому экспедиционному отряду. Нам предстоит очень напряженная работа – исследовать побережье от 100-го до 170-го градуса восточной долготы. В понятие «исследовать» входят аэрофотосъемка всего этого побережья и координация этой аэрофотосъемки радиогео-

дезической системой, привязка отснятых участков твердыми астропунктами, не считая множества наблюдений в различных отраслях науки.

У нас осталось два самолета. Экипаж Каминского будет занят только аэрофотосъемкой, а вся работа по обеспечению радиогеодезической координации, по организации и наблюдению астрономических пунктов, по геологическим, географическим и геофизическим исследованиям, наконец, по обеспечению фотосъемочного самолета горючим для дозаправки – все это предстоит выполнить нашему экипажу. Есть у нас еще самолет Як-12, но он малоавтономен, экипаж – один летчик, небольшой радиус действия бортовой радиостанции, ненадежный запуск мотора (по моему мнению, не создан этот самолет для полетов в суровых условиях полярных стран), однако нам его подсунуло наше КБ с надеждой, что мы испытаем его в антарктических условиях.

Надо уважить ребят. Только как?

В связи с гибелью одного нашего Ан-2 во время шторма у Мирного нам пришлось его экипаж отправить домой. И нет у нас запасного летчика! Ну не летать же мне с Каминским по очереди, бросив работу на своих самолетах!.. Хотя!.. Есть!

Наш завхоз и одновременно руководитель полетов (это в Москве была придумана такая должность для заработка и престижа) Всеволод Иванович Фурдецкий! Весь период работы в Полярной авиации он летал только вторым пилотом, за все долгие годы так и не став командиром. Кто в этом виноват? Он сам или так уж сложились обстоятельства, не знаю – он никогда не попадал ко мне в экипаж. Но нам нужен летчик! И однажды, еще когда мы стояли в припае у Мирного, я решаюсь:

– Михаил Иванович, готовь Як, будем летать, – прошу я Чагина.

– Это куда же? По кругу? На большее наш «Яшка» не способен.

– Да. Будем летать по кругу.

Чагин, ухмыляясь, уходит за боцманом и вахтенными матросами. Вскоре Як оказывается за бортом на льду припая.

– Идем, Всеволод, – приглашаю я Фурдецкого. – Полетаем на «Яшке».

На Як одно управление – слева, для обучения пилота необходимо второе управление, чтобы он видел и ощущал все движения штурвала и педалей, чтобы инструктор мог вовремя вмешаться и исправить возникшие ошибки. Я сажусь за управление, справа – Фурдецкий. Взлет, полет по кругу, посадка.

– Понял? Хочешь летать сам?

– А можно? – как-то растерянно спрашивает Фурдецкий.

– Нужно, Всеволод! Очень нужно. Внимательно следи за управлением, за всеми моими действиями.

Еще один полет по кругу. Взлет, полет, посадка.

Мы меняемся местами. Теперь Фурдецкий за штурвалом. Взлет. Я бубню в ларингофоны, подсказывая каждое действие:

– Сбавь обороты. Переведи шаг винта. Держи скорость. Прибирай газ. Разворот. Меньше обороты. Так. Выравнивай. Добирай!

Один полет, второй... пятый. А в голове одна противная мысль: «Будет летать или...»

– Давай, Сева! Будешь летать самостоятельно. Внимательней!

– Не беспокойся! Справлюсь!

Рядом с Фурдецким усаживаю инженера отряда Михаила Слободского. Для спокойствия пилота. Помощи от него, конечно, никакой, но рядом живая душа. И я знаю – начинающему пилоту, когда кто-то рядом, всегда легче.

На льду рядом со мной Чагин. Кажется, он готов укунить меня...

– Догадался! – ворчит он. – Человек в жизни не летал самостоятельно! А ты... Мало нам утопленного самолета, захотелось еще и битого?

– Нужно, Михаил Иванович. Очень нужно.

Як летает по кругу. Взлет, полет, посадка. Когда он на льду, мне видно сосредоточенное лицо Всеволода, и я поднимаю вверх большой палец:

– Порядок, Сева! Еще разок!

И нас уже трое!

Я пока не решаюсь возлагать какие-то задачи на наш Як, но втайне подумываю связать его прочно с гравиметристами, магнитологами и гляциологами: аппаратура у них

нетяжелая, полевые партии из двух-трех человек и, если что-либо случится с самолетом, я или Каминский всегда придем на помощь.

Забегая вперед, скажу, что Фурдецкий успешно справился с полетами на Як, оправдал мое доверие и внес соответствующую лепту в выполнение общих работ.

6.

Итак, первый район работ Второй морской антарктической экспедиции, первая высадка, первый спуск самолетов, первые полеты в неведомом краю. Конечно, «первый» — это относительно. В районе Мирного мы успели изрядно полетать, совершив десятки посадок в неисследованных местах: на припайных льдах, на шельфовых ледниках, на ледяном куполе материка и в горах Бар-Смит. Но там все полеты, которые производились от «Оби» или с аэродрома Мирного, обеспечивались надежной связью, были в пределах досягаемости авиации континентальной части экспедиции, поэтому случись что-либо с самолетом, на помощь тут же прилетят друзья — «миряне». Здесь же мы предоставлены сами себе. И нас всего двое. Як пока не в счет — ни грузоподъемности, ни дальности, ни надежности.

Опять позволю себе вернуться к дневниковым — «бортжурнальным» — записям штурмана отряда Валентина Иванова.

«18 января. Спущены за борт самолеты. Наш самолет спущен всего за 10 минут. Быстро погрузили астрономов с их приборами, и в воздух! До берега Сабрина всего 18 километров. Через 10 минут уже произвели посадку на берегу. Оказались на высоте 300 метров, хотя от кромки берега всего 3–4 километра. Сидим в точке астропункта, где еще никогда не ступала нога человека. Странно, но эти «нехоженые» места ничем не отличаются от уже виденных при полетах из Мирного.

Астрономы начали наблюдение, а мы вернулись за второй партией «звездочетов». К ним присоединился географ профессор Марков. До 2-го астропункта 170–180 километров от места стоянки «Оби» на восток.

В 5 часов 00 минут по московскому времени (по местному 10.00) посадка в районе 2-го астропункта. На 117 меридиане. Через час погода начала портиться — натекла 10-балльная облачность, ветер усилился до 10–12 метров в секунду (выдаю тайну: чтобы избежать неприятности в случае, если наши бортжурналы попадут в руки летной инспекции, договорились при записях в бортжурналах да и в дневниках, уменьшать скорость ветра на 10 метров).

Полностью закончить наблюдение астрономам не удалось. Решили на месте астропункта оставить две пустые бочки из-под бензина и вылетели к «Оби». По пути погода: облачность 10 баллов высотой 100–200 метров, видимость менее километра.

Только взлетели, поступила телеграмма: Ман просит по пути сделать ледовую разведку. К этому времени погода еще более ухудшилась — видимость только под собой, снегопад. Решили взять мористее, а уж потом идти к «Оби» с ледовой разведкой. В одном из снежных зарядов чуть не врезались в айсберг. Ученые говорят, что высоты айсбергов здесь колеблются от 10 до 60 метров. Мы шли на 100 метров, и айсберг открылся перед носом! Кэп показал вышедший пилотаж — боевой разворот с набором высоты! Остались живы и машина цела!».

Я привожу эти дневниковые записи, чтобы показать не столько хронику нашей работы, сколько ее динамику, напряженность и постоянный риск, который здесь на каждом шагу. Да, лучше, чем «по горячим следам», наверно, и не расскажешь.

Сегодня начали работу с полудня. Ночью уходили в море с промерами. Пока вернулись, пришвартовались — время ушло.

Пошли на дальний астропункт за ледник Тоттена. По дороге пришлось пересекать какой-то фронт. Погода скверная, видимости нет, чувствуешь себя от этого весьма неуютно — под нами географический рельеф, которого нет на карте. Да и карты еще нет. Стараемся идти над морем, чтобы не зацепиться за эту «географию», но и там можно встретиться с айсбергом. Хотя наши гляциологи продолжают утверждать, что айсберги здесь в пределах 10–60 метров, но мы уже знаем цену их предсказаний.

Временами, когда виден берег, Валентин зарисовывает его в бортжурнал. На его счету уже больше десятка островов, а неведомых мысов и заливов — не счесть.

Пришли в район астропункта. Место живописное: между двух красно-коричневых гор широкая белоснежная равнина, которая обрывается высоким ледяным барьером над

чистой водой моря. Просмотрел долину с воздуха: поверхность снега ровная, без застрогов и передувов. Хорошо!.. Но весьма странно.

После посадки пробега почти нет. Сильное торможение. Самолет потянуло на нос. Еле удержал. Оказалось, снег фирновый – из крупных «горошин». Ноги в нем проваливаются выше колен... Естественно – скольжения никакого...

Отправил «науку» заниматься астрономией, сказав: «Спешите, пока небо ясное».

Побрели, родимые, проваливаясь в снег и чертыхаясь. А у меня горькие думы: «Как взлетать, если самолет даже рулить не желает? И Каминского не позовешь – прилипнет, как муха на липучке... Что делать?».

Чувствую, ребята нос повесили, и у самого на душе кошки скребут – влипли!..

В полном смысле... Но тут Чагин (милый мой Чагин!) предлагает немыслимую вещь:

– Из любого положения должен быть выход: на борту есть четыре доски, два листа фанеры и три бочки бензина, согласен? – спрашивает он. Я только молча киваю головой, а Чагин продолжает:

– Доски с фанерой подводим под лыжи, чтобы стронуться с места, бензин проливаем дорожкой по ширине лыж и поджигаем. Снег плавится, превращается в лед. Получается ледяной мост. Устроит?

– Будем пробовать, – соглашаюсь я. – Другого выхода нет.

Дорожка получилась небольшая. Ветра нет – штиль. Но взлетать будем под уклон.

Если не оторвемся до барьера – свалимся с него в море... Мы сидим на высоте 300 метров. До обрыва около километра. Судя по уклону, высота барьера метров 100–150. При падении должны набрать скорость... Или... Эх! Просил я в Мирном вертолет с экипажем. Не дали! Как бы он нам помог!

Пока астрономы наблюдали за солнцем, мы успели соорудить ледяную дорожку, подложить под лыжи фанеру и доски. К возвращению астрономов Михаил Иванович успел соорудить обед. Усталые и взмокшие от пота ученые (еще бы – прошли метров триста по тяжелому фирновому снегу с треногами от приборов и с ящиками с ними на плечах), с удовольствием поглощали приготовленную еду, я же ограничился чашкой кофе – не до еды: «кошки скребут душу». И несмотря на это, сделал пару этюдов окружающих нас гор. Потом одну назвали горой Валентина (в честь нашего прекрасного штурмана Валентина Иванова), вторую – горой Александра (это в честь нашего радиста Саша Кириллова). На Ученом совете буду отстаивать эти названия. Только я – один, а ученых – ого! Не поймут, как дорога нам память об этих горах и о снежной липучке.

Наконец, все в самолете, все на своих местах. Запущен и прогрет мотор. Я поворачиваюсь к Михаилу Ивановичу – он сидит в правом кресле:

– Ну что? Поехали? – спрашиваю его, но обращаюсь ко всему экипажу.

– С Богом! – произносит Михаил Иванович, и я впервые замечаю, что он крестится.



Штурман морского авиаотряда В. Н. Иванов.

Надо же!

Мотор ревет на взлетной мощности. В мгновение ока пролетает ледяная дорожка. Самолет скорость не набирает, но и не останавливается. Ползет потихоньку. А обрыв все ближе...

Вот он! Сильный удар хвостовой лыжи, и мы повисаем в воздухе, постепенно снижаясь к воде. Чуть отдаю штурвал от себя. Скорость медленно нарастает. Летим!

Все это занимает считанные секунды, но они казались вечностью. Летим!

Ладонью смахиваю пот со лба и прошу Чагина взять штурвал, а сам достаю сигареты...

7.

В любом полете не расстаюсь с этюдником. Использую каждую свободную минуту, любую возможность – то, что вижу сейчас, не увижу уже никогда. Это подстегивает, заставляет забыть усталость и недавно пережитую опасность. Трудно передать чувство удовлетворенной радости, с которым я укладываю в папку готовые работы. А еще я никогда не расстаюсь с небольшим блокнотом, куда вношу разные наброски. Дневников я не веду, да и никогда не вел, а вот наброски в блокноте – как маленькие оконца в мир, который не увидишь каждый день. И не потому, что это за тридевять земель. Можно и здесь, в Антарктиде, никогда не увидеть сиюминутную игру красок, такое освещение, такие тени. А вообще, если говорить лишь о зрительном восприятии окружающего нас мира, то здесь все видимые изменения природы происходят значительно быстрее, даже чем в нашей родной Арктике. Высота Солнца, его положение на небосводе или изменения в состоянии атмосферы тут же изменяют цветовую гамму всего видимого нами. Это закономерно для любой части света, для любой широты, но в Антарктиде все это более обострено, более выпячено и замечается гораздо быстрее – то ли от необыкновенной прозрачности воздуха, то ли из-за чистоты тонов.

Правда, в Антарктиде наблюдается и другое, обратное явление, кстати, весьма редкое в Арктике и, наверно, невозможное в средних широтах, когда при тонком слое высоких облаков появляется молочное рассеянное освещение, метко названное полярниками «белой мглой». При этом прекрасно видны разноудаленные темные предметы, но они теряют реальную основу и кажутся как бы подвешенными в воздухе. Отсутствие видимого горизонта и этот белесый воздух, который заполняет все пространство вокруг, делают невозможным визуальный полет. Пилотировать самолет приходится только по приборам, «вслепую»! Да что самолет! Даже пешее передвижение весьма затруднено: предательский белый свет выравнивает все снежные заструги, прячет рытвины и ямы, и пешеходу приходится передвигаться почти на ощупь.

Другой постоянный погодный фактор – наличие сильных ветров, в основном, днем – с купола ледника к морю, ночью – наоборот. Безусловно, речь идет лишь о прибрежных районах, которые изучала наша Вторая морская антарктическая экспедиция – от моря Дейвиса до моря Росса. Особенно сильные ветры наблюдались близ берегов Земли Адели, где была одна из стоянок «Оби», выбранная для работы нашего отряда. Этот район в шутку мы называли полюсом ветров.

Стоит оговориться. Я уже об этом упоминал, но для правильной оценки сложности работы в Антарктиде, видимо, стоит повториться. По существующим инструкциям в Гражданской авиации для любого типа самолета существует определенный предел скорости ветра как встречного, так и бокового при взлете и посадке. Выше такого предела полеты запрещены. Для самолета Ан-2 такой предел – 20 метров в секунду. А как быть, если, например, в дни стоянки «Оби» у Земли Адели скорость ветра не отмечалась менее 25 метров в секунду? Не работать? Ждать улучшения погоды? Но у нас остаются считанные дни короткого антарктического лета. Что делать? Решение было простое: вначале в бортжурналах (и в дневниках, это уже моя личная просьба к экипажам) мы указывали на 10 метров меньше, а потом... стали просто отбрасывать первые 20 метров. Что делать? Ложь во имя спасения работы! Таким образом, если запись в бортжурнале, например, 12 метров в секунду, не смущаясь прибавляйте 20. Это и будут истинные условия погоды, при которых производились полеты.

Помимо ветров Земля Адели запомнилась и другим. Наш экипаж направился за 200 километров от «Оби» для организации очередного астропункта на берегу Короля Георга,

несколько восточнее Южного магнитного полюса Земли. Естественно, пропустить такую редкую возможность и не побывать в точке полюса мы не могли!

Кстати, не мы первые. Южный магнитный полюс привлекал многих. Первой там была экспедиция Шеклтона (1907–1909 гг.), вторым был его спутник по антарктическим походам геолог Маусон. Мы были третьей и первой советской экспедицией.

Не знаю, каковы результаты наблюдений наших магнитологов, но мы увидели совершенно свободную от снега местность (снег сдувается сильными ветрами). Самолет не держится на стояночном тормозе. Оказывается, действительно здесь не только магнитный полюс, но и полюс ветров! А магнитные компасы ведут себя непредсказуемо: картушки вращаются произвольно в разные стороны, причем наклонение меняется так резко, что опасаться за целостность самих компасов. Навигация в этом и прилегающих районах возможна лишь по астрокомпасу – магнитные и гироманнитные приборы становятся абсолютно бесполезными.

В этот же день по возвращении к «Оби», пока шла заправка самолета горючим для следующего полета, закончил начатый ранее акварельный этюд с «Обью» и самолетом Каминского. Не раз меня спрашивали, каким образом удастся работать акварелью в условиях низких температур в Антарктиде? Просто. Большинство работ выполнялось либо в самолете, где тепло, либо на корабле, там тоже нехолодно, но приходилось работать и непосредственно на пленэре – лишь бы не было ветра, и хотя температура воздуха отрицательная, солнечная радиация настолько сильна, что не дает застывать воде в сосуде и краскам на бумаге. Порой выпадали такие дни, что в пору даже загорать (некоторым это удавалось).

Но у нас свободных минут маловато, тем более, что южнополярное лето быстро катится к концу, и все короче становятся дни. Словом, нам не до «загара».

Позже, когда мы сможем оглянуться и оценить проделанную работу – аэрофотосъемку побережья на протяжении от 105 до 166 градуса восточной долготы на общей площади 42 000 квадратных километров с организацией 23 астропунктов и подробным исследованием всего побережья на этом участке, тогда с трудом будет вериться, что все это сделано нами и в весьма сжатые сроки.

Несмотря на такую загруженность основной работой, я ухитряюсь выкраивать минуты «для души», постепенно пополняя свой изобразительный «антарктический дневник». Последняя его страница названа просто: «21-й астропункт на берегу Отса». А память подсказывает, что к этой точке на безымянном леднике мы прорывались в густом снегопаде,



Близ Южного магнитного полюса.

таком густом, что с трудом видны были только кончики крыльев, а внизу были горы, известные лишь Создателю.

Давно уже закончил этюд, убраны краски и кисти. Сидим в самолете и с тоской поглядываем на наших астрономов Закопайло и Калинина. Они прикинули к своим приборам, нацеленным на Солнце, и ничего другого не видят и не слышат. А ветер все сильнее и сильнее...

В кабине настойчиво пищит морзянка с «Оби», и, видимо, потеряв терпение, судовой радист переходит на микрофонную связь, а наш радист – Саша Кириллов – включает на полную мощность динамик, чтобы слышали и астрономы:

– Шестьсот девятнадцатый, я – «Обь»! – это уже голос нашего руководителя полетов Фурдецкого. – Торопитесь с возвращением! «Обь» едва держится на ледовых якорях. Спешите! Здесь положение весьма сложное. Как поняли? Прием.

– Скажи – поняли. Спешим, – говорю ему и киваю головой в сторону астрономов.

О, астрономы! Если бы вы умели читать наши мысли! В них нет ничего хорошего, но мы молчим и терпеливо ждем. Знаем – без астропунктов не будет карты, а без этого, последнего в длинной цепочке километров аэрофотосъемки, особенно.

Но вот они закончили работу. Взлетаем. И сразу же выходит на связь «Обь»:

– Держимся у льдины, оторванной от припая, и вместе с нею медленно дрейфуем на северо-восток. На берегу у нунутаков (выходы горных пород среди толщи ледника) остались люди. Захватите людей!

– Почему люди остались на берегу? – задаю риторический вопрос.

– Их должен был взять Каминский после съемки, – произносит Валентин. – Уж не случилось ли чего с ним?

– Если бы случилось – сообщили. Иди, Валя, к радисту выясните, что и как. Успокой их, скажи – придем, выясним обстановку и постараемся взять людей. И выясни, что с Каминским, почему не взял людей?

Иванов поднимается с правого сиденья и уходит к радисту. Через некоторое время возвращается и, улыбаясь, усаживается в кресло:

– Они отдыхают. Самолет уже давно на борту.

– А почему не взял людей?

Валентин лишь улыбается и пожимает плечами.

Выходим на «Обь». Корабль уже сдрейфовал километров на десять в открытое море. Кругом чистая вода, лишь местами пятна небольших льдин. А подле «Оби» – узкая полоска льда, едва выступающая за корму и нос... За нее-то и держится корабль ледовыми якорями, стоит ему оторваться от этой льдины, и мы уже не сможем попасть на судно...

– «Обь», я – шестьсот девятнадцатый. Сколько можете продержаться у льдины?

– Я – «Обь», – отвечает капитан. – Спешу, Фомич. Лед постепенно обламывается. Сам видишь. Может, отойти поискать другую?

– Нет-нет! Держитесь! Кругом чистая вода. Подходящих льдин нет.

– Добро. Ты уж поторопись.

Разворачиваюсь к берегу, к нунутакам, и направляю нос самолета на ледничек между камней. Только теперь начинаю ощущать насколько силен ветер – самолет очень медленно приближается к берегу...

Посадка. Пробега нет. Самолет останавливается чуть ли не сразу после касания лыж и медленно начинает ползти назад к береговому обрыву. Увеличиваю обороты двигателя – тормоза не держат, а если и держат, то ветер сильнее их сопротивления.

Из-за камней появляются люди. Они придавлены ветром, рюкзаками с образцами, иссечены колючими снежинками. Скорей!.. А наш кинооператор Эдуард Эзов не торопится: зацепился одной рукой за антенну радиовысотомера и ловит в объектив камеры ползущих на четвереньках людей.

Понятно, где еще найдешь такую натуру, такие уникальные кадры!.. Крупным планом: кулаки Чагина и Иванова. Вне кадра: Эзов за шиворот втащен в фюзеляж.

Возвращаемся к «Оби». Прохожу над льдиной, за которую держится корабль. Льдина уже вся покрылась трещинами и, если бы «Обь» не прикрывала ее своим бортом, то она, наверно, расползлась бы на мелкие кусочки.

– Иван Александрович, – прошу капитана, – приготовь палубную команду, пусть выводят стрелы за борт. Спускай людей на оттяжки. После посадки – немедленный подъем. Уж очень ненадежна льдина.



Наши астрономы Закопайло и Калинин.

— Понял, Фомич. Свиридов на лебедке. Воденко с палубной командой спускаются за борт. Людей взял?

— Да. Все на борту. Захожу на посадку.

Делаю еще круг. На льду под бортом «Оби» видны люди. Значит, готовы к приему самолета. А льдина, вроде, стала еще меньше... Прикидываю, если коснуться лыжами в самом начале льдины, то пробег окончится как раз у первого трюма, где выведена стрела. Задерживаться с подъемом нельзя — трещины на льдине все шире...

При сильном ветре по инструкции полагается производить посадку на повышенной скорости и без закрылков, но длина посадочной площадки весьма ограничена. Поэтому тяну низко над водой на минимальной скорости. Последний сильный порыв ветра бросает самолет на крыло. Быстро выравниваю его и полностью выпускаю закрылки (тоже нарушение инструкции). Лыжи тут же плюхаются на лед. Из трещин, выше крыла, взлетают фонтаны воды вперемешку с ледяной крошкой. Выключаю двигатель.

Какие-то секунды тратятся на крепление гака и оттяжек. Чагин с крыла машет рукой:

— Вира!

И тут же, усиленный динамиками, голос Свиридова:

— Оттяжки, пошел! Вира помалу!

Валентин вытирает взмокший лоб ладонью, закуривает и выпускает струйку дыма:

— С тобой не соскучишься, Фомич!

— Наверно, для этого и живем, чтобы не скучать, а, Валя?

Отданы швартовы, подняты ледовые якоря. «Обь» берет курс к новому месту стоянки для продолжения работы.

8.

Ночью вахтенный радист Василий Корниенко уловил тревожные сигналы бедствия:

— «SOS-SOS», — за ними следуют позывные французской зимовки Дюмон-Дюрвиль. Начальник экспедиционной группы французов Б. Имбер просит: «Помогите. Пропал геликоптер. На нем два человека. Помогите!».

Такая же телеграмма была послана в Мирный.

«Руководство французской экспедиции, — пишет в своей книге «От Арктики до Антарктики» В. М. Перов, командир авиаотряда в Мирном, — запрашивает, не окажем ли мы помощь в розысках пропавшего члена французской экспедиции. Решение на поиск француза мы не принимали, потому что далеко не ясна была пропажа одного человека, да и само по себе в таких пространствах найти одного человека немислимо». В это время Перов со своим экипажем недавно вернулся в Мирный после успешного выполнения задания по спасению бельгийского экипажа с самолета под управлением принца Антуана де Линя, потерпевшего аварию в районе Кристальных гор.

«Обь» круто разворачивается к югу. Меня вызывают на мостик. Здесь не только вахтенные, тут начальник морской экспедиции В. Г. Корт, штурман Валентин Иванов и гидролог Василий Шильников.

С Василием Ивановичем Шильниковым я не встречался уже несколько лет, поэтому радостной была наша встреча в Мирном, и радовался я тому, что Шильников согласился продолжить работу на «Оби».

«Обь» идет к югу. Из снежной мглы появляются громады айсбергов.

— Подойдем к этому? — спрашивает Ман.

— Нет, высок. Не выгрузить самолеты, Иван Александрович, — прикидывает Шильников. — Пойдем дальше.

— Добро. Полный вперед!

Телефонный звонок из машинного отделения:

— Иван Александрович, во льдах идем. Такая мощность... Как бы чего не вышло, — слышен голос старшего механика корабля Афанасьева.

— Так держать! — коротко бросает Ман в телефон.

Шумят дизели. Скрежещут льдины о борта. Дрожит под ногами палуба.

Впереди небольшое ледяное поле. С мостика видно, что лед спаян из отдельных, обкатанных штормами, ледышек. Гидрологи называют такой лед «блинчатой сморозью». Он не прочен. В другое время к такой льдине не стоило бы и подходить, но тут...

На палубе, усиленный динамиком, уже слышен голос Свиридова:

— Штормтрапы за борт! Ледовые якоря с правого борта! Вахтенные, на лед пошел!

Гремят сапоги матросов по палубе. Стучат деревянные ступени штормтрапа о железный борт. Вместе с Валентином Ивановым спускаюсь на лед, там нас встречает Шильников с буром в руках. Я пробую прочность льда каблуком:

— погоди, Василий, бурить, наверно, не будем.

— Так толщина льда...

— Не надо, Василий...

А сам прикидываю: лед «дышит» под ногами. Ан-2 ему не выдержать... Складываю руки рупором:

— Эй, на палубе! «Яшку» за борт!

— Есть, «Яшку» за борт! — отвечает Свиридов. И тут же гремят над кораблем его команды.

Трещит мотором Як, подрагивая при порывах ветра. Идем курсом на зимовку французов. Рядом со мной Валентин, позади Василий.

Вдруг в наушниках голос Корниенко с «Оби»:

— Як, я — «Обь». Прием.

— Слушаю, «Обь».

— Французы нашлись! Только что пришли на базу!

