

Кр. БТ5 395

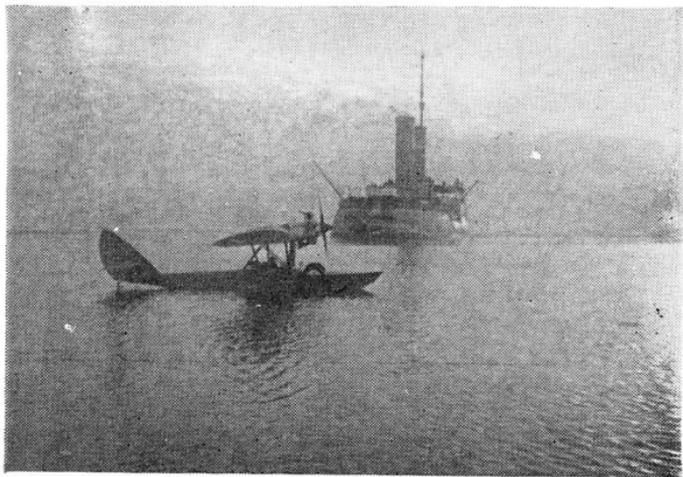
М 692

КОНСТАНТИН МИХАЛЕНКО



**нехоженіти
паралеліти**

Магаданское книжное издательство • 1972



45949



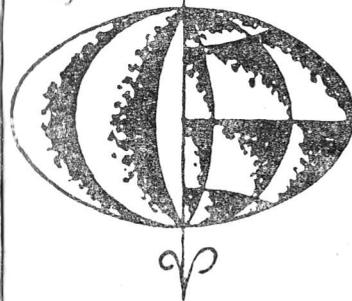
КОНСТАНТИН МИХАЛЕНКО

БИБЛИОТЕКА

Кр 39.5
169

НЕХОЖЕ-
НЫМИ
ПА-
РАЛ-
ЛЕЛЯМИ

57587



Дорогие читатели!

Перед Вами вторая книга полярного летчика, Героя Советского Союза Константина Михаленко. Первая — «Служу небу» вышла в Магаданском книжном издательстве в 1970 году. В ней рассказывалось о грозных военных годах, о фронтовых друзьях-летчиках, вместе с которыми Михаленко сражался за Чистое небо, за Мир на земле.

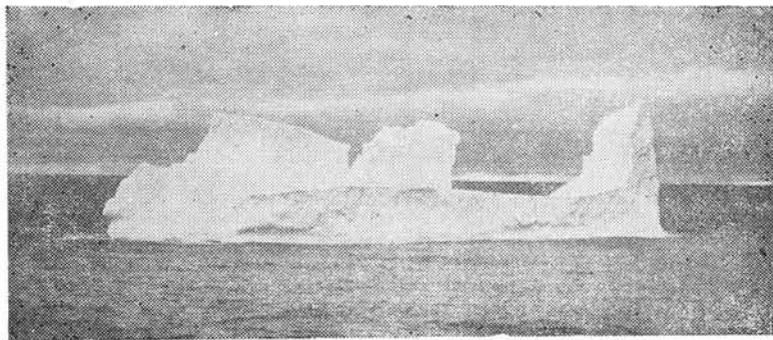
После окончания войны Константин Фомич сменил свой боевой самолет на мирную «янушку». Но сражения, по словам автора, для него не кончились. Они продолжались теперь за освоение сурового арктического неба.

Еще в юности Константин Михаленко восхищался мужеством прославленных полярных летчиков Б. И. Чухновского, И. П. Мазурика, В. Н. Задкова, И. И. Черевичного и других.

Закончилась война, и К. Ф. Михаленко сам встал в ряды тех, кто штурмовал небо Арктики, осваивал ее огромные бездорожные пространства и в тяжелых погодных условиях прокладывал курс для караванов судов во льдах северных морей. Перед ним сквозь ледяной панцирь открывал свои тайны и загадочный материк Антарктиды.

«Самое характерное, может быть, самое ценное, — пишет автор сценария документального фильма о К. Ф. Михаленко, киносценарист Лев Аркадьев, — что в каждой повелле, в каждом раскладе или повести Константина Фомича встают не вымышленные герои, а живые люди, с которыми столкнула его нелегкая профессия полярного летчика, увлеченность художника...»

Эта книга также биографична, и в ней автор взволнованно рассказывает о полярных летчиках, о моряках, об ученых, о работниках искусства — о людях, одержимых романтикой труда, влюбленных в свое дело, с которыми он дружил, работал, встречался на «нехоженых параллелях» Арктики и Антарктиды.



УРА: БУДУ ЛЕТАТЬ В АРКТИКЕ!

В

первый послевоенный год главное управление Гражданского воздушного флота походило на осажденную крепость: с раннего утра и до позднего вечера возле телефона, что висел у бюро пропусков, толпились старшие лейтенанты, капитаны, майоры, подполковники — бывшие военные летчики, жаждавшие предложить свои услуги.

Летчиков оказалось много — не так-то просто выслушать каждого. Чтобы облегчить труд работников отдела кадров, специально выделенный человек, сидевший где-то наверху возле телефона, задавал всем одни и те же стереотипные вопросы, предварительно определяя таким образом пригодность того или иного кандидата в будущем пилоты ГВФ.

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 «лавоочкиных».

— Налет?

— Около семисот часов!

— Не подходит! Следующий!..

Капитан обескураженно вертит в руках телефонную трубку и не может скрыть растерянности. Я его понимаю: в армии летчик-истребитель, да к тому же Герой Советского Союза, ас, а здесь... «следующий». Если отказали такому парню, стоит ли мне даже братья за трубку? А, чем черт не шутит, — попробую! Для меня это единственный шанс стать профессиональным пилотом.

Те же вопросы:

— На чем летали?

— На ПО-2.

— Налет?

— Больше двух тысяч часов.

— Фамилия, имя, отчество? Заказываю пропуск. Пройдите в отдел кадров, на второй этаж... Следующий!

Передаю трубку майору, в недалеком прошлом летчику-штурмовику, а сам хватаю клочок серой бумаги — пропуск, и под завистливыми взглядами остальных (счастливчик, получил лишний шанс осуществить свою мечту) поднимаюсь на второй этаж. Чувствую, как тревожно бьется мое сердце.

В очереди возле телефона мы успели перезнакомиться, узнали, кто на каких фронтах воевал, на чем летал, какие имеет награды. Но не эти данные определяют решение отдела кадров, поэтому на второй этаж поднимаются немногие, в лучшем случае — один из десяти.

У дверей инспектора отдела кадров те же разговоры, но уже на более реальной основе: в какое управление следует проситься, какой город лучше, какой хуже...

Я в этих разговорах не участвую: мне совершенно безразлично, куда пошлют — в Иркутск или Якутск, Омск или Томск. И на каком самолете придется 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, как там, за дверями, каждого кандидата в пилоты гражданской авиации рассматривают под микроскопом.

— Чего нос повесил, Герой? — спрашивает, подходя ко мне, седоволосый майор с красивым моложавым лицом, вывернувшийся откуда-то из глубины коридора: видимо, издали он давно уже наблюдал за каждым из нас.

— Повесишь, — скупо отвечаю ему и кивком головы показываю на очередь перед инспекторскими дверями.

— Хочешь в полярную авиацию?

— В полярную? — переспрашиваю я, а у самого от такого неожиданного предложения мгновенно пересыхает во рту.

Полярная авиация! О ней я читал в детстве, в юности восторгался отважными перелетами Бабушкина, Чухновского, Чкалова, Громова, Водопьянова, Мазурука, знал имена первых Героев Советского Союза и втайне мечтал слетать с ними хотя бы раз. Один только раз! И вот мне предлагают работать с ними... Нет, такое невозможно, это — несбыточная мечта...

— На розыгрыши не клюю, майор, — сухо отвечаю я. Майор 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 успеваю заметить: номер 17. 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 меня за собой.

— Илья Павлович, думаю, что 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 ж, давайте знакомиться сами. Мазурук!

Я называю себя и, понимая, что это неприлично, «ем» глазами генерала: ведь передо мной 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 шалашу.

В заключение беседы Илья Павлович спрашивает:

— Кстати, когда бы вы могли вылететь?

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.

Ура: я буду летать в Арктике!

...В узких коридорах двухэтажного здания, где размещается «МАГОН УПА ГУСМП при СНК СССР»¹, людно: одни перекуривают в перерывах между делами, другие обмениваются новостями или соображениями по поводу предстоящих полетов, третьи просто «травят».

Меня и Дмитрия Филимоновича Островенко, а попросту Митю, добродушного, отзывчивого, чрезвычайно мягкого и общительного бортмеханика нашего экипажа, привели сюда хозяйственные заботы, связанные с оснащением самолета на ледовую разведку. Пока в бухгалтерии выписывают накладные на всякого рода снаряжения, мы с Митей томимся в коридоре и прислушиваемся к чужим разговорам:

— Не видел Черевичного?

— В Арктике...

— Задков вчера притопап с ЗФИ². Медвежат привез для зоопарка.

— Титлов! Эй, Титлов!

— Не кричи: час назад на Диксон подался.

— Вот досада! Письмо ему с Врангеля.

— Как поживает Чукотка?

— Все там — на краю света. Вот пуржит только.

— Пурга и нас вчера над Таймыром зажала.

— А мы вот в Архангельск не пробились: туман! Пришлось до Ленинграда тянуть...

Я впитываю обрывки фраз, как чарующую музыку, и мне кажется, что ощущаю на своих губах солоноватый привкус романтики...

¹ Сокращенное название Московской авиационной группы Особого назначения Управления полярной авиации Главного управления Северного морского пути при Совете Народных Комиссаров СССР.

² Земля Франца-Иосифа, так принято сокращенно называть этот архипелаг среди полярников.

— Кто на ледовую?! Накладные готовы!
Митя толкает меня в плечо:
— Пошли. Нас.
— Постой, Филимоныч,— ирдерживает Островенко высокий и заметно сутуловатый летчик.— Ты на Диксоне будешь?
— Возможно?
— Захвати, браток, письмо Титлову.
— С письмом, Петрович, вот к нему,— указывает Митя на меня.— Он у нас теперь помощник.
Высокий летчик сует мне в руки письмо и, ирдерживая за рукав, объясняет:
— Будешь в Архангельске, передай привет дяде Саше. Скажи, Вадим Падалко кланяется, а посылочку завтра соберу...
— А кто такой дядя Саша? — растерянно спрашиваю я.
— Инженер Ковалев. Он первым подойдет к самолету. Рыжий такой...
— Парень, захвати вот еще письмишко! Вальке Аристову передашь...
— Ивану Семенычу пакет прихвати, в бухгалтерии лежит...
— Демьянову посылку от жены передай!..
— Письмо Пронину!..
— Бухтиярову! Дубовой! Рутману!..
Я ошарашен обилием просьб и множеством незнакомых имен. Это, вероятно, замечает Островенко. Он проталкивается вперед и заслоняет меня собою.
— Тю, скаженны! — кричит он.— Заклевали парня. Всю почту волоките на самолет. Под штурманский стол. В полете разберемся, что куда и кому!
Потом оборачивается ко мне:
— Пошли!

Я поспешно шагаю вперед и буквально сталкиваюсь с человеком, спешащим навстречу. Он останавливается, окидывает меня пристальным взглядом и первым произносит:

— Извините.

Мое лицо заливает краска:

— Пожалуйста, простите... Я случайно...

— Пустяки! А вы у нас новенький? Как вас зовут?

Я называю себя.

— Рад познакомиться. Чухновский.

Крепкое пожатие руки, и Чухновский вновь приподнимает шляпу:

— До свидания!

Я остолбенело смотрю ему вслед.

— Ну, чего встал? — смеется Митя.— Огородные чучела здесь не требуются. Идем!

— Филимоныч, а это правда... Чухновский?

Митя хохочет так, что на нас оглядываются.

— Ну, перестань, Филимоныч. Что я такого спросил?

Островенко обрывает смех, его глаза становятся серьезными.

— А ты не удивляйся,— говорит он.— Историю делают живые люди. Такие, как Борис Чухновский. Как мы с тобой.

— Скажешь! — хмыкаю я.

Островенко смотрит на меня и снова улыбается.

Еще нет и недели, как я зачислен в МАГОН вторым пилотом, но уже убедился, насколько несостоятельными были мои опасения насчет взаимоотношений с полярными асами. Я рассчитывал если не на откровенное пренебрежение, то, во всяком случае, на полное безразличие к своей особе. А вместо этого — товарищеская теплота, готовность в любую минуту помочь добрым советом либо делом, наконец, веселая шутка. От моей недавней настроенности не осталось и следа.

Особенно привязался я к нашему бортмеханику. Может потому, что Островенко сразу же проявил готовность опе-кать меня. А возможно, причиной всему его огромный опыт — пятнадцать лет работы в полярной авиации!.. Так или иначе, но Митя становится для меня непрерываемым авторитетом.

А на аэродроме Захарково¹, где, вздымая клубы пыли, подруливают самолеты, пахнет бензином, отработанным маслом и еще чем-то непонятным и волнующим. Такие тревожные запахи присущи большим аэродромам, вокзалам и морским портам. Наверное, так пахнут дальние дороги.

Я смотрю в синее безоблачное небо, куда одна за другой взмывают тяжелые машины, и в душе моей оживают давние мальчишеские мечты...

Все, что я до этого знал об Арктике, было почерпнуто мною из книг. Но разве может прочитанное сравниться с личным восприятием? И пусть я не обогащу науку, но по крайней мере для себя я открою этот край человеческого мужества, полярных ночей, северных сияний и белых медведей... А что они встречаются в Арктике на каждом шагу, как воробы здесь, в Подмосковье, я ни на минуту не сомневаюсь. Иначе для чего бы Митя стал брать с собой охотничий карабин и патроны с тяжелыми свинцовыми пулями?

Арктика! Она еще бог знает где, а я уже ощущаю ее приметы. Вот хотя бы этот охотничий карабин... Или мешки, набитые теплым обмундированием, которое здесь, в Подмосковье, сейчас совершенно ни к чему. Я тащу свой мешок к самолету и заливаюсь потом. Еще больше мешок у командира экипажа — Николая Варфоломеевича Метлицкого. Ему тоже жарко, но в отличие от меня, он не выказывает

¹ Аэродром полярной авиации на окраине Москвы. Ныне на этом месте новый жилой массив.

удивления по поводу всех этих многочисленных и, как мне кажется, отчасти ненужных предметов нашей полярной экипировки. Что значит обит!

Правда, в полярную авиацию Николай Варфоломеевич пришел сравнительно недавно, а до этого был пилотом ГВФ, летал на различных внутренних линиях, имеет многолетний опыт полетов за рубежом (в числе первых летал на линии Москва — Берлин).

Бортрадист Сергей Александрович Намесников до авиации длительное время плавал на судах торгового флота. Он чем-то похож на бортмеханика Островенко: такая же атлетическая фигура и недюжинная сила, та же спокойная уравновешенность и такое же отличное знание своего дела.

Штурманом у нас Герой Советского Союза Александр Павлович Штененко. Это имя мне было знакомо и раньше. Как-то в годы войны я прочел небольшую увлекательную книжицу о полете летчика Пуусеппа в Америку, куда он, несмотря на опасности войны, преодолевая циклоны и безбрежье океана, доставил наркома иностранных дел. Автором этой книжки был Александр Павлович Штененко, прокладывавший в том полете курс Пуусеппу.

Невысокого роста, сухощавый, подвижный, с тонкими чертами лица и выразительными, слегка на выкате глазами, штурман наш всегда готов на веселую и безобидную шутку, которая не раз скрашивала трудные будни полярных летчиков.

Таков экипаж, в котором я второе после командира лицо. Мои обязанности предельно просты: на земле в моем ведении загрузка самолета, в воздухе я помогаю командиру пилотировать машину и... учусь. Да, учусь, ибо никому не приходится так много учиться, сдавать различные экзамены и подвергаться всяческим проверкам, как нам, авиаторам.

Вроде бы окончил училище, поступил на работу и летаешь себе на здоровье. Как бы не так! До тех пор, пока не познакомишься с самолетом, двигателем и аппаратурой, не изучишь всех особенностей трассы и аэродромов, о полетах не смей и думать. Но и это еще не все. Надлежит изучить Наставление по производству полетов, различные инструкции, приказы и анализы летных происшествий. Изучить и сдать зачеты. Только после этого тебя допустят к первому полету.

И все последующие годы день за днем придется учиться, не ропща на вечное школярство, поскольку тебе доверен не только дорогостоящий самолет, но и более ценное — жизнь людей.

Мудры учебники, предусмотрительны наставления, но и они не всеобъемлющи. Вот почему неоценимы те знания и опыт, что передают летчики друг другу. И как тут не быть благодарным Николаю Варфоломеевичу за ту щедрость, с какой он делится со мной своим мастерством.

Два высоких дерева, показанных Метлицким при подходе к нашему аэродрому, отныне могут сказать мне не меньше, чем целый раздел Наставления. Теперь я знаю, что при плохой видимости, когда от ближней приводной не видна посадочная полоса, эти деревья становятся надежным ориентиром.

Вероятно, улыбнется иной читатель: для чего, дескать, ориентиры, если и самолеты и аэродромы оснащены совершенной техникой, «умными» приборами, с помощью которых возможна посадка даже в самых сложнейших погодных условиях.

Но бывает, что выходит из строя совершенная техника или закапризничают вдруг «умные» приборы, и тогда... Нет, и в самой тяжелой ситуации летчик не теряет душевного спокойствия, если знает и помнит наиболее характерные

приметы того или иного аэродрома. И вообще, до какой бы степени совершенства не был доведен самолет трудами конструкторов, испытателей и заводских рабочих, пилот должен быть готов ко всему. Например, перевести при нужде многомоторную машину на полет с одним действующим двигателем. Или произвести вынужденную посадку вне аэродрома.

И Метлицкий непрерывно наставляет меня:

— В случае пужды на тундру не садись. Сверху-то она кажется ровной и крепкой, а сядешь — болото. Вообще, посадка — последнее дело. Старайся дотянуть на одном двигателе. Избавься от лишнего груза, подбери наивыгоднейшую высоту, зафлюгируй винт отказавшего мотора и тяни, ну, а если не удастся тянуть на одном двигателе, тогда садись. И сто раз обдумай — как? Садись на речные косы, лучше — на каменистые. Сел — установи причину неполадки и постарайся устранить ее самостоятельно. Не получится, сообщи по радию в порт. Товарищи помогут. А самолет не покидай. В тундре самолет найти можно, человека — нельзя. Тех, что бросали самолеты, до сих пор ищут... И вот еще что: перед каждым вылетом проверяй, есть ли на борту неприкосновенный запас продуктов и оружие. И про спички не забывай: огонь в тундре — жизнь!..

Жизнь!.. Совсем недавно отгремели залпы победного салюта, и цепкая память хранит все: яростные вспышки разрывов, лица друзей, погибших в борьбе с жестоким врагом... Как бы ни была дорога жизнь, на войне она принадлежит не тебе, и сберечь ее может — да и то не всегда — только твое умение драться. Но то на войне, а здесь? Почему Николай Варфоломеевич заговорил о жизни?

Лишь спустя какое-то время я понял, что для меня сражения не кончились. Да, я не видел теперь в ночи сверкания пулеметных трасс и не слышал разрывов тяжелых зенитных снарядов. Но разве не тысячедюймовыми пушками ощерив-

вались вдруг в тумане скалистые берега, когда мы вели ледовую разведку? И не была ли миной замедленного действия обыкновенная гайка, плохо затянутая небрежным техником? А на что иное, как не на вражеские истребители, похож сбросовый ветер, что обрушивается из засады над Русской Гаванью или у мыса Шелагского? Суждено мне было убедиться и в предательстве магнитного компаса, что исподтишка отворачивал курс на поясотни градусов где-либо над горами Бырранга, и в коварстве горы Пантелеихи, которая в самый неподходящий момент окутывалась непроницаемой дымкой тумана...

Уже став командиром корабля, я налетал более двадцати тысяч часов над всеми уголками Арктики и в Антарктиде, но до сих пор с благодарностью вспоминаю тот первый полет и моих наставников на пути освоения арктического неба.

— Каждый участок трассы не похож на другой, — говорил Александр Павлович Штепенко. — И не только своими характерными ориентирами, но и климатическими особенностями. В средних широтах этого не увидишь. Возьми триста километров вокруг Москвы — климат и погода там примерно одинаковые. А вот Арктика... Если в одном поселке штитит, то за сто — сто двадцать километров в другом поселке — шторм! Смекаешь?! А магнитные компасы? В одном месте показывает цену на дрова, в другом — землетрясение! В Арктике верь звездам и солнцу — астронавигация здесь выручит!

Внимательно вглядываюсь в плывущую под крылом землю: бурые проплешины тундры среди талого снега да ржавые забереги на реках. Смотрю на эти реки и речонки, прикидываю, где можно посадить самолет, где нельзя, и сообщаю свои «открытия» Метлицкому. Он сдержанно поправляет меня. Зато Штепенко насмешливо хмыкает:

— Салага! Не скоро еще тебе быть летчиком!

— Ну, знаете!..

— Сердишься? — смеется Штепенко. — На сердитых воду возят. А злость в работе — хорошее дело! Учти, юноша!..

Штепенко опускает на глаза защитные очки и с улыбкой ждет, что я ему скажу в ответ. Но я молчу и со стороны, вероятно, похож на нахохлившуюся курицу.

— Неужто и впрямь обиделся? — спрашивает Островенко, опустив на мое плечо тяжелую руку. — Зря. Принимай товарищей такими, какие они есть.

Монотонно гудят моторы, медленно плывет внизу однообразный пейзаж тундры. Беспредельная видимость прозрачного арктического воздуха позволяет окинуть взглядом необыкновенно большое пространство — от горизонта до горизонта. Отчетливо видна конфигурация всех самых далеких ориентиров, и, пока не привыкнешь к этому, такая четкость поражает. Смотри и любуйся самой дальней далью!

Вон впереди обрисовывается линия берега, за которой видна светлая полоса моря, забитого льдами, и темное пятно острова.

— Приступаем к снижению! — объявляет, входя к нам в кабину, Штепенко.

И вот уже самолет катится вдоль косы, в открытую форточку врывается холодный воздух, насыщенный волпующими запахами моря.

Что же, здравствуй, знакомая и незнакомая Арктика!

Поселок, возле которого базируется наш аэродром, расположен на берегу моря. С морем здесь связана вся жизнь: с моря приплыли первые строители, морские дороги связали этот полярный поселок со всем остальным миром, с моря же он получает все необходимое для жизни. Не случайно я за-

мечаю в каждом встречном что-то морское: на одном черный бушлат, у другого полощется по снегу широченный клеш, у третьего на шанке неизменный «краб», у четвертого из расстегнутого ворота проглядывает морская душа — тельняшка...

Как всякий сухопутный человек, я с гордым чувством первооткрывателя спешу к морю. Вот уже видны бурые лохмотья каких-то водорослей и серая галька в полосе прибоя. За узкой полосой воды — льды. Отдельные льдины выползли даже на берег и лежат здесь, как причудливые животные.

Берег пустынен. Тишина нарушается лишь вздохом прибоя да пронзительными голосами чаек. Наверно, так было и тысячу лет назад: та же тишина, тот же вскрик чаек и вечный разговор моря...

Я опускаю ладони в море, набираю полные пригоршни воды и подношу ее к губам. Вода, как и в любом море, соленая, а мне-то казалось, что в северных морях, где столько льдов, она должна быть пресной! Первое, хоть и совсем незначительное открытие...

А сколько их еще впереди! И не будет ничего удивительного, если однажды я приду к выводу, что родная планета выглядит несколько иначе, чем это представлялось по учебникам и прочитанным книгам. Она — другая, новая, и поэтому — дважды интересная! Со временем для меня станут «америкой» выросшие из тумана берега Шпицбергена или «ледяной купол» острова Виктории. Увиденные однажды, они запомнятся мне на всю жизнь, как и крик одинокого мартына на берегу моря, и тревожный переклик гусиного косяка в лучистой долине Маймечи!..

Много позже счастливая судьба приведет меня в дальние страны. И я буду отовсюду привозить сувениры, наброски, зарисовки, этюды. И когда однажды ко мне придет мой старый учитель, не будет конца его вопросам: правда ли, что

в Красном море такая синяя вода? Верно, что над ледником Шеклтона такое желтое небо? Действительно ли, что в Антарктиде водятся императорские пингвины? И почему нет ни одного рисунка льва, если я побывал в Африке?

Я не стану смеяться над наивностью его вопросов. Мне вдруг захочется поделиться с ним тайнами, которые я познал вдали от родины. И я стану рассказывать ему, что у горы Александра фирновый снег и на него лучше не садиться: можно не взлететь. Что если собираешься лететь на «ледяной купол» всего часа на два — возьми провизию на неделю, а лучше на две: может подняться свирепый шторм, и ты будешь сидеть в самолете, пересчитывать с товарищами последние сухари, а вместо сигареты свернешь папиросу из обрывка бумаги, и табак, которого уже давно нет, заменит тебе щепотка чая...

И старый учитель будет восторженно покачивать головой, и лицо его постепенно озарится гордой улыбкой, потому что именно он и его коллеги открыли мне глаза на огромный мир, привили вкус к любознательности и разожгли огонек романтики.

ЛЕДОВАЯ РАЗВЕДКА

Как-то меня спросили: что такое ледовая разведка? И, представьте, я не сразу ответил, хотя за свою долгую летную жизнь на такие разведки летал много раз.

Так что же это такое — ледовая разведка?

Берег смотрит на море не только окнами домов. Антенны радиостанций, маяки, пеленгаторы и локаторы — все это обращено вдаль, за горизонт, туда, где клубятся темные космы низких облаков, где бродят льды. Льды эти разные, и находятся они в непрерывном движении. Для того чтобы корабли

57597



могли беспрепятственно идти Северным морским путем, необходимо изучить характер льдов, установить закономерность их движения, определить более легкий, близкий и безопасный путь. Все это, естественно, невозможно сделать в одном полете. Требуется постоянное изучение ледяного покрова моря, постоянное наблюдение за движением льда. Потому еще до начала морской навигации самолеты уходят далеко в море и исчерчивают его поверхность галсами — маршрутами разведок. Галсы накладываются друг на друга с определенными временными интервалами, например, через каждые десять дней.

Такая разведка ведется регулярно и на больших площадях, что позволяет иметь общую картину ледовой обстановки по всему Арктическому бассейну. Обычно эту разведку называют стратегической, и начинается она за один-два месяца до морской навигации, а заканчивается через месяц после завершения ее.

Когда же выходят на трассу морские корабли, ледовая разведка носит чисто тактический характер, так как проводится непосредственно в интересах судов. В этом случае протяженность маршрутов намного меньше, зато данные о состоянии льда отличаются подробной характеристикой и содержат неперенные рекомендации о лучшем пути следования каравана. Карта ледовой обстановки и рекомендации относительно курса сбрасываются на борт ведущего ледокола.

Но независимо от вида разведки, любой полет на нее требует исключительного мастерства пилотов и слаженной, четкой работы наземной службы. За работой морских и воздушных кораблей следит земля: метеорологи, аэрологи, гидрологи, синоптики и другие специалисты. Они ведут наблюдение за состоянием атмосферы моря, льдов в прибрежной полосе, а радиостанции наблюдательных пунктов передают

все полученные сведения кораблям и поддерживают с ними непрерывную связь.

Для осмотра большей площади самолеты ходят над морем галсами: от берега по прямой в море и опять к берегу. Точность маршрута, особенно определение точки поворота в море (гидрологи называют ее — подвесной точкой) достигается привязкой, то есть выходом к заранее намеченному береговому ориентиру. Такими ориентирами служат морские знаки, маяки или характерные особенности берега: мысы, косы.

Бывает, надо льдами длинными шлейфами ползет туман, скрывая разводья, полыньи, ледяные поля и очертания берега, а корабли просят, требуют ледовую обстановку. И самолеты уходят в небо, медленно продираются в тумане надо льдами, привязывают свои маршруты к земле и, подготовив карту, сбрасывают ее ледоколу. Там, где ледовая обстановка особенно сложна, самолеты «висят» над кораблями и кабельтов за кабельтовым, миля за милей ведут караван по намеченному пути вдоль всей трассы Северного морского пути.

Это и есть ледовая разведка.

Нам поручена преднавигационная, стратегическая разведка. Корабли еще в Ленинграде, Мурманске и Владивостоке принимают грузы для Севера, а мы приступаем к изучению их будущего пути.

Вчера нас встретили прилетевшие чуть раньше из Ленинграда гидрологи Арктического института¹ Александр Гаврилович Дралкин и Авраам Юшвич Зарбайлов. Сегодня они уже полноправные члены нашего экипажа.

¹ Ныне Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт (ААНИИ).

Самолет готов к вылету. По обоим бортам его расставлены бочки с горючим. Полет предполагается долгим, и в воздухе мы будем пополнять запас топлива из этих бочек. В фюзеляже остался узкий проход, но за брезентовой перегородкой, которая разделяет фюзеляж на две неравные части — грузовой отсек и рабочее место гидрологов, — просторно. С левого борта широкий стол для карт гидрологов и штурмана, справа — стол поменьше, рядом с ним электрическая плитка — это наша кухня. Правда, с сегодняшнего дня у нас введена морская терминология, так что справа по борту — камбуз. Дежурить на нем будем по очереди, но на первое время я приказом «кэпа» Метлицкого от обязанностей кока освобожден, поскольку моря еще и не нюхал. Немного обидно, но... ведь правда!..

Уже запущены двигатели. Островенко опробовал их на всех режимах, проверил работу агрегатов, прислушался, даже, кажется, принюхался, выглянул поочередно в обе форточки и лишь после этого доложил командиру:

— Все готово. Можно вырывать!

Метлицкий шевельнулся на сиденье, устраиваясь поудобнее:

— Поехали!..

Рука командира передвигает вперед шарики секторов управления. Двигатели взывают, и тяжело загруженный самолет начинает разбег. Бежит долго. Я успеваю бросить взгляд на командира. Лицо его спокойно. Наверно, так и надо: пробег увеличивается за счет загрузки — все-таки две тонны лишнего горючего!

Переносу взгляд на приборы: стрелочка указателя скорости ползет к отметке восемьдесят, подходит к девяносто, сто! Я чувствую, как самолет отделяется от земли и повисает в воздухе. Повисает и... начинает задирать нос!..

— Помогай! — кричит Метлицкий.

Я вместе с ним давлю на штурвал. Нос самолета на какой-то миг останавливается, потом опять медленно движется вверх.

Островенко и Намесников уже в фюзеляже. Вероятно, они сами сообразили, что плохо привязанные бочки при взлете переместились в хвост и создали угрожающую заднюю центровку. В считанные секунды они перебрасывают все десять двухсоткилограммовых бочек ближе к носу самолета. Нормальный угол набора высоты восстановлен.

Потом, после полета, на земле Островенко и Намесников пробовали передвинуть эти бочки, но даже вдвоем им было не под силу. Действительно, неисчерпаем запас физических сил человека, мобилизованного опасностью!

— Вот так, парень, — говорит мне Метлицкий, вытирая взмокший лоб. — Кто-то из нас в рубашке родился.

— Извините меня, Николай Варфоломеевич, — произношу я, стыдась поднять глаза на командира. — Это я виноват. Плохо закрепил бочки.

— В экипаже все виноваты, — обрывает меня Метлицкий. — Ты плохо привязал, Митя не доглядел, я не проверил... Будешь командиром, всегда считай себя главным виновником, что бы ни произошло. И не ищи оправданий, или, что хуже, — сочувствия. Экипаж, брат, одно целое, вот и дели вину на всех...

— Спасибо, Николай Варфоломеевич!

— Нежности! — фыркает Метлицкий. — Ладно, пока погода хорошая, посиди один. Вахты будут получасовые, считай, что твоя началась.

Командир поднимается со своего сиденья и уходит в отсек гидрологов, а на его место опускается Митя.

— Расстроился кэп, — говорит мне Митя, кивая головой в сторону отсека, откуда доносится наигрыш баяна. — Ишь, Штрауса играет...

— И все из-за меня... Ведь мы могли разбиться?

— Дурень! — вдруг вскипает Митя. — С таким-то кэпом! А экипаж?! Не могу себе простить: десять раз проходил мимо этих бочек — нет бы пощупать швартовку.

— Значит, я виноват...

— Самобичевание? Благородство? — еще пуще горячится Митя. — Перестань! Все мы виноваты! Правда, Серега? — спрашивает он у подошедшего радиста.

— Точно, — соглашается Намесников. — И выбрось из своего лексикона это дурацкое «я»! Экипаж — это «мы»! Уразумел?

Я молча соглашаюсь, но в душе понимаю, что ребята просто хотят ободрить меня, поэтому и берут на себя часть моей вины. Что же, этот урок запомнится мне на всю жизнь. Воздух не терпит недосмотра и разгильдяйства!