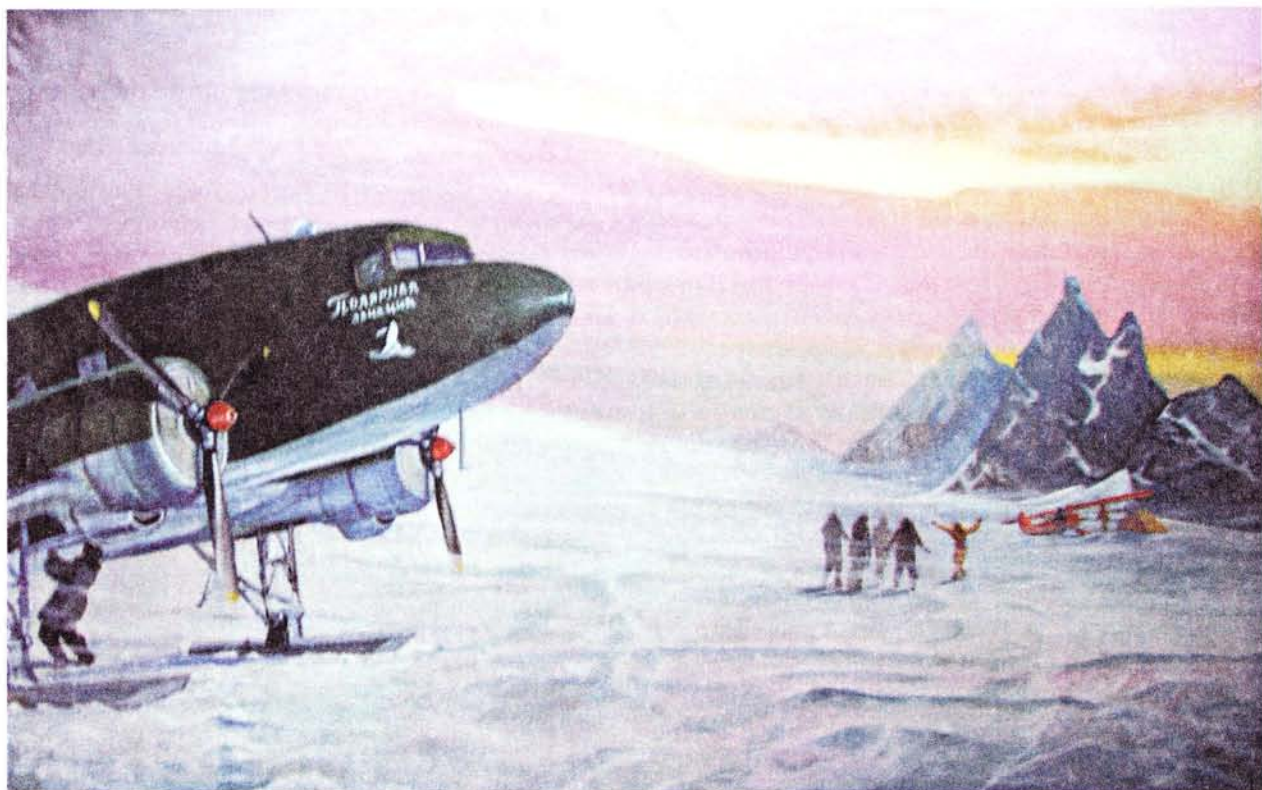
Я смотрю на Валентина, он оглядывается на Шильникова:

— Как, Вася, пойдем назад к кораблю?

— Зачем? Вперед. Сделаем разведку для «Оби», чтобы не тыкаться в айсберги.

Идем по основному курсу следования корабля. На карте Шильникова цепочкой укладываются замысловатые значки льдов. Через полтора часа поднят на палубу Як, убраны ледовые якоря. И вовремя — за бортом опять валит снег внезапно налетевшего шторма...

На ходовой мостик поднимаются Иванов и Шильников. Они раскладывают на столе свою карту, на ней ломаная красная линия недавней разведки. «Обь» идет рекомендованным Шильниковым курсом.



Спасение бельгийских полярников у Кристальных гор. Антарктида.

Хорошо, что французы сами пришли на свою базу, не нужно наше вмешательство, впереди еще много работы, а лето неумолимо катится к концу. Надо спешить!..

Сейчас вахта старпома Николая Свиридова. В штурманской рубке мерцает экран локатора. На нем несет вахту второй помощник капитана Олег Воденко:

– Впереди по курсу айсберг! – докладывает он. – Четыре кабельтова!

– На курсе? – спрашивает Свиридов, не снимая руки с рычага управления, где красная стрелка машинного телеграфа застыла на отметке «Малый ход».

– Сто пятьдесят два градуса, – отвечает рулевой.

– Так держать!

– До айсберга два кабельтова!

– Полборта лево!

– Есть полборта лево! – отвечает рулевой, и корабль обходит невидимый за снежными потоками айсберг...

– Впереди по курсу либо берег, либо сплошное скопление айсбергов! – докладывает Воденко.

Рука Свиридова переводит стрелку машинного телеграфа на отметку «Самый малый».

– До берега четыре кабельтова!

– Два кабельтова!

Звенит машинный телеграф. Его стрелка на отметке «Стоп». Корабль по инерции медленно движется вперед.

– Берег впереди справа. Один и два десятых кабельтова, – продолжает докладывать Воденко.

– Лево руля! Малый вперед!

«Объ» медленно идет вдоль ледяного берега в поисках удобного для стоянки места. Найти подходящую льдину непросто – надо учесть ее прочность и подобрать площадку для «аэродрома» с учетом господствующих ветров в случае внезапного шторма. А за бортом все тот же снег. Все мы – Шильников, Иванов, Свиридов и я – всматриваемся в едва различимую полоску предполагаемого берега.

– Может, ошвартуемся у припая? – спрашивает Свиридов. – В снегопаде что увидишь? Ваше мнение, авиаторы?

- Пожалуй, есть смысл переждать погоду, — соглашаюсь я.
- Ну и добро! — восклицает Свиридов. — Доложите капитану.

Ман появляется на мостике, а Свиридов уже на палубе распоряжается швартовкой.

Спущен трап. Сходим на лед. Василий Шильников тащит с собой громадное сверло ледового бура. Такая у него работа. Гидролог — это не только записи в журналах глубин моря и течений, не только составление карт ледовой разведки, это изнурительные вахты у лебедек, промеры толщины льда, это мокрая от соленой воды и пота роба, растертые до кровавых мозолей ладони и постоянная боль во всем теле.

Но Василий никогда не сетует на свою работу, на свою кочевую жизнь. Она ему нравится. В институте Арктики и Антарктики у Шильникова должность старшего научного сотрудника. Но его научная лаборатория — кабина самолета, палатка на льду океана, экспедиции, ледовые разведки, проводки кораблей.

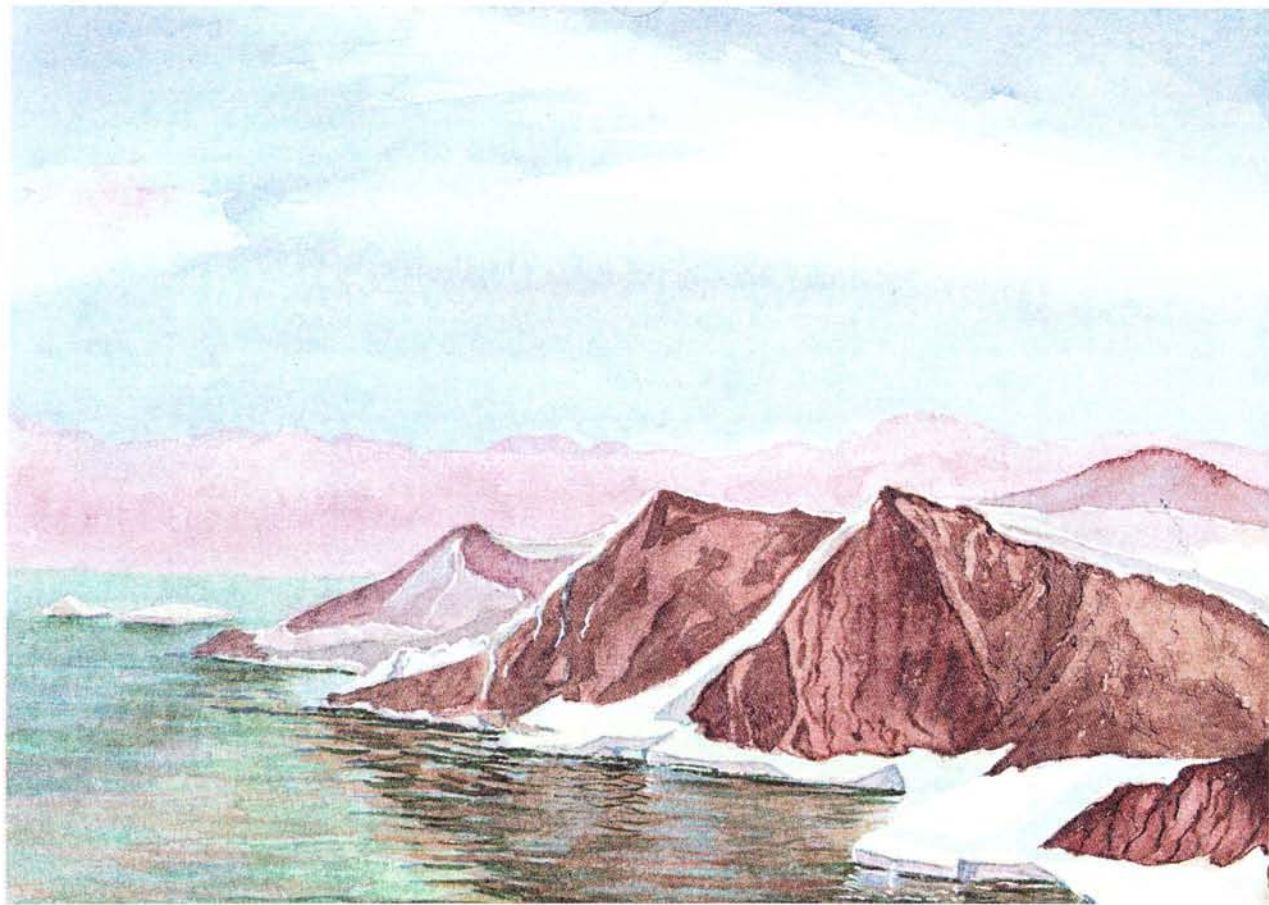
Вот и сейчас Василий сбросил с себя меховую куртку и остался в одной рубашке. Пар валит от разгоряченного тела — он вращает рукоятку бура, и вокруг его стального жала растет горка голубой крошки льда.

- Сколько пробурил, Василий? — спрашиваю его.
- Уже полтора метра.
- Хватит! Наши самолеты выдержит с лихвой.
- А для науки? Мне нужно знать точную толщину льда.
- Давай помогу.
- Нет. Тебе еще штурвал крутить.

Вдвоем с Валентином Ивановым идем осматривать предполагаемый «аэродром» и заодно обозначаем взлетно-посадочную полосу черными флажками.

Ветер по-прежнему несет колючий снег, видимость никудышная, летать нельзя.

Поднялись на корабль. После недолгого совещания на мостике решили ждать следующего утра, и, если позволит погода, сделать хотя бы рекогносцировочный полет. Интересно, что у нас в округе?



Нет на карте этих мест, да и карты еще нет. Никто здесь не ходил, и нет названия этим местам. Антарктида.

На рассвете меня разбудил Свиридов:

– Проснись, старина! – дотронулся он до моего плеча.

– Что случилось? – с испугом спросил я, прогоняя остатки сна.

– Ясное небо! – улыбнулся старпом. – И, как по заказу, штиль. Устроит?

– Еще как! – ответил я. – А вот за то, что разбудил, попроси вахтенного разбудить наших летунов.

– Сам разбужу. Я уже вахту сдал. Шевелись и ты.

– Есть, капитан! – прыгнул я с койки.

Свиридов засмеялся и вышел из каюты. С верхней койки свесился мой сосед Рэм Старых и недовольно пробурчал:

– Что за шум в такую рань? До завтрака еще два часа!

Стрелы выносят наши самолеты за борт. Каминский уходит на фотосъемку.

Нам предстоит топать за двести километров наблюдать астропункт, Фурдецкому разрешил работать с гляциологом и гравиметристом, но только в пределах видимости корабля – ни на кабельтов дальше!

На борту у нас сегодня людно: помимо обычных пассажиров – астрономов В. И. Закопайло и Е. А. Калинина, у нас еще географ профессор К. К. Марков, геологи Л. В. Климов и Д. С. Соловьев, кинооператор Э. Д. Эзов.

Летим на восток вдоль берега. Валентин не выпускает из рук карандаш и прямо на карту наносит контуры берега. В действительности этот берег совершенно не похож на изображенный на карте. Пока Валентин возится с исправлением карты, я глазею по сторонам. Погода, как никогда, прекрасна – ясное небо и беспредельная видимость позволяют любоваться открывающимися пейзажами гор с голубыми или зелеными ледниками, с темно-коричневыми выходами горных пород, которые тянутся непрерывной цепью вдоль берега. И я понимаю жадные взоры геологов и географа, как им хочется скорее попасть к этим камням! Потерпите, ребята. Только на обратном пути, когда астрономы отнаблюдадут свой очередной пункт.

Слева от нас море. А в нем то и дело возникают новые и новые острова и островки. Валентин еле успевает наносить их на карту. Нет их на карте, нет им названия, и никто еще не ходил по их таинственным землям!

Пришли в район астропункта. Сели у подножья большой горы. Наша высота 600 метров, гора раза в два выше. А вдаль за ней еще более высокие, с темными пиками вершин. Никак не могу привыкнуть к антарктическому горному пейзажу. Если в наших широтах, например, на Чукотке, в Якутии или на Урале горы снизу темные, а к вершинам покрыты снегом или ледниками, здесь же все наоборот – ледники снизу, а вершины пропороли лед и высочили острыми пиками вверх, к небу.

Радист Толя Глыбин занят с астрономами – дает им сигналы точного времени, поддерживает связь с «Обью» и самолетами.

Чагин сегодня работает поваром – а пока он добывает воду для обеда, растапливая в ведре добытый из-под снега лед. Обычно наши полярники предпочитают для этой цели снег: проще и быстрее. Но Чагин уверяет, что добытый им лед гораздо лучше, и за тысячелетия его существования там вымерзли все мыслимые и немыслимые микробы! Ему виднее. Кстати, кажется, у него закипел чайник, и из самолета доносится аромат «арабики». С Валентином выпиваем по кружке горячего кофе и направляемся к горам, куда уже усаkali наши геологи с географом.

Пока астрономы заняты своей работой, мы с Валентином выполнили все наблюдения, которые нам вменены в обязанность – ведь не возьмешь всю «науку» к себе на борт! И теперь образовавшееся свободное время можно использовать для «исследовательских» работ. В геологии я не очень-то разбираюсь. Камни меня интересуют не с точки зрения их полезности, а только с внешней стороны – красивы они или нет? Геологи смеются, увидев мои «образцы», – коллекция кварцитов. А мне эти камни нравятся – белые, полупрозрачные, с загадочным блеском! И все равно камней у меня не останется – на «Оби» их тут же растащат на сувениры. Ну и пусть! Для этого они и собраны – не все же могут попасть в эти нехоженые горы.

На обратном пути для геологов сделал посадку у двух небольших островков, которых, конечно же, нет на карте. Все бросились к островкам за образцами, я же направился в

противоположную сторону ближе к берегу — меня заинтересовала большая серая льдина, своим цветом явно выпадающая из общей цветовой гаммы.

Оказалось, что вся льдина покрыта останками разнообразной морской живности.

Чего тут только не было! Различные губки, кораллы, ракушки. Что-то успели растащить поморники, но то, что осталось, впечатляло! Хорошо, прихватил с собой еще нечитанную газету. Прочитать ее не удастся — нет времени, а вот для кулька сгодились. Жаль, нет с нами биолога! Я-то собираю и эти «образцы» по принципу красоты, необычности. А что это даст для науки? Ладно, пускай сами разбираются!

Когда уже в своей каюте я разложил «сокровища», принесенные в газетном кульке, и пригласил к себе профессора Андрияшева — биолога, надо было видеть его глаза в тот момент!

— Ох! — только и воскликнул он. А через минуту, обретя дар речи, он попросил:

— Вот от этой губки кусочек бы, или хотя бы срез!..

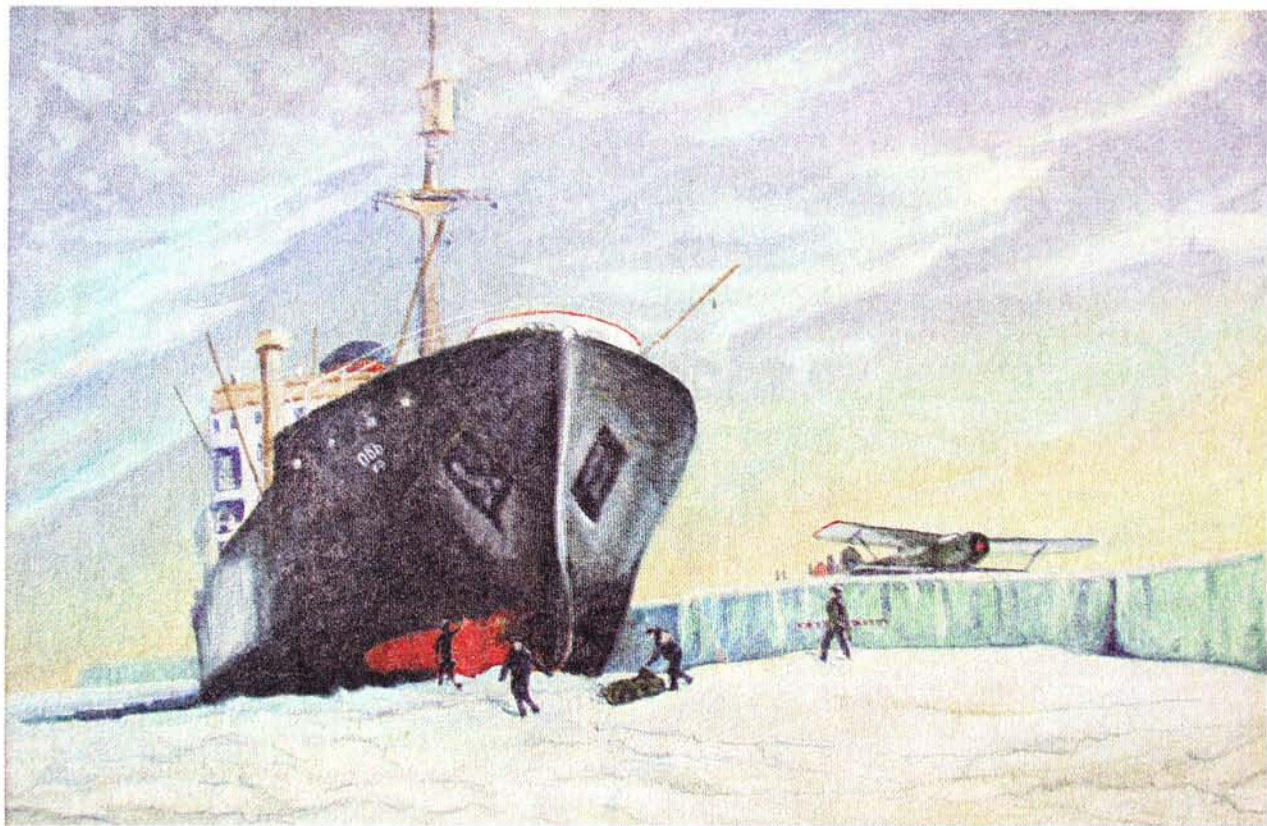
Мне нравится дарить людям радость. Несколько дней подряд я приглашал к себе Андрияшева и дарил из этой коллекции по одному (самому ценному для науки!) экземпляру. Пока не был вручен последний. Говорят, наука, как и искусство, требуют жертв. Отдавая эти экспонаты, я не испытывал жалости. Я не жертвовал. Я дарил!

И профессор Андрияшев тоже одаривал меня — добрым словом и благодарной улыбкой. Спасибо! Мы оба были счастливы.

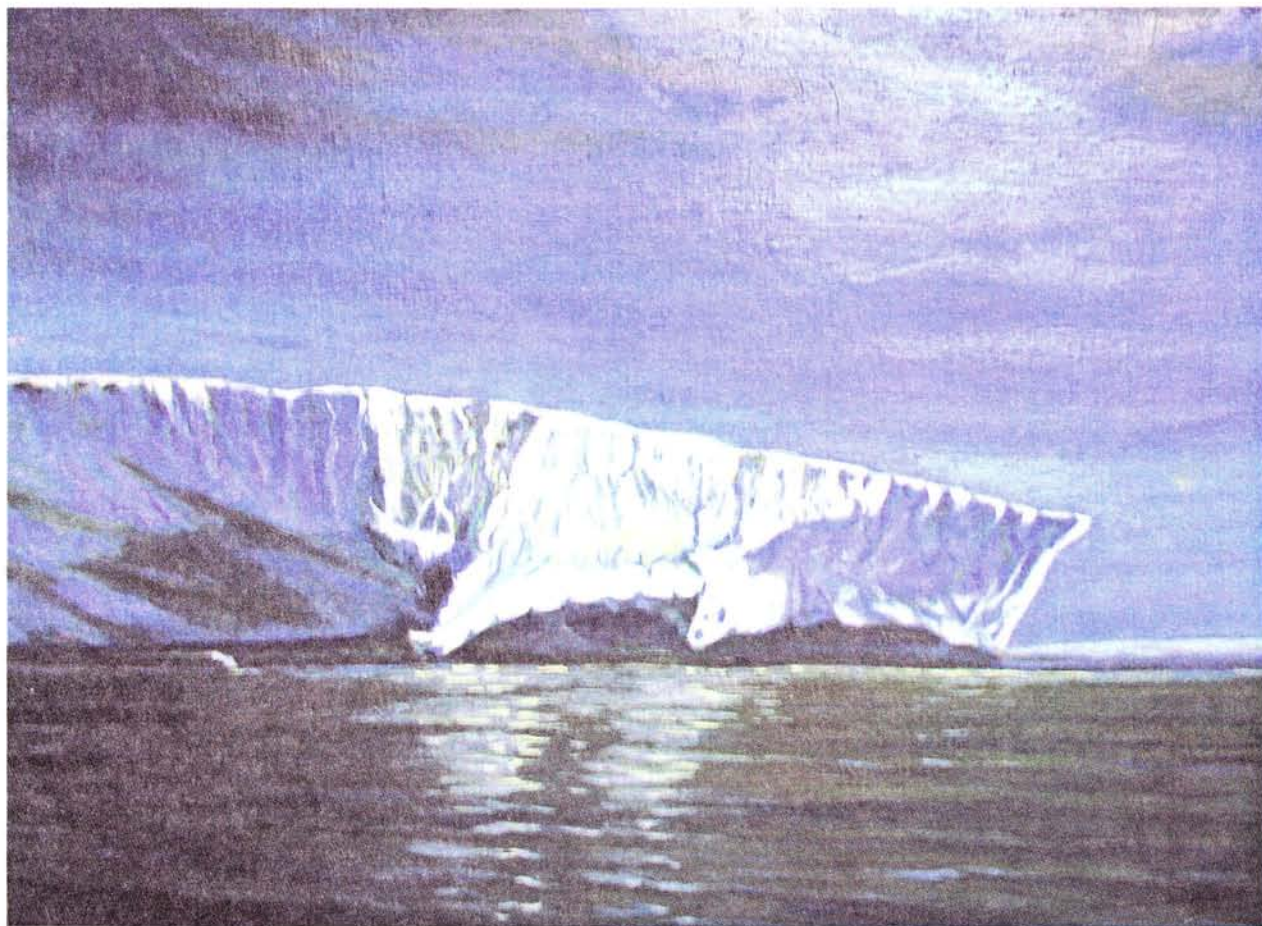
9.

Последние дни работы в Антарктиде. Как в калейдоскопе мелькают дни, заполненные до предела работой. Скорее это даже не дни, а цепь непрерывных дел, следующих друг за другом и тесно связанных между собой вплоть до того момента, когда наши самолеты будут подняты на борт «Оби», и она, отдав ледовые якоря, протяжным гудком попрощается с этим суровым материком. Мы его, если не полюбили, то уж точно — привязались, и нам не очень-то хочется покидать его.

Да и запланированная работа еще не выполнена, но судовое и экспедиционное начальство торопит нас: не терпится скорее свернуть здесь работы и спешить в Новую



Последние дни в Антарктиде. Ошвартовались у низкого — столового — айсберга.



Каждую ночь, когда отдыхают все, кто работал днем, «Обь» снимается с якоря и идет в море для океанографических работ. Ну, как тут на воспользоваться случаем?
Ночь. Ледниковый берег Антарктиды. (8 февраля 1958 г.).

Зеландию. Эта страна выбрана местом для проведения международного симпозиума по изучению Антарктиды. В Веллингтон – столицу Новой Зеландии, уже прибывают представители многих стран, принимающих участие в изучении Антарктиды по программе Международного геофизического года. Как бы не опоздать!..

Ранним утром вышли на работу: Каминский на фотосъемку, мы на астропункты. Их осталось сделать еще пять или шесть. За весь день обработали три астропункта. Как выяснилось, осталось еще три, а день уже кончается, и «Обь» держится на обломке припая...

На обратном пути уже в сумерках все же пришлось сделать несколько посадок для гравиметристов. Район очень интересный, но и очень тяжелый – постоянные сильные ветры с купола не стихают даже к вечеру. С «Оби» нас торопят, там опять начало ломать припай. Действительно, когда подошли, увидели, что «Обь» держится у обломка припая длиной метров двести. Хорошо, ребята догадались зажечь дымовые шашки на границах льдины, а то в темноте мог бы и «промазать». И все же не обошлось без «приключения»: перед самым выравниванием навстречу вырулила громадная птица. Отвернуть уже было невозможно, и она врезалась в мотор... Чагин шутит:

– На ужин будет жаренный поморник!

Какой тут ужин! Два часа ночи!.. Добраться бы до койки! А на лапке убитого поморника обнаружено металлическое кольцо. Ура, биологи! Вам подарок.

Каждую ночь, когда отдыхают все, кто работал днем, «Обь» снимается с якоря и идет в море для океанографических работ и взятия донных грунтов. Иногда, строго по плану, запускаются метеорологические ракеты. От звука такого запуска просыпаются все, какая бы ни была усталость. Проснулся и я. Жаль, Рэма нет в каюте, обругал бы его за ночные стрельбы. И тут же подумал: «Чего злишься? У каждого из нас свой рабочий план, остались последние дни, все торопятся использовать их максимально. Вставай, лежебока!..». Дальнейший рассказ – из дневника штурмана.

«9-го февраля. В 4.00 вылетели с астрономами и гравиметристами сначала к 20-му астропункту, от него к 21-му – новому. На этом участке открыли два острова. У каждого сделали посадку для гравиметристов и географа. Пусть радуются. Пока астрономы работали с географом, пошли к выходам горных пород. Вместе с кэпом набрали полный рюкзак камней для геологов. После этого вернулись к «Оби» для заправки. По пути сделали еще две посадки для гравиметристов, одна на леднике среди трещин. Посадка – цирк! Нет, с нашим кэпом не соскучишься!

Пока сидели на астропункте, кэп дал команду свозить на новые острова (мы их назвали Островами Полярной авиации – Большой и Малый) геологов, астрономов и гравиметристов. Фурдецкий трудится в поте лица: Як поднимает всего три человека, а желающих попасть на острова – вся «наука»!

Район очень интересный, но тяжелый – сильные ветры, да и корабль стоит далеко от берега: 110–115 миль. Далеко. Устали. На ногах уже около 20 часов.

Возвращаясь к «Оби», сделали ледовую разведку для пути к новому месту стоянки корабля. Когда был поднят на палубу наш самолет, «Обь» отшвартовалась и пошла на новое место. На всякий случай мы с кэпом стояли на мостике, пока «Обь» не взяла рекомендованного курса. Усталые и голодные пошли спать. А утром оказалось, что корабль пришвартовался в другом месте – в районе особо сильных ветров. Ну не идти же ругаться с Маном. Кэп распорядился летать по плану, но без Яка, уж очень сильный ветер».

Утро началось как обычно – Каминский на фотосъемку, мы к астропунктам. Их осталось еще три. Не долетая до места, где предполагался астропункт, обнаружили необыкновенный остров среди льдов – довольно высокий, с отвесными берегами, напоминающими пачки красно-бурых карандашей. Остров недалеко от «Оби», километров шестьдесят. Сообщи́л Кортю об острове и получил его согласие прервать полет к астропункту и вернуться к «Оби» за учеными – все хотят на безымянный остров. И я тоже. Вернулись к «Оби», взяли «науку» – Корт, без него нельзя, – начальник экспедиции, остальные рангом поменьше – доктора и кандидаты всяческих наук, гляциолог, магнитолог, геофизик, географ и вездесущий киношник Эдуард Эзов, вот только жаль, геологи не подвернулись, их Фурдецкий отвез к ближайшим горам. Ладно, чего-то уж соберу им в подарок.