— Расщебетались, сороки! — протискивается между Митей и Намесниковым Штепенко. — Дайте одним глазом на солнышко взглянуть!

— Солнышко ли? — поворачивается к нему Митя. — А может, и ты с моралью, Александр Павлович?

— Да ну вас! — смеется Штепенко. — В печенках у меня ваши бочки. Заикой меня сделаете.

— Во-о! — Митя даже подпрыгивает на сиденье. — Чужое мое сердце.

— Отстань, Митя! У меня свои дела: надо определиться. Смотри — впереди туман!..

И Штепенко нацеливается секстантом на солнце...

Туман... Серые облака рваными космами коснулись льда, впитали в себя морозную влагу испарений над разводьями, заварились тугим крахмальным клейстером, да так и остались в воздухе.

Туман... Я помню, как взорвался на своих бомбах экипаж, в котором был мой фронтовой товарищ Николай Ждановский... Помню, сколько жертв понесли мы из-за этого тумана, что не раз закрывал огни нашего старта!

Боялись ли мы тогда полетов в тумане? Над этим не приходилось задумываться. Летать в тумане было трудно. Сказывалось отсутствие необходимых пилотажных приборов. Да и на земле нас ждал в лучшем случае электрический старт из десятка тусклых лампочек. Но мы летали, рискуя во имя великой цели — защиты Родины. И эта цель оправдывала все.

Но зачем сейчас входить в это коварное месиво? Зачем рисковать?

Потихоньку беру штурвал на себя, самолет набирает высоту, и тотчас все внизу обволакивает молочно-белая пелена...

— Видимость! Что с видимостью?! — слышится голос старшего гидролога Дралкина.

— Туман, — односложно отвечаю ему.

Возвращается на свое место Метлицкий, быстрым взглядом окидывает приборы и, будто не для меня, произносит:

— Высотища-то, как бы голова не закружилась...

— Всего сто метров! — восклицаю в ответ. — Туман, Николай Варфоломеевич!..

— Вижу, что туман, — спокойно продолжает он. — Что мы с тобой делаем? Ледовую разведку. Что видим? Ничего. Это «ничего», гидрологи на карте желтым карандашом закрашивают, то есть выходит, что мы за свою работу «двойку» получаем. Снижайся!

— Пятьдесят метров!

— Давай еще ниже. Видимости-то нет...

— Двадцать пять!

— Спокойно, парень. Еще немного ниже.

— Николай Варфоломеевич, земля рядом!..

— Так надо. Это, парень, ледовая. Привыкай.

Самолет идет на высоте десяти-пятнадцати метров. Только с этой высоты еще можно как-то разглядеть характер льда, и гидрологи продолжают свою работу.

— Страшно? — склонившись к моему уху, спрашивает Митя.

— Не знаю... — отвечаю ему и, взглянув на командира, добавляю: — Привыкаю!..

Кажется, в моих словах нет ничего смешного, тогда почему Митя и командир хохочут взахлеб?

— Не было бы страха, — обрывает наконец смех Митя, — а привыкнуть можно. Правда, некоторые... — И он делает замысловатое движение пальцами!..

Уже несколько часов идем в тумане. Метлицкий, видимо, забыл об установленных им же самим полчасовых вахтах и к штурвалу не прикасается. А я не в обиде, я уже освоился с полетом на малой высоте. Теперь бы остаться одному, почувствовать доверие командира!

Будто угадав мои мысли, Метлицкий устало откидывается на спинку кресла:

— Ну и погодка... — сокрушенно произносит он.

— Нормальная! — вступает в разговор Митя. — Иди, Варфоломеевич, чайку погоняй, а мы тут вдвоем!..

— И то, — соглашается Метлицкий и, обращаясь ко мне, говорит: — Следи за высотой и не теряй видимость.

Я молча киваю головой.

От ощущения ответственности за «самостоятельный» полет у меня напряжены не только нервы, где-то между лопатками появляется мышечная боль. Но об этом я не скажу даже Мите. Почти тут же, между мной и Митей, втискивается Штепенко. Некоторое время он наблюдает за приборами, потом слегка кивает в мою сторону и спрашивает Митю:

— Вроде обкатался?

Островенко молча поднимает большой палец.

Мне доставляет удовольствие скупой мужской разговор двух товарищей. Кажется, они готовы принять меня в свое воздушное братство!

— Ну вот, — подчеркнуто обескураженно тянет Штепенко. — Стоило похвалить, как он с курса съехал! Доверни пять градусов влево!

— Но курс прежний, Александр Павлович!

— Все равно доверни. Вправо не уклоняйся, а влево — сколько угодно.

— То есть?

— Ну, градуса на два-три! На привязку выходим.

Возвращается Метлицкий. Митя уступает ему место и усаживается между нами на подвесное брезентовое сиденье.

— Выходим на привязку, — объясняет мне Метлицкий. — Ты следишь и пилотируешь по приборам, я — смотрю за землей. Если что не так, вмешиваешься в управление и исправляешь мои ошибки. Понятно?

— Понятно.

— Сколько до берега, Александр Павлович?

— Минут десять.

Со скоростью двести тридцать километров в час на нас надвигается берег, невидимый за плотной завесой тумана, и взгляды всех членов экипажа устремлены вперед. Только я не смею оторвать своих глаз от приборов.

— Командир, ерунда творится на побережье, — протягивает листок бумаги Намесников.

— Что там? Прочти сам.

— Да что читать... Шторм. Туман все вокруг закрыл.

— Ничего. Полет еще долгий. Может, рассеется. Запроси погоду на Диксоне. И следи за прогнозом по всему побережью.

Намесников опять усаживается на свое место, надевает наушники, вслушивается в позывные радиостанций и запрашивает погоду, прогнозы. Потом все данные передаст Штепенко, тот нанесет их на карту, и тогда мы будем знать погоду всего района. А пока самолет идет к берегу прежним курсом...

В тумане невольно хочется взять штурвал на себя и уйти вверх, туда, где светит солнце, где есть видимость и нет этих опасных скалистых берегов. Но нет, нельзя... Если не подойти к берегу и не отыскать нужный для привязки маршрута ориентир, пойдет насмарку весь многочасовой труд. Потому и всматривается Метлицкий до боли в глазах в белое молоко тумана, потому и следит неотрывно за берегом Островенко. От внутреннего напряжения у него даже выступили капельки пота над переносицей и по глубокой складке между бровей сбежали к пересохшим губам. Митя слизывает их языком...

Время расчетного выхода к берегу истекает, остаются считанные секунды. Теперь устремлены вперед не только взгляды Метлицкого и Островенко. Надо мной склонилась голова штурмана, привстал со своего сиденья радист и тоже протиснулся к нам в кабину, через головы экипажа смотрят вперед оба гидролога: где берег? И вдруг скорее угадывается, чем просматривается, сначала темное пятно, потом расплывчатый контур скалистого берега.

— Земля!

Метлицкий крутит штурвал вправо, и самолет, задрав левое крыло, пронесется над скалами, которые впились своими черными зубами в белый припай льда. В какой-то миг Штепенко успевает заметить пирамиду морского знака.

— Вышли точно! — говорит он Метлицкому. — Отверни вправо еще на сорок градусов. Так! Теперь мы будем идти вдоль берега.

Метлицкий снимает руки со штурвала, достает носовой платок и вытирает мокрый лоб.

— Отлично! — восклицает Островенко. — Здорово подошли, Варфоломеич!

Метлицкий улыбается и весело подмигивает мне:

— Вот так, парень! Это и есть ледовая...

Еще серия коротких галсов в море, и — на привязку к берегу. Карта гидрологов заполняется условными значками и цветными пятнами, рассказывающими о характере виденных льдов. Но мне они кажутся одинаковыми — и пак, и годовалый, и серо-белый, и нилас¹. Я еще не умею различать их.

— Мальчики, — обращается к нам Штепенко, входя в пилотский отсек. — Вы не забыли про почту? Пара мешков у нас в Русскую Гавань.

— Как там погода? — хмурится Метлицкий. — В туман туда не полезешь...

— После такой разведки и спрашивать о погоде? — смеется Штепенко. — Ладно уж, успокою — погода что надо: ясно и штиль! Устроит?

— Вот это добро! — обрадованно восклицает Метлицкий.

Со стороны Баренцева моря подходим к побережью Новой Земли. Мы ее обошли с севера. Туманы и низкая облачность остались по ту сторону, в Карском море. Здесь же в небе — легкие перистые облака и беспредельная видимость, море свободно ото льда, и громадные водяные валы, следы недавнего шторма, раскачиваясь вниз, отражают солнечные блики. Сверкают под солнцем и белые шапки Новоземельских ледников.

¹ Классификация льда: пак — многолетний и многометровый лед, годовалый — осеннего образования, серо-белый — молодой лед, толщиной 30—50 сантиметров, нилас — свежобразованный лед, толщиной до 20 сантиметров.

В маленьком полярном поселке Русская Гавань ждут почту, и мы заходим на сброс.

Все ниже склоняется к горизонту солнце, и с востока ползут нам навстречу сиреневые сумерки. На песчаной косе нашего базового аэродрома мерцают дымные костры старта. Метлицкий заходит на посадку.

Как в калейдоскопе мелькают дни. Короткий отдых, осмотр самолета, заправка, и опять — воздух, море, долгие галсы над льдами.

Я втянулся в напряженный ритм работы. И все чаще Метлицкий оставляет меня в пилотской кабине одного. Доверие командира ободряет меня, переполняет необыкновенной гордостью. Значит, летать мне на ледовую разведку в незнакомых морях!

Когда хорошая видимость и не требуется больших усилий на пилотирование самолета, я зачарованными глазами провожаю бегущие внизу льды и... мечтаю. То мне представляется, что я — и только я! — вдруг увижу во-он в той голубоватой дали ушедший в неизвестность «Геркулес» или «Святую Анну»¹. А почему бы не узнать мне трагическую

¹ В 1912 году экспедиция на судне «Геркулес», возглавляемая выдающимся русским полярным исследователем В. А. Русановым (1875—1913), сделала попытку пройти Северным морским путем к Берингову проливу. В том же году экспедиция пропала без вести. В 1934 году на одном из островов в Карском море были найдены вещи участников экспедиции и столб с надписью «Геркулес, 1913».

Полярная экспедиция лейтенанта Г. Л. Брусилова (1884—1914) тоже имела своей целью пройти вдоль берегов Сибири в Тихий океан, но у берегов Ямала судно «Святая Анна» было затерто льдами и начало дрейфовать. Весной 1914 года штурман Альбанов с тринадцатью матросами попытался добраться по льдам до Земли Франца-Иосифа. Из этой партии в живых остались только Альбанов и матрос Конрад. Дальнейшая судьба «Святой Анны» неизвестна.

тайну этих кораблей?! Ведь могли же советские ученые почти через триста лет найти остатки зимовки Баренца! То воображение рисует остров, которого еще нет ни на одной карте мира. Остров, открытый мной! И конечно, он будет назван именем первооткрывателя: остров Константина. Ведь звучит, черт возьми!..

Но что-то не попадаются мне неизвестные острова и нет в нашем море кораблей моей мечты. Правда, однажды мы выскочили на вмержший в лед трехмачтовый кораблик и я так рванул самолет с курса, что в кабине мгновенно появились Метлицкий и Штепенко.

— Корабль! — завопил я.

Наверно, тот матрос, что первым увидел землю с каравеллы Колумба, не так истошно известил о своем открытии.

— Корабль! — вторично закричал я и ввел самолет в крутой вираж.

— Шхуна, — сказал спокойно Штепенко, заглянув через мое плечо в форточку. — Рыбачья. Давно брошена. А с курса на разведке сходить непозволительно. Так-то вот, молодой человек!

Мечты, мечты... Где они — «Геркулес» и «Святая Анна»? Где остров, которому суждено носить мое имя?..

Весна. По ночам еще морозно, временами беснуются метели, но снег, что сыплется из низких облаков, уже не сухой и колючий, как зимой, а влажный и мягкий. Когда же он под лучами солнца тает, над бурными тундровыми холмами висит дрожащее марево испарений — верный признак близкого тумана.

Я уже привык к туманам в море, как к чему-то неизбежному. И они не представляются мне стихийным бедствием, таящим в себе непрременную опасность. Ведь при полете над

морем исключена встреча с препятствиями, разве только во время привязок к берегу. Или «повезет», и ты наскочишь на одинокий айсберг, впаянный в лед где-то далеко в море...

Туман. Сегодня он скрыл все побережье, а мы возвращаемся с последнего маршрута разведки, и у нас не так уж много горючего. Наверно, поэтому беспокойство на лице командира.

— Сергей Александрович,— подзывает он радиста.— Запроси Диксон.

— Диксон слушает, Николай Варфоломеевич.

— Диксон! Я — триста двадцатый. Пригласите дежурного синоптика к микрофону.

— Синоптик Пронин. Слушаю вас.

— Обрисуйте нам погоду в вашем районе,— просит Метлицкий.

— Наша погода обуславливается антициклоном, который своим центром расположен над Красноярском. Туман объясняется вторжением теплых масс на холодную подстилающую поверхность...

— Нам от этого не легче,— комментирует Метлицкий, обернувшись ко мне.

— Площадь распространения тумана по всему побережью Карского моря и восточной части Баренцева. Предположительно продержится сутки, возможно, двое. Прием.

— Я — триста двадцатый. Что можете посоветовать? Посадка у вас возможна? Прием.

— Я — Диксон. Видимость у нас сейчас около пятидесяти метров. Рекомендую идти в Игарку. Там погода хорошая. Прием.

— Сергей Александрович! — окликает Метлицкий радиста.— Связь с Игаркой есть?

— Есть. И погода там хорошая, но аэродром затоплен... Паводок...

— Та-ак,— тянет Метлицкий и продолжает размышлять вслух: — Может в Красноярск потянем?..

— Мало горючего, командир,— замечает Митя.

— Знаю. Запроси наш базовый.

— На проводе! Что передать?

— Пусть синоптик сообщит погоду.

Мы вслушиваемся в тревожный писк морзянки. Намесников медленно переводит ее вслух:

— На базе тоже туман... Прибытию возможны просветы... рекомендуем следовать к нам... Что ответить?

— Отвечай: следуем к ним!

Берем курс на базовый аэродром.

Над полуостровом Ямал туман разрывается, и в разрывах проглядывает желто-бурая тундра. Маленькие безымянные ручьи на ней превратились в полноводные реки, с гладкой поверхности которых испуганные гулом наших моторов снимаются утки. Олени на холме замерли, наблюдая за диковинной птицей, и тут же, не выдержав страшного гула, бросаются вниз по склону. А над туманом нам навстречу тянутся гусиные косяки. Вид ожившей тундры и особенно гусиные стаи укрепляют во мне уверенность в благополучном исходе нашего полета.

Над базой густой туман. Уйти куда-либо в район хорошей погоды уже нет возможности: горючее на исходе. Митя — в который раз! — проверяет в фюзеляже бочки, он еще надеется, что обнаружит клад в виде двухсот литров бензина...

— Триста двадцатый, триста двадцатый! Над морем видимость улучшилась! Метров пятьсот-семьсот! Заходите на посадку с моря!

— Добро. Заходим!

Выходим на радиостанцию, затем удаляемся в море. Я шилотирую по приборам. Метлицкий держит руки на штурвале, но пока в мои действия не вмешивается.

— Снижайся,— говорит он мне.

Я перевожу самолет на снижение.

— Высота сто метров,— докладывает Островенко.

— Еще ниже!

— Прошли две минуты. Разворот!

Я начинаю разворачиваться на обратный курс — к берегу.

— Высота пятьдесят метров!

Мы идем в сплошном тумане.

— Высота тридцать метров!

— Просматривается лед! — восклицает Метлицкий. —

Вижу берег! Управление взяло!

Я вижу напряженное лицо командира, его крепко сжатые на штурвале пальцы. Вот в левом окошке мелькнуло темное пятно — берег.

— Выпустить шасси!

— Есть шасси!

Самолет тычется колесами в песок аэродрома, визжат тормоза.

— Приехали,— заключает Штепенко.— С окончанием работы вас, мальчики! А тебя,— Штепенко протягивает мне руку,— с крещением ледовой!

Я поднимаюсь со своего сиденья и пожимаю протянутую руку. Митя обнимает меня за плечи и доверительно шепчет:

— Считай, экзамен выдержан. Будешь летать, дружка!..

ЗДРАВСТВУЙ, ДРУГ МОЙ ПО-2!

В Москве жара, в белой опуши тополя, а еще вчера Арктика провожала нас свирепой поземкой.

Через площадь Дзержинского добираюсь на Большую Черкасскую, в Управление, и волнуясь: вызов к высокому

начальству обычно не предвещает ничего хорошего, а меня требует сам Мазурук!

— О работе можешь не рассказывать,— приветливо встречает он меня и усаживает в кресло.— Наслышан и рад за тебя. Говорят, обкатался. Но разговор не об этом.— И без всякого перехода: — Нет желания полетать на ПО-2?

Я недоуменно пожимаю плечами. Мазурук истолковывает это по-своему.

— Понимаю, летать на старом самолете неинтересно... К тому же существует мнение, что летать на этом самолете проще простого. А ведь не так, верно? Приборов мало, летчик один, без радиосвязи... На нем летать сложно, очень сложно! Согласен?

— Да, но...

— Погоди. Аэросъемочной экспедиции выделено пять самолетов. Надо доказать, что и малая авиация может сделать многое в условиях Севера. Пока у нас нет другого самолета, придется летать на ПО-2. Тебе он знаком лучше, чем другим нашим летчикам.

Я растерянно молчу, но Мазурук, по-видимому, не замечает этого и увлеченно продолжает:

— Я представляю то время, когда совершенно новый самолет, легкий, маневренный, войдет в жизнь Севера и станет привычным, необходимым каждый день, каждую минуту! Я верю — такой самолет будет! А пока на стареньком ПО-2 надо доказать необходимость авиации такого рода. И тебе это под силу. Я не требую немедленного ответа, а если и откажешься — не обижусь. Подумай.

— Что же тут думать, в принципе я согласен.

— Ну и добро! Твой самолет вот здесь,— показывает он на карте.— Перегонишь его в Игарку, там получишь еще четыре, там же отберешь и летчиков. Кого брать, решай сам. По прибытии на место поступишь в распоряжение началь-

ника экспедиции Бутлера. Что придется делать, пока не знаю и сам, но какую бы работу на тебя ни взвалили, ты должен доказать возможности этого самолета. Допускаю разумный риск, готов взять грех поломанного самолета на себя, только докажи тамошним старожилам, что им без малой авиации не жить.

— Понятно, Илья Павлович.

— И вот еще что, дружок. Тебе предстоит тысячекилометровый полет над тундрой... Ты летишь в одиночку... Будь осторожен! Если возникнут трудности, сразу же сообщай мне. Договорились?..

Домой возвращаюсь пешком, чтобы спокойно обдумать все сказанное Мазуруком. Перебираю в памяти свои полеты на ПО-2: на бомбежку, разведку, в тыл к партизанам, на сброс наших разведчиков. Было трудно, но всегда выручало хорошее знание района действия, близость аэродромов, на которые при нужде можно было сесть. А здесь? Маршрут полета, допустим, я изучу по карте. Но много ли она расскажет? Кроме характерных ориентиров, ничего! Впереди — тундра, пустыня... А во второй кабине, за моей спиной, будут только банки с горючим. Чтобы залить его в бак, я должен буду отыскать подходящую площадку, сесть на нее, а потом взлететь. Как хорошо, что Метлицкий и Осгровенко терпеливо объясняли и показывали, где можно садиться, где — нельзя. И все равно, сколько всяких неожиданностей возникнет на моем пути? Еще не поздно отказаться, сказать «нет»...

Тысячекилометровый путь до Игарки завершаю в один день с промежуточной посадкой для заправки на берегу Обской губы. Никто не воспринимает мой перелет как нечто выдающееся и достойное внимания, но я расцениваю его

как личный рекорд, как серьезное испытание на аттестат летной зрелости.

И пока техники готовят самолеты для передачи в наш маленький отряд, сами собой подбираются и летчики. Никто их не назначал, не приказывал, просто один помог осмотреть самолет, другой облетал его после ремонта, третий заинтересовался нашей предстоящей работой. Так все и остались. Добровольный метод комплектования подобных экспедиций мне кажется правильным: одно дело, когда человек назначен приказом, другое — когда он пришел сам, по велению сердца. Обрадовало меня и то, что ни один из летчиков не задал вопроса о предстоящем заработке. Хуже всего, когда люди, отправляясь в неизвестность, пекутся о компенсации за свой будущий труд.

Выбрав погожий солнечный день, плотным строем ведем наши С-2¹ на север. Самолеты идут настолько близко, что, оглянувшись, можно увидеть лица летчиков. 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 своей радости. Его взгляд устремлен в пространство перед собой. Неужели я в нем ошибся? Неужели его душу не разворошил ветер романтики, и предстоящую интересную работу — я не сомневаюсь, что она будет такой! — он воспринимает как обыденные полеты по перевозке рыбы на Игарский рыбозавод? А мне-то казалось, что первый и пока единственный пилот-чукча должен относиться к своей работе, как к искусству, — восторженно и увлеченно...

¹ С-2 — модификация самолета ПО-2 в грузо-пассажирском варианте, с закрытой задней кабиной, рассчитанной на двух пассажиров.

На нашем пути к Хатанге два маленьких поселка с такими же маленькими аэропортами и с мизерным штатом обслуживающего персонала. Поэтому наш прилет вызвал здесь целый переполох. Период межнавигационный, самолеты на лыжах только-только прекратили полеты, но еще не начали полеты гидросамолеты. Что же касается самолетов на колесах, то их тут не принимали никогда. Да и можно ли считать аэродромом пятючок на краю поселка либо на прибрежной косе? Вот почему все, что связано с обслуживанием, здесь проблема: заправка, подвоз горючего и даже обед. В телеграмме, предупреджающей о нашем прилете, 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-то 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. И тут не обходится без курьеза: посадочная площадка в десяти километрах от поселка, а когда катер доставляет нам работников порта, выясняется, что горючее они захватить не догадались. Наконец привезено горючее, и мы заливаем его ведрами в баки, убивая на это массу времени и сил.

Впереди еще четырехчасовой перелет, а солнце уже склонилось к западу. Спрашиваю у Романова:

— Остаемся ночевать или полетим дальше?

— Летим! — улыбается он. — Отоспимся и поедем в Хатанге.

— Понятно. А ты, Миша?

— Летим.

— Толя?

— Как все!

— Ты, Дима?

Тымнетагин, прежде чем ответить, внимательно оглядывается и втягивает воздух широкими ноздрями.

— Однако, надо лететь, — наконец произносит он. — Спеть надо: туман будет...

Он родился в тундре, знает свой край, и поэтому ему, как никому другому, близка здешняя природа. По каким-то неуловимым признакам Дима угадывает малейшие изменения погоды. Может, о близости тумана ему говорит голубоватая дымка над тайгой или необыкновенно злые укусы комаров?..

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

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

Я удобней устраиваюсь на сиденье и достаю карту. Карта этих районов не точна: в ней есть кое-какие погрешности, идущие еще со времен первых исследователей. Но меня заинтересовали названия. Вот Волочанка произошла, наверное, от слова «волоок», «волочить». Значит, кто-то в давние времена тащил здесь свои суденышки волоком, и поселок, что оказался в конце волока, потому и назван Волочанка. Или Боярка. Интересно, какая боярыня жила в этих краях и почему в ее честь назван поселок? А может, здесь пролегал путь казачьей вольницы и по этим речушкам плыли легкие кочи из сказочно богатой Мангазеи в поисках новых богатств и «мягкой рухляди»? Может быть...

А дымка внизу все гуще и гуще. Самолеты прижались плотнее друг к другу, снизились и идут над самой рекой тесным строем. Вскоре дымка еще больше сгущается и переходит в туман. Вернуться уже не сможем: не хватит горючего, да и Хатанга где-то совсем рядом. Ага, вот она! Слева открываются мерцающие дымные костры старта и белое полотно 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 вижу невысокого кряжистого человека в распахнутой меховой куртке. Выпрыгиваю из кабины и иду навстречу:

— Здравствуйте!

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

— Простите, вы, наверно, нас с кем-то путаете, — растерянно отвечаю я. — Мы прибыли в экспедицию Бутлера...

— Вижу, что прибыли! А я запретил! Три часа назад послал телеграмму: прилет запрещаю! А они здесь! Выпороть бы тебя за это «прибыли». — И он добавляет несколько крепких слов.

Это уже свыше моих сил. Кажется, я на миг забываю о правилах поведения и уважении к старшим.

— Какого черта вы на меня орете?! И вообще, кто вы такой? Мне нужен начальник порта или начальник экспедиции!

— 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, делает шаг ко мне и протягивает руку:

— Бутлер Серафим Александрович.

Я называю себя и представляю ребят.

— Не обижайтесь на прием, — говорит мне, улыбаясь, Бутлер. — Таков уж есть наш Иван Семенович. Рекомендую — начальник авиапорта, Турусов! В принципе — это добрейший человек...

— Уже успел убедиться, — произношу я, отвечая на пожатие Турусова.

— А ты на меня сердца не имей, чадушко, — смеется Турусов. — Мы ж тут совсем извелись, вас поджидаячи! 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. Ближе сойдясь с Турусовым, я пойму, что этот отзывчивый, исключительно скромный и заботливый человек почему-то стыдится своих лучших качеств и старается спрятать их под напускной грубостью. И хотя до последних его дней за ним сохранится прозвище «мастера художественного слова», нужно было слышать, с какой теплотой произносились эти слова, 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 неподалеку какой-либо груз, почту, а то и редких пассажиров.

Попробуй тут доказать достоинства воздушного транспорта и жизненную необходимость малой авиации!

Помогает случай. Вот уже две недели не дает знать о себе полевая партия, вышедшая в верховья 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, чадо, харчишек возьми с собой поболее, — советует он и тут же, открыв дверь кабинета, кричит в коридор:

— Эй, 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?

— Есть, Иван Семенович.

— Ты смотри, паря, если 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 если беда, садись, выручай. Понял, чадо окаянное?

— Понял.

— И смотри — башку не вздумай 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 в брюках. Один из них срывает с головы накомарник и машет им над головой, затем срывает накомарник другой, третий... и я вижу рассыпавшиеся по спине светлые волосы... Женщина! Значит, это геологи! Где же их лодка? А люди внизу машут руками, подбрасывают над головой накомарники... Надо садиться.

Вблизи ни одной пригодной площадки — теснина ущелья и скалы. Вот разве эта? Прохожу над склоном горы: ровная полоска длиной метров сто пятьдесят с одной стороны упирается в скалу, с другой заканчивается обрывом. Если коснуться колесами 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?

Пролетаю низко над площадкой, просматриваю ее, выби-

раю отдельно лежащий камень, как ориентир для точки приземления, и захожу вновь.

Несколько толчков о камни и выбоины, и самолет останавливается. Из-под обрыва появляются люди. По отрывочным возгласам узнаю, что на одном из перекатов разбило лодку, и все, что в ней было: продукты, приборы и рация, — пошло на дно. Я вытаскиваю мешок с провизией, уложенный по приказу Турусова, и, пока геологи утоляют первый голод, внимательно осматриваю площадку, решаю, как взлететь. Кабина самолета рассчитана на двоих, их — трое. Садился я в гору и против ветра, взлетать нужно в обратную сторону... Но попутный ветер увеличит длину взлетной дистанции... Ждать изменения ветра нельзя. Что же делать? Что?..

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 понимая меня, вытягивает. У самого обрыва самолет отделяется от земли и повисает над темной глубиной ущелья...

Теперь каждый день для нас находятся самые неожиданные задания: в дальнем становище шальной медведь помял пастуха, и его надо срочно доставить в районную больницу; в верховьях какой-то речушки из-за неисправности мотора застрял катер — необходимо доставить нужную деталь двигателя; где-то затерялись олени стада... Нам поручают высадку в горах геологов и астрономов, доставку почты и продуктов в полевые партии. Наша малая авиация вроде начинает завоевывать авторитет. Но я подсознательно ощущаю, что это еще «не то», что та главная работа, в которой бы могли полностью раскрыться возможности самолета, еще впереди.

С этими соображениями прихожу к Турусову, но он отмахивается от моего разговора и неожиданно предлагает:

— Принимай, чадо, новый аэродром!

Мы взлетаем все с той же несчаной косы, что на противоположном берегу Хатанги. На нее же садимся. Переправа через реку связана с потерями времени и всякими прочими неудобствами. И вот теперь Турусов предлагает аэродром, а точнее небольшую полосу сразу же за поселком!

— Подойдет для твоих птах? — спрашивает он с показной беззаботностью, за которой скрыта выношенная тревога. — Длины-то хватит?

— Семеныч! — Я не могу скрыть восхищения. — Это же настоящий аэродром!

— Погоди, чадо, будет и настоящий. Вот облетаете вы эту площадку, обживете, а к осени удлиню ее и начну Ми-2 принимать. Как думаешь?

— Не мягкий ли грунт для тяжелых самолетов?

— Мягкий. А мы подождем мороза... Потом... — Турусов ненадолго умолкает. — Потом, паря, развернем строительство настоящего сухопутного аэродрома! С райкомом я уже согласовал, поддерживают мою идею. Вот заручиться бы поддержкой нашего авиационного начальства. Расходы большие, но аэродром-то ведь нужен?

— Нужен, Семеныч! Нельзя зависеть от природы, от времени года, от погоды, от реки!

— Точно! Вот необходимость аэродрома ты и поможешь мне доказать.

— Ну-у, из меня дипломат...

— А мне дипломат и не нужен! — обрывает меня Турусов. — Мне, паря, летчик нужен. Завтра День авиации. Смекаешь?

— Туманно.

— У-ух! Тундра! Пассажиров будете катать!

— Ты что?! Такие методы агитации были приемлемы в двадцатых годах. И не взлетит ли нам начальство?



П. С. Турусов — старейший полярный летчик, энтузиаст строительства сухопутных аэродромов в Арктике.

— Ну, начальство не твоя забота. А насчет метода... Где мы живем? В Хатанге. На семьдесят второй параллели. Что видело население этих мест? К какому транспорту привыкло? К оленькам! А мы им — авиацию! Смекаешь?!

— Нет, Семеныч, не смекаю и не согласен с тобой! Кому это нужно?

— Нам — авиации! Нам — жителям Севера! Наконец — просто советским людям!

— Высокопарно, непонятно... С Бутлером согласовал?

— И с Серафимом Александровичем и с райкомом. В десять утра начало. А сегодня перегони самолеты на новый аэродром!

— Это приказ, так я тебя понимаю?

— Поди ты к черту! Приказ!.. А сердце тебе ничего не говорит? Видел на берегу обелиск? Там братская могила тех, кто погиб за Советскую власть. Враги еще живы, кое-кто скрывается в тундре... А родственники погибших, их дети живут тут. Тебе, паря, должно быть ясно, что Советская власть — это не только сытая жизнь да приличная одежка. Это — и передовая техника, наша сила. И надобно, чтобы эту силу видели все — и друзья и враги!

— Теперь доходит, но...

— Так будешь летать, спрашиваю?

— Будем, Семеныч, будем!

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 прокуренных трубок, возили колхозников, рыбаков, оленеводов и охотников. И видели, как светились нескрываемым восторгом и счастьем их глаза. Да, стоило летать по кругу!

Это был настоящий и незабываемый праздник!

Однажды, не застав Бутлера в кабинете, куда пришел за очередным полетным заданием, я вышел и остановился в «фотограммке» (так сокращенно называют фотограмметрическую лабораторию) возле приколотой на стене фотосхемы района.

— Любуетесь? — остановился рядом со мной Мосин, главный инженер экспедиции.

— Да, — ответил я. — Вот такую бы карту нам!

— О, это далеко не карта, — возразил Мосин. — Только схема.

— Но почему же? — искренне удивился я. — Видны все

реки, озера, даже тайгу от тундры отличить можно. Лучше любой карты!

— И все же это не карта, — настаивал Мосин. — Да-с, не карта. Нет привязки твердыми астропунктами, схема не взята в жесткие рамки географических координат, не поднята, не дешифрована и не имеет высотного обоснования.

— А что такое высотное обоснование?

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

— Но ведь такую работу сделать несложно.

— Сложно, очень даже сложно. И в средних широтах это кропотливый и тяжелый труд, а тут бездорожье, горы, тундра. Вот бредут у нас по съёмочному участку, — Мосин ткнул пальцем в схему, — несколько геодезических партий, а что толку? За сезон пять-шесть ходов, и те ценой нечеловеческих усилий.

— А таких ходов надо сделать десятки! — вступил в разговор незаметно подошедший Бутлер. — А как их сделать? Колхоз оленей не дает, другого транспорта нет, а главк требует — план, план!

— А почему бы не использовать самолет? — поинтересовался я.

— Несбыточная мечта, — усмехнулся Бутлер. — До войны, правда, пробовали делать высотное обоснование с воздуха, но постоянно вкрадывались какие-то ошибки.