Фурдецкий на Як возит ученых к неизвестному острову.

Из летающих там – он, да снежные буревестники – людей не боятся, можно взять на руки.

Сели у подножья Таинственного острова. Картина потрясающая. Даже не верится, что такое может существовать! Уж не инопланетяне ли сотворили сие чудо? Такие ровненькие пачечки «карандашей» высотой 430–450 метров (для измерения специально садились на купол ледника. Валентин ругается – опять цирк! А что поделаешь – для науки!).

Пока ученые собирают образцы, я спешу сделать набросок этого острова, но исследовательский зуд не дает покоя. И все из-за Эзова! Он обнаружил остатки окаменевших растений и костей каких-то животных! Ну, Эдик, погоди! В сторону этюдник! Спешу за Эзовым – он пригласил меня к месту своих находок. Постепенно карманы распухают от камней и окаменелостей. А ученые, кажется, готовы забрать с собой все скалы острова. Но от самолета спешит радист Саша Кириллов. Он сообщает: у «Оби» разыгрался шторм, ветром ломает припай, корабль едва держится на ледовых якорях, капитан требует немедленного возвращения. Я его понимаю, но ученые никак не могут погасить свой исследовательский пыл, и мы с трудом усаживаем их в самолет. Эзов в последний раз нажимает спуск камеры.

У корабля весь лед в мелких трещинах, которые вот-вот разойдутся в широкие разводья. При посадке фонтаны брызг из этих трещин летят выше крыльев «Анюты».

Но уже за борт выведены стрелы, на лебедках стоит боцман Василий Сапронов, вахтой командует сам Свиридов. Лучшая аварийная вахта! Не иначе, капитан нервничает. Я тоже, только не подаю вида.

Оба экипажа – наш и корабельный, работают четко и быстро. Подъем самолета занимает считанные минуты, и тут же «Обь», урча дизелями, отваливает от расползающихся льдышек припая.

По громкой связи Ман вызывает меня на мостик. Понимаю, предстоит очередная стычка за риск. Его и мой. Но такая у нас работа! Поэтому вместо объяснения причин задержки, молча выворачиваю перед капитаном карманы, показывая камни с открытого нами острова.

– Дай вот этот, – показывает Иван Александрович на кусочек бурого камня с вкраплением красных капель граната. Я протягиваю ему образец. Мы больше не произносим ни слова. Нам обоим понятен пережитый риск – его и мой. Молча поворачиваюсь и спускаюсь к себе в каюту.

Опять я обращаюсь к дневниковым записям нашего штурмана.

«10 февраля. За сегодняшний день мы должны обработать весь последний район: сделать три астропункта, слетать в предыдущий район для привязки гравиметрией его к



Таинственный остров, открытый нами. Даже не верится, что такое может существовать, но... Это Антарктида, где все не так.

этому новому району, на обратном пути сделать несколько гравиметрических точек, пока астрономы будут наблюдать последний (самый восточный) астропункт, свозить геологов и географов к выходам горных пород.

Второй самолет должен заснять все побережье этого района. Таков план.

Погода нас балует: почти ясно, лишь отдельные пятна облачности.

В 4.00 вышли на работу. Район оказался исключительно интересен: много неизвестных островов, мысов, заливов, гор и ледников. Весь берег изобилует выходами горных пород, которые спускаются непосредственно в море и уходят вглубь материка, образуя горные хребты. Кэп распорядился спустить Як и велел Фурдецкому свозить всю оставшуюся на корабле «науку» на открытый остров недалеко от «Оби» — километров двенадцать.

К «Оби» вернулись уже после захода солнца. Каминский задание выполнил.

Фурдецкий на седьмом небе от радости — летал весь день! Нам тоже досталось — устали. Но поднять самолет на палубу сразу не удалось. По громкой связи Корт попросил слетать за гильзой метеоракеты. Говорит, для науки это страсть как необходимо. Кэп чертыхался — еще бы, искать иголку в стоге сена куда проще, чем найти эту железяку во льдах океана. И все же нашли! Молодцы радиометристы — вывели точно. Подобрали. Доставили. Не успели поднять наш самолет на палубу и закрепить его, как «Обь» дала полный вперед на симпозиум, в Новую Зеландию!

А жаль. Надо бы задержаться хотя бы на пару дней — уж очень интересный район. Но «наука» требует жертв».

«Обь» взяла курс прямо на NORD, двое суток пробивалась сквозь ледовый пояс Антарктиды. Что же, прощай неизведанный материк, здравствуйте теплые северные воды.

Почти неделю занял переход к Веллингтону — столице Новой Зеландии. И вот перед нами разворачивается панорама гористого берега, и на нем красивый, уютный городок, утопающий в зелени и цветах. Небольшие одно- двухэтажные коттеджи окружают, видимо, деловой и торговый центр. И хотя он состоит из многоэтажных домов, среди них есть место для тех же цветов и зелени.

В городе очень много автомобильного транспорта, причем поражает исключительная вежливость водителей — стоит пешеходу остановиться на уличном переходе, как тут же



Веллингтон, столица Новой Зеландии, утопает в зелени и цветах.

тормозят все авто, и водители жестами предлагают перейти дорогу. И еще в городе на улицах почти не видно полицейских, но, тем не менее, водители честно соблюдают правила дорожного движения. В случае мелких нарушений этих правил машину не останавливают, но уж будьте уверены, квитанция для оплаты штрафа за нарушение появится на лобовом стекле при первой же остановке.

В Веллингтоне мы провели две недели, пока проходил международный антарктический симпозиум. Кроме нашего корабля у причалов стоят ледоколы разных стран: «Глетчер» и «Адка», «Соя» и «Шеклтон». Все они пришли с повреждениями, полученными в Антарктиде — у кого сломан винт, кто получил пробоины.

Почти вся наша «наука» занята на симпозиуме, остальные, кто не был приглашен, остались на корабле или бродят по городу. Я с Валентином в том числе.

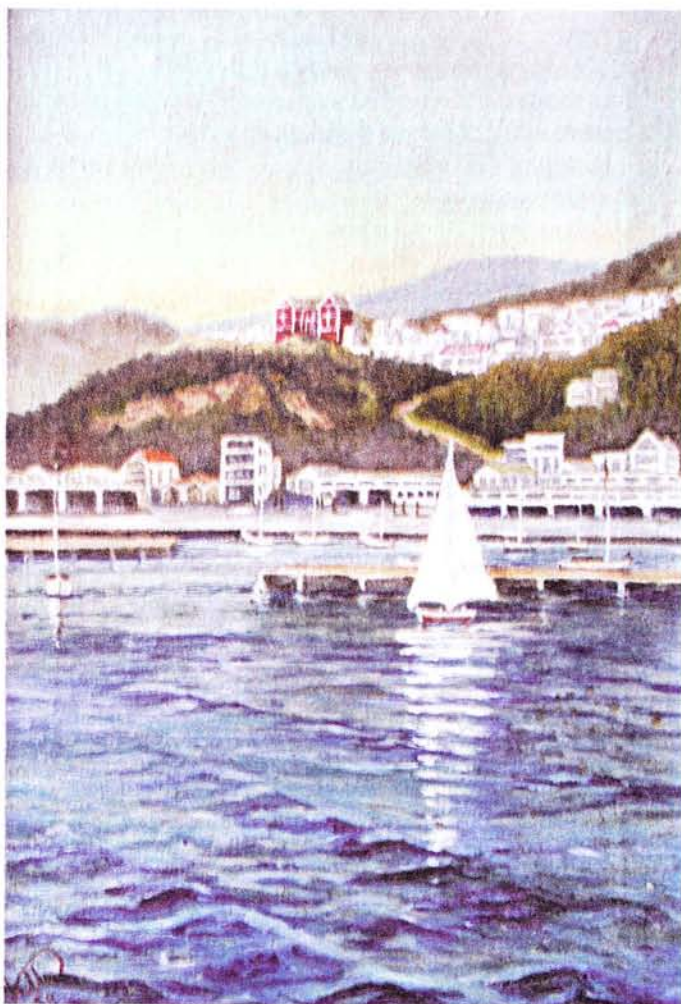
На одной из улиц увидели афишу «Гранд Опера»: гастролирует австралийский балет. И решили посмотреть. Билетов не оказалось. Расстроенные, мы повернули от кассы к выходу. Неожиданно к нам подошел пожилой мужчина, на ломаном русском языке спросил: «Вы есть русские? Вы желаете смотреть балет?». Мы ответили, что да, мы действительно русские и желаем

посмотреть балет. Тогда он быстро отошел к кассе и через секунду вернулся с билетами. Он провел нас через заполненный зрительный зал, где уже шло представление, в ложу. Оказалось, это был Эдуард Браванский — режиссер, постановщик и хозяин балета.

В антракте он познакомил нас с артистами балета, предупредив, что за их работой сегодня наблюдают русские и чтобы они старались изо всех сил. И они старались. Естественно, я пригласил их всех к нам в гости на «Обь».

Вечером был прием в Советской миссии. Я никогда до этого не бывал на дипломатических приемах, поэтому все здесь было ново и интересно. Интересны и новые знакомства. Помимо работников миссии и их семейств, с которыми мы познакомились в первый же день, сразу после швартовки у причала, состоялось знакомство с американским адмиралом, командующим антарктической операцией, с какими-то послами и, наконец, с французским летчиком, к которому мы спешили на помощь у Земли Адели, и начальником зимовки Дюмон-Дюрвиль.

Через два дня, после утомительной таможенной процедуры, «Обь» отдала швартовы и взяла курс на Австралию, где нам предстояло пересечь на «Кооперацию» и следовать домой — таков приказ. Не буду рассказывать об увиденных странах на длинном двухмесячном пути до Одессы, постараюсь лишь показать кое-что из моего дорожного дневника.



«Обь» отдала швартовы, и все дальше уходит от нас берег, порт и город Веллингтон.

БЕЗ ТРУБ И БАРАБАНОВ

Товарищи, согласитесь, не удивительно ли, что все полярные экспедиции, которые закончились трагически, довольно широко известны и освещены в средствах массовой информации. И наоборот, многие успешные экспедиции известны лишь узкому кругу специалистов.

Вспомните: экспедиция Седова, Русанова, Нобиле, челюскинская эпопея, поиски самолета Леваневского... Список печальных событий можно продолжать до бесконечности. О них писали газеты, издавалась научная и художественная литература, вещало радио.

И в то же время экспедиция Б. А. Вилькицкого на двух судах «Таймыр» и «Вайгач» в начале XX-го века совершила величайшее открытие – большого неизвестного архипелага, названного ими Землей Николая II (это название просуществовало до 1956 года, когда было изменено на новое – Северная Земля. Архипелаг состоит из четырех крупных островов – Большевик, Октябрьская Революция, Комсомолец, Пионер и нескольких мелких). Это величайшее географическое открытие не получило широкой известности. Точно так же, как уникальная и грандиозная советская воздушная экспедиция по эвакуации четырехсот человек команды и пассажиров с зазимовавших во льдах Арктики транспортных кораблей.

Думаю, этому есть свое объяснение: люди выполняли свой долг, хорошо сделали свою работу, о чем же здесь говорить? Видимо так или несколько иначе рассуждали в те времена люди, стоящие у власти и задающие тон и направленность периодической печати. А сами исполнители этих работ – ученые, моряки и летчики, никогда не возводили свою работу в ранг подвига. Да, для них это была работа. Трудная, опасная, дерзновенная, но все же только работа. А о ней не принято трубить в трубы и бить в барабаны. Таковы они, полярники, мои товарищи, люди, которых море и воздух повязали в тугой узел полярного братства.

1.

Начиналась третья послевоенная весна. До московского аэродрома Полярной авиации в ту пору можно было добраться только от «круга» трамвая на окраине Тушино. Далее по разбитой грунтовой дороге через деревню Захарково. За ее огородами располагался аэродром. Отсюда начинались все полеты Полярной авиации: и выдающиеся, и обыденные,



Архипелаг Северная Земля.

Открыт экспедицией Б. А. Вилькицкого на двух кораблях «Таймыр» и «Вайгач», 1913–1914 гг.

что ежедневными рейсами доставляли многочисленных пассажиров, почту и грузы во все арктические авиапорты от Архангельска до Чукотки.

Отсюда, с аэродрома Захарково, начинался путь многих в Новое и Неизведанное, путь к Познанию и мастерству, к посвящению в Полярное Братство.

Как жаль, что в новом жилом массиве нового Тушино не упомянуто ни о Полярной авиации, ни о ее первых летчиках, первых Героях Советского Союза и Героях Социалистического Труда. Почему бы не назвать хотя бы несколько улиц именами этих прославленных людей? А путь их начинался отсюда – с аэродрома Захарково, с глинистого клочка земли Подмосковья.

В ту раннюю весну готовилась первая послевоенная экспедиция, которая была задумана еще семь лет назад. За это время отслужили свое и ушли в небытие старые самолеты ТБ-3, на которых тогда предполагалось совершать посадки на лед.

Их сменили другие самолеты, да и экипажи уже были не те – кто-то не вернулся с войны, кто-то из «молодых» перешагнул в когорт «стариков», и бывшие вторые пилоты заняли места командиров. Но главное, что объединяло и роднило всех – то, что все они были неутомимыми работягами, накрепко связавшие свою судьбу с нелегкой профессией полярного авиатора. Любой из них, не задумываясь, мог прийти на помощь товарищу, попади он в беду, мог рисковать собственной головой для спасения другого – таков непреложный закон Полярного Братства. И это обязательное качество полярника.

Но, вместе с тем, в то утро летчики не скрывали своей взволнованности – предстояла новая, сложная и опасная работа. А опасность таилась в неизвестности.

Каждый из летчиков уже не раз садился на океанский лед, но то были посадки, где уже были люди, и они сообщали погоду, размеры посадочной площадки и толщину льда. Теперь же им предстояло совершить «прыжок» с земли на дрейфующий лед, где никого нет, где есть только неизвестность! Организовать на этом льду промежуточную базу и уже с нее производить дальнейшие «прыжки», заранее намеченные в Арктическом институте так, как это проделал экипаж И. Черевичного еще в 1939 году.

Следует отметить, что едва только отгремели залпы Победы, едва наша страна смогла приступить к ликвидации последствий войны, как на север устремились многочисленные американские, английские и канадские экспедиции, которые в общем-то не особо скрывали свои замыслы. А суть их сводилась к тому, что тот, кто владеет Арктикой, владеет самой удобной базой для нападения на Советский Союз. Так уже 15 мая 1945 года Англия снаряжает воздушную экспедицию на самолете «Ланкастер» (четыrehмоторный бомбардировщик) с аэродрома Рейкьявик в Исландии с официальной задачей испытания навигационных приборов в условиях Арктики, а также решения вопросов метеорологии, земного магнетизма, солнечного излучения и тому подобное. Но все научные сотрудники во главе с полковником Мак-Кинли и экипаж самолета были военные! Известно, что самолет слетал на Северный полюс, сбросил на лед английский флаг, вернулся на базу и бортовой «научкой» было сделано сенсационное заявление: будто бы Северный магнитный полюс передвинулся со своего прежнего места в сторону – на полуостров Бутия в точку, отстоящую на 800–900 километров!

В ученом мире тут же возникли различные мнения о местонахождении магнитного полюса, и на географических картах появились два магнитных полюса!

Следует отметить, что наша первая послевоенная экспедиция в 1948 году официально имела основную задачу выяснить, сколько же в действительности полюсов и где они находятся? Все остальные исследования – гидрологические, метеорологические, аэрологические, биологические и многие другие намечались лишь как сопутствующие основному направлению – магнетизму земного шара. Соответственно оборудовались и самолеты-лаборатории. Но у этой экспедиции существовала и другая задача, о которой не говорилось вслух и не сообщалось в средствах массовой информации. Понятно, что в то время Советский Союз не мог равнодушно принять нескрываемые угрозы со стороны бывших союзников Англии и США, в нашем Правительстве прекрасно понимали, что современные виды оружия и боевой техники в третьей мировой войне, если она возникнет, будут брошены на нас по самому короткому пути – через Арктику. Поэтому негласными задачами экспедиции было изучение особенностей полетов над Северным Ледовитым океаном, проверка работы навигационного оборудования самолетов, способы подбора с воздуха посадочных площадок на льду, постройка там аэродромов и многих других «мелочей» с

военной точки зрения. И первые три «прыжка» И. Черевичного на самолете ТБ-3 весной 1941 года в район «полюса относительной недоступности» положили начало большой и продолжительной серии «прыжков» по всей площади Арктического бассейна. Этот метод получил неофициальное название «прыгающего», а летный отряд, выполняющий такую работу – «прыгающим отрядом». Но тогда, весной 1948 года, еще не существовало такого термина.

Из всей Игарской авиагруппы, где я тогда работал, ни один экипаж не был включен в состав предстоящей экспедиции. Нам отводилась второстепенная роль – подвозить грузы до Тикси, откуда начинались полеты экспедиционных самолетов. Я лично был рад и такой работе. Мне ли, новичку-«салаге», мечтать о полетах в море, о посадках на дрейфующие льды? Эта работа поручалась прославленным асам Полярной авиации: Героям Советского Союза И. П. Мазуруку, В. И. Масленникову, И. С. Котову, В. С. Задкову, М. А. Титлову, И. И. Черевичному и известным всей Арктике пилотам Б. И. Агрову, М. Н. Каминскому, М. И. Козлову, Л. Г. Крузе, Н. Л. Сырокваше.

Подробности, да и то весьма скудные, об этой первой послевоенной экспедиции, я узнал несколько позже от штурманов, с которыми довелось после летать в одном экипаже, – от Д. Н. Морозова, В. П. Падалко, и А. П. Штепенко. Тогда они были штурманами в экипажах соответственно Котова, Черевичного и Титлова.

2.

Для подбора первой промежуточной базы на льду вылетели на своих Ли-2 Котов и Черевичный. Титлов на Ил-12 сопровождал эту пару. На борту у него находился начальник воздушной экспедиции, он же начальник Полярной авиации и заместитель начальника Главсевморпути А. А. Кузнецов.

Посадка на острове Котельном, где в бухте Темп – малюсенький аэропорт. Дозаправка, и снова в путь – в точку, намеченную Арктическим институтом – в район «полюса относительной недоступности» (точки в центре Северного Ледовитого океана, равноудаленной от всех арктических берегов). Никто и никогда не бывал в этих местах. Первые «прыжки» Черевичного были значительно восточнее. Но так же, как и тогда, он уверенно ведет самолет к цели.

– Мы в заданном районе, – докладывает штурман В. П. Падалко.

– Добро! Ищем льдину для посадки! – откликается Черевичный. – Эта подойдет? – показывает он рукой на большое, овальной формы поле.

– Посмотрим, – неопределенно отвечает штурман.

Черевичный направляет нос самолета вдоль льдины и проходит над ней на бреющем полете. Весь экипаж – оба пилота (второй пилот П. К. Шпит), штурман и механики (А. Мохов и В. Мякинкин) всматриваются в кажущуюся ровной поверхность льдины, покрытую снегом, стараясь обнаружить скрытые неровности, ропаки, передувы, пытаются предугадать ее толщину. Если судить по разломам нагроможденных торосов по краям ледяного поля, толщина льдины вроде подходящая. Но достаточно ли прочен лед?

Пока эти мысли мелькают в уме каждого, штурман засекает время пролета над льдиной и определяет ее длину:

– Полторы тысячи метров, – докладывает он. – Ну как, Иван Иванович, хватит тебе такой длины?

– Хватит! – отвечает Черевичный. Готовьте дымовую шашку. Будем заходить на посадку! – последнюю фразу он произносит уже в микрофон, чтобы слышали Котов и Титлов, барражирующие над льдиной.

И все, кто находится на борту этих самолетов, прикинули к иллюминаторам, и у всех в мыслях один вопрос – как там у Черевичного? Тут и беспокойство за товарищей, с риском для жизни садящихся на лед, и нетерпение, вполне объяснимое в эти минуты, – ну скорей бы уже все решилось!

Внизу взметнулся вверх черно-фиолетовый султан дыма от сброшенной шашки.

С воздуха видно, как на самолете Черевичного выпускаются шасси, его машина скользит над торосами, приближаясь к ледяному полю. Сейчас будут садиться! Сейчас!..

А в самолете Черевичного идет четкая и напряженная работа. Радист Патарушин оставляет свое место у радиостанции, проходит через весь фюзеляж и приоткрывает входную дверь, чтобы видеть лыжи. Вот они отделяются от мотогондол, стальные трубы выполза-

ют из отсека шасси, расправляются на шарнирах, выпрямляются и становятся на замки.

— Шасси выпущены! — докладывает бортмеханик Мохов.

Взгляд Черевичного устремлен вперед, на приближающуюся гряду торосов, за которой еще тянется полоска дыма от сброшенной шашки.

Правая рука пилота на секторах управления моторами, левая — на штурвале. И только по побелевшим косточкам пальцев можно догадаться о волнении командира.

— Пятьдесят метров! — докладывает Мохов. — Скорость сто восемьдесят!

— Щитки полностью!

— Есть щитки полностью. Высота тридцать! Высота десять! Пять! Ноль!

Лыжи прыгают по невысоким застругам.

— След? — кричит Черевичный.

— Сухой! — отвечает Патарушин и для наглядности поднимает большой палец.

Если след лыж после касания темнеет, значит сквозь снег проступает выдвленная ими влага. Значит, такой лед тонкий и надо немедленно давать полную мощность моторам и уходить. Но и сухой след еще не гарантирует безопасность — толщина льда может оказаться такой, что лыжи не выдавливают влагу, но лед не сможет выдержать вес стоящего самолета. В движении самолет еще обладает какой-то подъемной силой, которая уравнивает часть веса. Но стоит остановиться — и лед начнет прогибаться, а финал однозначен: сначала провалятся лыжи, самолет ляжет на фюзеляж, а потом... Что бывает потом, расскажет экипаж, если останется жив, если удастся найти поблизости подходящую льдину, на которую сядет кто-то из товарищей.

Как много «если» подстерегает пилота, сажающегося на лед!..

Знающий летчик не даст остановиться самолету. Он сходу развернет его в обратную сторону и проругит рядом с оставленным следом до самого его конца.

Здесь он развернется и начнет медленно рулить по кругу пока гидрологи, которые выпрыгнут на лед, не определят толщину льда. Останавливаться нельзя: разогретая при пробеге поверхность лыж примерзнет к снегу и, окажись лед тонким, самолету уже не вырваться из ледяного плена...

Вращается стальной бур, мелькают руки гидрологов, летит из-под бура ледяная крошка. Кружит самолет вокруг.

— Пятьдесят! Шестьдесят! — кричит бортмеханик Мякинкин, который вместе с гидрологами выпрыгнул на лед, и поднимает над головой скрещенные руки.

Черевичный разворачивает самолет носом на взлет и выключает двигатели.

— Вадим Петров! — радостно кричит он. — Давай ракету!

Падалко открывает боковую форточку и выставляет руку. В воздух взвизгивает зеленая ракета — добро!

В кабине пахнет пороховым и табачным дымом.

На следы, оставленные самолетом Черевичного, садится Котов.

Титлов делает еще один круг, приветливо качает крылом и берет курс на юг, к Тикси. А его штурман, он же флагштурман Полярной авиации, А. П. Штепенко записывает в



Полярный летчик,
Герой Советского Союза **И. И. Черевичный**.



И. С. Котов, полярный летчик, Герой Советского Союза.

своем бортжурнале: «9.04.1948 г. 11.45 МСК. Самолеты Черевичного и Котова произвели посадку на Первой базе».

Герман Патарушин (впоследствии Герой Социалистического Труда) садится к радию и выстукивает шифровку с координатами Первой льдины. Жизнь на ледовой базе началась.

Потом будут организованы Вторая и Третья базы и будет полет на полюс. Первая посадка в точке географического полюса Земли! Я не оговорился – да, первая! Самолеты, доставившие группу папанинцев в 1937 году, произвели посадку вблизи полюса – от заветной точки все же было довольно много километров. Не будем анализировать, почему это произошло, но факт есть факт.

А вот звено самолетов Ли-2 – Черевичного, Котова и Масленникова, ровно через две недели после организации Первой базы произвели посадку именно в этой точке! И в этом заслуга полярных штурманов самолетов – В. П. Падалко, Д. Н. Морозова и М. С. Шерпакова, которые к этому времени в совершенстве освоили технику навигации в высоких широтах по астрокомпасу в сочетании с ГПК (гирополукомпас).

Вот как это описывает штурман ведущего самолета В. П. Падалко: «26 апреля 1948 года с Первой промежуточной базы в 400 километрах от полюса мы вылетели звеном самолетов, имея задание произвести посадку в точке северного географического полюса. Нам повезло – именно в этой точке оказалась подходящая льдина, на которую Черевичный произвел посадку и принял ведомые самолеты.

Немедленно после посадки все три штурмана произвели определение координат с помощью авиасекстантов. У всех троих оказались одинаковые результаты – мы находимся на полюсе! Точность наших инструментов составляет одну морскую милю (1,85 км). Значит, отклонение от точки географического полюса может составлять только одну эту величину. Измерения, сделанные магнитологами и гравиметристами с помощью более точных инструментов, подтвердили наши расчеты. Это была победа!

Методика полетов исключительно по астрокомпасу с любыми путевыми углами, разработанная мною в 1946–1947 годах, полностью подтвердилась!»

Кстати сказать, точка географического полюса в последующие годы посещалась многими экспедициями. Но им уже было проще – существовала апробированная методика и новые способы определения координат – радиометрические. Из таких полетов уже не делалось никаких сенсаций – просто это была точка необходимых отсчетов и наблюдений в очередной программе исследовательских работ.

И все же любой полет к полюсу, как и вообще любой полет надо льдами, не говоря уже о посадках на них, несет в себе что-то новое, неизведанное и не исключает элемент риска. Он незримо присутствует в любом полете, при любой посадке. И не только это. Само пребывание на льду постоянно сопряжено с риском.

3.

Итак, посадка трех самолетов на полюс. После недолгого совещания было решено машины Котова и Масленникова оставить для обеспечения научных работ, а Черевичный возвращается на Первую базу.

Ученые сразу же приступили к работе: прежде всего требовалось скорее измерить глубину океана, пока дрейф не сместил льдину с заветной точки, тем более, что в точке полюса еще никогда не измерялась глубина.

Пока ученые – Гордиенко, Сомов, Сенько и Острекин разворачивали научную работу, экипажи самолетов занялись устройством быта: установили палатки и начали готовить праздничный обед – для всех это был действительно праздник!

Не обошлось и без курьеза. По заранее намеченному плану в полюсном «прыгающем отряде» должно было быть семнадцать человек: 12 – экипажи самолетов, 4 – научные работники и один кинооператор. А севших за стол оказалось на одного человека больше, выяснилось, что корреспондент «Известий» Савва Тимофеевич Морозов, узнав, что ему предстоит вернуться с Черевичным, удалился в близлежащие торосы и переждал там, пока не взлетел самолет. Таким образом к первой посадке на полюсе прибавился и первый «заяц». Но на это никто не сетовал. Скорее, наоборот, гидролог Сомов даже обрадовался:

– Что же, пусть у нас будет помощник, – предложил он. – Работа у нас будет не-сложная – крутить ручку лебедки. Справитесь?

– Справлюсь! – обрадовался Морозов. – Да и пешком с полюса до дома далековато.

С работой Савва Тимофеевич справился. И в родную газету не забывал сообщать интересные новости с дрейфующего льда. И Арктике был верен всю свою жизнь!

В работе незаметно летит время – двое суток как не бывало. Ощущается только усталость. Но ничего, еще сутки работы, и можно возвращаться на базу. Там чуть-чуть передохнуть и снова «прыжок» на новую точку к новой работе.