— А для других работ самолет непригоден? Например, для дешифрирования, географического описания района? Посылаете ведь вы специальные партии...

— Специально не посылаем, — перебивает Бутлер. — Основное в нашем деле — высотное обоснование, а все остальное делается попутно. Смотрите сюда! По границам съёмочного участка созданы опорные пункты, где ведутся астрономические наблюдения и отсчет метеорологических

данных, необходимых для высотного обоснования. В результате длительных наблюдений и сложных расчетов определяется высота данной точки над уровнем моря, то есть обосновывается ее высота. Но таких пунктов мало, кроме того, эти пункты надо связать промежуточными ходами, чтобы стал виден рельеф всей местности. А как их сделать, эти ходы? Ведь это сотни километров по тундре! И надо тащить на себе спальные мешки, палатки, продукты, рацию... Каторжный труд!.. Людей не хватает, транспорта нет, лето на исходе...

— Да, перепадет нам на орехи,— заключил Мосин.— В главке не спросят о причинах, там только факты фиксируют — план сорван! А выполнить его мы бессильны. Да-с!

— Погодите! — попробовал я возразить.— Взгляните на вашу схему: какое обилие рек! И вдоль них посадочные площадки! Усаживайте ваших ученых со всеми приборами на самолет — и вот вам ход!

— Вдоль рек? — задумался Бутлер.— А как мы свяжем такие ходы с опорными пунктами? Для этого нужны еще посадки в тундре и тайге. Найдете вы там посадочные площадки?

— Почему же нет? Смотрите — на плоскогорье, наверно, сесть можно? Таким образом, хоть часть ходов будет выполнена.

— А в этом что-то есть! — оживился Бутлер.

— Пожалуй, попробовать можно,— задумчиво произнес Мосин.— Да-с, попробовать надо!..

Узнав о том, что самолеты будут уходить с базы на несколько суток, Турусов поднялся на дыбы:

— Не допущу! — кричал он.— Раций нет, а здесь тундра, горы!.. Случись беда, кто вас выручать будет?!

Когда же узнал, что на базе постоянно будет находиться один самолет на тот самый случай, он успокоился.

Первые же полеты принесли успех: на схеме появились

обозначения высот, географическое описание и дешифровка местности. Когда же пришла пора связывать точки поперечными ходами через весь съемочный участок, мы собрались у Бутлера на совещание. Совещались долго, еще больше курили и спорили, а к единому мнению не пришли. Большинство высказалось против таких полетов: очень велик риск. Это совсем не походило на трусость — просто летчики знали возможности самолета и особенности посадок в таких труднодоступных районах. Как ни тяжело, но приходилось подчиниться благоразумию и отказаться от таких полетов.

Над экспедицией вновь нависла угроза невыполнения производственного плана.

— Не повторить ли нам прежние опыты по высотному обоснованию с воздуха? — как-то спросил Бутлер главного инженера.

— Тогда у нас ничего не получилось,— ответил Мосин.— Почему же должно получиться теперь? Не следует нам, Серафим Александрович, тратить время на эксперименты. Помоему, мы должны всех свободных людей отправить в тундру.

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

— Нет, не все! — перебил Мосин.— Нужно прекратить лабораторные работы, самолетами подбросить людей возможно ближе к исходным ходам — и с богом! А уж коли застанет нас зима... Что ж, виновата природа, а не мы с вами!

— Ну, знаете! — Бутлер даже вскочил со стула.— Отвечать за срыв плана все равно придется нам обоим! А полевые партии без радистов... Нет, нам не нужен излишний риск!

— Риск? — искренне удивился Мосин.— А разве мы с вами, Серафим Александрович, не ходили в поле без радистов? Пусть и наша молодежь походит, не все за столами в белых рубашках сидеть!

— И все же, Иван Михайлович, ни одной партии без радиста быть не должно!

— Вы приказываете?

— Если угодно — да!

— Тогда уж прошу в письменном виде! — бросил Мосин и вышел.

Мы остались с Бутлером вдвоем.

— Не выходит у меня из головы высотное обоснование с воздуха, — сказал Бутлер. — Вспомнить бы характер ошибок в прежних опытах... Что нам мешало? Что? Постойте, кажется, вспомнил! Было определено, что замеры возможны только на одной, строго определенной высоте, которую не удавалось выдержать ни одному летчику. Вот почему и был отвергнут этот метод...

— Напрасно, — возразил я. — Выписывать кривую в воздухе над поверхностью рельефа нет необходимости. Сейчас есть приборы, которые укажут вам истинную высоту независимо от рельефа.

— Какие же?

— Да тот же радиовысотомер. Его импульсы настолько коротки, что прибор практически постоянно показывает истинную высоту над пролетаемой местностью.

— Интересно!

— И на моем самолете как раз такой высотомер. Попробуем?

— А что? — озорно блеснул глазами Бутлер. — Назло glavku...

Неделя ежедневных полетов, а результатов — никаких. Летаем над аэродромом на разных высотах — от пятидесяти метров до одного, но показания бортовых анероидов даже после посадки не сходятся с показаниями контрольного прибора, оставленного на земле. Неужели прав Мосин и незачем эти эксперименты?..

— Совпали! — вдруг объявил однажды Соболевский, инженер-геодезист, что летает попеременно с Бутлером на самолете и следит за показаниями контрольного прибора. — Черт возьми, совпали!

Втроем склоняемся над приборами — контрольными и бортовыми. Их равнодушные стрелки устали в одинаковые деления. Бутлер хлопает себя по лбу и пускается в пляс.

— Застой! — выкрикивает он. — В воздухе на какое-то время опаздывают показания приборов! Отсюда разница с контрольными...

— И еще отсос, — добавляю я. — Ведь в кабине возникает какая-то разреженность воздуха, а мы ее не учитываем.

— Разреженность? В открытом самолете? — недоверчиво переспрашивает Бутлер.

— Точно!

— Вот как? Попробуем еще!

Мы летаем еще несколько дней, а инженеры разрабатывают методику поправок к показаниям приборов, составляют соответствующие графики, и вот цифры замеров с воздуха приходят в соответствие с нормами технических допусков на грани максимальной точности. Мою радость не трудно понять: наконец-то наша значимость возросла! И как!

Усилиями многих людей создается комплексный агрегат, состоящий из трех анероидов, термометра, часов, радиовысотомера и фотоаппарата. В нужный момент инженер-оператор нажимает кнопку, срабатывает затвор фотоаппарата, и на пленке фиксируются показания всех приборов, время и номер кадра. Теперь любые точки съемочного участка становятся доступными для высотного обоснования с воздуха. Бутлер повсеместно внедряет новый метод, отзывая все полевые партии на базу.

Какой-то шутник дает комплексному агрегату имя «АВТ-1» — авиация вместо топографа. Первый. Название приходится всем по вкусу. «АВТ-1» устанавливается на два самолета, и они вылетают на съемку дальнего участка района.

ЦЕНА БЕСПЕЧНОСТИ

Неподалеку от того места, где Маймеча впадает в полноводную Хету, расположился маленький таежный поселок. Напротив него, на узкой песчаной косе, — наш временный «аэродром»: два самолета, десяток бочек с горючим, пара ведер для заправки, два флажка на длинных палках, заменяющие посадочное «Т», и указатель направления ветра.

Живем мы в колхозном медпункте, где занимаем одну комнату. Она — общежитие и кухня, радиостанция и «камералка».

Вчера наш радист Иван Францев принял приказ Бутлера: «Доставить в верховья Маймечи отряд Апрелева, откуда он будет сплавляться на клипшер-боте».

А наутро, осматривая самолет перед вылетом, обнаруживаю, что шасси сместилось в сторону. Не было печали! Однако техник Петренко уверяет, что это пустяк — просто ослаб трос. И действительно, он подтягивает трос, и шасси становится на место. Я не придаю значения этому случаю и не задумываюсь о причинах, которые вдруг повлекли за собой ослабление двенадцатимиллиметрового троса, не предполагая, какой ценой буду расплачиваться за свою беспечность.

Вылетаю в паре с Анатолием Сластиным. Обычно мы летаем порознь, так как каждый из нас ведет работу самостоятельно. Теперь же мы летим вдвоем, чтобы за один раз перебросить в нужный район отряд Апрелева. Через два с половиной часа полета мы на месте. Присматриваю каме-

нистую косу для посадки и даю сигнал Сластину: «Иду на посадку!»

Снижаюсь, следуя изгибами ущелья. Вот самолет несется над водой. 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...

Что произошло? Почему самолет оказался на брюхе?..

— Живой? — заглядывает ко мне Апрелев. — Что случилось?

— Если бы я знал... Сядет Анатолий, разберемся.

Ждем, пока посадит самолет Сластин, но он не торопится.

— Почему не садится? — недоумевает Апрелев.

Молча пожимаю плечами и наблюдаю за Сластиным. Он поднялся выше гор и кружит над нами. Зачем? И вдруг представляю себя на его месте: что бы я подумал, увидев внизу самолет, лежащий на брюхе? Не иначе решил бы, что завяз в мягком грунте... Значит, не сядет!..

— Николай! — окликаю Апрелева. — Бежим на гору, здесь он не сядет!

По каменистой осыпи карабкаемся вверх, и перед нами открывается широкое плоскогорье длиной больше километра. Я срываю с себя куртку, китель, рубаху и мастерю из всего этого посадочное «Т». Сластин делает еще два захода и лишь после этого приземляется.

— Чего не садился? — не скрывая досады, спрашиваю у Сластина.

— Поди разберись тут! — хмуро отвечает Анатолий. — На косе ты завяз, да и здесь грунт такого же цвета... Не хватало, чтобы мы оба устряпались!

— Да не завяз я, шасси снесло!..

— Налетел на камни?

— Нет! Причину пока не знаю...

Молча наблюдаем, как Апрельев грузится на резиновую лодку, потом лодка трогается вниз по реке, и мы машем руками до тех пор, пока он не скрывается за поворотом. Тогда идем к моему самолету.

— Поднимем на колеса, заменим винт да полетим! — заключает после осмотра Петренко.

— А ты уверен в этом, Иван Федорович? — спрашиваю его.

— Хиба ж ни! Зробим!

— Тогда валяй в Катырык, — обращаюсь я к Сластину. — Привезешь запасной винт, а мы с Петренко останемся.

— Понятно!

— И продукты захвати. Неизвестно, сколько просидим.

— Добро. Кстати, возьми мой «энзэ». Может пригодиться.

— Давай. Значит, ждем завтра.

Анатолий молча кивает головой и уходит к своему самолету. Я слежу за его взлетом и возвращаюсь к Петренко, который возится возле машины.

— А дела наши дрянь, — сообщает он мне. — Ось смотри. — И протягивает обломок гнилого дерева.

— Что это?

— Лонжерон...

— Значит, трос ни при чем? — осеняет меня. — Сгнил лонжерон, и узел шасси вырвало на посадке?

— Да... Виноват. Хочешь ругай, хочешь... Та тильки не унывай. Бач, яки лиственници! — Петренко повел рукой в сторону близкого ущелья. — Воны ж як с железа. Зрубьмо та й зробьмо!

— Легко сказать. А инструмент?

— А це що? — кивает Петренко на топор.

— Что ты им сделаешь? — горько усмехаюсь я.

— Булы б руки! Пишлы до лису.

Три часа, сменяя друг друга, валим сухие лиственници, чтобы потом подвести бревна под самолет и, вывесив его, освободить шасси. С непривычки ноет спина.

— Шабаш! — предлагаю Петренко. — Займемся ужином.

— Ты иди, а я ще с десяток лесин звалю.

Я не заставляю себя упрашивать. Развожу близ самолета костер, вскрываю жестяную коробку неприкосновенного запаса, и — о, досада! — новое огорчение: соль, сахар, крупа, табак просыпались из разорванных бумажных пакетов и перемешались в несъедобное месиво. Благо, есть еще десяток банок мясных консервов, да столько же плиток шоколада. Вскрываю одну банку консервов — серо-зеленое испорченное мясо. Вскрываю вторую, третью — то же. «Энзэ» Сластина ничем от нашего не отличается. Принимаюсь за нерадостные подсчеты: два десятка плиток шоколада и килограмма два муки в мешке, оставленной Сластиным. Не густо...

Ужинаем мучной болтушкой, заваренной на кипятке в консервной банке, и плиткой шоколада, затем сооружаем из моторного чехла подобие палатки, настилаем на землю лапник лиственници и будто проваливаемся в темноту — усталость...

Назавтра Сластин не прилетел. Не прилетел он и через неделю. За эти дни мы подвели срубленные бревна под крылья, подняли самолет и освободили шасси. Потом Петренко вытесал балки для будущих лонжеронов, отсоединил стальные узлы крепления стоек и, нагревая в костре болт, стал прожигать отверстия в балке. Мне он такую работу не доверил.

Последние дни нас одолевает голод: тощая мучная болтушка да плитка шоколада на двоих совсем не восстанавливает затраченные силы. Пришлось взять карабин и пойти в горы. Всматриваясь в свежие следы лосей, мечтаю подка-

раулить одного из них, но это не удастся. Зато я набрал на заросли морошки и набрал полную фуражку. К ужину будет мучная болтушка, сдобренная кислото-горькими ягодами.

Еще неделя... Вместо сгнившего лонжерона установлены листовничные балки, вытаснены из-под крыльев бревна, и наша птаха стоит на собственных ногах. А винта все нет.

Чтобы не сбиться со счета дней, ежедневно делаю зарубку на шесте у «палатки». Сегодня вырезал пятнадцатую. После тщательной ревизии продовольствия — две горсти муки и шесть плиток шоколада — приняли решение: ждем сегодняшний день и, если Сластин не прилетит, завтра двинемся в путь. До ближайшего поселка Гули, где находится база геологов, двести пятьдесят километров. Идти придется вдоль реки, так как компаса у нас нет. Если очень экономно расходовать продукты, можно протянуть шесть дней... Надо спешить, пока есть еще небольшой запас сил и немного еды.

Сколько мы идем? Не иначе, как вечность... Вчера на перевале я обронил в снег спички. Единственный коробок. Когда это случилось, не заметил. Но даже если бы заметил — не вернулся. Сотня пройденных шагов — полсотни метров. Две тысячи шагов — километр. Сколько их позади, сколько еще осталось?.. Как в кошмарном сне, перед глазами пройденные речонки с бурно кипящей холодной как лед водой; подъемы и спуски, камни, припорошенные снегом, чавкающая под сапогами болотистая тундра, поросшая цепким, как колючая проволока, кустарником, и снова камни, речонки... Две тысячи шагов — километр...

В полдень вытряхнули весь остаток муки в жестянку и разболтали холодной водой. Такая еда не прибавила сил. Разделили последнюю плитку шоколада...

Чаще и чаще спотыкается и падает Петренко. Мне стоит невероятных усилий заставить его подняться. А как велико

желание лечь хотя бы вот на этот камень!.. Но... надо идти!

«Надо!» Какое хорошее слово! Что бы мы делали, не окажись его в русском языке. А тут — «надо!» И мы идем.

Опять упал Петренко...

— Вставай, Иван.

— Ни... Не могу...

— Иван, надо.

— Ни... Мени вже не надо... Мабуть що тобі...

— Вставай, Иван!..

— Ни. Иды одын. Кого знайдеш, хай идут до мене.

Як ще успиють.

— Дурень!.. — я вспоминаю все ругательства, какие приходилось когда-либо слышать и высказываю их шепотом в лицо Петренко. Он внимательно выслушивает.

— Усе? Пидсобы...

Я помогаю ему подняться.

К вечеру с плоскогорья открывается вид на долину Маймечи. Теперь до поселка геологов километров пятьдесят.

Неохотно занимается рассвет. Посерело небо, а ветер прижал низкие облака к горам. К тем самым, откуда мы недавно вышли. Идем вдоль берега реки, она здесь разлилась широким плесом.

— Чи не пройшли мы ці чертові Гули? — спрашивает Петренко.

— Не должны.

— Навроде пид Гулями узгорочки, а тут, бач, болото...

Я осматриваюсь — тайга и тайга. Вдали на реке — остров. Если лететь к Гулям с севера, он будет перед поселком. Неужели прошли?

— Не могли мы пройти... Хотя один огонек в поселке да заметили бы.

— Та! — восклицает Петренко. — Ничь. Полягали спать, и нема огнив.

Этот довод кажется мне убедительным. Еще раз внимательно осматриваюсь: наверно, Петренко прав... Прошли.