Но к концу вторых суток полюс все-таки дал себя знать – под самолетом Масленникова появилась трещина. Прошла она точно посредине правой лыжи и продолжала медленно расходиться. Механики тут же поставили под моторы лампы АПЛ, чтобы прогреть их – холодные не запустить. А трещина все шире...

Под лыжу подсунули доски, фанеру. Выдержит ли это сооружение нагрузку?

Но вот запущен мотор, за ним второй. Все вздохнули с облегчением. За хвост зацепили веревку, и все, кроме Масленникова и механика Кекушева, начали тянуть, чтобы помочь примерзшей левой лыже оторваться от снега. Масленников дает полную мощность двигателям, самолет рывком прыгает вперед на десяток метров. У-ух! Кажется, спасли машину! Но радоваться оказалось рано. Трещина, которая успела разойтись метра на два, оказалась не единственной – тонкие линии трещин покрыли всю взлетную полосу густой сеткой. Трещины ширятся, расходятся, прямо на глазах разрушается большое ледяное поле «аэродрома»...



Самолеты в точке географического полюса. Начал трескаться лед прямо под самолетами. Чтобы оторвать от льда примерзшие лыжи, помогаем моторам привязанной за хвост веревкой.

К счастью, рядом оказалась еще целая паковая льдина. Из-за больших неровностей с нее не взлететь, но на первое время спасти самолеты – можно. К этому времени запустили двигатели на самолете Котова и с трудом перерулили на паковое поле. А тут началась пурга... И там, где недавно стояли самолеты, уже бурлил мощный поток темной, почти черной воды. Поток медленно приближался к самолетам, обламывая куски льда с пакового поля...

Котов, старший отряда, отдал распоряжение освободить самолеты от груза – научного снаряжения, запаса продуктов и запасных газовых баллонов. Выгрузили и нарты. На них сложили часть продуктов, спальные мешки и один газовый баллон, чтобы было на чем приготовить пищу, если придется выбираться пешком. А это становилось все реальнее: паковое поле постепенно разрушалось, оставалось примерно сто на шестьдесят метров...

На Первой базе, где находился начальник экспедиции А. А. Кузнецов, уже знали о несчастье и ждали лишь улучшения погоды, чтобы вылететь для поиска подходящей площадки, куда смогли бы переправиться люди полюсного отряда. О спасении самолетов уже не было речи – спасти бы людей!

В томительном ожидании, под вой пурги и шум бушующего потока рядом со льдиной прошли еще сутки. И вдруг, так же внезапно, как началась, прекратилась пурга, разошлась облачность, и к паковой льдине начали подплывать обломки бывшего «аэродрома». Через несколько часов все прекратилось, и если бы не торосы по краям льдин, можно было подумать, что ничего и не было – ни воя ветра, ни бурного потока, ни скрежета ломающихся льдин...

Еще двое суток сражались люди полюсного отряда со льдом, срубая ломami и топорами торосы, обломками льда забивая трещины и поливая их водой из ведер и чайников, чтобы скорее сморозить и «запаять» еще дышащие трещины.

Постепенно начала вырисовываться неровная, ухабистая, но все же полоса, с которой можно попытаться взлететь. Длина ее не соответствовала техническим возможностям самолетов. Но другой не будет!..

По несколько раз ходили вдоль полосы Котов и Масленников, промеряя шагами сделанную полосу, – мала! К этому времени над лагерем полюсной группы появился самолет с Первой базы, на котором находился Кузнецов. Осмотрев район вокруг лагеря, он сообщил, что только в ста километрах имеются подходящие для посадки поля и летчикам предлагается выбор: бросить самолеты и пробираться к ближайшему полю, на которое сядет самолет или... Нет, он не мог приказать им взлетать с этой крошечной полосы в виде запятой, но...

– Взлетим, Александр Алексеевич, – сказал Котов, отвечая за себя и за Масленникова.

– Добро. Произведем посадку на ближайшем поле. Оттуда сообщим координаты. До нашей посадки не взлетать!

– Все понял, – ответил Котов. – Ждем.

Прошло больше часа, прежде чем пришло сообщение: «Сели благополучно. Льдина хорошая. Ждем вас».

Уже прогреты моторы, слито горючее, оставлено только для полета на эти сто километров, из самолетов выброшено все – вплоть до личных вещей.

– Илья, – обратился Масленников к Котову, – мой самолет немного полегче. Давай я первым, а? Взлет-то цирковой. Согласен?

– Нет, Виталий, – улыбнулся Котов. – В цирке работаем вместе. А смертельный номер полагается старшему. Будешь взлетать вслед за мной.

Одно дело взлетать с нормального аэродрома: спокойно вырулить на старт, остановиться, мысленно сосредоточиться, проверить готовность экипажа, двигателей самолета и – вперед! Тогда перед летчиком постепенно разворачиваются элементы взлета: медленное движение самолета в трехточечном положении (речь идет о самолете Ли-2 с двухколесным шасси, на других самолетах техника взлета несколько иная) до момента достижения скорости, при которой рули могут поднять хвостовое оперение. В этот момент следует движение штурвала от себя – хвост поднят, самолет, все ускоряя разбег, бежит уже только на двух точках (колеса или лыжи) опять до определенной скорости отрыва, при которой едва заметным движением штурвала можно оторвать самолет от земли

(льда). Затем необходимо выдержать самолет на этой высоте до достижения скорости горизонтального полета и лишь тогда перевести его в нормальный угол набора высоты.

При взлете же с ограниченной площадки необходимо выиграть каждый сантиметр взлетной дистанции, каждый метр скорости, чтобы насколько возможно сократить все этапы разбега самолета и, в конечном итоге, всю взлетную дистанцию. Здесь выруливание на старт и взлет сливаются в единое целое, и скорость руления входит уже в начало скорости взлета. А для уменьшения скорости отрыва, соответственно, и для уменьшения взлетной дистанции применяется механизация крыла (выпуск щитков на максимальный угол отклонения), а это, в свою очередь, усложняет технику взлета.

Столь подробное описание взлета дается для того, чтобы можно было понять всю сложность и опасность взлета в столь экстремальных условиях. Это громадный риск – такой взлет!

И все же они взлетели! Со «склеенной» из отдельных кусков полосы вдвое меньшей длины, чем положено по всем инструкциям и наставлениям! Здесь уже действовали не только законы аэродинамики, здесь действовали законы мужества!

4.

Новая система исследований «прыгающими отрядами» одновременно в нескольких точках Ледовитого океана привела к неожиданным результатам. Так, одному из научных отрядов, которым руководил профессор Я. Я. Гаккель, впервые удалось отметить уменьшение глубин и таким образом обнаружить подводную возвышенность. Это открытие в корне меняло задачи всей экспедиции, направленные на изучение земного магнетизма, и второстепенные, как гидрология, вдруг стали главенствующими. Они повлекли за собой серию дальнейших исследований с помощью «прыгающих отрядов». Результаты их работы, помимо ряда географических открытий, которые значительно изменили батиметрическую карту Северного Ледовитого океана, позволили предположить, что исследования дна океана потребуются уже не ученым-теоретикам, а ученым-практикам – геологам, нефтяникам, газовщикам и многим другим, которые придут на арктический шельф, а то и на абиссаль (глубоководная часть морей), чтобы поднять на поверхность залежи ископаемых руд, газа и нефти.

И все же, как ни ценны были исследования, проведенные «прыгающими отрядами», они охватывали лишь короткий период арктической весны, а для круглогодичного исследования требовалась новая научная станция на дрейфующих льдах – СП-2.

Подготовка к организации СП-2, как и предыдущая высокоширотная экспедиция 1948 года, проходила в условиях еще более строгой секретности. Даже в Главсевморпути и в Управлении Полярной авиации лишь считанные люди знали о предстоящей работе. О самой же станции СП-2 стало известно только через четыре года, когда в Северном Ледовитом океане уже дрейфовали станции СП-3 и СП-4. Более того, если сведения о дрейфе СП-1 и всех последующих станций непрерывно поступали в прессу и на радио, то СП-2 была в полной тишине.

Пожалуй, это самое угнетающее чувство – безвестность, говорят, на миру и смерть красна, а тут... молчание! Во всяком случае коллектив станции мог рассчитывать только на свои силы да на случайный рейс авиаторов. Выйти запросто в эфир и сказать открытым текстом в случае необходимости – помогите! – они не имели права.

«31 марта 1950 года в 19.50 МСК первая группа (Сомов, Чуканин, Курко, Гудкович, Дмитриев) высадились на льду в точке № 36» – это первоначальное название станции. Так гласит первая запись в вахтенном журнале станции СП-2.

Полет, результатом которого явилась такая запись, был выполнен летчиком В. Н. Задковым на самолете Пе-8, который не очень-то подходил для перевозки людей, но обладал приличной скоростью и солидной грузоподъемностью, что позволило перевозить малогабаритные (но весомые!) грузы – горючее в бочках, сжиженный газ в баллонах. Кстати, это была первая посадка тяжелого колесного самолета на дрейфующий лед. Правда, льдина и посадочная полоса на ней были подобраны и подготовлены экипажем Героя Советского Союза Ильи Спиридоновича Котова, который произвел здесь посадку на самолете Ли-2 в лыжном варианте.

Если при организации СП-1 для четверых зимовщиков все грузы были доставлены одним рейсом экспедиционных самолетов, то для СП-2, где должно было работать шест-

надцать человек, необходимо было перебросить по воздуху более 60 тонн различных грузов. Это несколько рейсов с Большой Земли на ледовый аэродром, который находился в километре от станции, и все грузы полярникам приходилось перевозить на нартах, используя собственные и не такие уж большие силы. Но, как говорится, – «Голь на выдумки хитра». Старший радист станции К. М. Курко, бывалый полярник, предложил воспользоваться традиционным «транспортным средством» Арктики – собачьей упряжкой. И уже на следующий день с острова Врангеля, откуда шли основные грузы, пилотом Ю. К. Орловым были доставлены десять мохнатых тружеников. С их помощью перевозка в лагерь грузов с аэродрома не только ускорилась, но и стала значительно легче.

Последним самолетом все десять транспортных единиц, прозванных полярниками «ПСИ-10» (десять псов в упряжке), были благополучно переправлены домой, на остров Врангеля.

Целый научный городок из десяти палаток со складами горючего, снаряжения и продовольствия появился на льдине. И хотя здесь, в ледовом лагере, действовал все тот же закон секретности, но для истории уже запечатлевалась летопись труда и жизни полярных робинзонов талантливым кинохроникером Е. П. Яцуном. Правда, он все время, пока шла разгрузка самолетов и переброска грузов в лагерь, сетовал на отсутствие «полундр» и «приключений» – что особенно волнует зрителя. Зато, едва улетели последние самолеты и люди, вконец измотанные, впервые собрались вместе за столом, как рядом с лагерем прошла трещина. Пришлось срочно перебираться на новое место. С этого момента у кинооператора простоя в работе не было, а «экзотики» и «полундр» хватало с избытком.

А тут подоспело «жаркое» лето. В половине июня термометр впервые показал положительную температуру. Пусть невысокую, всего около одного градуса, но с плюсом! И под влиянием тепла снег из плотного превратился в мягкий и мокрый, и под ним начала собираться вода, образуя снежницы – небольшие озера талой воды.

Вначале это радовало – не надо заготавливать воду для приготовления пищи и всяких хозяйственных нужд, а это длительная и нелегкая процедура. Но вскоре снежницы начали превращаться в большие озера, и кое-где уже требовались лодки, да и в палатки стала проникать вода. Лагерь все больше напоминал солнечную Венецию – озера воды, каналы между ними, а палатки, под которыми не таял снег, вдруг стали все выше подниматься над поверхностью льда, и если они не были похожи на венецианские дворцы дождей, то во всяком случае представляли весьма импозантное зрелище, которое не пользовалось успехом у местного населения. И местные ученые мужи стали думать об уничтожении «Венеции». Но наука явно не справлялась с природой – озера и каналы росли и ширились.

Выручил комендант, он же механик, кладовщик, авиационный специалист и к тому же неумолимый изобретатель, бывший летчик, в аварии потерявший один глаз и списанный на землю, Михаил Семенович Комаров. Из пустого газового баллона он соорудил бур своей конструкции, отличный от гидрологического бура, в котором при бурении замерзала пресная талая вода, соприкасаясь с холодными стенками соленого льда. Бур Комарова был гораздо шире гидрологического, и, по мнению автора, вода в нем не должна замерзать. На испытание бура собралось все население лагеря. Комаров вместе с радистом Курко вошли в первую же глубокую снежницу и начали пробное бурение. Как и ожидал Комаров, в полученную скважину бурным потоком устремилась талая вода. Вскоре территория лагеря была осушена, а позже такими же бурами удалось поддерживать всю поверхность ледового аэродрома.

На этом не закончились неприятности для обитателей СП-2. Несмотря на довольно низкую температуру воздуха, начали портиться свежие продукты – мясо, рыба, хлеб. Пробовали закапывать их в снег, но это не помогло. Парадокс! Жить среди льдов и не сохранить продукты!

И вот новое научное «открытие» – «парниковый эффект»! Солнечные лучи свободно проходя сквозь лед и снег, попадают на темные предметы (продукты), разогревают их и еще аккумулируют тепло, и... нет холодильника!

И еще парадокс. При ясном безоблачном небе, при круглосуточном незаходящем Солнце, летом, температура воздуха редко поднимается выше нуля. Почему? Почему не тают вечные льды в океане? Казалось бы ответ прост – идеально белая поверхность снега, которым покрыт лед, отражает обратно в пространство примерно 80–90% лучистой энергии Солнца. Известно, что воздух прогревается, соприкасаясь с разогретой поверх-

ностью почвы. Здесь ее нет, значит воздуху невозможно прогреться. Но ведь 10–15% все же поглощается темной поверхностью океана и превращается в тепловую энергию! Уж она-то могла бы, если не нагреть воздух, то растопить океанские льды? Нет. В Арктике короткое лето, и за его срок льды не успевают растаять. Но все же какое-то таяние льдов происходит и с поверхности, и со стороны потеплевшей за лето воды океана? И толщина льда все же уменьшается? Тоже нет. Толщина льдов Центрального бассейна Арктики неизменна и колеблется в пределах двух–трех метров. Но ответить таким образом ученые смогли лишь в 1954 году, когда им довелось встретиться с покинутой льдиной, где оставался лагерь СП-2.

Эта встреча произошла с помощью авиаторов: один из пилотов «прыгающего отряда» Герой Советского Союза В. И. Масленников, выполняя очередной полет к новой точке для высадки ученых, случайно вышел на покинутый лагерь. Из-за плохой погоды он не смог произвести там посадку, да и не считал это необходимым. Но когда об этом узнали в Арктическом институте, то у наших ученых возникло множество вопросов, которые требовали немедленного ответа. И тут же был послан специальный самолет под управлением А. А. Лебедева. И что же «рассказала» безмолвная льдина нашим ученым?

Валы торосов, придвинувшиеся почти вплотную к палаткам, стояли там же, где они были четыре года назад, и за время своего долгого пути льдина не подверглась новым разрушениям. Далее. Высокие ледяные столбы, на которых теперь возвышались палатки, говорили о том, что под темным укрытием от палаток сохранился старый лед, защищенный от Солнца, а остальная поверхность, открытая Солнцу, равномерно стаивала. Толщина льда оставалась примерно той же. Вывод: сколько стаивал лед с поверхности, столько же его нарастало снизу.

И еще. Считалось, что существует выносная система дрейфа льдов. Это подтверждалось данными выносных дрейфов «Фрама», СП-1 и «Г. Седова». А тут, как гром среди ясного неба – обнаруженная льдина СП-2 находится почти в тех же координатах, что и четыре года назад! Значит, есть круговой дрейф! Кстати, система кругового дрейфа была подтверждена дальнейшими дрейфами советских станций.



Палатка из лагеря СП-2 после четырехлетнего дрейфа.

Так неожиданная находка летчиков помогла ученым познать новые закономерности не только в движении льдов Арктики, но и в самой природе океанского льда.

Быстро промелькнуло полярное лето. Опять наступили морозы, приближалась полярная ночь. На станции СП-2 приступили к подготовке полосы для приема самолетов. А в Москве уже готовилась воздушная экспедиция все в тех же условиях величайшей тайны.

В воздушной экспедиции, которую возглавлял М. В. Водопьянов, должны были принять участие опытейшие летчики полярной авиации – впервые им предстояло садиться на лед в условиях полярной ночи. Экипажам В. Н. Задкова, Б. С. Осипова и М. А. Титлова предстояло вывезти со станции семь человек, доставить двух новых и завезти топливо, продовольствие и научное оборудование, чтобы обеспечить работу станции до следующей весны.

25 октября 1950 года первым на станцию вылетел Осипов, за ним Титлов. К этому времени была оборудована взлетно-посадочная полоса длиной 900 метров, с большим трудом подготовленная всем коллективом станции под руководством Комарова.

К моменту прилета самолетов совершенно неожиданно ледовый аэродром был разорван двухметровой трещиной, которая разъединила полосу на две части 400 и 500 метров. Об этом тут же были оповещены летящие самолеты. Но пилоты не вернулись, а пришли к лагерю и совершили посадку на пятисотметровом обломке льдины.

В обратный путь первым взлетел Титлов, за ним Осипов, но торопясь, раньше времени подорвал машину без скорости, и машина упала в торосы... Титлов тут же вернулся, совершил посадку, подобрал раненых летчиков, в том числе и Водопьянова, взлетел и направился в Тикси.

Ох, нелегка бывает дорога к полюсу!

Любая работа на дрейфующей станции достойна глубокого уважения, как любое достижение человека в Арктике, работа же коллектива СП-2 заслуживает большего – похвалы! Не только за новые научные сведения, за беспримерное мужество, стойкость, самоотверженный труд каждого человека, но и за труд и жизнь в неизвестности. Это нелегкое испытание.

5.

Моя дорога к полюсу началась с полетов на СП-3 вторым пилотом в экипаже Героя Советского Союза Ф. А. Шатрова, хотя к тому времени в моем пилотском свидетельстве уже был штамп о допуске к полетам в качестве командира корабля самолета Ил-12.

Видимо, это требует объяснения. Дело в том, что летчику Полярной авиации приходится сначала поработать вторым пилотом, потом начинается ввод в строй уже командиром на самой простой работе – транспортной на обычных линиях. После окончания этой программы пилоту предстоит поработать уже командиром на этих транспортных линиях. Затем, если он зарекомендует себя на транспортной работе, он может сесть в кресло второго пилота на ледовой разведке. И через одну-другую навигацию может начать летать пилотом-стажером, то есть командиром, но с пилотом-инструктором. И если многократные проверки подтвердят его профессиональную пригодность к этой работе, он получит допуск для ее выполнения.

А уж полетав несколько лет на транспортной работе и на ледовой разведке, он будет допущен к подготовке полетов на дрейфующий лед, к полетам вне трасс, с правом подбора посадочных площадок с воздуха. И тоже вторым пилотом, пилотом-стажером и, наконец, командиром корабля.

Таким образом, прежде чем командир самолета сможет назвать себя полярным летчиком (кстати, такое звание никогда и никому не присваивалось), проходят многие годы. Мне кажется, такая система подготовки летных кадров оправдывала предназначение Полярной авиации, а ее летчики, пройдя многоступенчатую профессиональную подготовку, всегда были готовы к выполнению самых сложных и ответственных заданий. Арктика для них явилась самой высшей школой летного мастерства, без которой немыслимы полеты в суровых, порой экстремальных условиях, которые может преподнести им природа еще не изученных районов Земли.

До переучивания на новый тип самолета (по тем временам) – на Ил-12, мне пришлось пройти эту школу с начала до конца на других самолетах. Теперь передо мной открыва-

лась такая же школа, но уже на новой машине и по сокращенной программе: год – вторым пилотом, год – пилотом-стажером, и только потом – командиром.

Итак, первый год – второй пилот в экипаже, выполняющем полеты на ледовый аэродром станции СП-3. И если говорить откровенно, работа неинтересная. Посудите сами: загрузка самолета (конечно без грузчиков, без средств механизации – только силами экипажа, а точнее моими, механика и радиста). Командир со штурманом в это время обычно заняты подготовкой к полету. Хорошо еще, часть ребят из «науки», которым предстоит дрейфовать, осталась на Диксоне, где сосредоточены все грузы для СП-3, и всегда помогают нам с загрузкой. И все равно – спина мокрая.

После взлета командир разрешает мне взяться за управление. Пилотирую до посадки. А после нее – разгрузка. Эта работа легче: каждый самолет встречают все свободные от вахты полярники во главе с начальником станции А. Ф. Трешниковым. Он сам помогает разгружать, прикидывает, какие грузы пришли, какие грузы привезти следующим рейсом.

Наш Ил в грузовом варианте. Поэтому нам достаются самые тяжелые и крупногабаритные грузы. Особенно маемся со щитами первых четырех сборно-разборных домиков. В грузовой люк они проходят впритирку, а взять их надо как можно больше. Расставляем щиты по обоим бортам фюзеляжа, а посередине грузим более мелкий груз. Иногда из-за этого в пилотский отсек приходится пробираться чуть ли не на четвереньках. И всякий раз, когда так загружен самолет, Шатров чертыхается, не сдерживая раздражения. А что сделаешь? Работаем на грузовике. Тут не до комфорта...

Позже, когда я стану летать командиром и особенно пилотом-инструктором, всегда буду стараться приучать второго пилота к самостоятельности: буду разрешать ему проводить взлет и посадку, будет он у меня летать в левом кресле – на месте командира, а уж загрузку-разгрузку всегда будем делать всем экипажем. Экипаж – это единый трудовой коллектив. В нем радости и невзгоды делятся поровну. А второй пилот – первый помощник командира. Он и должен быть им, исподволь готовясь к новой ступени мастерства – к должности командира, где главное уметь летать, а это не приходит само собой.

Второй класс школы мастерства – полеты пилотом-стажером, мне пришлось проходить под руководством командира нашего отряда Героя Советского Союза М. А. Титлова. Сам большой мастер полетов, он совершенно ненавязчиво, так чтобы ничем не задеть самолюбие, как-то незаметно передавал необходимые знания и навыки, которые могут однажды пригодиться в самых тяжелых условиях. Тогда, во время всей нашей работы по эвакуации СП-3 и СП-4, по перевозке грузов на новую станцию СП-5 и при полетах на береговые аэродромы, он ни разу не вмешался в мою работу, в мои распоряжения экипажу, в планы полетов и их выполнение. Более того, он как бы подчеркивал всем своим



Полярный летчик, Герой Советского Союза
М. А. Титлов.

видом совершенную незаинтересованность в работе. Причем, происходило это порой даже смешно.

Наш добрый Бармалей (так мы называли его за глаза) был большим любителем вздремнуть. Причем, это могло произойти в любом месте, в самой невероятной позе и в самое неподходящее время, что, естественно, вызывало, если не удивление, то во всяком случае улыбку. Но на самом деле он не спал, а все видел, все слышал и накрепко запечатлевал в своей памяти. Потом, спустя некоторое время, в случайном разговоре за чашкой чая он вдруг вспоминал какую-либо давнишнюю историю, виновником которой был он сам. Разбирались допущенные ошибки и промахи, а уж дело слушателя покрепче намотать на свой ус. Помнится, со мной таких «чаепитий» не было. Мой командир, видимо, остался доволен своим учеником, если судить по тому, что вскоре я стал его заместителем по летной службе.

А тогда что же я почерпнул из полетов на СП-3 в качестве второго пилота? Опыт пилотирования самолета в различных погодных условиях? Нет. Мы летали на СП в основном в хорошую погоду и на уже знакомый ледовый аэродром. А опыт пилотирования я приобретал на ледовой разведке – когда ползешь на «бреющем», да еще в тумане, а впереди скалистый берег, к которому надо подойти на привязку! Тогда надо чувствовать свой самолет как живое существо и крылья его ощущать как свои руки! Взлет и посадка на лед? Так наши береговые аэродромы ненамного отличаются от ледового на СП-3.

И все же те полеты на СП-3 подарили мне бесценный опыт, но совсем не там, где я его ожидал – это был опыт загрузки-разгрузки самолета. Эту школу я прошел под ненавязчивым и спокойным руководством нашего бортмеханика Диомида Павловича Шекурова – одного из лучших и знающих механиков Полярной авиации.

Казалось бы, не велико дело загрузить-разгрузить самолет. Но не всегда это так просто, иногда приходится поломать голову и перебрать в уме различные варианты прежде чем начать «простую» работу. А нам на нашем «грузовике» зачастую приходилось сталкиваться с такими моментами, когда загрузка-разгрузка вырастали в неразрешимую проблему. Например, на Диксоне нам на борт был загружен вездеход «ГАЗ-69». Погрузка его в аэропорту не доставила никаких хлопот: машина была поднята краном на бортовой автомобиль, его подали вплотную к грузовому люку, подложили две доски и по ним вездеход своим ходом въехал к нам в фюзеляж. Проблема возникла на СП – как разгружать? Нужен дощатый щит, в крайнем случае – толстые доски, длиной 8–10 метров. Нашли только две четырехметровые. По ним газик не сойдет – слишком крутой угол. Как же быть? Не везти же машину обратно на Диксон!

– Положим машину на хвост, – спокойно предложил Шекуров. – И угол получится нормальный, и газик сойдет своим ходом.

Положить громадный самолет с передним носовым колесом на хвост?! Такое даже невозможно представить. А Шекуров уже подтащил к самолету две старые автопокрышки, которые использовались как амортизаторы для сброса бочек с горючим, чтобы не повредить их при ударе об лед, пристроил их на место, куда предполагалось опустить хвост. Через фюзеляж перебросил прочную веревку и...

– Навались, ребята! – прозвучал его негромкий голос.

Экипаж и подоспевшие полярники налегли на веревку с обеих сторон фюзеляжа. Неохотно отделилась передняя нога шасси, и хвост медленно опустился вниз. Пол грузового отсека оказался на высоте чуть более метра от поверхности льда. Положили доски. И Михаил Комаров, запустив двигатель «ГАЗ-69», спокойно съехал на лед. А самолет с висящими на веревке людьми тут же вернулся в нормальное положение.

Забегая вперед, скажу, что точно таким способом, когда я уже сам летал с посадками на дрейфующий лед, мы разгрузили трактор на СП-7, доставленный в лагерь станции с немалыми приключениями.

Но, пожалуй, главное приобретение той поры – знакомство с людьми, которое вылилось в многолетнюю дружбу. Со многими потом пришлось работать в одном экипаже на ледовой разведке, в полетах на очередную СП, в Антарктиде. С другими просто встречаться где-либо в полярных аэропортах или в Москве. Все мы были одержимы одной страстью, одной привязанностью – Арктикой. Узнав, ее нельзя не полюбить, нельзя позабыть. Остались ей верны и рано ушедший из жизни журналист Павел Барашев, и

ветеран пишущей братии Савва Морозов, и кинооператор Евгений Яцун, и врач Виталий Валович.

Доктор Виталий Георгиевич Валович – человек интересной судьбы и редкого таланта. Не говоря об его основной профессии врача, простите, сейчас уже академика, доктора медицинских наук, профессора, с уверенностью можно сказать, что это замечательный поэт и писатель, владеющий интересным, образным языком, а уж о чем писать и рассказывать у него более чем достаточно! Кроме этого, Виталий – обладатель своеобразного мирового рекорда, жаль не занесенного в Книгу Гинесса. В 1949 году в честь Дня Победы вместе с Андреем Медведевым он совершил прыжок с парашютом на Северный полюс (у Медведева это был 770-й прыжок, у Валовича – 75-й). Но какой!