Мы поворачиваем назад, к горам. Идем по своим же 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 рукой и падает на землю. Теперь и мне слышен отдаленный гул, напоминающий назойливое гудение шмеля, бьющегося об оконное стекло. А вскоре над вершинами лиственниц появляется темная точка. Она приближается, растет на глазах, и вот уже красное днище летающей лодки сверкает над нами. Я неистово машу руками, подбрасываю вверх фуражку. Самолет разворачивается и заходит, снижаясь, на нас. Мне видно, как в раскрытый блистер просовывается какой-то сверток, вот он 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».

Лодка делает над нами круг и исчезает.

В мешке продукты, папиросы и 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, не слышали, как он подрулил к нам.

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

Как будто не было томительного ожидания у самолета и кошмарного перехода через горы — «Привет, ребята!..»

Мы молчим.

— Я понимаю, — говорит Сластин. — Вы устали, изму-

чились... Всего пятнадцать километров не дошли до Гулей! Но ничего, по чарке вина — и все пройдет!

Откуда-то из карманов куртки он извлекает металлическую флягу, кружку и выливает 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, — произносит Сластин. — А вот я выпью!..

Только теперь я 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. Но вот открывается галечная коса, и самолет тянет к ней над водой. Низко. Очень низко! Удар!..

Мы с Петренко вылетаем прямо в воду, там уже барахтается Сластин.

— Приехали... — заключает Петренко.

Несколько дней мы живем в маленькой избушке главного инженера геологической экспедиции.

А затем Дима Тымнетагин доставил нас к месту аварии. Мы поставили винт и перелетели в Хатангу. Там я узнал, почему не прилетел Сластин: он оказался обыкновенным трусом и не решился один лететь в горы. Если бы случай

Не привел Тымнетагина в Катырык, неизвестно, чем бы окончилась наша одиссея. Это он, скромный и неразговорчивый Дима, тут же полетел в горы, к месту аварии нашего самолета, и, не застав нас там, поднял тревогу. Ему мы объяснили и тем, что на поиски была направлена летающая лодка.

Позже мне пришлось летать с Тымнетагиным на одном самолете, и я еще раз открыл для себя доброго товарища и прекрасного пилота.

СТАТИСТИКА РИСКА

И опять месяцы упорной учебы и тренировок — на этот раз в школе высшей летной подготовки — на пути к освоению нового для меня самолета. Наконец начальник школы вручает мне диплом об окончании, а канцелярский штамп в пилотском удостоверении свидетельствует, что отныне я — командир корабля.

Назначение получаю в Игарку.

Двухэтажный дом, где живут семь пилотов, обращен своими окнами в сторону острова, что за протокой. Ночами ветер доносит оттуда горьковато-удушливый запах цветущей черемухи, аромат тайги и речной свежести. Днем эти запахи заглушают другие — запах бензина и отработанного масла.

Я летаю на рейсовом самолете по трассе от Красноярска к морю Лаптевых. Помимо рейсовых полетов, приходится иногда выполнять и другие, «специальные» задания: летаем к рыбакам, охотникам, оленеводам и на ледовую разведку.

Но к таким внетрассовым полетам допускают только специальным приказом и только наиболее опытных пилотов.

Мой сосед по квартире, игарский старожил Михаил Николаевич Томилин, допущен ко всем видам специальных полетов, и я ему очень завидую. Даже внешний облик Михаила

Николаевича подчеркивает его принадлежность к мужественному поколению первых авиаторов: бронзовое, четко очерченное лицо, упрямо сдвинутые к переносице брови, волевой жесткий подбородок и крепкая, ладно скроенная фигура.

Сейчас Томилин летает на ледовую разведку, поэтому каждое утро его начинается с визита в штаб морских операций, где он просматривает прогнозы погоды, знакомится со сводками о продвижении караванов. Про себя, а иногда и вслух, он ругает дрянную погоду (третий день над островом и морем висит осенний туман), вынужденное безделье, и возвращается в порт доигрывать пулюку, надоевшую, как и этот туман.

Но сегодня Томилина задержал начальник штаба морских операций капитан Стреколовский и вручил ему недавно полученную телеграмму. Томилин быстро пробежал ее глазами:

«Штабу моропераций борт ледокола «Красин» тчк

Расчетное место восемьдесят миль восток входа Югорский Шар тчк ограниченная видимость зпт плотный лед курсу вынудили прекратить движение зпт возможности прошу помощь самолета ледовой разведки тчк ледокол «Красин».

Телеграмма тревожная. Просят оказать по возможности помощь. А какая тут возможность, когда ничего не видно из-за тумана!

Но за ледоколом следуют пять кораблей, три из них — иностранные. За каждый час простоя приходится платить «иностранцам» валютой.

И Томилин решает прорваться к каравану. «Все будет по шнурку», — заверяет он Стреколовского. «По шнурку» — такая была поговорка у Томилина, — значит, хорошо.

Туман оседает на лобовых стеклах мелкой влажной пылью. Под размашистыми движениями резиновой щетки —

«дворника» влага превращается в капли, и они стекают со стекла, подхваченные воздушной струей.

Напряженно вглядывается Томилин в серые космы тумана, в мелькающий внизу лед, в темные полосы разводьев. Второй пилот Николай Вахонин пилотирует по приборам. Все его внимание сосредоточено на приборах. Особенно на тех, что показывают высоту и курс. Самолет идет всего в двадцати метрах от поверхности моря...

Мучительно долго тянутся минуты полета.

Наконец самолет выходит на караван. Штурман Маяцкий вместе с гидрологом Юрием Барташевичем спешат нанести ледовую обстановку на карту.

И вот уже перед ними лежит карта, испещренная замысловатыми значками. По этим значкам теперь можно прочитать, что примерно в десяти милях от «Красина» лед более редкий. На пути встретится перемычка, но ее ледокол может легко форсировать. Путь для каравана найден!

Карта ледовой обстановки составлена. Томилин размашисто выводит свою подпись, за ним подписываются штурман и гидролог. Так положено. Карта, которая будет сброшена ледоколу в вымпеле — металлическом пенале с длинной красной лентой, — является документом, и подписи скрепляют достоверность сообщаемых сведений.

Самолет заходит на сброс вымпела. С «Красина» внимательно следят за ним.

Томилин нажимает кнопку sireны. Бортмеханик Гунько открывает дверь фюзеляжа и выпускает на длинном шнуре буй вымпела. Если сам вымпел не попадет на корабль, то шнур переклестнет палубу и запутается в такелаже, а если он упадет в воду, то деревянный буй удержит его на плаву.

Рука Томилина вновь на кнопке sireны. Перед стеклами бежит, разматываясь, серо-белая лента льда, ползут ватные клоchy тумана, и в нем вырисовывается неподвижная гро-

мада ледокола. Вот самолет надвигается носом на корабль, палуба скрывается под крылом, уходит назад к хвосту. Томилин нажимает кнопку sireны. Сброс! Вымпел на палубе! «По шнурку!» — смеется Томилин.

Ледокол, малым ходом продвигаясь вперед, крошит льдины, а над ним, будто оберегая его, кружит самолет.

Наконец ледокол подходит к плотной перемычке, той самой, что указана на карте ледовой обстановки, медленно пятится назад и на миг застывает...

Экипаж самолета не слышит, как гудят его машины, сбрасывая с винтов тысячи лошадиных сил. Только видно, как ледокол постепенно набирает ход и ледяное крошево разлезается из-под форштевня в стороны. Вот «Красин» почти наполовину корпуса выполз на нетронутую белизну ледяного поля, лед под его тяжестью прогибается, ломается, крошится, а ледокол опять сползает назад, замирает и снова — вперед! Как молотом, крушит он своим носом упрямые льдины, и они уступают ударам горячей стали. И, наконец, вот они — разводья! Ледокол вышел на чистую воду.

Томилин низко-низко ведет самолет над мачтами ледокола. Капитан машет рукой и гудком прощается со своим крылатым другом. На мачтах «Красина» поднимаются сигналы: «Все м следовать за мной», а самолет скрывается, растворяясь в белесых полосах тумана.

Еще час напряженного полета в тумане, где каждая минута кажется вечностью. И, цепляясь взглядом за одному ему памятные приметы на берегу, Томилин заходит на посадку.

Закончен полет. Преодолен риск. Налицо мастерство командира и четкая, слаженная работа экипажа, которые принято называть одним словом — «слетанность».

В этой слетанности многое зависит от командира корабля, от его умения добиться взаимопонимания между членами

экипажа. Командир наделен в воздухе неограниченной властью. Его требования в полете обязательны для всех членов экипажа и не подлежат обсуждению. Таков закон воздуха. Но беда, когда такая власть направляется упрямством или незнанием дела, если она идет наперекор благоразумию, совету и опыту друзей. Беда...

АН-2, прекрасный одномоторный биплан конструкции Антонова, как-то с трудом входил в доверие пилотов. Нет, самолет был хорош всем, но эти загадочные происшествия... На АН-2 упал в реку Павлов, на нем же разбился Макрушенко, чудом избежав гибели. Причины аварий все еще не установлены, а неизвестность рождает недоверие.

На нашем ЛИ-2 меняют двигатели, и, уступая моим настойчивым просьбам, командир разрешает мне полетать на АН-2. Пяток тренировочных полетов да чтение коротенькой инструкции по эксплуатации самолета — вот и все обучение. Недолгий осмотр, заправка, штурман получает погоду, и мы вылетаем в Тикси.

По пути делаем посадку на небольшом аэродроме на севере Якутии. Там снимаем часть груза, вместо него берем пассажиров, а чемоданы их укладываем в хвост. Экипаж занимает свои места. Справа от меня бортмеханик Алексей Садчиков, между нами штурман Никита Милованов, позади, в пассажирской кабине, радист Сергей Староверов. Проверяю показания приборов, и — на взлет!

На этот раз самолет бежит что-то долго, а может, мне так кажется? Наконец он отрывается от земли. Чуть отдаю штурвал от себя, набирая скорость. Но что это — штурвал идет вперед, а нос самолета продолжает подниматься?! Двигаю штурвал вперед до отказа — нос все еще задран вверх. Мелькает мысль, что заклинило рули, потому они плохо дви-

гаются, но тут же память возвращает меня к полету на разведку с Метлицким... Задняя центровка!..

— Леша, помогай! Сергей, всех на нос!

Не знаю, что уж там сказал Староверов, только все пассажиры разом заполняют проход между мною и штурманом и наваливаются на Милованова. Нос на какое-то мгновение прекращает движение вверх, но тут же снова медленно задвигается, и нет сил удержать его: машина не подчиняется моим усилиям.

Ощущаю холодный пот страха, а в голове короткие, как вспышки молний, приказы: набрать высоту, какую позволит скорость! Когда она упадет до критической, свалить самолет на крыло!.. Падать только на крыло! Падение на нос или спину — смерть!

Все выше нос самолета, все ниже проваливается горизонт, скорость падает до минимальной... Выпускаются предкрылки... Медлить нельзя — дорога каждая секунда!

Левую ногу вперед: буду бить самолет левым крылом — той стороной, где сижу сам... Самолет неуклюже наклоняется влево, опускает нос, и — земля заполняет все видимое пространство....

Кажется, прибавилась скорость, мгновенно рву штурвал на себя, и самолет прекращает снижение. В ту же минуту слышу треск кустарника. Даю полный газ — самолет испуганной куропаткой взмывает вверх. Осторожно разворачиваюсь и ложусь на курс.

— Что у вас произошло? — раздается в наушниках голос диспетчера.

— Ничего... Испытания самолета, — сдержанно отвечаю ему. Я еще сам не осознал до конца происшедшее.

Пассажиры рассажены по местам. Самолет уже послушен. Алексей Садчиков осторожно пробирается в хвост, оглядываясь на меня. Я молча наклоняю голову и поднимаю

большой палец. Вот он уже в конце фюзеляжа. Опять показываю большой палец, и Алексей возвращается.

— Наверно, при задней центровке самолета не хватает рулей, отсюда и непроизвольное кабрирование¹, — говорит мне Алексей.

— Согласен. А вывод?

— Самый простой: тщательно следить за размещением грузов, не создавать заднюю центровку, ну и, конечно, изменить установочный угол стабилизатора.

— Точно! Все это мы сообщим конструктору, а пока надо предупредить ребят, летающих на АН-2...

А через несколько дней узнаю, что погиб Томилин, и меня охватывает отчаяние: «Почему он не прислушался к моим советам?»

Накануне его полета мы встретились с Томилиным в кают-компании, и я рассказал о коварстве самолета при задней центровке.

— Э-э, салага! — пренебрежительно ответил Томилин. — Надо уметь летать! Это вам не бабочек ловить! У меня все — по шнурку!..

Перед посадкой на ограниченную площадку, уверенный в себе, и, видимо, решив лично испытать самолет, он послал пассажиров в хвост и создал тем самым заднюю центровку. Не рассчитав захода, повел машину на второй круг, и... Произошло то же, что и у нас, только томилинский самолет упал на спину.

Что же тому виной: пренебрежение к совету менее опытного товарища, простое упрямство, лихачество или желание самому до конца испытать машину? Как это узнать, если Томилина уже нет в живых. Невозможно представить, что

¹ Кабрирование — подъем носа самолета, набор высоты; обратное ему действие — пикирование: опускание носа самолета и потеря высоты.



М. А. Титлов, полярный летчик, Герой Советского Союза.

он говорил в тот момент экипажу, как действовали подчиненные ему люди...

Размышляя об этом, я вновь вижу провалившийся вниз горизонт и каждым нервом ощущаю дрожание хлопающих предкрылков перед тем, как неуправляемому самолету рухнуть вниз... Такое невозможно забыть! Никогда!

Статистика риска...

Я помню, как погибли Николай Мироненко и Николай Поляков. Помню, как пришел на одном двигателе Николай Метлицкий. Посадил на лед Байдарацкой губы неисправный четырехмоторный «Кондор» Герой Советского Союза Михаил Титлов. Посадил и спас пассажиров. А разве забыть, как возвращался со станции «Северный полюс» Владимир Маль-

ков! Горючее в основных баках было на исходе, а краны запасных фюзеляжных баков забила изморозь, и бензин не шел. В любую минуту могла произойти катастрофа. Могла произойти, но не произошла. Бортмеханик, Герой Социалистического Труда Иван Максимович Каратаев разрубил топором планги и соединил их, минуя краны. Обо всем этом пилоты узнали лишь тогда, когда увидели Каратаева, с ног до головы залитого бензином.

Вспоминается и другой случай. В ночном полете, когда до ледового аэродрома станции «СП» оставалось немногим более часа, пилот Александр Афанасьевич Руднев заметил огонь на одном из двигателей. Была включена противопожарная система, зафлюгирован и выключен этот двигатель. Руднев развернулся на обратный курс и почти четыре часа шел ночью над льдами океана на одном двигателе. А после того как посадил машину, начались споры: правильно ли поступил Руднев, не посадив самолет на ледовом аэродроме «СП», который был намного ближе, а совершил длинный и опасный обратный путь? Руднев рассчитал просто: обратный путь труднее, но впереди база, где можно будет отремонтировать неисправный двигатель, на зыбком же льду самолет мог остаться навсегда... Значит, стоило рисковать.

Риск!.. Где же граница между оправданным, необходимым риском и неоправданным, вызванным упрямством, а то и погоней за внешним эффектом?

В любой работе присутствует элемент риска. А тем более в авиации. Разве не с риском связано рождение каждого самолета и обкатка его на воздушных дорогах? Человек оторвался от земли, и его парение в воздухе во многом зависит от состояния техники. И любое достижение, будь то рекорды высоты, дальности, скорости, продолжительности полета или грузоподъемности самолета, — все это так или иначе связано с риском. Без риска немислим и прогресс.

...Днем и ночью по трассам вдоль Северного морского пути идут самолеты с пассажирами, грузами, почтой. И за каждым из них внимательно следит земля. Скупые слова телеграмм сообщают о времени вылета, пролете контрольных ориентиров и времени прибытия в порты. И в каждом из портов вся жизнь подчинена этому непрерывному ритму движения. Самолет еще далеко, но вахтенные радисты не снимают наушники, метеорологи следят за погодой, техники готовят горючее, смазочное, проверяют инструменты, а служба перевозок запрашивает, сколько пассажиров сойдет в порту, сколько можно продать билетов, сколько грузов и почты приготовить к отправке.

По мере приближения самолета к порту чаще поступают телеграммы и звонят телефоны. Наконец приходит сообщение о том, что самолет уже в соседнем порту, указывается время предполагаемого вылета, расчетное время прибытия...

Но вот самолет совершает посадку. Ненадолго в эфире наступает настороженная тишина: порты, что остались позади, переключили свое внимание на другой самолет, те же, что по маршруту впереди, молчат, ожидая знакомые позывные...