Помню, к концу нашей работы по завозу всего необходимого на СП-3 возникла необходимость оформить грузовые документы, которые должен был подписать ответственный за приемку грузов, он же врач станции, Виталий Георгиевич Валович. А он, измотанный вконец бесчисленными разгрузками, сортировкой и перевозкой грузов в основной лагерь, который был в шести километрах от ледового аэродрома, никак не попадал к нашему прилету. Поэтому у нас накопилось изрядное количество неподписанных им грузовых документов. Пришлось прибегнуть к небольшой хитрости – попросили врача к нашему прилету. Знали, такая просьба сработает безотказно – врач будет. Для успокоения совести у меня было небольшое оправдание: накануне при разгрузке бочек с соляром по неосторожности моя рука попала между ребром железной бочки и отбортовкой двери. Металлические детали оказались прочнее моего пальца. Вспомнив скудные познания в хирургии и десмургии, я кое-как собрав раздробленную фалангу, туго перевязал ее бинтом, надеясь, что рано или поздно все заживет. В конце концов так и получилось – разрозненные «детали» пальца срослись, а изуродованная фаланга до сих пор напоминает о правилах безопасности и охраны труда. И если неискушенный читатель представляет работу полярного летчика как спокойное сидение в пилотском кресле за штурвалом, то он явно ошибается. Нам, полярным летчикам той поры, приходилось своими руками, на своих плечах ежедневно перетаскивать не одну тонну различных грузов, подкатывать к самолету бочки с горючим, заправлять им баки, а уж только потом садиться за штурвал.

А тогда, помнится, Валович, поворчав, что ему так и не удалось поспать, подписал нам документы, и мы расстались с ним на несколько лет, хотя и поддерживали связь через общих знакомых и друзей.

Станция СП-3 явилась не только научной обсерваторией, но и полигоном для испытания различной техники и нового оборудования. Впервые там начал работать, тогда еще новинка, – самолет Ан-2. Летал на нем Герой Советского Союза Михаил Протасович Ступишин. Это был один из двух самолетов, направленных киевским авиазаводом для испытания в условиях Арктики. На втором самолете летал Михаил Николаевич Каминский, но его полеты проходили над материком и на транспортной работе.

Второй вид авиационной техники, присланной для испытания, был вертолет Ми-4, который произвел рекордный по дальности и продолжительности перелет из Москвы над льдами Северного Ледовитого океана и до СП-3. Впервые над льдами Арктики появилась винтокрылая машина, и привел ее большой мастер своего дела – пилот Алексей Федорович Бабенко. Здесь же, на СП-3, проходили испытания трактора и вездехода ГАЗ-69.

И самолет, и вертолет прекрасно зарекомендовали себя в сложной и опасной работе и в дальнейшем использовались во всех высокоширотных экспедициях.

6.

Видимо, не стоит перечислять подробно работу всех станций СП, на которые мне приходилось летать и днем, и ночью, начиная с СП-3 и кончая СП-18. Работа и жизнь на льдине всегда тяжела и опасна, но что характерно для всех станций СП – всегда в их работе делаются какие-то открытия в научных исследованиях, да и в быту тоже всегда происходит что-то новое, что-то впервые.

Если вернуться к истории СП-1 и СП-2, можно вспомнить, что полярники жили в палатках. Одни хуже, другие уже лучше, но в палатках, где неудобств хватало с избытком. На СП-3 впервые были завезены сборно-разборные щитовые домики, которые отапливались уже угольными печами или сжиженным газом. Жить стало удобней. Но до полного комфорта было еще далеко, и для улучшения быта потребовалось еще несколько лет.

То же самое происходило и с научно-исследовательской работой. Постепенно станции СП перешли от рекогносцировочных исследований с использованием примитивного оборудования к работе с помощью автоматических приборов и оборудования, позволяющего непрерывно регистрировать процессы, происходящие на дне океана и на высоте полярных сияний. Станции СП становились солидными научными обсерваториями, выполняющими комплексные исследования природы в Центральном Арктическом бассейне.

И все же редко какая станция не испытывала подвижек, разломов, торошения и связанных с этим авралов по перемещению на новое место или по эвакуации. Но, пожалуй, больше всех в этом отношении «повезло» станции СП-9. Ее ломало одиннадцать раз, и каждый раз приходилось перетаскивать станцию на новый обломок льдины. И, конечно же, своими силами! Для иллюстрации «веселой» жизни станции позвольте привести отрывок из дневниковой записи последней недели жизни станции:

«27 марта. Подвижки держат в постоянном напряжении весь коллектив станции. В эту ночь нам так и не удалось поспать. Подвижка льда все возрастает... В 20 часов 20 минут очередной удар потряс льдину. Тот небольшой обломок, на котором сейчас расположена станция, вновь раскололся пополам... На глазах вырастает вал торосов. Поднявшись на высоту 4–5 метров, он идет в наступление на лагерь. Толчки следуют один за другим, льдина дрожит, как в лихорадке. Вал торосов, размалывая льдину, движется к станции со скоростью трех метров в минуту. Если он не остановится, нам не успеть оттащить домики. Вал остановился перед самыми домиками. Оставшийся кусок льдины имеет размеры 150 на 200 метров. На наше счастье, взлетная полоса, на которой стоит самолет Макарецва, осталась неповрежденной.

Весь коллектив станции отбирает, готовит к погрузке имущество. Но работу станция продолжает, и она будет вестись до последнего часа.

28 марта. Самолет загружен и отправлен в первый рейс. Тяжелым был его взлет с маленькой неровной полосы. Лыжи самолета оторвались ото льда у самой гряды торосов. Садиться и взлетать с нашего обломка очень рискованно. В этот день Макарецв сделал еще один рейс. От нас до станции СП-8, куда происходит эвакуация, около 400 километров. Оттуда наши товарищи полетят уже на тяжелых машинах, которые ходят на СП-8, доставляя горючее.

29 марта. Последний день работы станции. Утром прилетел Макарецв, и через час мы провожали его в третий рейс. Чудовищно трудный взлет. Самолет тяжело бежит по полосе, переваливаясь с бугра на бугор. Скорость его при отрыве недостаточная, и, хотя пилот поднял самолет в воздух, сразу же за торосами машину потянуло вниз. Жутко было смотреть. Казалось еще мгновение – и самолет рухнет среди хаоса исковерканных обломков льда. Это слишком острое переживание для нас, вконец уставших и изнуренных тяжелым трудом и несколькими бессонными ночами. Но Женя Макарецв, промчавшись над самыми верхушками торосов, уверенной рукой ведет самолет все выше!

Последний рейс. Самолет загружен оставшимися ящиками с приборами. В кают-компании беру со стола четыре книги. Их мы дарим летчикам, четверем членам мужественного экипажа. В каждой запись: «Дорогой друг! Покидая льдину дрейфующей станции СП-9, на которой мы прожили год, полный невзгод и напряженного труда, от всего сердца благодарим ваш экипаж за отлично выполненную работу по вывозу личного состава на материк, за хорошую товарищескую помощь в самые тяжелые дни для работы нашей станции. Весь экипаж этого маленького самолета – и командир Евгений Макарецв, и штурман Евгений Николаев, и механик Владимир Водопьянов, и радист Иван Шаламов, работали эти два дня с великим мужеством и отвагой. Длительные полеты над льдами, тяжелейшие взлеты и посадки на разбитую льдину потребовали от летчиков напряжения всех сил. Четверо летчиков во главе с Евгением Федоровичем Макарецвым в финале ледовой одиссеи вели себя как настоящие герои!».

Такова оценка работы экипажа, так сказать, с другой, «наземной», стороны. Обо всем этом я узнал на СП-8, куда мы доставили очередную партию груза, а в обратный рейс на Тикси взяли пассажиров с самолета Ан-2, который привел Женя Макарецв. После отдыха он тоже собирался на Большую Землю.

– Тяжело было? – спросил я. – Устал?

– Нормально. Такая наша работа, – ответил Женя.

Подходит к концу весенний завоз всего необходимого для работы и жизни научных станций СП. Начальник воздушной части экспедиции «Север» Михаил Алексеевич Титлов часть самолетов направляет в Москву, а оставшиеся посылает на работу в другие районы. В это время поступает задание Главсевморпути срочно провести преднавигационную ледовую разведку Центрального бассейна Ледовитого океана и Западного сектора Арктики. Послать некого, и Титлов вылетает сам.

В полете каждый член экипажа занят своим делом. Особенно много работы у радиста Евгения Ерилова. Надо успеть принять сводки погоды со всего побережья, передать на землю свое место, курс, высоту и скорость полета, запросить пеленги для расчетов штурмана, передать ледовые донесения гидрологов... Что там говорить, много работы у радиста ледовой разведки.

Евгений передал все срочные сообщения с борта самолета и выключил передатчик. Приближалась минута обязательного молчания, когда прекращают работу все радиостанции, а радисты переходят только на прием. И слушают, слушают! Хорошо, когда эти минуты так и остаются молчаливыми. Страшно услышать чередующиеся три точки, три тире, три точки – международный сигнал бедствия «SOS».

Шорохи, треск в наушниках. Молчат радиостанции. Ерилов взглянул на часы – еще минута, и можно включать передатчик, штурман давно просит пеленги для определения места. Но что это?! Позывные СП-8? В минуты молчания?!

Ерилов чуть поворачивает ручку приемника, и уже отчетливо пищит морзянка, по ней можно узнать «почерк» приятеля Василия Архипенко, радиста станции СП-8. «Всем, всем, всем! – передает Архипенко. – На СП тяжело заболел человек. Требуется срочная помощь. Жизнь в опасности. Кто слышит? Кто может помочь?».

Ерилов протягивает принятую телеграмму Титлову. Такое сообщение для всех судов равносильно приказу.

– Запроси, Женя, – произносит Титлов, – где ближе всего есть врач.

Ерилов вновь у рации. Его рука тревожно отстукивает точки и тире. Слушает. Опять пищит морзянка, скользит карандаш по бумаге вахтенного журнала: «Временная база гидрографического отряда. Врач есть. Посадка только для Ан-2. Полоса ограничена торосами. Высотой...».

Титлов опускает руку на плечо радиста.

– Запроси длину площадки, – говорит он.

– Семьсот метров.

– Хватит. Передай – идем к ним. Пусть врач готовится к вылету.

Опять скользит карандаш по бумаге: «Врач готов. Площадка для Ил мала. Прилет запрещаю...».

– Ладно, Женя. Передай еще раз – идем к ним.

Титлов возвращается на свое место в пилотской кабине.

– Штурман! – оборачивается он. – Курс на базу гидрологов?

– Курс сто тридцать! Расстояние двести километров!

Титлов разворачивается на новый курс. Гидрологи складывают свои карты и ворчат за сорванную ледовую разведку, но... жизнь человека в опасности!

Врач тиксинской больницы Владимир Лавдовский случайно прилетел на базу гидрографического отряда. Весенняя эпидемия гриппа проникла в арктический поселок, и, хотя база ученых далеко в море, из поселка к ним на лед изредка летают самолеты, поэтому не исключено и здесь распространение инфекции. Вот и прилетел на лед Лавдовский с противогриппозными вакцинами. Не думал молодой врач быть на станции СП и уже собрался в обратный путь, только ждал попутного самолета.

Когда краснокрылый Ил-14 пронесся над лагерем, никто не верил, что он может произвести посадку на площадке для «Аннушек», не верил в это и Лавдовский. Но вот самолет заходит на посадку, выпускает шасси, снижается. Проходит над торосами, касается колесами льда и скрывается в снежной буре, поднятой винтами. Визг тормозов. И вдруг... тишина.

– Эге-гей! Лавдовский!

Негромко звякает о лед металлический трап. В раскрытой двери самолета – Титлов:

– Привет, Володя! У тебя все для помощи имеется?

– Только для первой помощи! – подчеркивает Лавдовский, поднимаясь по трапу. – Для первой!

– Но ты же врач! – возражает Титлов и тут же дает команду: – Запускай двигатели!

Истощенный вой моторов, и Лавдовскому видно, как неумолимо прямо на крыло бегут голубые торосы. Хочется закрыть глаза, отвернуться. Он впивается пальцами в поручни кресла. И торосы убегают назад. Самолет взмывает в воздух.

Титлов берет курс на СП. Еще час полета, час тревоги и запросов: «Как больной?». И час неутешительных ответов: «Плохо. В сознание не приходит...».

Посадка на СП. Больной поднят на борт. Самолет взмывает вверх и идет на максимальной скорости – жизнь человека в опасности!

И вот впереди земля. Знакомый аэродром. Машина «Скорой помощи» мчит по заснеженной дороге в больницу, оставляя за собой четкие следы рифленых шин.

А след самолета растаял в воздухе. В воздухе не остаются следы. Но в памяти людей остаются добрые дела.

7.

Суровая арктическая природа, нелегкий и опасный труд, постоянное нервное напряжение рано или поздно требуют естественной разрядки. Видимо, поэтому в среде полярников так часты добрые шутки и веселые розыгрыши – без этого просто нельзя жить. Иначе сломает душу жестокая природа, а мелкие неурядицы неустроенного быта или какие-либо другие пустяки могут вырасти до размеров трагедии. Может быть, поэтому, когда выпадают свободные от полетов дни, собираются в кают-компаниях экипажи и вьется неспешная нить воспоминаний, вплетая в себя быль и небылицы, различные побасенки и анекдоты, а то и незаметный розыгрыш. Особенным мастером розыгрыша был у нас старейший бортмеханик Михаил Иванович Чагин.

Где-то в середине 30-х годов на мысе Шмидта (тогда еще мысе Северном) в домике «полярки» случайно встретились два человека – уже известный полярник академик Отто Юльевич Шмидт и никому неизвестный бортмеханик Михаил Иванович Чагин (тогда еще просто Миша). Хочу предупредить – за долгие годы пользования этот анекдотический случай приобрел уже другие имена действующих лиц, неизменным оставался только Шмидт и его борода.

Скорее всего, эта короткая встреча не оставила бы следа в памяти обоих, если бы Чагин не задал тогда академику каверзный вопрос:

– Скажите, Отто Юльевич, когда вы спите, где держите бороду: под одеялом или поверх его?

Шмидт улыбнулся, огладил свою знаменитую бороду и ответил:

– Знаете, Миша, не задумывался.

Вот и весь разговор. На этом они расстались. А назавтра, когда они встретились вновь, уже Шмидт заговорил с Чагиным:

– Ну, Миша! – воскликнул он. – Задали вы мне загадку! Я же ночь не спал по вашей милости! Накроюсь одеялом – мешает борода, вытащу поверх одеяла – опять не так. Ну и разыграли вы меня!..

С того времени и пошло. Закрепилась за Чагиным слава великого мастера розыгрыша. Я этого еще не знал, но вскоре убедился воочию.

Наш экипаж, в котором Чагин был бортмехаником, оставили дежурить на льду, где только начал разворачиваться лагерь станции СП. Вместе с учеными был тогда и молодой начинающий репортер «Комсомольской Правды» Павел Барышев. В палатке, где мы жили, его спальный мешок оказался между мной и Чагиным.

Помнится, однажды ночью я проснулся от громких восклицаний Павла и невольно прислушался к монотонному голосу Чагина.

– Подумаешь, – говорил он, – эка невидаль выращивать лук на полюсе. В свое время, когда я зимовал на СП, прихватил с собой пчелиный улей.

– Зачем же? – спросил Павел.

– Как зачем? – деланно удивился Чагин. – Среди полярной ночи, в мороз и в пургу, среди льдов океана – и попить чайку с медом! Здорово?

– Да, но...

— Вот то-то, здорово! — не дал ему опомниться Чагин. — За зиму все приелось, а тут свежий медок — только из улья! Пожалуйста!

— Но, Михаил Иванович, — не сдавался Павел, — пчелам же нужны цветы! А тут...

— Совсем не обязательно. Слыхали, их подкармливают. Сахаром. Вот и я так делал. Разведешь, бывало, в мисочке с водой, поставишь перед ульем и порядок! Едят, только треск за ушами стоит!

— Допустим, но им же надо летать! — возразил Павел.

— Летали! Летали, родимые. Еще как! Не только по палатке, я их выпускал порезвиться на просторе.

— На мороз?! Они же могут погибнуть! — наконец клюнул Павел.

— Зачем? Вот видите? — Чагин отогнул полу арктической куртки, подбитой гагачьим пухом, и вытащил пухинку. — Видите? В него я заставлял одеваться пчел.

— Невероятно! Как же это вам удалось?

— Очень просто. По краям миски с сиропом раскладывал вот такой пух. Пчела напьется сиропа, перепачкается в нем, а на сладкое, сами понимаете, пух тут же прилипает. Так и получилось, что все мои пчелы оказались в пуховом наряде. После этого никакой мороз им не был страшен!

Сквозь сон я успел заметить, что Павел старательно писал что-то в своем блокноте.

Утром мне вспомнился ночной разговор, и, на всякий случай, я предупредил Павла:

— Никому не показывай своих записей. Разыграл тебя Чагин.

Павел страшно обиделся то ли на меня, то ли на Чагина, но в его репортажах со льда не было ни слова о пчелах.

1955 год. Первая Советская антарктическая экспедиция. Первая научная обсерватория — поселок Мирный. Зима. Почти постоянные сильные ветры. Метели и морозы. Поселок заметен снегом выше крыш домиков. И если ученые еще могут как-то вести исследовательскую работу, то авиаторы отсиживаются в своем доме — работы нет, летать в такую погоду нельзя... А вынужденное безделье хуже любой самой тяжелой работы... И в это время...

Михаил Иванович, как-то перебирая на складе картошку, обнаружил в пустом ящике куколку. Обыкновенную куколку бабочки-капустницы. Он поместил ее в спичечный коробок с ватой, а коробок — под свет настольной лампы. И вот однажды... появляется бабочка! Появляется тогда, когда и полагается появиться бабочке в Подмоскovie — в июне. А в Мирном — в разгар стужи, сильнейших штормов и полярной ночи.

Михаил Иванович, окруженный летчиками, шествует в кают-компанию:

— Внимание, товарищи! Смотрите!

Бабочка взлетает, делает круг около лампочки и садится на протянутую ладонь Чагина. Он прячет бабочку в коробок и покидает взволнованно притихшую кают-компанию.

Что тут поднялось! Бабочка в Антарктиде! Открытие! Сенсация!

Больше всех, конечно, были взволнованы ученые-биологи. Они несколько раз осаждали дом летчиков, пытались узнать секрет появления бабочки. Но летчики загадочно молчали, и возмущению ученых уже не было предела. Тогда Чагина вызвал к себе начальник экспедиции Михаил Михайлович Сомов.



М. И. Чагин,

бортмеханик и непревзойденный мастер розыгрышей.



Так начинались СП – первые самолеты, первые палатки, первые грузы.
А нас оставили дежурить на льду – на всякий случай.

– Не мучай, Михаил Иванович, наших ученых. Скажи, откуда бабочка? Ученые сон потеряли. Выкладывай!

И Чагин «выкладывает». Долго потом хохочет Мирный. А смех в ту пору нужен был, как воздух!..

Тогда мы работали, базируясь в бухте Провидения. Наши острословы все восточное побережье Чукотки и особенно бухту Провидения называли «концом географии»: летать туда, особенно в плохую погоду, было довольно сложно и рискованно. Поэтому, даже выполняя рейс № 1 Москва–бухта Провидения, некоторые пилоты, пользуясь сводкой плохой погоды, с чистой совестью заканчивали рейс, недолетая, – либо Анадырем, либо мысом Шмидта, а уж произведя посадку на аэродроме Провидения, для вылета, как правило, ждали хорошей погоды, и никто их не винил за нарушенное расписание – плохая погода!..

Для нас же взгляд на погоду был несколько иной: в море к Берингову проливу с запада и с юго-востока шли корабли и требовали ледовую разведку, а то и проводку, если попадали в тяжелый лед. А плохая погода, даже сплошной туман, нам, нельзя сказать, что был радостью, но во всяком случае – не помехой: аэродром оборудован современными средствами для «слепой» посадки, наземная команда радуется лишней тренировке, и нам, экипажу, тоже приятно – вот так запросто прийти в закрытый порт и сесть! Вот и вчера, закончив ледовую разведку, пошли на базу – в Провидения, где аэропорт закрыт из-за тумана.

Еще в воздухе получили сообщение из Штаба моропераций, что нам предоставлен трехдневный отпуск: мы провели последний караван, а до подхода следующего – дня три-четыре. На радостях устроили для себя банный день.

В гостинице аэропорта уже обитал экипаж застрявшего рейсового самолета и несколько пассажиров, ожидающих вылета на Москву. Среди них оказался Павел, наш знакомый репортер «Комсомолки». Увидев меня, он обрадовался:

– Вы здесь на ледовой разведке? Возьмете меня с собой?

– Что за вопрос! Возьмем.

То ли решив побриться, то ли просто собираясь привести себя в порядок, Павел уселся у зеркала и случайно обнаружил на носу маленький прыщик, который стал тут же выдавливать.

– Вот с этого и начинается, – загадочно произнес Чагин, заглядывая через плечо Павла в зеркало.

– Что начинается? – поинтересовался Павел.

– Вы укуса не почувствовали? – продолжал Чагин.

– Какого укуса? О чем вы говорите, Михаил Иванович?

– Да, говорят, он совершенно безболезненный...

– О чем вы? – насторожился Павел.

– Так, пустяки. Говорят, корабли, что пришли в бухту, брали груз в Японии. С ним и завезли эту мушку.

Глаза корреспондента загорелись профессиональным блеском, и он потянулся за блокнотом:

– Какие корабли? Какие грузы? При чем здесь какая-то муха?

– Муха це-це. Слыхали про такую?

– Что-то слышал. Вроде ее укус вызывает какую-то болезнь?

– Вот именно. Знаете, почему мы не летаем? Карантин.

– Какой карантин?

– Обыкновенный. Медицинский. Вот нашего Павла укусила эта мушка. А началось с такого же маленького прыщика. А потом... Павел, покажи!

Павел, тезка корреспондента и наш бортрадист, вчера вместе с Чагиным был в бане. По неосторожности он прислонился к раскаленной докрасна печке, сделанной из двухсотлитровой бочки. Мгновенно поняв суть розыгрыша, Павел, деланно кряхтя и стоная, спустил штаны. Изумленному взору корреспондента предстал внушительный волдырь на мягком месте.

– Как?! Это от укуса мухи це-це?! – изумился Павел.

– От него, – печально согласился Чагин.



Бухта Провидения – один из портов в «конце географии». Чукотка.

Павел тут же приник к зеркалу, начал тереть и давить нос. Естественно, он стал краснеть и раздуваться.

— Вы бы, товарищ корреспондент, к врачу обратились, — участливо заметил Чагин. — А то знаете...

Павел набросил куртку и пошел в санчасть. А Чагин взялся за телефон:

— Привет, дружище. Сейчас к тебе придет один чудак с красным носом. Ты скажи ему, что наш экипаж на карантине из-за болезни радиста. Понимаю. Врачу обманывать нельзя. Но ради дружбы. Разок! Тоже нельзя? Тогда просто промолчи. Ладно?

Павел вернулся из санчасти совершенно расстроенный.

— Ну, и что вам сказал врач? — подкатился к нему Чагин.

— Молчит. Весьма подозрительно молчит. Я спрашиваю: «Что делать?». А он отвечает: «Не трите нос!». Тоже мне врач! — проворчал Павел и сел к зеркалу.

Вот такая «муха» однажды родилась у нас в экипаже.

Любой розыгрыш делается для того, чтобы вдоволь посмеяться. Только в этот раз никто не смеялся. Жалко было Павла. И стыдно.

И все же смех и веселье, если они помогают в работе — великое дело! А на друзей не стоит обижаться. Ведь шутка всегда от доброго сердца. А бывает, шутка становится щитом, маскировкой пережитого страха или неприятности. Поверьте. Знаю по себе.

Как-то, закончив ледовую разведку, мы прилетели на один из островов архипелага Земли Франца-Иосифа, и там я встретился с Михаилом Колесниковым.

Да, с тем самым Михаилом, с которым нам довелось впервые осваивать полеты в горы и в Таймырскую тундру на стареньких С-2.

Михаил Антонович Колесников не участвовал в крупных воздушных экспедициях к Северному полюсу, не бывал в далекой Антарктиде, но зато его хорошо знают работники многих научных экспедиций — гидрологи, геодезисты, геологи, аэрофотосъемщики. Знают его и в небольших поселках Таймыра, где он всегда желанный гость. И не удивительно: Михаил всегда привозит с собой свежие газеты, журналы, письма или просто теплые приветы от друзей, живущих «неподалеку», этак километрах в пятистах. А главное не в этом — Колесников всегда готов прийти на помощь любому. Его Ан-2 — незаменимый крылатый труженик в труднодоступных районах.

Михаил не привык к шуму аэродромов, он сам выбирает их с воздуха — на замерзшей реке, в горах, в тундре, на льду океана. Вот и теперь прилетел он на Землю Франца-Иосифа для обслуживания гидрографической экспедиции.

Погода здесь трудная: то низкая облачность, то туманы, а если выдается ясный день, то уж обязательно с сильнейшим ветром. Все бело вокруг — и лед в море, и ледяные купола островов. Летать в этом, сложнейшем даже для Арктики, районе трудно.

Прибыл сюда Михаил месяц назад, а произвел уже около двухсот приземлений. Конечно, такое количество посадок, сделанных на бетонную дорожку какого-либо аэродрома, никого не удивит. Но в Арктике, на Земле Франца-Иосифа, на площадки, подобранные с воздуха, каждая такая посадка — подвиг! Вот что рассказал мне тогда Михаил:

— На днях получили задание высадить главного инженера экспедиции на ледяной купол острова. Высота этого острова около пятисот метров. Подходим к нему, а погода все хуже — облачность натащило, снежок сыплется, соответственно и видимость: больше догадываешься, чем видишь. А для посадки, что главное? Определить высоту. Радиовысономер на ледяном куполе цену на дрова показывает — врет. Остается один прибор — собственный глаз. А вот ему-то и нужна видимость. Где ее тут взять? Впору возвращаться. Вдруг замечаю: по куполу два белых медведя прогуливаются. Чем не ориентир? К ним и сел.

— А медведи? — задаю наивный вопрос.

— Что медведи? — смеется Михаил. — Сделали нам лапкой и убежали.

— Это что! — вступил в разговор штурман Трещалин. — Вот вчера вышли с заданием высадить гидрографов в проливе между островами. Промеры им там сделать надо. Только коснулись лыжами льда, вижу — брызги летят. Тут я завопил: «Михаил Антоныч, тонем!».

— Да, кричал громко, — прячет улыбку Михаил.

– Закричишь, – продолжил штурман, – когда впереди перед носом торосы, а из-под лыж вода плещет. Закрыв глаза и жду удара. Потом приоткрыл, смотрю – Антоныч взлетает. На такой большой скорости смог развернуться в обратную сторону. Чудом взлетел!

– Прямо уж чудом! – смущается Михаил. – Нужда заставит – взлетишь.

– Страшно было, Михаил?

– Страшно? – переспрашивает Колесников. – Понимаешь, для страха времени не оказалось. Правда, когда взлетел, посмотрел вниз, а там по нашему следу черная вода. Вот тут колени и задрожали. А впредь наука: прежде чем садиться на лед, сто раз проверь, просмотри и уши топориком держи. Да что я тебе рассказываю! Сам все прекрасно знаешь! В общем, ничего выдающегося, обычная работа.

Обычная работа полярного летчика с обычной биографией. Наверно, надо очень любить ее, эту работу. Не так ли?

8.

«...Полярным летчикам предстояло доставить на дрейфующие станции СП-8 и СП-9 различное оборудование, снаряжение, продовольствие, топливо, кинофильмы и книги. Самолеты, направленные в Арктику, пилотировали Герои Советского Союза И. Мазурук, К. Михаленко, Н. Самусев, М. Ступишин и летчик Н. Вахонин.

В один из дней пять самолетов по очереди поднялись из Тикси и с побережья Чукотки и взяли курс к станции СП-8.

Когда воздушные корабли подлетели к станции СП-8, она была закрыта плотной пеленой тумана. Руководитель летной части экспедиции Герой Советского Союза М. А. Титлов дал указание возвращаться в Тикси.

На другой день самолеты вновь поднялись в воздух. И вновь капризная погода подвела. Только К. Михаленко удалось совершить посадку на СП-8.

Коллектив станции, возглавляемый Н. Блиновым, быстро разгрузил самолет. Одиннадцать часов находился в воздухе экипаж К. Михаленко, преодолев 3500 километров». («Советская Россия» от 25 ноября 1960 года).

Короткое газетное сообщение. А что же скрывается за ним? Почему только нашему экипажу удалось совершить посадку? Был ли у нас другой, какой-то особый, самолет или другое, более совершенное, оборудование? Нет. Дело в другом.

Вчера ночью к нам на Шмидт прилетел начальник Полярной авиации Марк Иванович Шевелев, а с ним – начальник летной инспекции Аэрофлота генерал Васильев. С Марком Ивановичем у меня давно теплые, дружеские отношения, а вот с Васильевым я встречаюсь впервые и предполагаю, что такая встреча не предвещает ничего хорошего. Летная инспекция для нас, пилотов, как ОРУД для шоферов на дорогах. Малейшее нарушение установленных правил, наставления по производству полетов или одной из многочисленных инструкций, о которой можно было и не слышать, и получай взыскание. Поэтому с инспектором, как говорил Миша Колесников, держи уши топориком, то есть не допускай оплошностей. Хотя и в обычном полете оплошности непростительны, а в проверочных и подавно.

Сегодня Шевелев и Васильев летят с нами. Идет подготовка к вылету, каждый занят своим делом, а я нет-нет и подумаю о загрузке самолета. С учетом нового расстояния до СП-8 нам приходится помимо всех топливных баков брать еще пять бочек с горючим внутрь фюзеляжа – меньше никак нельзя. На борту груз для СП – тоже пять бочек, но солярки. Десять бочек, расставленных по обоим бортам грузового отсека и пришвартованных прочными веревками, должны вызвать естественное любопытство начальника инспекции. Что я ему отвечу? Что полетный вес самолета на полторы тонны превышает максимально допустимую загрузку и что меньше никак нельзя? Не пошлет ли он меня после такого откровения пешком в Москву?

Так и есть. Васильев, едва выслушав мой доклад о готовности самолета и экипажа к полету, тут же поворачивается к бочкам:

– Что такое? – строго вопрошает он.

– Груз. Солярка, товарищ генерал!

– Так, – Васильев проводит рукой в перчатке по бочке, – почему пахнет авиационным бензином?

– Не знаю... – пожимаю я плечами.

– Та-ак, – в голосе Васильева ничего хорошего. – Занимайте свое место, командир. Я сажусь в правое кресло. Предупредите второго пилота.

– Есть!

Васильев придирчиво следит за всеми моими действиями, за командами экипажу, за радиообменом с землей.

– К взлету готов! – докладываю по командной радиации.

– Взлет разрешен! – отвечает диспетчер.

Ревут на взлетной мощности двигатели, самолет катится по бетонной дорожке и легко отрывается где-то на середине полосы.

– Хорошо взлетел, – резюмирует Васильев.

– Как всегда, – отвечаю ему.

– Какой полетный вес?

Вот он коварный вопрос на засыпку! Почему бы его не задать на земле? Тогда я бы тихо-мирно взял свой походный чемоданчик, сошел с самолета и отправился бы в порт поджидать рейсовый на Москву. На этом бы и закончилась моя летная биография – за такое нарушение могут и судить...

Я оглядываюсь на Шевелева – он сидит у меня за спиной – и молчаливо взываю его о помощи – ведь он знает, что мы летаем с большими перегрузками, что иначе нельзя! Но Марк Иванович лишь молча улыбается.

– Ну? – не терпится Васильеву.

– Девятнадцать тонн, – обреченно произношу я.

– А оторвался легко! Полетный вес, надеюсь, без нас? – Васильев кивает головой в сторону Шевелева. – А с нами?

– Двадцать!.. – бухаю я.

– Вот как? Неужто мы с Марком Ивановичем на всю тонну тянем? – смеется Васильев.

Мне не до смеха.

– Не на тонну, но... Все-таки начальство везем. Запас горючего в данной ситуации не помешает.

– Хитрец! – восклицает Васильев и оборачивается к Шевелеву: – Марк Иванович, надо будет официально узаконить этот полетный вес для таких полетов, меньше никак нельзя. Как думаешь?

– Давно прошу об этом вашу инспекцию! – отвечает Шевелев. – Только никто не хочет брать на себя ответственность, а летчикам вот так – выкручивайся.

– Ну-ну, уже с претензиями. Дай до Москвы добраться – докажем необходимость и утвердим.

Неторопливо текут часы полета. Позади по материку шагает день, а мы вошли в ночь, пересекли сто восьмидесятый меридиан и оказались во вчерашнем дне. Правда, исчисление суток понятие чисто условное: СП, например, живет по московскому времени, а солнце там давно не всходит.

Включаю носовую фару. На световой луч нанизываются гирлянды снежных цепочек, и вдруг расплывается в стороны белая громада облаков. Когда облачность обрывается, внизу видно море – фосфоресцирующие гребешки волн в бездонном мраке.

Каждые полчаса Фома, наш радист, передает мне полоску бумаги со сводкой погоды с СП-8. Она неизменна: низкая облачность, временами туман. Сводка неутешительная. Не пришлось бы возвращаться, как вчера. Но свои сомнения не высказываю вслух. С одной стороны – ни к чему лишнее волнение для экипажа, с другой – на борту высокое начальство, и право принятия окончательного решения остается за ним. Марк Иванович никогда не вмешивался в решения пилотов, а как поведет себя главный инспектор ГВФ? Он молчит. Молчу и я.

Наконец радиокompасы начинают устойчиво брать привод СП. Перехожу на микрофонную связь:

– Привет, Лукьяныч. Как у тебя погода?

– Нажми, друже! Туман прикрывает. Скоро придешь?

– Минут через десять.

– Добро. Снижайся. Зона свободна.

На правом сиденье беспокойно ворочается Васильев.

Самолет вонзился в «слоеный пирог» облаков и стремительно несется к поверхности моря.

– Семьдесят седьмой, слышу гул моторов!

– Понял, Лукьяныч. Прохожу ваш привод. Полет пока в облаках. Захожу на посадку.

– Заходи. После четвертого разворота включи фары. По свету подскажу, правильно ли заходишь.

– Добро. Спасибо, Лукьяныч!

Николай Лукьянович Сырокваша – один из первых полярных летчиков, причем – лучших! Совсем недавно ему пришлось оставить летную работу, но расстаться с авиацией он не может. Вот и работает руководителем полетов на СП. И всегда здорово помогает нам.

Перед носом все те же облака. Как мне сейчас нужен помощник! Но на правом сиденье генерал-инспектор...

Выполнены второй разворот, третий, четвертый. Снижаюсь.

– Выпустить шасси!

– Есть!

Включаю посадочные фары, молоко отраженного света бьет в глаза.

– Вижу пятно фар! Идешь под углом. Доверни влево!

Но внизу уже вижу расплывчатые, как желтые медузы, мелькающие огни старта. Быстро совмещаю нолик ГПК с курсом посадки. Второй заход выполняю по ГПК. Гироскопический прибор обеспечивает точное выдерживание курса, что весьма важно при заходе на посадку вне видимости земли, простите, льда.

– На второй круг! – приказывает Васильев. – Будем возвращаться на базу!

Пройти пять с лишним часов и, не используя все возможности, вернуться? На СП ждут наш груз. Я знаю – у них кончается дизельное топливо для движков, питающих радиации. Им очень нужно это топливо, что у нас на борту!

– Разрешите еще один заход, товарищ генерал! Если на ваше место сядет второй пилот – посадку гарантирую!

Это прямой вызов начальству. Интересно, что он ответит?

– Что же, хорошо, – отвечает Васильев. – Но только один заход.

– Есть!

Борис Кулагин занимает свое место. Мы с ним летаем давно, и для взаимопонимания нам не нужно много слов. Каждый знает свое дело. Борис молча берет управление, а я подсчитываю углы между радиостанцией и самолетом, прикидываю скорость ветра, вношу поправки в курс, определяю время следования от разворота до разворота.

– Третий разворот!

– Начал.

– Четвертый!

– Выполняю.

Самолет выходит на посадочную прямую. Мы не видим стартовых огней, не видим ничего, кроме приборов. Но к моменту, когда мы увидим посадочную полосу (если увидим!). самолет должен быть готов к посадке.

– Шасси!

– Выпущены.

– Закрылки на двадцать!

– Есть! Выпущены на двадцать градусов.

– Вижу ваши фары! – в наушниках голос Сырокваши. – Идешь правильно. Полосу видишь?

Вместо ответа нажимаю кнопку передатчика. Лукьяныч поймет, что мы его слышим. но отвлекаться на разговоры уже некогда.

Рувинский отсчитывает высоту:

– Семьдесят!

– Пятьдесят!

Перед носом все то же светящееся молоко тумана...

– Уклоняешься влево! – кричит Лукьяныч. – Чуть правее!

Легкий доворот самолета и нажатие кнопки передатчика.

– На посадочном! Так держи!

– Высота сорок.

По инструкции с этой высоты при отсутствии видимости полагается уходить на второй круг. Но... один заход!.. Снижаюсь.

– Высота двадцать.

– Десять!

– Закрылки полностью!

– Есть закрывки! Вижу огни! Полоса перед нами!

– Спасибо, Дима. Вижу. Садимся.

Визжат тормоза. Перед носом в свете фар клочья тумана.

Заруливаю под разгрузку в «карман», сделанный рядом с полосой. В кабину входит Васильев:

– Сколько могут стоять моторы без подогрева? – спрашивает он.

– Минут тридцать. Мороз и ветер.

– Понятно. Где остальные самолеты?

– Первый подойдет минут через тридцать.

– Связь с ними есть?

– Через руководителя полетов.

– Передайте – погоды нет, приказываю всем возвращаться на базу.

– Но мы сели... – пытаюсь возразить я.

– Никаких «но»! Возвращаться!

Васильев с Шевелевым уходят, а я передаю Лукьянычу приказание Васильева.

Да, погода мерзкая, посадка затруднена, но ведь все наши пилоты, которые сейчас идут на СП, привыкли к таким условиям, привыкли к риску. Они не будут пытаться совершить нечто сверхъестественное, просто придут и сядут. Но приказ есть приказ. Мне слышно, как его повторяет Лукьяныч. Представляю, как чертыхаются ребята...

Самолет разгружен. На борту остались только те бочки, которые мы взяли для себя на обратный путь. В полете Дима перекачает из них горючее в запасной бак.

На правом сиденье опять Васильев. Борис пристроился у штурманского стола и уткнулся в книгу – через десяток дней у него экзамены в институте.

Фома передает клочки бумаги со сводками погоды, теперь уже побережья. Все порты закрыты из-за плохой погоды, принимает только Певек. Но мы идем на мыс Шмидта.

– Объясни тактику, командир, – спрашивает Васильев. – Почему мы идем на закрытый Шмидт, а не в открытый Певек?

– В Певеке не так хорошо оборудована земля и там коварный микроклимат – может внезапно закрыться. А на Шмидте с его оборудованием, всегда сядем, а если не сможем – у нас запасной открытый Певек.

– М-да, – вздыхает Васильев. – Уравнение с одними неизвестными.

– И так в каждом полете, – вступает в разговор Шевелев. – Такая уж работа у наших полярных летчиков.

Но Васильев не склонен продолжать беседу. Он повернулся к окошку и заглядывает вниз. Мы недавно вышли из облачности, и под нами темная поверхность океана, взлохмаченная штормом.

– Горючего хватит?

– Должно.

Сколько горючего перекачает механик из бочек в фюзеляжный бак, я не собираюсь говорить Васильеву.

– Спасательные средства есть?

– Есть.

– А пользоваться ими хоть умеете?

– Обязаны уметь, товарищ генерал. Такая наша работа.

– Работа... – задумчиво произносит Васильев. – Сколько еще лететь?

– Час. А к нашим условиям надо привыкнуть.

– Какая погода на Шмидте?

– Все та же: высота облачности пятьдесят метров, видимость пятьсот метров, морось, гололед.

Инспектор перечитывает сводку погоды, посматривает на остаток топлива по приборам. Показания их не трудно перевести на время полета. Горючего в баках всего на полтора часа.

– Может пойдём на запасной? – предлагает Васильев.

– Нам нельзя маневрировать. Горючего в обрез. Идём напрямую. А погода на Шмидте нормальная.

– Это по-твоему нормальная?! – показывает он последнюю сводку. – Какая же тогда плохая?

– Это когда кирпичи с неба падают, – пытаюсь шутить я. Но Васильеву не до шуток.

– Горючего хватит?

– Должно.

– А если не хватит?

Вопросы у инспектора возникают внезапно и скачут как блохи!.. Чтобы избавиться от них, надеваю наушники. В них уже отчетливо слышу голос диспетчера Шмидта, и это успокаивает Васильева.

Мы в зоне аэропорта. Проходим дальнюю радиостанцию. Подходим к ближней.

Высота пятьдесят метров. Из туманной мглы появляются размытые неоновые огни подхода, за ними должны показаться огни старта и вдруг... темнота. И молчание в наушниках. Беспомощно повисли стрелки радиоприборов.

– На второй круг! – приказывает Васильев. – На второй круг!

Если уйти на второй круг – тут же потеряешь едва просматриваемую землю. А что случилось внизу? Почему вдруг погасли огни и вышли из строя все рации, все оборудование для «слепой» посадки? Сколько придется кружиться над аэродромом в облаках? Горючего не так уж много. Значит, надо садиться. Только садиться!

– Будем садиться, товарищ генерал.

– Запрещаю! На второй круг!

Не всегда пилот находит в себе мужество вступить в противоречие с высоким начальством даже вот в таких экстремальных условиях. Васильев со своей точки зрения прав, и я его понимаю. Да, все инструкции и Наставление по производству полетов предусматривают именно такое решение – набрать безопасную высоту и ждать, когда на земле будут устранены неполадки. Сколько ждать? Кто знает? А решение уже принято – надо садиться!

Понимаю, невыполнение приказа инспектирующего влечет за собой большие неприятности. Об этом не хочу думать. Каким-то шестым чувством, подсознанием, интуицией понимаю – принятое решение единственно правильное. Что это? Упрямство? Своеволие? Нет! Это уверенность, подкрепленная знанием мельчайших ориентиров в зоне аэропорта, уверенность в машине и, главное, уверенность в экипаже, а экипажа – в командире. Наконец, это многолетний опыт и тысячи часов налета. Поэтому так сдержано-спокойны мои команды экипажу и четкое, мгновенное их исполнение.

– Фары, Дима!

– Есть фары!

Светлые эллипсы выхватывают из темноты припорошенную снегом гальку, и я вижу на ней тракторный след – знаю, вчера завозили горючее на ближнюю и дальнюю радиостанции. Значит, идём правильно!

– На второй круг! Приказываю – на второй круг! – кричит Васильев и хватается сектора управления моторами.

– Прошу не мешать! – спокойно, сдерживая себя, произношу я. И резким движением сбрасываю руку инспектора с секторов управления.

– Закрылки на двадцать, Дима.

– Есть, закрылки на двадцать. Выпущены. К посадке готов.

– Спасибо, Дима.

– Как учили, Фомич!

Свет фар упирается в серую полосу бетона, скользит по нему. Окончательно сбавляю наддув двигателям, самолет мягко касается бетона и плавно катится вдоль полосы. Заруливаю на свет карманного фонарика в руках техника. От него узнаем, что на электростан-

ции выбило предохранители из-за перегрузки. Обещают отремонтировать только к утру. Вот ушли бы на второй круг!..

За ужином к нашему столу подходит Васильев.

– Правильно, командир, – говорит он, что мы не ушли на второй круг. Мы поступили правильно.

Я молча улыбаюсь. Меня подкупило это «мы». Это что? Индальгенция моего грубого обращения?

– За такой полет разрешаю экипажу по чарке водки!

– А не сопьется экипаж, товарищ генерал? – не могу сдержать смеха.

После некоторого недоуменного молчания Васильев тоже рассмеялся. Видимо, вспомнил, что у нас в Арктике во время работы действует железный сухой закон.

Так что «чарку» мы приняли как символическое поощрение работы экипажа.

Только и всего...

Вот так и получилось, что только нашему экипажу удалось тогда произвести посадку на льдине СП-8, а об остальном ведь не расскажешь в десятке газетных строк.

9.

Десяток газетных строк... Какие преграды иногда приходится преодолевать репортеру, чтобы добыть эти строки!

Помнится, была в разгаре работа по высадке и снабжению всем необходимым новой дрейфующей станции СП-15, когда вдруг раскололо льдину «аэродрома» и пришлось прекратить полеты. Вскоре нашли другую льдину, организовали новый «аэродром», но уже в двадцати километрах от лагеря станции. А это сразу увеличило объем работы – приходилось делать перевалку грузов, доставлять их в лагерь на самолете Ан-2 (только на нем была возможна посадка у лагеря СП. Из-за сложившейся ситуации начальником воздушной части экспедиции П. П. Москаленко были запрещены посещения СП-15 корреспондентами, которых в то время на береговой базе в Тикси собралось великое множество. Об этом были предупреждены все летчики – ни одного постороннего на льдине!

На тяжелых самолетах летать непосредственно в лагерь СП-15 было разрешено только моему экипажу. Почему? Ответ прост: весь наш экипаж работал в 24 УТО (учебно-тренировочном отряде Полярной авиации), все мы инструкторы. Алексей Сорокин – штурман-инструктор, Борис Ефимов – бортмеханик-инструктор, Василий Гужва – бортрадист-инструктор, я тоже пилот-инструктор. Кому, как не нам, показывать образцы полетов, образцы точности расчета на посадке – ведь мы учим летать! Каждая посадка на лед сопряжена с определенным риском, а здесь посадка на площадку для Ан-2, ограниченную с одной стороны грядой торосов, с другой – полыньей. Длина площадки всего на 10–15 метров больше теоретической длины пробега самолета после посадки.

И вот как-то в очередном полете, когда самолет уже находился на посадочной прямой с выпущенными шасси и закрылками, отклоненными на двадцать градусов, когда я вот-вот дам команду выпустить их полностью для большего торможения, когда все внимание сосредоточено на приближающейся льдине, когда нервы натянуты до предела, – ведь тут допустимая ошибка в расчете исчисляется сантиметрами, а бортмеханик со штурманом затеяли какую-то веселую, ничего не значащую беседу, сопровождаемую громким смехом!.. А мне-то не до него!

– Ребята! – не выдержал я. – Тут такая посадка, а вы!.. Прекратите!

Они тут же прервали беседу и удивленно посмотрели на меня. А механик вдруг нравоучительно изрек:

– Ай-я-яй! Такой кэп, и вдруг нервишки! Не волнуйся, кэп, сядешь!

Я ничего не ответил. Конечно же, сяду. Но эти слова словно бальзамом пролились по сердцу – какое это счастье, что экипаж вот так беспредельно верит своему командиру! Верит, понимает и ценит его мастерство. Не высшая ли это похвала, сказанная бездумно и уверенно – сядешь!..

Впереди, на краю полыньи поднимается шлейф черного дыма от шашки, зажженной руководителем полетов Алексеем Кашем. Это указатель направления ветра и указатель точки, где должны коснуться колеса шасси. Ни метром ближе – там полынья, ни метром дальше – не хватит тормозов и врежешься в торосы.

– Закрылки полностью!

— Есть!

Быстрее обычного опускаю носовое колесо. Визжат тормоза... До торосов остается всего десяток метров — едва хватает развернуться в обратную сторону.

— Ну вот, а ты боялся, кэп! — смеется Ефимов.

Я не отвечаю, разворачиваю самолет и рулю к палатке, где мы обычно оставляем груз.

Спускаюсь на лед, присоединяюсь к полярникам, принимающим грузы, помогаю одному катить бочку с соляжкой и вдруг узнаю в нем корреспондента «Известий», которого недавно видел в Тикси.

— Вы?! — восклицаю удивленно. — Как это вам удалось?

Он не ответил. Лишь спрятал лукаво блеснувшие глаза за опущенным инеем мехом воротника.

Как потом писал Л. Шинкарев (корреспондент «Известий») в одном из своих очерков о Севере, для него «это было самое короткое интервью с нашим современником». Для меня тоже. В то время я уже был корреспондентом другой газеты — «Труд». Правда, внештатным.

10.

Этот поселок на берегу Чукотского моря я навещаю уже на протяжении двадцати с лишним лет. Отсюда мы летаем на ледовые разведки или на какую-либо очередную СП.

Сегодня мне не лететь. Караван еще на подходе к бухте Провидения, и ему нескоро понадобится наша ледовая разведка. Еще вчера я отпросился на весь день у капитана-наставника Доценко, которому мы подчинены как представителю штаба морских операций. И теперь в аэропорту пытаюсь разыскать Славу Сморжевского, пилота, который обещал захватить меня к оленеводам. Побывать там мне необходимо для задуманной картины о Чукотке. В своих поисках я забрел в штурманскую комнату и остановился у карты Чукотки: узкая полоса низменности вдоль побережья, а дальше — горы. Хребты, перевалы, плоскогорья, ущелья и снова хребты, горы. А по долинам рек поселки: Орлиное, Пламенный, Туманное!..

Наверно, смелые и поэтичные люди основали эти поселки и дали такие звучные названия!

— Любуетесь? — прерывает мои размышлений Виктор Горбачев, радист экипажа Сморжевского. — Нравится наша Чукотка?

Я не знаю, что ответить, поэтому сам задаю вопрос:

— Не знаете, куда мы полетим?

— В восьмую бригаду.

— Это где? Покажите на карте.

— О-о! — восклицает Горбачев. Разве покажешь! Кочуют они.

— Но чтобы попасть к ним, надо знать, куда лететь, не так ли?

— Так. Но об этом лучше расскажет Слава. Он тут с каждым охотником знаком, с каждым пастухом. И все их маршруты знает.

Идем вместе к самолету. Оказывается, он готов к вылету. Ждут только нас.

Занимаю место на ящике со сгущенным молоком и оглядываю других пассажиров. Их трое. Двое мужчин и молодая девушка в национальной чукотской одежде. Обращаюсь к первому, который рядом за ящиком с макаронами:

— Здравствуйте. Как вас зовут? Кем работаете? Давно на Чукотке?

— Гудков Геннадий Анатольевич, — охотно отвечает сосед. — Давно ли здесь? Вроде вчера прилетел, а уже пять лет прошло. Работаю на центральной усадьбе совхоза «Пионер». А должность — заместитель директора. Хлопотливая должность. Работал раньше механизатором в колхозе, а теперь — выдвинули.

— Вы этим не довольны?

— Почему же? Работа мне очень нравится. Только иногда вдруг страшно станет. Хозяйство у нас большое, и нет у меня специального образования. Бригады оленеводов у нас друг от друга на сотни километров. А сейчас главная задача — провести отел важенок и сохранить молодняк. Вот и мотаемся с директором по бригадам. Надо...

Самолет наш набирает высоту. Заглядываю в окошко. Кругом — горы. Мы же, насколько я понимаю, должны лететь в тундру к оленеводам. Выражаю свои сомнения Гудкову.

– Наши стада кочуют по долинам рек, по склонам гор, – объясняет он. – А говорят «тундра», видимо, из-за сурового климата или из-за тундровой растительности. А нас интересует не название, а корм для оленей. Ягель. Его здесь достаточно.

Я вновь заглядываю в окошко. Самолет скользит выше редких облачков, зацепившихся за горные вершины. Гудков тянется в кабину пилотов:

– Слава! – окликает он Сморжевского. – Облака не мешают?

– Порядок! – на миг оборачивается пилот.

– Порядок так порядок, – успокаивается Гудков. – Слава – отличный летчик. Я вот не могу представить, где наши бригады. Сегодня здесь, завтра ушли за сто километров. А Слава всегда их найдет. Чутье у них, наших пилотов, что ли особенное? Как они стада отыскивают?

– Очень просто, – вступает в разговор радист Виктор Горбачев. – У нас научная постановка вопроса – наблюдение за скоростью поедания ягеля вашими оленями, к этому прибавляем произведение длины шага оленя на его аппетит – результат найденное место.

– Ну тебя! – смеется Гудков и передвигается ближе к Горбачеву. Между ними завязывается оживленная беседа, а я, чтобы не мешать друзьям, перебираюсь через ящики к другим пассажирам. Не успеваю задать им вопрос, как они сами дружно представляются:

– Юра! Таня! Летим в тундру!

Прежде чем приступить к интервью, я присматриваюсь к этим двоим. Одеты они в меховые одежды: на Юре обыкновенная кухлянка – оленья шуба мехом наружу, а на Тани – кэркэр, женская чукотская одежда. Это комбинезон, изготовленный заодно с сапожками (пылекыт по-чукотски). Под коленом кэркэр перехвачен ремешком, а выше расширяется и свободными складками поднимается вверх к плечам. Воротник – из густого черного собачьего меха. Вся одежда украшена узором из белого меха и еще плетеными ремешками. Сзади пришит маленький забавный хвостик, на том месте, где ему и полагается быть.

Вообще, чукчи очень веселый и смешливый народ, судя по тому, что они свою одежду украшают такими неожиданными деталями. А уж изготавливая одежду для детей, они не скупятся на выдумки! Как правило, детская одежда состоит из такого же комбинезона, как на Тани, только его дополняют меховые шапочки и рукавички. Шапочки украшаются меховыми ушками, рожками, а уж хвостики – обязательны! Право, невозможно сдержать улыбку от вида таких малышей.

Улыбка не сходит и с лица Тани. То лукавая, то задумчивая, она постоянно играет на ее чуть полных и ярких губах, а едва выдающиеся скулы, слегка косой разрез глаз удивительно темно-янтарного оттенка и смуглая кожа прекрасно сочетаются с иссиня-черными волосами, рассыпанными по плечам. Таня, как все чукчанки, не прячет голову ни в каких уборах. А Юра не спускает с нее восхищенного взгляда.

– Красавица! – шепчет он.

Я понимаю, что это слово предназначено только ей, и делаю вид, что ничего не слышал. Но Таня расценивает это по-своему:

– Неуклюжая? – вдруг спрашивает она с обидой в голосе. – А вы поживите в тундре месяц. Интересно, что вы тогда скажите о нашей одежде! – Таня презрительным взглядом окидывает мои валенки и выдавшую виды меховую куртку. – В таком наряде в тундре вам делать нечего!

– Не спорю, – соглашаюсь я. – Преимущество вашей одежды очевидно.

– Да, очевидно! – с вызовом продолжает Таня. – Наша одежда тысячу лет существует! И в мороз, и в пургу лучше ее ничего нет! Правда, в клуб на танцы в ней не пойдешь. Ох, а люблю я танцевать! – Таня мечтательно закрывает глаза. – Только некогда, работы невпроворот. Мало еще у нас медиков...

– Вы врач?

– Нет, фельдшер. Медицинское училище в Магадане окончила. А в институт поступлю! Правда, Юра, поступлю?

– А наша комплексная бригада? А я?

– Подождешь. В тундру будешь с Андреем Григорьевичем ездить.

– Нет, лучше уж брошу свое кино. Пойду механизатором работать!

– Вот хорошо! На центральной усадьбе будешь сидеть, меня ждать. Пять лет недолго. Подождешь, Юра?

– Я-то подожду. Боюсь только, придет к нам новый врач – Татьяна Николаевна Гыргольнаут. Узнает ли она меня?

– О-о! Узнает, Юра! Здрассте, скажет, товарищ Юра Уткин, вы уже инженер, заочно окончили институт? Рада с вами познакомиться, товарищ Уткин...

– Здравствуй, Таня! – смеется Юра и притягивает ее к себе. Видимо, этот шутливо-серьезный разговор происходит у них не впервые.

– Скажите, ребята, – обращаюсь к ним, – чем же занимается ваша комплексная бригада?

– В шутку нас так прозвали, – улыбается Таня. – Юра – киномеханик, я – фельдшер, а вместе делаем одно дело.

– Непонятно. Какое дело?