Самолет идет в порт. Земля скрыта плотным слоем облаков. Внизу, под облаками, пурга смешала в густое месиво снег и воздух. Но самолет идет в порт. Белое безумство ветра и снега там, внизу. А здесь, на высоте, ласково струятся серебряные потоки северного сияния, мерцают далекие звезды и где-то на востоке чуть светлеет небо: в ночи зарождаются утро.

Самолет идет в порт. Невидимые силы радиоволн уже притянули к себе чуткие стрелочки радиоконпасов, лучи локаторов на экране отбили светлую точку — самолет, а голос диспетчера спокойно, по-домашнему, сообщил условия по-

садки: видимость, направление и скорость ветра, атмосферное давление у земли, температуру.

Самолет входит в ватную рвань облаков. На лобовых стеклах кабины, на передней кромке крыла, на хвосте тут же нарастает ледяная чешуя. Включается электрический обогрев, и самолет, освобожденный от излишнего груза, легко устремляется к земле.

Вот-вот покажется полоса в теплом сиянии посадочных огней. Стрелка радиовысотомера скользит вниз.

Визжат тормоза. Затихает рев двигателей. Распахиваются двери багажников, и на снег летят мешки с почтой.

И снова нос самолета нацелен на радужное сияние стартовых огней, на белесые потоки снега. Ускоряют бег фонари под крылом, уходят вниз, растворяясь в снежной пелене...

После пронизывающего ветра на земле, после колючих укусов снега особенно уютным кажется кресло в кабине самолета, теплым и мягким свет плафонов. Пассажиры отогрелись, сняли пальто и шубы, удобней расположились в креслах. Монотонный гул моторов и тепло убаюкивают, и никто из пассажиров не замечает, как тускнеет яркий свет плафонов, и никому из них невдомек, что там, за дверью, отделяющей пассажирский салон от кабины пилотов, началась невидимая борьба за их жизнь.

— Командир! Отказал левый генератор! — докладывает бортмеханик.

— Выключить обогрев стекол! — приказывает командир.

— Есть!

— Выключить преобразователи!

— Останемся без курса! — пытается возразить штурман.

— Выключить!..

— Есть!

Четкие слова команд и не менее четкое исполнение их. Это и есть бой. Бой за жизнь людей.

— Отказал правый генератор! — вновь докладывает бортмеханик. — Не выдержал перегрузки.

— Выключить все потребители! Оставить только рацию на прием и плафон освещения кабины!

Но вот медленно тускнеет и этот плафон: аккумуляторы не выдерживают нагрузки и садятся.

— Выключить плафон, — слышен голос командира. — Что на приемниках?

— Одни следы. Еле слышно, — отвечает радист.

— Включай через пятнадцать минут только на прием!..

— Есть!

Темнота окутала кабину. Едва различимы стрелки гироскопов, работающих от воздушного потока, стрелочка указателя скорости и высоты. Остальные приборы без электроэнергии утратили свое значение.

Что делать? Жизнь людей в опасности! Единственный выход продержаться до рассвета. А там можно будет отыскать окно в облаках, увидеть землю и восстановить ориентировку.

Но каким курсом сейчас идти? По магнитному компасу курс не выдержать. Значит, надо стать в вираж.

А до рассвета еще два часа! Два часа самолет будет описывать замкнутые круги над облаками. Два часа невидимой битвы за жизнь.

Медленно, мучительно медленно сереет небо. Только бы продержаться до рассвета!.. И найти окно. Продержаться!..

Когда самолет не приходит в порт, возникает тревога, но не удивление: такое уж оно — небо, и здесь нечему удивляться. Напрасно радисты вращают ручки приемников, напрасно посылают запросы в порт вылета: самолет не выходит на связь...

Начальник аэропорта ни на минуту не покидает вахтенных радистов:

— Ну как? — спрашивает он у них, все еще на что-то надеясь.

— Вся трасса следит — молчание...

Он берется за телефонную трубку:

— Диспетчер? Сколько у нас ночует самолетов?

— Два, — отвечает диспетчер.

— Вылеты задержать! Предупредите пассажиров. Экипажи поднять! С рассветом пойдут на поиск!..

— Но самолеты рейсовые! Нельзя нарушать расписание!

— Самолет не пришел в порт!..

Рассвет заглядывает в кабину. Посветлели холмы облаков внизу. И вот в разрыве облачности появляется темное пятно. Земля! Самолет, вспарывая крылом облачные шапки, устремляется вниз, к земле.

Земля! Видимая, близкая, родная!.. Теперь вырваться бы из кольца гор, выйти в долину, найти какой-либо характерный ориентир, и тогда... Но облака скрадывают очертания гор, скрывают спасительный выход в долину. Ниже! Еще ниже!..

Под крылом мелькают чахлые поросли тайги и распаивается снежное поле, покрытое узорами застругов.

— Озеро!

— Выпустить шасси!

— Командир! Вынужденная... на брюхо!

— Шасси!

Это приказ. Это единственный шанс на спасение. Если будет цел самолет, можно добраться к генераторам, можно проверить автоматы защиты, включить их и выйти на связь. А связь — спасение, жизнь!

Самолет катится по ровному льду застывшего озера.

А через день самолет, пилотируемый Геннадием Федоровичем Денежкиным, прибывает в Москву. В адрес начальника полярной авиации вскоре приходит письмо такого содержания:

«Пассажиры самолета ИЛ-14 № 04184 выносят благодарность экипажу и командиру корабля Денежкину за проявленную находчивость и хладнокровие во время вынужденной посадки...»

Начальник полярной авиации собирает у себя инженеров и летчиков. Всех волнуют причины летного происшествия. В итоге вырабатываются требования к конструктору и завод-изготовителю: об установке на самолетах генераторов большей мощности и перенесения автоматов защиты в пилотскую кабину.

А мужество экипажа? А риск? Об этом на совещании не говорят. Такая уж она — летная профессия!

И хотя статистика утверждает, что в процентном отношении несчастных случаев в воздухе куда меньше, чем на железных или шоссежных дорогах, но где статистике учесть процент риска в работе каждого пилота!

ОДЕРЖИМЫЕ

Среди полярников бытует поговорка: «Побывал хоть раз в Арктике, «заболел» ею на всю жизнь».

Я встречался со многими людьми, которые жили и работали по несколько лет на какой-нибудь заброшенной «полярке» и при случае кляли на чем свет стоит и свою нелегкую работу, и местный климат, сетовали на неустроенность быта, отсутствие элементарных удобств, нехватку того, дру-

того, уверяя, что ждут не дождутся очередного отпуска, чтобы раз и навсегда покончить с опостылевшей «экзотикой». Приходил желанный отпуск, они отправлялись на «материк», ожидая встречи с ним, как с великим праздником.

И вот попадут они в Сочи (почему-то все полярники стремятся попасть именно в Сочи!), полежат недельку-другую на берегу Черного моря и вдруг ни с того ни с сего начинают брюзжать, что «и море не то, и солнце не то...» А однажды станет им так тоскливо, что плюнут на путевку (а досталась она с величайшим трудом!), поспешат в аэропорт и опять с величайшим трудом достают билеты до Москвы. Здесь они начинают планомерную осаду отдела кадров, не слушая доводов, что до конца отпуска еще два месяца, что нельзя нарушать установленные правила охраны труда и здоровья, что надо отдыхать, что... Они не признают никаких возражений и одержимы одной целью — скорее попасть домой. Понимаете, домой, в Арктику!..

Так чем же влечет к себе Арктика? Может быть, отдаленностью от центров цивилизации с их деловым стрессом, бескрайностью и тишиной тундры, студеным морем, маленькими наслегам, куда добираются только вертолетом да и то в хорошую погоду? А может, по душе им страшные морозы, неистовые штормы, полугодовой день незаходящего солнца или сказочная феерия северного сияния в полярной ночи? Да, все это влечет людей, но главное — в ином. Арктика обнажает людские характеры, выявляет способности каждого, и человек видит значимость своего труда сегодня, сейчас! Сознание этой значимости возвышает человека в собственных глазах, он становится сильнее, чище, а общность интересов и одинаковые трудности сближают людей, объединяя их в полярное братство. И где бы ни встретились полярники, они узнают друг друга и у них находятся общие друзья. Есть и у меня такие испытанные друзья...

...Как-то прилетели мы на один из островов архипелага Земля Франца-Иосифа, и я повстречал там Михаила Колесникова, того самого Михаила, с которым нам довелось впервые осваивать на стареньких С-2 горные районы Таймырской тундры.

У нас в стране знают имена многих полярных летчиков — героев, прославивших своим трудовым подвигом советскую авиацию в Арктике, в Антарктиде или в других местах земного шара. Но рядом с ними трудятся десятки пилотов с «обычной» биографией.

Такая же обычная биография и у Михаила Антоновича Колесникова. Он не участвовал в крупнейших воздушных экспедициях к Северному полюсу, не бывал и в далекой Антарктиде, но его хорошо знают работники многих научных экспедиций — геологи, аэрофотосъемщики, гидрографы, геодезисты. Знают его и в небольших поселках Таймыра, где он всегда желанный гость. И не удивительно, Михаил привозит свежие газеты, журналы, письма или просто теплые приветы от друзей, живущих «рядом», километрах в пятистах. Он всегда готов прийти на помощь любому. Незаменим крылатый труженик «аннушка» Михаила Колесникова.

Михаил не привык к суете больших аэродромов, свои «аэродромы» он отыскивает на замерзшей реке, в горах и тундре, на льду океана. Вот и теперь Колесников прилетел на Землю Франца-Иосифа для обслуживания гидрографической экспедиции.

Погода здесь капризная: то низкая облачность, то туманы, а если и выдастся ясный день, так обязательно с сильнейшим ветром.

Прибыл сюда Михаил месяц назад, а успел уже произвести около двухсот посадок. Сделай он такое количество посадок на бетонную дорожку аэродрома, я бы не удивился, но это — на Земле Франца-Иосифа, и сиделся он на площад-

ки, подобранные с воздуха!.. Мне ли не знать, что каждая такая посадка — подвиг!

— На днях получили задание высадить главного инженера экспедиции на ледяной купол острова, — рассказывает как-то Колесников. — Высота острова около пятисот метров. Подлетаем к нему, а погода все хуже и хуже: облачность натащило, снежок сыплется, соответственно и видимость... Над ледяными куполами радиовысотомер цену на дрова показывает — врет, остается один прибор — свой глаз, а видимости-то нет. Ну никак не удается высоту определить! Впору возвращаться. И вернулись бы, наверное, только смотрим — на купол вышли два белых медведя. Чем не ориентир для посадки?! Выровнял по ним, нащупал купол и сели.

— А медведи? — не удерживаюсь от вопроса.

— Что медведи? — смеется Михаил. — Сделали нам лашкой и убежали!

— Это что! — вступает в разговор штурман Трещалин. — Вот вчера вышли с заданием высадить гидрографов в одном из проливов между островами — промеры им там надо делать. Только коснулись лыжами льда, вижу — брызги летят. Тут же завопил: «Михаил Антоныч, тонем!»

— Да, кричал ты громко, — прячет улыбку Михаил.

— Закричишь, — обиженно продолжает штурман, — когда перед носом торосы, а из-под лыж вода плещет!.. Закрыв глаза и жду удара. А его все нет. Приоткрыл глаза, смотрю — а Антоныч уже успел развернуться и в обратную сторону взлетает. Чудом взлетел!

— Прямо уж — чудом! — смущается Михаил. — Нужда заставит — взлетишь.

— Страшно было, Михаил?

— Страшно? — переспросил Колесников. — Понимаешь, для страха времени не осталось. Правда, когда взлетел, посмотрел вниз... А там — черная вода заливает след. Вот тут

вроде мороз по шкуре прошелся. Зато на будущее наука: прежде чем садиться на лед, сто раз проверь и уши держи топориком. Да что я тебе рассказываю! В общем, ничего выдающегося, обычная работа!..

Обычная работа полярного летчика с обычной биографией. Наверно, надо очень любить ее, эту работу, тогда подвиг станет привычной нормой поведения.

Подвиг. Каков его критерий? Чем он обусловлен?

Во время войны, когда кончались боеприпасы, а враг продолжал наседать, наши летчики шли на таран, не задумываясь, отдавали свою жизнь во имя победы. Это был подвиг. Потом наши летчики научились так таранить вражеские машины, что спасали при этом не только свою жизнь, но и свой боевой самолет. И все же таран остался оружием смелых, остался подвигом.

Недавно мне пришлось беседовать с дочерью старого друга, восемнадцатилетней Таней.

— Вам выпало интересное время для жизни, — сетовала она. — Вы строили Магнитку, Днепрогэс, вам всюду приходилось быть первыми! А мы пришли на готовое. Даже война... Я понимаю, это страшное бедствие для народа, но вы сражались за свободу Родины, за наше счастье и совершали подвиги. А мы? Что осталось нам? Обычная учеба, обычная работа... В этом нет места подвигу!..

— Погоди, — возразил я. — И в повседневной работе есть место подвигу. Все зависит от того, как ты будешь относиться к своей работе.

И я постарался убедить ее в этом на примере моих друзей.

При выполнении задания по высадке научной станции нашему экипажу пришлось базироваться на одном из островов, затерянном в необъятных просторах Ледовитого океана. Там я и познакомился с кинооператором Владимиром Коба-

линым и режиссером Владимиром Бессоновым. Многим, вероятно, памятен фильм «Волшебное зеркало». Так вот один из эпизодов фильма снимался на островах Земли Франца-Иосифа. Здесь же директор картины «Волшебное зеркало» впервые увидел белых медвежат, привезенных для отправки в зоопарки страны, и загорелся идеей создания фильма о приключениях медвежат. Этой идеей он поделился с Копалиным, недавним выпускником ВГИКа. И вот они оба в Арктике.

Сюжет фильма прост: медвежат, потерявших мать, случайно находит человек, спасает и принимает участие в их дальнейшей судьбе. Снимается первая встреча человека с лохматыми сиротами: собачья упряжка мчится по льду океана, и вот, неожиданно почувяв медведя, собаки из мирных животных превращаются в яростных зверей, и человек на нартах едва успевает остановить их, чтобы спасти малышей...

Крохотный, менее чем на минуту, план. Начинается съемка. Медвежата мирно играют в тени тороса, Копалин приготовил камеру, каюр сидит на нартах и ждет условного сигнала. Рядом с медвежатами — не в кадре! — для защиты их от собак, стоит Бессонов.

Команда: «Пошел!»

Бросаются вперед собаки, несутся нарты, но... в последний момент упряжка сворачивает к Бессонову. Собаки уже успели подружиться с медвежатами, а человек на их пути воспринимается, как препятствие. Летят ключья от двойных ватных брюк Бессонова, от толстой стеганой куртки...

— Стоп! Сначала!

И так дубль за дублем, день за днем в течение недели, пока не получится нужный кадр. Кто-то из случайных зрителей, число которых постоянно сохраняется за счет сменявшихся с вахт, тяжело вздыхает и произносит: «Одержимые!»

Меня поразила тогда меткость сказанного. Действительно, упорство в достижении цели, одержимость, в ее лучшем смысле, присущи почти всем людям в Арктике, где редко кто считается со своим личным временем, с затратами сил, и уж совершенно не думает о какой-либо корысти.

Вот с такими же людьми, которых смело можно отнести к славному роду одержимых, свел меня случай совсем недавно.

В павильонах Мосфильма снимался фильм «Красная палатка» об экспедиции Нобиле. Пришло время вести съемки на натуре, и маленькая экспедиция в составе оператора Э. Абрамяна, ассистента оператора Е. Шведова и заместителя директора фильма Э. Гризик отправляется на поиски нужной природы в Арктику.

Мы встретились на Чукотке, где мой экипаж вел ледовую разведку.

— Отснять надо немного, — рассказывал Абрамян. — Все-го метров сто пятьдесят. Но хочется, чтобы каждый отснятый кадр, который пройдет перед зрителем, был насыщен дыханием Арктики, ее суровой красотой, чтобы на экране ожило то, что увидел когда-то экипаж Нобиле. А это совсем непросто...

— Конечно, не просто! — вступил в разговор Зиновий Гризик. — На чем летал Нобиле? На ди-ри-жабле! На аппарате, который легче воздуха, на корабле, свободно плывущем в воздушном океане. А где нам взять такой корабль?

— Самолет — типичное не то, — задумчиво произносит Абрамян. — Большие скорости, неудобство съемки, вибрации...

— Стоп! — перебивает его Гризик. — Идея! Идем к вертолетчикам.