– Сейчас я буду делать прививки, а попутно мы будем заниматься агитацией. Это самое главное. Посудите сами – разве дело держать маленьких детей в тундре? А вот пастухи-родители не желают с ними расставаться. В совхозе есть ясли, детский сад, школа-интернат. Но не хотят родители отдавать своих детей!

– А чем же помогает вам Юра?

– О-о! Еще как помогает! Пока я занимаюсь с женщинами, он – с мужчинами. И, знаете, иногда его разговоры действуют лучше моих.

– Не будем делить успех! – смеется Уткин. – Мне без нее тоже не обойтись. Я же не только картины показываю, я и с лекциями выступаю. Специально готовлюсь перед поездкой в тундру. Вот только плоховато у меня с чукотским языком, тогда помогает мне Таня. Поэтому нас и прозвали комплексной бригадой. Шутят!

Самолет заваливает левый крен и по спирали снижается в глубину ущелья. Посадка на голубой лед озерца. На берегу за зарослями кустарника целый городок из яранг, а дальше по склону горы, насколько видят глаза – олени и олени.

– Восьмая бригада, – говорит мне Гудков и выпрыгивает из самолета. Выхожу вслед за ним.

Гудков, Таня и Юра уже в окружении оленеводов. Мне слышны радостные восклицания, видны дружеские объятия, похлопывание по спинам, и, чтобы не мешать радости встречи, отхожу в сторону и останавливаюсь рядом с миловидной женщиной, у ног которой стоит малыш, напоминающий плюшевого медвежонка.

– Здравствуйте, – обращаюсь к женщине. – Как вас зовут?

– Диана.

О-о! – восклицаю я про себя. – Вот так встреча с богиней охоты! – А она действительно чем-то напоминает свою тезку, мифическую покровительницу охотников.

– Скажите, Диана, а как зовут вашу дочурку?

– Это сын! – смеется Диана. – Только не мой. Но и у меня будет такой же. Сильный и ловкий!

Женщина уходит, и ее голос слышен уже из толпы. А ко мне подходит пожилой пастух. Он достает пачку «Беломора» и протягивает мне:

– Курить будешь?

– Спасибо. А вы кто будете?

– Омрытагин Василий Иванович. А ты откуда в тундру пришел?

– Из Москвы, – отвечаю я.

– О-о! – восхищенно восклицает Омрытагин. – Скоро домой пойдешь?

– Нет, не скоро.

– Худо, – вздыхает он. – Думал скоро. Хотел тебя просить говорить с умными людьми: пусть наш Чукотторг покупает больше оленя!

И старый пастух делится со мной сокровенными мыслями о том, чтобы с каждым годом росла заготовка оленьего мяса, шкур, рогов, чтобы в Анадыре и Магадане открылись бы фабрики по переработке оленьего мяса, по выработке замши и дешевого меха, чтобы росли доходы и благосостояние его совхоза и людей его тундры.

Летит самолет над горами, а пилот Слава в эту минуту напоминает мне усталого пахаря, возвращающегося домой после нелегкой работы. Ремесло пилота кажется легким



Диана из совхоза «Пионер». Чукотская тундра.

только со стороны. Стоит постичь его, и твой удел — тяготы. Но преодоление их — радость, глубокий смысл на всю жизнь.

Летит Ан-2 над горами в родной аэропорт. Ведет его пилот Слава, положив усталые руки на штурвал. А сам он устало сгорбил плечи. Но это вижу только я.

Сидит напротив меня крепыш Тынанто, неторопливо рассказывая о веселом празднике оленных чукчей (так называют пастухов в отличие от охотников на морского зверя, которых называют береговыми чукчами), а я набрасываю его портрет в свой дорожный альбом. Там же короткая запись: «Пилот Слава, Таня, Юра, Тынанто и другие». Стоило из-за этой записи лететь в тундру? Я считаю — стоило. А картина «Диана из совхоза «Пионер» одна из любимых моей жены. Вот так.

11.

Где-то на юге белой кипенью цветов покрылись сады, румянами тюльпанов окрасились склоны гор, зеленым сарафаном трав распахнулись луга. А в Арктике все бело. Как вчера, как неделю, месяц назад завывает пурга, потрескивают от морозов бревенчатые стены домов. Но все равно, с каждым днем поднимается все выше солнце и

длиннее становится день. Значит, пришла весна! Пусть беснуется над тундрой метель, пусть жестокий ветер перемалывает в небе тяжелые жернова облаков и сыплет на землю крупу колючего снега. Пусть! На крыльях пурги прилетела однажды пуночка и запела под свист поземки свою незамысловатую песенку. Весна!

Для нас весна начинается высокоширотными экспедициями. Предстоит произвести замену полярников на станциях СП-16 и СП -17 и организовать новые станции — СП-18 и СП-19.

Экспедиционные самолеты собрались на береговых базах в Тикси и на мысе Шмидта. Полностью загружены, до предела залиты топливом. Экипажи с нетерпением ждут телеграмму с СП с единственным словом: «Принимаю». Но этой телеграммы нет и нет. Мы знаем, что «аэродром» пока еще не готов к приему морских судов. Знаем, что ребята на СП не сидят сложа руки, они вкалывают изо всех сил, сражаясь со льдом и снегом только своими руками. Единственный трактор вышел из строя и осталась лишь примитивная техника — ломы, кирки да лопаты... Много ли ими сделаешь? А надо...

Мы знаем, как им сейчас тяжело, но помочь ничем не можем. Остается только ждать.

Короткая телеграмма «Принимаю. Константинов.» взбудоражила весь аэропорт. Пока механики готовят самолеты, штурманы с командирами кораблей готовятся к полету. Уточнены последние координаты станции, проложены на картах маршруты, синоптики подготовили прогнозы погоды, радисты аэропорта открыли вахту. Теперь за нами будет следить все побережье — полярные станции и аэропорты. Командиры кораблей договариваются о сроках микрофонной связи друг с другом (информация об условиях полета каждого корабля — совсем не лишнее мероприятие), об очередности взлета и временного интервала между взлетом каждого корабля.

Договорились: первым взлетает Михаил Бобков, за ним Николай Митрофанов, Иван Семенов и Дмитрий Цыганков. Мне выпала роль замыкающего – жду начальника экспедиции и моего старого товарища Павла Афанасьевича Гордиенко.

Сегодня Павел Афанасьевич не занят, как обычно, научной работой – он гид и гостеприимный хозяин нашей Арктики. С нами на борту еще один пассажир – доктор Торгни Эмил Винье, работник Полярного института в Осло.

Господин Винье исколесил Арктику на морских судах и самолетах, трижды побывал в Антарктиде, а теперь в порядке обмена опытом и сотрудничества между нашими учеными и их коллегами из Норвегии приехал в Ленинград (простите, никак не привыкну к новому названию). Здесь он познакомился с работами ААНИИ, завязал личную дружбу с учеными, которые были известны раньше только по их научным трудам. И вот теперь он пожелал познакомиться с работой научных станций на дрейфующих льдах.

Наш самолет идет к станции СП-16. На борту обычные грузы – бочки с соляром, какие-то ящики, коробки, мешки. Обычный самолет, обычный рейс. Для меня это двадцать четвертая весна в Арктике и двадцать первая экспедиция в высокие широты.

Кажется, все привычно, обыденно, знакомо, как вчерашний день. После длительного полета увижу полосу ледового аэродрома, пройду над ней, просмотрю, развернусь и зайду на посадку. Какая это будет посадка на лед? Пятисотая, семисотая или тысячная? Кто их считал... Позади годы. И есть опыт. Но я волнуюсь. Как перед той, первой посадкой на СП-3, как всегда! Но о моем волнении не узнает экипаж. Для него я всегда спокоен. Такая уж должность командира корабля.

Волнует меня и предстоящая встреча с Юрием Константиновым, начальником СП-16. Юру я не видел с прошлой осени. Тогда мы даже не успели попрощаться, только помахали издали рукавицами. Я улетел на Большую Землю, а Юра остался на льдине. И вот позади тяжелое лето дрейфа, прошла морозная и пурговая зима. Как они все там, на льдине? Товарищи...

Все полярники связаны невидимыми нитями братства: общность работы, интересов, совместные усилия в выполнении порученной работы и тяготы неустроенной жизни ледовых лагерей, далеких экспедиций к очередному «белому пятну».

Жизнь сталкивала меня с различными людьми, которые оставили неизгладимый след в памяти, помогали в работе, открывали передо мной обширный мир неизведанного. С улыбкой вспоминаю теперь свои честолобивые мечты об открытии неизвестных островов в первом полете на ледовую разведку. Тогда «Америки» я не открыл. Но наш экипаж в Антарктиде в составе Валентина Иванова, Ивана Мурика, Михаила Чагина вместе с геологами Климовым и Соловьевым, геофизиками Коржевым и Ушаковым, гляциологом Шумским и биологом Бродским производили посадки на совершенно не исследованных берегах, перед нами открывались неизвестные заливы, мысы, горы. Садились мы в проливы между неизвестными островами, на склоны неизвестных гор, и они открывали перед



Тынанто – бригадир-оленевода совхоза «Пионер». Чукотская тундра.

нами свои тайны. А потом на Ученом совете экспедиции мы до хрипоты защищали предложенные нами названия новых географических открытий.

Мне повезло и в другом. Я открыл для себя таинственные острова людских характеров, гранитные скалы мужества и горы величайшей скромности и трудолюбия моих товарищей, друзей, с которыми делил поровну последний сухарь, с которыми не страшно пойти в самую сложную разведку в незнакомом море, неизведанными проливами между неизвестными островами.

Долгие часы полета отсчитывают невидимые километры над океанскими льдами. Самолет все дальше уходит на север. И вдруг я разрешил себе оглянуться на прожитые годы, вспомнить разные события, разных людей. И, вспоминая их, я вижу каждого, по-своему интересного, по-своему прекрасного. Будь то никому неизвестный бортмеханик Глеб Косухин, мой товарищ и верный помощник во многих, самых тяжелых полетах, или прославленный ас арктического неба Герой Советского Союза Илья Павлович Мазурук. Все они посвятили себя служению небу Родины. Я счастлив, что жизнь на долгие годы связала меня с ними, что каждый из них оставил во мне что-то свое.

Но полет продолжается. Наш самолет постепенно, через сгущающиеся сумерки, входит в ночь.

От включенных плафонов в кабине будто становится теплее. Или в этом повинен обед, который приготовил между делом наш механик Миша Андреев? Во всяком случае, доложу я вам, омулевая уха, приготовленная на высоте двух километров да еще по дороге к полюсу, кажется отменной!

Наш штурман Олег Замятин поминутно сверяет курс самолета, замеряет высоту светил, уточняя место самолета. Ему помогает бортрадист Анатолий Бакулин. Он поддерживает связь с береговыми станциями, берет у них пеленги. Пересечение линий пеленгов на карте штурмана покажет точку, где сейчас находится самолет.

— До СП осталось двадцать минут, — докладывает Замятин. — Можно приступать к снижению.



Г. В. Косухин, бортмеханик «Золотые руки».

— СП на связи?

— Да. Следит за нами.

Вместе со вторым пилотом Анатолием Бердичевским надеваем наушники:

— Я — «Полюс». Слушаю вас.

Это голос руководителя полетов Павла Бирюкова.

— Добрый вечер, Павел. Приступили к снижению. Прибываем минут через пятнадцать. Сообща условия посадки.

— Добрый вечер. Видимость более десяти километров. Штиль. Полоса обозначена четырьмя кострами. Два в начале, два в конце. Могу на посадке подсветить ракетой.

— Спасибо. Не надо. Костры видим. Заходим на посадку.

Обычная «коробочка» над полосой для захода на посадку и осмотра аэродрома. Правда, какой уж тут осмотр в темноте!

— На прямой. Шасси выпущены. К посадке готовы.

— Посадку разрешаю.

Посадка. Заруливаю. Выключаю двигатели. Открываем дверь пассажирского отсека. Спускаем трап. У самолета все население СП. Разноголосица приветствий, рукопожатия, объятия.

– Константинов! Юра! Ты где?
– Привет, дружище! Вот он я!
– Юра! – мы крепко обнимаем друг друга. – Тебя не узнать! Все вы в одинаковых костюмах, все заиндевелые! Ну, как дрейфовали? Как льдина?
– Нормально. Все нормально! И льдина пока еще ни разу не треснула.
– Порядок. А к тебе гости: Пал Афанасьич и с ним норвежский гость. Иди, знакомься, представляйся начальству.

Константинов приглашает Гордиенко и Винье осмотреть станцию. А мы всем экипажем в сопровождении полярников отправляемся в кают-компанию. Пока идет обмен новостями и взаимные расспросы о том о сем, повар накрывает столы:

– Прошу обедать!

Я сижу за столом рядом с заместителем начальника станции инженером-гидрологом Константином Ивановичем Грачевыми и аэрологом Валерием Ипполитовым. В тарелках дымится горячая уха.

– Везет нам! – не могу сдержать смеха. – В самолете ели уху, теперь опять!

– А ты такой ушицы отродясь не пробовал! – подзадоривает Грачев. – Из тресочки своего улова!

– Свежемороженой или соленой?

– Скажешь! Сами ловили!

– В каком магазине? – не унимаюсь я.

– Я ж тебе говорю – сами! – кипятится Грачев. – В лунке!

– Точно! – вступает в разговор Валерий. – На сегодня выловлено 11 700 штук! Сам отмечал в вахтенном журнале.

– Вот что, ребята. Я не первый год летаю на лед. Знаю, мамонты здесь не водятся, молоко готовят из сухого порошкового, а не доставляют с моржовой фермы, рыба на полюсе только привозная, оленей не подковывают, что еще? Вроде хватит. Как видите, на ваши розыгрыши не клюну. А уха отменная. Можете выдать секрет приготовления. Не откажусь.

– Нет, вы подумайте! – восклицает Грачев. – Он не верит!

– Тезка, дорогой, во что угодно можно поверить, но в рыбалку на Северном полюсе... Извините! Это даже псевдонаучно, не так ли?

Грачев вскакивает из-за стола:

– Пошли!

– Куда прикажете? – смеюсь я.

– Как куда? В гидрологическую палатку!

По дороге к палатке я предвкушал, как будут посрамлены попытки ребят к розыгрышу. Я-то знаю, что на всех дрейфующих станциях в лунках попадались в основном планктон, мелкие рачки. Бывало, правда весьма редко, забредали в эти места малюсенькие сайки. Говорят, Василий Шильников как-то изловил сайку длиной 22 сантиметра, так это событие вошло в историю ААНИИ! Представляю, скорее всего Грачеву удалось изловить какую-нибудь трехсантиметровую рыбку, заспиртовал он ее в баночке из-под майонеза и теперь покажет мне этот величайший экспонат, достойный хранения в Зоологическом музее, не преминув при этом прочесть популярную лекцию о распространении жизни в Мировом океане. Я понимаю, для науки даже микроскопические организмы, населяющие глубины океана, представляют великую ценность, и я не оспариваю их значимость. Но рыбалка, но уха из этойкой, простите, рыбы?! Что хотите – не верю!

Грачев долго возится в темноте гидрологической палатки. Наконец, там загорается свет.

Мы всем экипажем и с болельщиками из кают-компания спускаемся по снежным ступенькам внутрь палатки – гидрологической лаборатории. Деревянный пол, в нем люк, прикрытый дощатым щитом. Под ним – лунка. В воде горит яркая лампочка, отбрасывая фантастические блики на поверхности ледяных стен, – картина впечатляющая! В темные глубины вод на стальных тросах опущены какие-то приборы, рядом лебедка, столы с пузырьками проб воды, колбы, склянки, пробирки. Обычная картина гидрологической лаборатории.

Заглядываю в темный ультрамарин глубины лунки и не могу сдержать ехидства:

– Ну, тезка, где же твоя рыба?

Грачев не отвечает. Он молча опускает в лунку блесну с насаженными на крючки кусочками мяса. Короткая подсечка, и вот уже в алмазных брызгах подсвеченной электролампой воды трепыхается настоящая рыбина – треска! Я потрясен, нет, ошарашен!.. А тут еще Валерий Ипполитов:

– Прощу запомнить – 81 градус северной широты, температура воды минус три градуса!

Да, вот это «розыгрыш»! За всю историю существования наших дрейфующих станций такого еще не было!

А над лункой оживление. Каждому хочется своими руками выловить рыбину на станции СП-16! Весьма быстро ведро наполняется трепещущей рыбой, и Валерий Ипполитов в вахтенном журнале гидрологов аккуратно суммирует: «11700+80=11780». Это наш улов за каких-то полчаса! И пусть завидуют нам все рыболовы-любители! Скажите, кто может похвастаться, что ловил треску в районе Северного полюса?!

Историческая справка. На станции СП-16 в 1969 году в течение полутора месяцев простыми удочками было выловлено 12700 штук полярной трески. Пожалуй, это единственный и исключительный случай появления рыбы подо льдами в таких высоких широтах.

На взлетной мощности режут моторы. В свете фар бежит снежная полоса аэродрома, набегают на нос самолета дымные костры старта.

– Счастливого пути! – провожает нас голос Павла Бирюкова. – Прилетайте еще!

– Обязательно прилетим. Это наша работа.

Самолет идет в ночи. Мирно спят в креслах усталые пассажиры – Павел Афанасьевич и Торгни Эмил Винье.

Из отсека радиста к нам в кабину доносится тихое попискивание морзянки – Большая Земля протянула нам навстречу свои ласковые руки.

Постепенно зарождается новое утро, утро рабочего дня, а стало быть, и новых полетов.

12.

Опять нашему экипажу и экипажу Николая Вахонина выпало летать со Шмидта. Люблю я этот аэропорт на краю земли, рядом с морем. Люблю в свободное время прийти сюда с этюдником, послушать извечный шепот волн, шуршание льдин, разноголосый крик чаек. Уж очень хорошо здесь работается. И этюды получаются какие-то особенно сочные, насыщенные, живые. За работой забываешь все и видишь только суровую красоту Арктики. Но это лишь в свободное время, а оно выпадает нечасто.

Сейчас шесть часов утра. Только через четыре часа в Москве начнутся новые сутки. Но наш аэропорт уже работает: сменный инженер Лежниченко дал указания бригадиру техников Поличику о порядке подготовки наших самолетов к полету, авиатехники Федоренко и Карташев уже успели заправить бензином самолетные баки и начали подогрев двигателей. Мы же, пилоты, подготовку к вылету начинаем обычно с визита в синбюро. Сегодня здесь что-толюдно – сразу три инженера-синоптика: Кагалина, Коренчук и Куликов. Склонились над картой и о чем-то спорят.

– О чем спор, боги погоды? Добро на СП дадите?

– Об этом и разговор, – за всех отвечает Куликов. – Думаете, просто предсказать вам погоду? На тысячу километров всего две точки наблюдений. И обе на СП!

– Но они-то дают вам погоду?

– Через две минуты выйдут на связь, – говорит инженер Кагалина.

Оказывается, она принимает вахту и будет давать нам прогноз.

– Идемте в радиобюро, – предлагает она, – там и узнаем погоду.

Я не отказываюсь от приглашения.

В радиобюро я всегда вхожу с каким-то необъяснимым волнением. Кажется удивительным, что сюда, в просторный светлый зал, к этим миловидным девушкам у приемников сходятся невидимые ниточки связи со всей Арктики: с морских кораблей и самолетов, каждому далекому абоненту эти девушки тут же ответят, передадут необходимые сведения, посоветуют, помогут, передадут какую-либо срочную телеграмму еще дальше, куда чей-то передатчик не может пробиться то ли из-за большого расстояния, то ли из-за помех, которых в Арктике предостаточно. Стучат пишущие машинки, пицат на разные



Люблю я этот аэропорт на краю земли рядом с морем — мыс Шмидта. Чукотка.

голоса точки и тире морзянки, складываясь в слова и фразы. О чем они говорят? С кем? В большом радиоцентре одновременная работа идет по многим каналам, на разных частотах. Кто из этих девушек поддерживает связь с нужной нам станцией СП? Кто будет сопровождать нас во время полета?

Будто поняв мои незадачные вопросы, Кагалина подходит к столам, за которыми сидят три девушки.

— Вот они будут вести связь с вами и с СП. Знакомьтесь: Сыщикова, Володина, Афанасьева.

Позвольте несколько отвлечься. Видимо, добрая Судьба ввела меня в это радиобюро. Буквально на днях к нам на Шмидт из Магадана прилетел корреспондент ТАСС Федор Рейдлик: давний мой приятель, талантливый журналист и, кроме того, еще и большой мастер фотографии. Его снимки и репортажи охотно публикуют многие журналы как у нас в стране, так и за границей. Живет он в Магадане, а носится не только в пределах области, но и по всему Северу. Вчера он улетел в Магадан. А я вспомнил наш последний с ним разговор в аэропорту:

— Фомич, надо помочь хорошему человеку, — сказал он. — Какие у тебя отношения с вашим начальством?

— Кого ты имеешь в виду: местное начальство или этажом выше? — рассмеялся я, зная, что Федор всегда кому-то помогает, о ком-то заботится. Такая уж у него натура. Не может без этого. — Сегодня-завтра сюда должен прилететь Шевелев, тебя устроит?

— Вполне. Если сможешь передать ему заявление от этого человека.

— Интересно, а сам человек, что, не может?

— Может. Но лучше, если ты, да еще походатайствуешь.

— Федя, не темни! Что за человек и чем я могу помочь?

— Скажи, у вас в УТО обучают на бортрадистов?

— Уж не собираешься ли ты сменить профессию?

– Нет, не я, а местный комсорг, радистка из радиоцентра. Уж очень хочет летать! Поможешь? Она отличный радист! – добавил Федор.

– Постараюсь. Но не обещаю. Сам знаешь, женщины к летной работе у нас не очень-то допускаются.

– Постарайся, пожалуйста. Афанасьева Тамара. Запомнил?

– Ладно, Федя. Постараюсь.

Федору я не мог отказать. Он уже не раз знакомил меня с интересными людьми, о которых я писал в своих репортажах, а то и показывал отснятые сюжеты в «Новостях» по московскому телевидению. Для выполнения просьбы Федора надо было познакомиться с этой Тамарой, но все не получалось. А тут... Вот она! Одна из радисток, которые будут вести нас на СП и обратно!

Так я познакомился с Тамарой Афанасьевой. Передал ее рапорт Марку Ивановичу и «походатайствовал», как просил Федор.

Вскоре, когда закончилась экспедиция по завозу всего необходимого на СП, приказом начальника Полярной авиации Тамара была вызвана в Москву и отсюда, через наше 24-е УТО начался ее путь в небо, исполнилась дерзновенная, по тем временам, мечта хорошего человека. Да, Федор не ошибся!

Путь в небо Тамары Кондратьевны Афанасьевой, моей «крестницы», начался с бортрадиста, потом уже штурманом на самолетах Ан-2, Ан-24, Ли-2, Ил-14, Ту-134, Ту-154, на вертолетах Ми-4, Ми-26. В конечном итоге Тамара налетала в Арктике 16 760 часов!

За это время она успела установить 9 мировых и союзных рекордов в составе женского экипажа. Выступала штурманом научно-спортивной экспедиции «Метелица», совершавшей походы на лыжах по островам Северного Ледовитого океана. И стала мастером спорта СССР, награждена 9-ю медалями, знаками «Отличник Аэрофлота» и «За безаварийный налет». А между делом, конечно авиационным, окончила юридический институт и Московский институт гражданской авиации. Вот такой жизненный путь моей с Федором «крестницы»! Но это все в будущем, а тогда...

– Вот они будут вести с вами связь. Знакомьтесь: Сыщикова, Володина, Афанасьева.

Девушки в ответ наклоняют головы, не снимая наушников, улыбаются. Потом, в воздухе, когда буду слышать писк морзянки с Большой Земли, мне будут представляться только глаза этих девушек-радисток – разные и одинаково сосредоточенные, устремленные вдаль, будто они и впрямь видят летящий где-то надо льдами самолет.

Всю осень в Чукотском море преобладали южные ветры. Они оттеснили дрейфующие льды к восьмидесятой параллели. Теперь полеты к СП будут проходить в основном над чистой водой. Поэтому совсем не лишними будут спасательные средства, оставленные на борту еще с ледовой разведки. Ярро-оранжевый надувной плот, такого же цвета прорезиненные жилеты, сложенные в хвосте фюзеляжа, постоянно напоминают об опасности: внизу море. Бурное, пустынное, безжалостное.

Наш экипаж давно проверен морем и льдами. Второй пилот Борис Кулагин скоро сам будет летать командиром на ледовую разведку. Бортмеханик Даниил Рувинский провел в воздухе не одну тысячу часов вместе со своим другом, бортрадистом Фомой Симоновичем. Только вместо захворавшего Вадима Петровича Падалко к нам в экипаж назначен другой штурман – Николай Мацук.

Недавно получены новые координаты СП, теперь штурманы нашего экипажа и экипажа Вахонина – Николай Кривошеев занялись расчетом. Предстоит покрыть расстояние до СП и обратно в три тысячи километров. Это десять часов полета. Необходимо взять как можно больше полезного груза, но нельзя забывать и о горючем. Им надо запастись минимум на двенадцать часов полета.

Наконец, вся подготовка позади, наши экипажи готовы к вылету. Я взлетаю первым, Вахонин – через пятнадцать минут, чтобы не мешать друг другу на ледовом аэродроме СП.

Мы договорились держать микрофонную связь в начале каждого часа. В длительном полете над океаном двусторонняя связь между летящими самолетами помимо обмена сведениями об условиях полета, что является элементом безопасности, необходима еще для ощущения контакта с другим экипажем, с другими людьми, которые вот так же идут к далекому аэродрому. Об этом не пишется ни в одной инструкции, но мы знаем – так легче.

– Прошу разрешения занять полосу! – запрашиваю диспетчера.

– Полоса свободна. Занимайте!

Сегодня в смене диспетчеры Виктор Ренжин и Владимир Поташев – молодые ребята. Четыре года назад они окончили Школу высшей летной подготовки и приехали на Чукотку. Вот захотелось молодым покорить Север!

– К взлету готовы!

– Взлет разрешаю!

Рокот моторов наполняется звенящими металлическими нотами. Навстречу самолету бежит, разматывается серая лента бетона. Внизу остаются дома поселка, мачты радиостанции и рядом с ними – марающие голубизну неба трубы ТЭЦ. От них разворот вправо на курс «север».

Самолет пересекает береговую черту и выходит на лед океана. Над нами голубое небо, а внизу белый лед, затянутый на горизонте белесой дымкой. Через час полета из нее должен появиться гористый берег острова Генриетты – последнего клочка суши на пути к ледовому аэродрому. На пересечение острова уйдут считанные минуты, и уже не будет льда, останется только море с пенными гребешками темно-свинцовых волн.

Быстро сгущаются сумерки, день остается позади, на юге, над землей. Самолет постепенно втягивается в ночь, как в гигантскую темную воронку.

Включаю опознавательные огни, кабинное освещение и светильники приборов. В их мягком свете отчетливо видны стрелки приборов и оцифровка шкал. Смотрю на приборы – показания нормальные. Усаживаюсь поудобней, несколько расслабленно и спокойно – в длительном полете необходимо бережно расходовать силы и чутко слышать малейшее колебание всех девятнадцати с половиной тонн самолета, которые берет в руки сегодняшняя ночь. Пока она спокойна, но предчувствия говорят – будет тревога. И я стараюсь предугадать ее нюансы.

Через пять часов полета впереди должна показаться малюсенькая гроздь стартовых огней. Чтобы ее увидеть, надо пройти этот длинный путь, преодолеть все препятствия и победить. Именно победить. Любые преграды, любые трудности, наконец, опасность, которая незримо подстерегает нас в кажущемся спокойствии.

Почти четыре часа под нами будет бушевать свирепое море. Когда останется почти час полета, внизу вновь покажутся льды. Хорошо бы увидеть их поскорее! Над льдами лететь спокойней. Что бы не случилось с самолетом, пилот всегда найдет подходящую площадку для вынужденной посадки, и к нему обязательно придет помощь с Большой Земли. Вынужденная же посадка в открытом море – катастрофа. Сухопутный самолет недолго держится на плаву, а спасательные средства... На ледовой разведке мы всегда держим их в готовности, постоянно тренируемся запускать в действие в минимальный срок, но уж лучше их не применять.

Наверно, поэтому чаще, чем необходимо, проверяю показания приборов, чтобы вовремя заметить возникшую неисправность. Неподвижно застыли стрелки приборов, и эта неподвижность успокаивает. Внимательно вслушиваюсь в монотонный гул двигателей – звук нормальный, не нарушается никакими посторонними шумами.

Позади, в отсеке радиста, едва слышно попискивает морзянка – Фома не отпускает, перебирает тонюсенькую ниточку связи. Из всех сигналов он выберет нужный, который идет с оставленной нами земли, отыщет он и позывные СП. Эти радиостанции будут следить за нами на протяжении всего полета, как и остальные на всем побережье.

Темнота и однообразный гул моторов наливают тяжестью веки. Появляется вялость, медленно охватывающая все тело. И, хотя я еще сопротивляюсь ей, хотя зрение продолжает контролировать показания приборов, импульсы, проходящие по зрительным нервам, замедляются, незаметно отключается какой-то следящий центр, и сами собой закрываются веки. Вслед за зрением отключается слух. Но внезапно наступившая тишина служит сигналом тревоги. Я тут же открываю глаза. Стрелки приборов застыли в тех же положениях, часы показывают то же время – три часа. Значит мозг отключался всего на несколько секунд.

Включаю командную рацию – подходит срок установленной связи с Вахониним.

– Восемьдесят первый, я – семьдесят седьмой, – вызываю Николая. – Как слышите? Прием.

– Я – восемьдесят первый. Слышу отлично. Как полет, Фомич?

– Нормально, Николай Иванович. Недавно пересекли небольшой frontiшко. Теперь вышли из облачности. Видимость отличная. А как у тебя?

– На двух тысячах вошел в облака. Малое обледенение. Машина тяжелая. Скорость упала. Не изменить ли высоту?

– Не стоит. Скоро выйдешь из облачности.

– Ну, добро. До следующего срока.

– До следующего.

Вроде ничего не произошло. Та же ночь. Так же гудят моторы, но я услышал голос товарища, который идет рядом. И пропало чувство одиночества, восстановлен контакт с внешним миром. Можно опять спокойно наблюдать за приборами.

И все же что-то произошло: едва заметно изменилась тональность звука двигателей и едва ощутимо начал вздрагивать самолет. Быстро окидываю взглядом приборы, но они еще не успели уловить изменения, о которых сигнализируют чувства. Однако впереди опасность! Я еще не могу сказать определенно, в чем она выразится, но уже ощущаю ее.

Вот медленно тускнеют над головой звезды, самолет ныряет в облачность. Тут же стрелки приборов начинают метаться по циферблатам. Они трепещут, живут своей обособленной жизнью. Их надо поставить на место, вернуть к исходным показаниям нормы. Теперь для этого уже недостаточно легких движений кремальер автопилота. Нужны энергичные действия штурвалом и педалями. Берусь за штурвал и выключаю автопилот.

Бортмеханик Рувинский сквозь стекла кабины направляет луч переносной фары на крыло. Яркий пучок света высвечивает на нем белесый налет.

– Обледенение, – докладывает механик.

– Включи, Борис, подогрев.

– Есть.

Борис Кулагин нажимает тумблеры. Срабатывают электромоторы, открывая заслонки caloriferов, и горячий воздух выхлопа устремляется в туннели крыльев, плава на их обшивке лед.

– Какая погода на СП? – обращаюсь к радисту.

– Отличная! – отвечает Фома. – Ясно!

– Спасибо. Штурман, сколько еще лететь?

– По расчету минут двадцать. Приблизительно. Трудно определить. Взгляни, что творится за бортом.

Я включаю носовую фару. На нос набегают белые нити летящего навстречу снега и вата облаков.

– Да-а. Радиопеленги берешь?

– По ним и даю расчетное место. Только неустойчивые пеленги. Плывут. Расстояния-то какие!

Я это знаю сам. Береговые радиостанции в полутора тысячах километров, а ближняя... Где она?

– Закажи, Николай, привод СП. За двадцать минут радиокompас должен взять его.

– Пробую. Пока не берет.

– Помехи?

– Есть и это. Но боюсь, что мы дальше расчетного места.

– Почему ты так думаешь?

– Слаба слышимость на компасе.

– Не уклонились ли в сторону, штурман?

– Может и уклонились. Полторы тысячи без ориентиров.

Я понимаю, насколько трудно штурману, но к ледовому аэродрому мы должны выйти кратчайшим путем: у нас не так много горючего.

Проходят двадцать минут расчетного времени. И еще двадцать. Идем в облаках, а с СП сообщают, что у них ясно!.. Отклонились? В какую сторону?

Но вот стрелочки радиокompасов уверенно замирают на нуле.

– На проводе СП! – радостно сообщает штурман.

– Догадываюсь. Ошибка почти на сорок минут. Как же так, штурман?

Николай не отвечает и молча отходит к своему столу. Обиделся?

– Зачем ты с ним так? – замечает Борис. – Действительно, такие расстояния! Может, был сильный встречный ветер.

– Не ищи оправданий, Борис! – возражаю я. – У нас нет лишнего горючего, и по пути нас никто не заправит. В таких полетах ошибка может стоить жизни.

– Ну уж, скажешь! – улыбается Борис доброй улыбкой. – На обратном пути сэкономим. Скорость-то назад будет больше.

– Ой ли! С Арктикой не шутят, Боря. Она строгая...

– Летчики! – обрывает нашу дискуссию радист. – СП просит на командную связь. Надеваем наушники и включаем рации.

– СП, я – семьдесят седьмой. Как слышите? Прием.

– Привет, Фомич! Занимай девятьсот метров. Николая снижаю до тысячи пятисот. Говорит, леденеет. А как у тебя?

– На борту порядок. Идем пока в облаках. Как у тебя полоса, Лукьяныч?

– Не взыщи – не Шереметьево. Есть небольшие ухабы. Что могли, разровняли.

– Понятно. Давай условия посадки.

Сырокваша передает цифры атмосферного давления, посадочного курса, направления и скорости ветра.

– Огни! – восклицает Борис. – Вижу огни!

Мне тоже видна цепочка мерцающих светляков.

– СП, я – семьдесят седьмой. Вас вижу. Захожу на посадку.

– Заходи, Фомич.

В свете фар проплывают нагромождения торосов, за ними полоса укатанного трактором снега.

Самолет качается на неровностях. Разворачиваюсь в обратную сторону и заруливаю туда, где виднеется трактор и группа людей возле него. Подруливаю ближе и выключаю моторы.

Пока идет разгрузка самолета, захожу в домик радистов СП и узнаю новые координаты на настоящее время. Оказывается станция сдрейфовала от утреннего места к северу, что удлинило наш маршрут на сто пятьдесят километров. Вот почему ошибся наш штурман! И не будет попутного ветра, как предполагал Борис, а общая протяженность нашего маршрута увеличилась на триста километров. И горючего у нас осталось совсем не густо...

На обратном пути чувствую себя как на иголках, места не нахожу. Взгляну на стрелки бензиномеров – и начинаю высчитывать остаток топлива. А его, как ни считай, было всего на двенадцать часов полета. Пять тридцать прошли до СП, столько же обратно. Это в лучшем случае. Получается, весь полет должен уложиться в одиннадцать часов. Вроде нормально. Еще на час должно остаться топлива, если сохранится прежний ветер. А если нет? Когда выскочили из облачности, посмотрел вниз, и стало грустно – лохматые волны и больше ничего. Хотя бы льдышки плавали, так и их нет...

Чем ближе подходим к берегу, тем тревожней. Остаток топлива все меньше, а сколько до берега – неизвестно. Звезд не видно, радиопеленги плывут, точное место определить невозможно. Дотянуть бы до берега...

По примерным расчетам остается час полета. Горючего, если выработать досуха баки, почти на два часа. Вроде должно хватить. А тут еще со Шмидта сообщили: погода резко ухудшилась – туман. Надо бы повернуть на Певек – там погода хорошая. А горючего, как не прикидывай, мало... Выхожу на командную связь. Отлично слышу голос руководителя полетов Игоря Сонкина.

Игорь Данилович Сонкин, в прошлом военный летчик, сразу после войны сошел с летной работы, избрал административную службу в аэропортах.

С Игорем меня связывает давнишняя дружба, и я верю его опыту. Он всегда может трезво оценить обстановку и, зная каждого пилота, сообразно его умению принять единственно правильное решение – посадить самолет у себя или услатить его на запасной аэродром, не взирая ни на какие просьбы и приказания начальства. Поэтому, когда я слышу в наушниках его голос, сразу становлюсь спокойней.

– Семьдесят седьмой, я – Шмидт. Как слышите? Прием.

Стандартные слова радиообмена, но радостно слышать знакомый голос!

– Я – семьдесят седьмой. Слышу слабовато. Наверно, еще далеко. Прошу, Данилыч, как только увидите на локах, сообщите.

– Добро. Условия полета?

– Идем в облаках. Умеренная болтанка. Небольшое обледенение.

– Понял. Наша погода: туман, видимость пятьдесят метров, ветер двадцать метров в секунду, направление триста градусов. Рекомендую следовать на Певек. Посадка у нас невозможна.

– Понимаю, Данилыч. Следовать на запасной не могу. Горючего в обрез. Принимай меры завести нас на посадку.

– Ясно. Будешь садиться у нас. Работает вся посадочная система. Не волнуйся, Фомич. Если не удастся посадка у нас, пойдешь на Амгуэму.

– Там только для Ан-2! И то лишь днем. А сейчас ночь!..

– Да, только для Ан-2. И только днем. Дал команду приготовить ночной старт. Погода там отличная. Расчистили полосу безопасности. Получилось восемьсот метров. Аварийно сядешь.

– Спасибо, Данилыч. Нас не видно?

– Пока нет. Следим.

Монотонно гудят двигатели, тянут остатки горючего. Как быстро оно убывает! И как медленно тянется время... Если через десять минут нас не увидят локаторы Шмидта, дам команду готовить спасательные средства. Все у нас отработано до мелочей. На разворачивание плота и прикрепление к нему банок с неприкосновенным запасом уйдут какие-то секунды. Остановятся двигатели без горючего, каждая секунда будет решающей. Пойти, что ли, взглянуть на плот, на прорезиненные жилеты? Пойду...

– Борис, посиди минутку один. Пойду в фюзеляж, разомнусь немного.

– Хорошо. Иди.

Нарочито медленно поднимаюсь с сиденья, потягиваюсь, выхожу из кабины. Я знаю, как важно для экипажа спокойствие командира. Они все волнуются, и каждый следит за мной, за моими действиями, даже за интонацией голоса. Командир не имеет права показывать свое волнение. Все чувства, все эмоции только для себя и в себе! Внешне должны быть спокойствие и уверенность. Но командир такой же человек, как все. И у него могут быть слабости. Даже обычный страх. Мне сейчас страшно. Ведь стоит окончиться горючему, и... Нет, об этом думать нельзя! Нельзя заглядывать через форточку вниз. А что заглядывать? Я и так знаю – внизу море. И знаю, что наш самолет на плаву может удержаться считанные минуты...

Прохожу в конец фюзеляжа. В хвосте у грузового люка лежит аккуратно расправленный спасательный плот. На его днище закреплены банки с неприкосновенным запасом, рядом сложены надувные жилеты, аварийная радиостанция. Все готово к аварийному сбросу – молодец механик!

Возвращаюсь в кабину, останавливаюсь рядом с механиком, обнимаю его за плечи:

– Спасибо, Дима! – тихо говорю ему на ухо.

– Как учили, Фомич, – понимающе улыбается он.

– И все же – спасибо еще раз.

Опускаюсь на свое сиденье, надеваю наушники.

– Семьдесят седьмой, я – Шмидт.

– Слушаю, Данилыч.

– Ваше место – двести двадцать километров, на азимуте десять градусов. Сообщите остаток топлива.

– Остаток на полтора часа.

– Понял. Ваша путевая скорость триста километров в час. Расчитывай заход на посадку с курса правым доворотом. Выход на дальнюю радиостанцию на высоте триста метров. Учти: посадка почти невозможна. Если не сядешь с первого захода, повторишь заход. Опять не сядешь – иди на Амгуэму. Другого выхода нет.

– Понял, Данилыч.

На этой скорости нам остается лететь еще сорок четыре минуты. Четыре минуты на заход. Сорок восемь минут. Топлива всего на час тридцать. При подходе к мысу Шмидта останется на сорок минут. Надо сесть с первого захода – до Амгуэмы лететь тридцать минут. Топлива будет в обрез. Как медленно текут минуты! Кажется, стрелки часов остановились.

Осталось тридцать минут. Стараюсь не смотреть на часы и на стрелки бензинометров.

– Семьдесят седьмой, я – Шмидт. Ваше место сто сорок два километра, азимут десять. Восемьдесят первый, ваше место двести сорок километров, азимут двенадцать, – сообщает Сонкин.

– Я – восемьдесят первый, горючего навалом. Может, развернуться на Певек? – слышен голос Вахонина.

Мне хочется вмешаться, сказать ему, что горючего у него не больше нашего, но меня опережает Сонкин:

– Восемьдесят первый, приказываю следовать к нам!

Молодец Игорь! Сейчас уже поздно куда-либо разворачиваться. Ох, молодец! Всю ответственность берет на себя этой фразой – «приказываю следовать к нам»!.. Надо иметь большое мужество и полную уверенность в летчике, чтобы произнести эти слова.

– Семьдесят седьмой, я – Шмидт. Ваше удаление пятьдесят километров. Приступайте к снижению. Проверьте сигналы посадочной аппаратуры.

– Есть! К снижению приступил. Посадочная – норма.

Рувинский устанавливает двигателям режим снижения. Включаю посадочную аппаратуру. Теперь все внимание приборам. На несколько секунд включаю носовую фару перед стеклами: все та же плотная муть облаков.

Волнует ли меня предстоящая посадка в таких необычно сложных условиях? Да, как любая посадка. Но сейчас я весь собрался, сосредоточился. Я не имею права ошибаться. И нельзя показать своего волнения экипажу. Оно тут же передастся остальным, а от волнения до растерянности – один шаг. Поэтому все идет, как в обычном полете. Может быть, более четко подаются команды, несколько быстрее выполняются приказания. В остальном все так же, как всегда, как много-много раз перед этим.

Я контролирую полет по приборам и сравниваю их показания с информацией диспетчера посадки. По приборам – все нормально. Взглянуть вперед, попытаться увидеть землю бесполезно. Видимость все та же – пятьдесят метров. Дима Рувинский вслух дублирует показания радиовысотомера:

– Высота семьдесят... Пятьдесят... Сорок...

Диспетчер сообщает:

– До полосы двести метров. На курсе. Выше глиссады пять метров.

– Высота двадцать. Десять!

– Фары!

Впереди ослепительно белый конус тумана.

– Полоса перед вами! – голос диспетчера.

Все тот же белый конус света. Видимости никакой. И все же: «Полоса перед вами»... Увидеть бы ее! Полностью дросселирую двигатели. Впереди что-то сереет. Чуть выбираю самолет из угла планирования. Легкий удар колес основных ног шасси, и тут же вибрация носового колеса. Нажимаю тормоза, чтобы скорей погасить скорость и прекратить опасную вибрацию.

– Посадка.

– Понял, семьдесят седьмой, – это уже голос Сонкина. – Заруливайте по восточной рулежной.

– Я не вижу даже полосу.

– Продвиньтесь вперед еще сто метров.

Увеличиваю обороты двигателям. Чувствую, что самолет движется вперед, но в свете фар только белая пелена тумана, пронизанная снежными вихрями.

– Рулежная рядом с вами! Разворачивайтесь.

– Не вижу...

– Тогда ведите самолет в конец полосы.

– Есть. Пусть следит за нами локатор. Не съехать бы с полосы.

– Следим, следим, Фомич. Зарулишь в конец полосы, выключаешь двигатели. Будем принимать Вахонина.

– Понял.

Локатор провожает нас в конец полосы, освобождая место для посадки другого самолета. Сидим в кабине с выключенными двигателями. За бортом воет пурга. Фома включает динамик, и мы слушаем, как заходит на посадку Вахонин.

– Полоса перед вами!

Минута молчания. И радостный голос Вахонина:

– Посадка, Данилыч!

– Добро, Николай Иванович. Выключай двигатели. На вездеходе подъедем к вам и заберем всех в гостиницу.

Только сейчас ощущаю затаенную боль где-то между лопаток и замечаю, что руки по-прежнему сжимают штурвал. Снимаю их и достаю сигареты:

– Закурим, ребята?

Дима ставит на пульт самодельную пепельницу.

Через день установилась хорошая погода, и мы стали собираться в Москву. Полеты на СП закончены, все необходимое завезено. Пожелали ребятам-зимовщикам спокойного дрейфа. Впереди уже скоро наступит лето, и нас опять ждет море, и в нем корабли, которым будет нужна наша помощь.

Сегодня утром рейсовым самолетом из бухты Провидения прилетел Илья Павлович Мазурук. Он уже давно ушел на пенсию, а оказался в Арктике по просьбе киношников – пригласили они его проконсультировать съемки эпизодов фильма «При исполнении служебных обязанностей». Узнав, что наши самолеты собираются в Москву, в числе прочих пассажиров он оказался у нас на борту. Обыкновенный пассажир. Но для меня он прежний: он принимал меня в Полярную авиацию, он был моим наставником, добрым товарищем по работе и, наверно, кое-что из его воздушного почерка перешло ко мне. Я приглашаю его в кабину пилотов и прошу второго пилота уступить свое место. Борис понимает и, улыбаясь, покидает кабину.

Вопреки всем инструкциям, приказам и наставлениям, я жестом приглашаю Мазурука на свое, командирское, место:

– Прошу, Илья Павлович!

Мазурук усаживается, привычно пристегивается привязными ремнями и кладет руки на штурвал:

– А можно... взлететь? – спрашивает он.

Я понимаю чувства летчика. Настоящего летчика! Оглядываюсь и встречаю понимающие улыбки друзей. Улыбаются штурман, бортмеханик, радист и второй пилот – весь экипаж!

Я сажусь в правое кресло (место второго пилота), сам читаю карту обязательного осмотра перед взлетом, сам докладываю диспетчеру:

– Экипаж к взлету готов!

– Взлет разрешаю! – звучит в наушниках.

Рука Мазурука двигается вперед, увеличивая мощность двигателей. Бежит, разматывается серая лента бетона. Самолет поднимает нос и уходит в воздух – в полет!

Прищуренные глаза Ильи Павловича, сияя, глядят на меня:

– Бери, – показывает он глазами на штурвал.

Я беру штурвал второго пилота. Мазурук поднимается с сиденья, ладонями сжимает мое плечо и молча уходит в пассажирский отсек.

Мне хочется, чтобы в его памяти сохранился этот взлет, чтобы он знал, что штурвал передан в надежные руки друга. А придет время, я вот так же, из рук в руки, передам свой штурвал молодому другу, летчику другого поколения... Собственно, почему придет? Оно уже здесь, у меня за спиной!

– Борис! – окликаю я второго пилота. – Садись! – и показываю на кресло командира.

– А можно?

– Садись! Это твое место.

И я знаю, что штурвал в надежных руках – в руках моего ученика...

КОНСТАНТИН МИХАЛЕНКО И ЕГО ДОКУМЕНТАЛЬНЫЕ РАССКАЗЫ

«Я наблюдал Михаленко в работе, в небе, и вочию убедился в его великолепном артистизме: и в том, как он поднимает самолет, и в том, как он ведет его много часов кряду над океаном – к полюсу, и в том, как он мастерски заваривает на плиточке черный кофе и, отрешенно глядя вперед, на красно-голубые льды, обдумывает новую главу книги, и в том, как великолепно усаживает самолет на ледяной аэродром, и в том, как он умеет видеть арктическую природу в своих рисунках, и в том, как он умеет радоваться красоте Подмоскovie, когда мы с ним, выбрав золотой денек бабьего лета, мотанем куда-нибудь к Калуге – поискать тетерева, и в том, как он уже сейчас устремлен в свою новую книгу.

Ему есть о чем писать. Более того, он обязан писать. То, что он пережил и перевидел, следует рассказать широкому читателю».

Так писал о своем друге Юлиан Семенов в далеком уже 1986 году, когда в Магаданском областном книжном издательстве готовилась к изданию повесть «Четвертый разворот». Книга получила признание, и до сих пор ее открывают для себя новые поколения читателей. В новом веке автор осуществил и такой необычный замысел, как издание иллюстрированного сборника «Здесь все не так», который мы, читатели, имеем возможность раскрыть и порадоваться хорошо выполненной работе.

Но, как говорят киношники, а к ним тоже имеет отношение Константин Фомич, отматываем пленку на 65 и даже 70 лет назад. Он мог стать врачом и лечить людей: учился в медицинском институте в Минске. Когда началась советско-финская война, стал санинструктором разведвзвода в составе лыжного батальона, сформированного из студентов минских вузов.

После победы в войне с финнами, медиком не стал: перевесила другая его мечта – параллельно с учебой в общеобразовательной школе занимался в Гомельском аэроклубе ОСОАВИАХИМА и окончил его. После успешного выступления на городских соревнованиях по планерному спорту фронтовика направили на обучение в Харьковскую военную авиационную школу летчиков и летчиков-наблюдателей. По окончании ее в 1941 году он отправляется защищать Отчизну. Первые боевые вылеты совершил в качестве штурмана самолета По-2. Большие потери среди летчиков вынудили командование полка обратиться к Константину Михаленко с предложением

стать летчиком. Он согласился, провоевал до самой Победы. Участник битвы под Москвой, Сталинградского, Курского сражений, Белорусской, Висло-Одерской, Берлинской операций. На некабристом фанерном самолете По-2 выполнил 997 ночных боевых вылетов: это разведка, нанесение бомбоштурмовых ударов по немецким войскам. Неоднократно выполнял полеты по снабжению партизан продовольствием и боеприпасами, эвакуации раненых, заброске разведывательно-диверсионных групп в тыл противника.

К концу войны гвардии старший лейтенант Михаленко – командир звена 45-го гвардейского ночного бомбардировочного Варшавского Краснознаменного ордена Суворова 3-й степени авиационного полка (9-я гвардейская ночная бомбардировочная Сталинградско-Речицкая Краснознаменная ордена Суворова авиационная дивизия, 16-я воздушная армия, 1-й Белорусский фронт).

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм гвардии старшему лейтенанту Михаленко Константину Фомичу присвоено звание Героя Советского Союза.

После увольнения в запас в 1946 году он находит применение своим силам на Крайнем Севере. Читатель обратит внимание, сколько непридуманных героев повествования удостоены высшего почетного звания страны: успех освоения Арктики определял, как теперь говорят, человеческий фактор. Счастье работать с такими профессионалами, верными друзьями.

Он выполнял полеты на разведку ледовой обстановки, по снабжению и эвакуации экипажей арктических станций. Всего за годы работы в Полярной авиации налетал более 23 тысяч часов и удостоен звания «Почетный полярник СССР».

«Летные часы» – казалось бы, производственный термин и ничего более. Но вслушайтесь – разве это не поэзия, не романтика? Время, проведенное в студенческом небе Арктики, человек проживает в особом режиме, и рассказать об этом было непросто. Летчику Полярной авиации, знающему предмет как свои пять пальцев, и обладающему литературным дарованием, удастся решить эту творческую задачу.

Романтика Арктики — не в занимательных приключениях и подвигах, а в обыденной, ежедневной, тяжелой и на чей-то скептический взгляд, возможно, даже скучной работе на самой «макушке» земли, вплоть до Северного полюса. Проводка судов во льдах Северного Ледовитого океана, заброска почты и продуктов на полярные станции, поиск затерявшейся в тайге полевой партии геологов предстают перед читателем в бытовых и психологических подробностях, которые невозможно ни придумать, ни почерпнуть из какого-то иного источника...

Почти полвека назад свел нас господин случай в лице фотокорреспондента ТАСС по Дальнему Востоку Юрия Муравина. Я работал тогда в Магаданском областном книжном издательстве и оказался причастным к писательскому дебюту Константина Фомича: готовил к изданию его первую книгу «Кукурузники». Книга была замечена общественностью: не часто летчики приходят к писательству, тем более, асы-полярники. Позднее, покинув Магадан, я перебрался на жительство в Туапсе. По старой памяти мне было поручено определить судьбу повести «Четвертый разворот».

В последующие годы я радовался каждой новой книге Константина Фомича: «Служу небу», «Небо стоит верности» (удостоена диплома Всесоюзного конкурса на лучшую детскую и юношескую книгу), «По курсу — полюс» и вышедшей в столичном издательстве «Эксмо» книге фронтовых воспоминаний «1000 ночных вылетов» (серия «Война и мы. Окопная правда»). Современный читатель легко найдет издания К. Михаленко в Интернете.

Произведения полярника биографичны, и нельзя не заметить: он проявляет удивительную скром-

ность и никоим образом не стремится подогреть интерес к своей персоне. Напротив, на первом месте у него коллеги, соратники, друзья, с кем довелось делить тяготы фронтовой жизни, либо летать в Арктике и Антарктиде. Для каждого найдены выразительные слова, яркие краски.

Проза К. Михаленко производит удивительно цельное впечатление еще и потому, что у нее исповедальный характер. Сотканная из реальных фактов повседневности, писательских размышлений о сокровенном и ничем не приукрашенная, она предельно искренна. Автор совестится обращаться к заливчатскому тону, рассказывая о деле, которому служил четверть века. Его обращение к далекому прошлому — это взгляд человека, старавшегося своим трудом и талантом сделать эпоху более пригодной для жизни.

Было время, когда огромная территория Колымы и Чукотки воспринималась в авиационном отношении едва ли не нетронутой целиной. Ныне она надежно освоена, и в этом немалая заслуга ветерана войны и труда К. Ф. Михаленко, отметившего нынче свое 90-летие.

В последнее время интерес к полярным исследованиям вновь вырос, и это заставляет общественность и руководство страны вернуться к тому, что составляло нашу национальную гордость — к полярным исследованиям. Особую актуальность обретают и работы ученых, инженеров, техников, да и авиаторов в открытой русскими исследователями Антарктиде.

С. Лившиц,
член Союза российских писателей.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|-----|
| Немного о севере и чуть-чуть о себе | 3 |
| Дирижабль, самолет, ледокол | 19 |
| Первые | 25 |
| Война в Арктике | 44 |
| Ледовая разведка | 58 |
| Здесь всё не так | 79 |
| Без труб и барабанов | 114 |
| С. Лившиц. Константин Михаленко и его документальные рассказы | 157 |



Kellner

Эта книга — не просто мемуары. Это документальные рассказы о мужестве и мастерстве, о любви к выбранной профессии, о верности своему долгу моих товарищей по Арктике. Это повесть о воздухе и самолетах, о безбрежных просторах нашей планеты, о хороших, добрых и сильных людях, что провожали меня в небо, встречали на земле, с которыми я работал и жил бок о бок многие годы.

Еще в годы войны я начал делать кое-какие зарисовки для рукописной книги «История 45-го гвардейского Краснознаменного Варшавского, ордена Суворова бомбардировочного авиационного полка». Что-то из тех набросков-акварелей храню до сих пор. Но настоящее увлечение живописью пришло гораздо позже, когда я уже работал в Полярной авиации.

Художник-профессионал из меня так и не получился, но любовь к рисованию полностью завладела мной и стала необходимостью. Куда бы ни забрасывала меня счастливая судьба, повсюду я находил сюжеты для путевого альбома. Дневников, как таковых, я никогда не вел — просто рисовал. Пожалуй, это и есть мой дневник. Обычно дневники — нечто сокровенное, предназначенное только для себя. А я хочу показать свой дневник людям!