Киношники пропали на три дня (в аэропорту киношниками называли не только съемочную группу, но и экипаж

вертолета, приданного им: пилотов А. Рудакова и А. Киселева, бортрадиста В. Комарова и бортмеханика Н. Яшкова). Эти три дня они все вместе что-то чертили, проектировали, мастерили. И наконец:

— Готово! — едва ответив на приветствие, сообщает Гризик.

— Что готово? — не могу понять его.

— Как что? — в свою очередь удивляется Гризик. — Дирижабль!

— ?!

— Ну, не дирижабль, а его гондола, — уже менее восторженно сообщает Гризик. — В конструкцию вертолета нам не вмешаться, летчики не позволили бы, а вот гондолу соорудили. Приглашаю на испытания!

Разве удержишься от соблазна? Иду с ним к вертолету. Сначала вертолет поднимает пустую капсулу — клепанно-сварную конструкцию из железных полос, уголков и листов, потом в этом сооружении устраивается Абрамян.

— Вертолет, я — гондола! — говорит он по радиотелефону (даже двустороннюю связь предусмотрели «конструкторы»). — К взлету готов!

Полеты по прямой на разных скоростях, развороты, наконец, посадка. Над испытательной площадкой вновь звучит веселый голос Абрамяна:

— Плывет! Никакой вибрации! Плывет, ребята, плывет!

Общими усилиями в темное чрево вертолета грузится «гондола», напоминающая пчелиный улей, выкрашенный в ярко-красный цвет. По ее бортам надписи: «Красная палатка». Мосфильм. СССР.»

Вертолет с командой одержимых уходит в море, к разломам голубых торосов, к заснеженному, безлюдному острову Геральда. Работа началась, и продолжается подвиг. Счастливого пути, одержимые!

...Об этом человеке ходят легенды. Я слышал о нем задолго до того, как мне довелось встретиться с ним.

Мой приятель, журналист Федор Редлих, навестив меня как-то в поселке Черском на Колыме, спросил:

— Ты знаком со здешним председателем райисполкома Товратом?

— Что-то не припомню, — ответил я.

— Стоит познакомиться. Хотя бы из-за одного — висит у него на двери кабинета табличка: «Всем, кто приехал из тундры, прием вне очереди. Если меня нет в исполкоме — прошу домой».

Может быть, так и ушла бы из памяти эта фамилия, если бы однажды, в свободное от полетов время, я не решил съездить к оленеводам.

Знакомый летчик Борис Кортаев сообщил, что собирается в облет оленьих стад и может высадить меня у пастухов, а на обратном пути забрать.

И вот мы в АН-2. Самолет летит над заснеженной тундрой. Внутри фюзеляжа — грузы и всего один пассажир. Полет короткий, и нам знакомиться некогда. Круг над одинокой ярангой, посадка.

К самолету спешат встречающие. Мой попутчик выпрыгивает на снег.

— Здравствуй, Товрат! Что привез? — окружают его люди.

— Привез все, что нужно, и кино, и книги... Будете довольны.

Я вижу, как расцветают улыбками суровые лица пастухов, и думаю: наверное, не так-то просто заставить их улыбаться. Надо, чтобы они видели в тебе настоящего друга. И сожалею, что не успел познакомиться со своим попутчиком. Однако у меня есть возможность исправить свою ошибку на обратном пути.

В самолете я подсаживаюсь к Товрату. Но гул мотора мешает говорить.

— Приходи в исполком,— кричит мне в ухо Товрат.— Там и поговорим!

При первой возможности отыскиваю райисполком, поднимаюсь на второй этаж деревянного здания. В коридоре слышны голоса, и тут же появляется Товрат в окружении людей. Они о чем-то оживленно разговаривают.

— Здравствуйте!— восклицает Товрат, увидев меня.— Заходите!

— Не помешаю, Николай Иванович? У вас, наверное, дела, люди...

— Дела — всегда,— смеется Товрат.— А без людей жить нельзя! Заходите. Между делами и поговорим.

Он переходит на якутский язык, что-то доказывая одному из своих спутников, а через минуту уже беседует с другим на чукотском языке, и тот понимающе кивает головой, улыбается. Потом я узнаю, что Товрат помимо своего родного чукотского языка знает русский, якутский и все языки и наречия народностей, населяющих этот район Колымы. Когда кто-нибудь удивляется, как это ему удалось осилить такое количество языков и наречий, он смеется:

— А я и не думал осиливать, сама жизнь научила.

Его трудовая жизнь пастуха-оленевода началась, когда он был еще ребенком. Отец долго не решался отдать сына в школу: все боялся, что, познав грамоту, он забудет, как пастить оленей. Но сын не забыл. И после окончания школы он не расстался с профессией оленевода, с людьми тундры.

Здесь, в тундре, прошла его молодость. Здесь пастух-оленевод стал председателем колхоза. Потом была другая работа — комсомольская, партийная. Но и тогда не прерывал Товрат связи с тундрой, с ее людьми. И когда Николая Ивановича Товрата снова направили в те же места — на этот



Н. Н. Товрат, председатель райисполкома.

раз директором совхоза «Нижне-Колымский», — жители его радостно приветствовали, как своего человека. Сейчас там другой директор, но именно этот коллектив выдвигает уже не первый год Товрата депутатом в Верховный Совет РСФСР и в свой районный совет.

Нет, наверно, такого уголка в Колымской тундре, такого отдаленного поселения, где бы не знали его и не называли по-дружески тепло — «Наш Товрат».

Побеседовать же мне с ним так и не удалось. То и дело входили люди, и не было того «между», на которое рассчитывал Товрат. Были только дела — без перерыва, одно за другим. Я уже собрался уходить, когда вошел еще один посетитель:

— Николай Иванович, посмотрите поликлинику, — обратился он. — Без вас не хотим открывать.

— Знакомьтесь, главный врач нашей больницы, — представил вошедшего Товрат. — Так когда думаете открывать?

— Дня через два. Только хочется, чтобы вы...

— Хорошо. Идемте.

— Мы идем по дороге к новой поликлинике. Раньше она помещалась в одном здании с больницей. Теперь для нее «выбили» новое помещение. Председатель райисполкома обходит кабинеты, внимательно прислушивается к объяснениям главного врача, делает замечания:

— Регистратуру надо бы перенести. Неудобно здесь для посетителей. Холодно.

— Так это же регистратура. Пришел больной, зарегистрировался — и все! Самое большое — пять минут.

Товрат хмурит брови:

— Сами же говорите — больной! Вот и перенесите регистратуру, чтобы больному человеку было удобно и не холодно.

Мы выходим на улицу. Уже стемнело. Натыкаясь на сугробы, возвращаемся с главврачом к исполкому.

— Да, кстати, возьмите бульдозер, — говорит Товрат. — Надо расчистить дорогу, чтобы люди не спотыкались.

— Где же его взять, Николай Иванович?

— Через час будет. Выходите встречать.

Закончился трудовой день полярного поселка. На втором этаже исполкома светятся два окна. Теперь я знаю — это в кабинете Товрата. До краев заполнен его рабочий день.

Все свое время Товрат отдает людям. Щедро, без остатка, пожалуй, даже не замечая этого.

А таблички, о которой говорил мой приятель, на дверях кабинета Товрата нет. Просто это одна из легенд о нем. Легенда, говорящая о многом...

И все же что такое подвиг? У каждого на этот счет имеется своя точка зрения. Но вряд ли кто назовет подвигом свое дело, свою работу. Снял вертолетчик унесенных в море на льдине рыбаков — работа, пробили нефтяники новую скважину в вечной мерзлоте — работа, провели строители дорогу через непроходимые горы — работа, наконец, задержал милиционер опасного преступника — и это тоже работа! Выходит, подвиг в том, как человек относится к своей работе, как выполняет ее? Наверное. Во всяком случае, мои друзья-полярники не видят подвига в своей работе. Не видит его и Матвей Козлов.

Познакомились мы в первые дни после моего зачисления в МАГОН, на аэродроме.

— Изучаешь технику? — остановился подле меня невысокий летчик.

— Присматриваюсь, — ответил я не очень дружелюбно.

— Можно сказать, новичок? Недавно у нас? — продолжал тот расспросы.

— Недавно.

Вот так и состоялось наше знакомство, перешедшее затем в многолетнюю дружбу. С тех пор мы вместе летали в небе Арктики, встречались на земле и в воздухе и, как бы ни искажали человеческий голос помехи, я всегда узнавал в эфире друга уже только по одним словам «можно сказать», которые он ухитрялся вставить в любую фразу, и звучали они по-особенному, по-козловски: «мо-скать».

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

— На лодках? — переспросил я, не скрывая изумления. Тогда я еще не подозревал о существовании летающих лодок-гидросамолетов, которых было много в полярной авиации.

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

— Н-нет...

— Пойдем со мной, облетаем «Каталину».

— А... можно?

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

А он ершист, подумал я тогда о новом товарище, не подозревая, что за напускной развязностью скрывается величайшая скромность.

Как-то возвращались мы с ледовой разведки, и летел вместе с нами экипаж Козлова. И вдруг на его имя одна за другой стали поступать поздравительные телеграммы. Не иначе, как близится какой-то юбилей Матвея Ильича, о котором он не хочет ставить нас в известность, решили мы.

— Телеграммочки получаешь, Матвей Ильич, а коньячок зажимаешь! — начал подтрунивать я.

— Мо-скать, ерунда,— зарделся Козлов. — Крестники вспомнили про день рождения.

— Крестники? — искренне удивился я. — В таком количестве? Не загибаешь, Матвей Ильич?

— Мо-скать, незачем.

Больше из Козлова не удалось выудить ни слова. А через неделю прилетевший к нам начальник политуправления Михаил Андреевич Филиппенин доставил кучу свежих газет, и из них мы узнали о «крестниках» Матвея Ильича Козлова.

...Шли первые месяцы Великой Отечественной войны. По указанию правительства некоторые станции на Новой Земле, Земле Франца-Иосифа и островах Карского моря закрывались, и вывезти оттуда полярников было поручено «Марине Расковой».

Судно обходило полярные станции, и забирало на борт полярников с их семьями. В Карском море беззащитный пароход выследила и торпедировала немецкая субмарина. Затем она всплыла и стала расстреливать чудом спасшихся людей. Однако разыгравшийся шторм не позволил фашистам завершить кровавое преступление.

Уцелевшие от фашистских пуль остались на обломках судна, на шлюпках в бушующем море без какой-либо надежды на спасение. Откуда им было знать, что радист «Марины Расковой» успел передать «SOS», сообщив примерные координаты судна. Но и известные координаты мало что могли изменить: ближайшие суда находились в сотнях километров от места гибели «Марины Расковой» — как ни торопись, все равно будет поздно!..

— Будет поздно! — говорил и Матвей Козлов, доказывая в штабе моропераций необходимость немедленного вылета. — Будет поздно!..

А погода нелетная по всем статьям: снегопад, полное отсутствие видимости и шторм.

И все же Козлов добился разрешения на вылет и поднял в воздух свою летающую лодку.

Долго он кружил в районе катастрофы, стараясь что-либо разглядеть за громадными накатами лохматых волн: ведь не мог же бесследно исчезнуть корабль, какие-то следы должны остаться.

— Шлюпка по носу! — закричал штурман.

— Плот на воде! Второй!..

И Козлов пошел на посадку...

Все инструкции и наставления, наконец, расчеты конструкторов твердили одно: посадка в бушующем море невозможна! Но там гибли люди...

Волны были так велики, что могли накрыть самолет и раздавить его многотонной массой воды. Уйти пилот, и никто бы не посмел его осудить: есть предел возможному, предел прочности машины и, наконец, предел человеческим силам. Предел? О каких пределах можно говорить, когда в море гибнут люди?! Кто им поможет? Больше никому!..

— Выпустить поплавки!

— Командир?!

— Первой волной оторвет!..

— Садиться в такой шторм... Еще никто не садился!..

— Всему экипажу: к посадке готовься! Поплавки выпустить!

— Есть! Поплавки выпущены!

— Штурман к посадке готов!

— Радиист готов!

— Спокойно, ребята. Мо-скать, сядем!..

Матвей зашел на посадку не против ветра, как гласит инструкция по производству полетов, не наперерез волне, а вдоль ее гребня. Вот он спизился над вершиной водяной горы и пошел над нею... Кипящие клочья пены ударили в днище, мгновение и — лодка скользнула по вершине водяного вала. Волны тотчас стали захлестывать смотровые стекла, водяные брызги ворвались в кабину, холодными ручейками потекли по лицу и груди. Но Матвей не замечал холода, его правая рука лежала на секторах управления двигателями, а левая — на штурвале. Лодка фантастической птицей скользила над бушующим морем, ныряя между волнами и снова взлетая на их гребни.

— Люди!

— Плот и шлюпки с людьми!

И Козлов развернул лодку им навстречу.

Сняты люди со шлюпки, с плота, а где-то рядом, в кипящей и беснующейся смеси воды, воздуха и снега еще кто-то может ждать, может надеяться на помощь. И лодка снова скользит над волнами.

Спасенные люди заполнили просторный салон, набились в грузовой отсек, сгрудились в кабине пилотов. Лодка осела глубоко, ниже ватерлинии.

— Больше никого не видно! — крикнул штурман с носовой палубы.

— Добро! Будем взлетать.

Надсадный рев моторов. Лодка зарывается носом в набегающие волны, и вода хлещет по крылу, заливает моторы...

— Не взлететь, командир! — говорит механик. — Перегрузились. Что будем делать?

— Что делать? — переспрашивает Козлов. — Мо-скать, будем рулить. Курс на Диксон, штурман!

— Командир! Лодку разобьет волнами!

— Выдержит. Мо-скать, обязана!

И лодка выдержала. Через много часов руления по кипящим волнам, когда уже на исходе было горючее, Матвей Ильич, наконец, смог поднять машину в воздух.

А лететь пришлось считанные минуты: Диксон оказался рядом...

Мы раздобыли из последних запасов начальника аэропорта бутылку коньяка и пришли с ней к Козлову:

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

— Что вы, ребята, — зарделся Козлов. — Каждый на моем месте поступил бы так же. Мо-скать, такая наша работа...

ВЕТЕР РОМАНТИКИ

Пришло мне как-то письмо из Курска от школьника Юры Г. *«...Читал я ваш рассказ в «Вокруг света», — пишет Юра, — и решил про себя: буду, как и вы, полярным летчиком. Только не знаю, где школа, в которой готовят полярных летчиков, и что нужно знать, чтобы туда принять...»*

Помнится, я написал Юре, что специальной школы, где бы готовили полярных летчиков, нет, что пилоты приходят к нам из обыкновенных авиационных училищ и что наша работа ничем не отличается от работы других летчиков. Написал, а потом задумался — правильно ли? Ведь главная задача полярной авиации — освоение отдаленных и мало изученных арктических районов. Стало быть, полярная авиация прокладывает путь для других, а идущим впереди всегда нелегко. И чтобы побеждать трудности, преодолевать все преграды на пути, надо быть не только энтузиастом своего дела, но и знать многое, что наверняка не потребуется пилоту «обыкновенной» авиации.

Давно меня волновал вопрос: почему в общем-то при большой текучести летных кадров в полярной авиации те, первые, остались преданными ей до конца? Почему В. И. Аккуратов, А. Д. Алексеев, Н. М. Жуков, А. И. Зайцев, М. И. Козлов, В. П. Падалко, Б. Г. Чухновский, М. И. Шевелев и многие другие, испытав невероятные трудности первооткрывателей, все же навсегда связали свою судьбу с полярной авиацией? Что ими руководило при выборе? В чем они находили романтику?

Каждый вечер, когда затихает гул моторов вернувшихся с «СП-4» самолетов и к нашему окну подкрадывается тишина, на гребне сугроба, подпирающего форточку, появляется

пуночка. Она поет незамысловатую песенку. Это не соловей, но я шалею от песенки пуночки потому, что она поет о весне. Где-то на материке уже давно вскрылись реки, леса окутаны зеленой дымкой молодой листвы, а воздух напоен ароматом неповторимой свежести проснувшейся от зимней спячки земли.

У нас за окном поет пуночка, и злой посвист поэмки вторит ее слабому голосу. И все равно — это весна! По-весеннему ярко светит солнце, и морозные укусы поэмки уже не кажутся такими злыми.

Сегодня наш самолет на профилактическом осмотре, и, пока механики Коля Глазырин и Валентин Ананьев возятся с моторами, мы со штурманом Николаем Жуковым отправляемся на прогулку к одинокому домику на острове Домашнем.

Меня всегда влечет к себе пустынный берег моря: придишь к нему, и кажется, что только тебе, первому, выплещивает оно свою сокровенную тайну, о которой пока не дано знать людям!.. И хотя никогда еще море не бросало к моим ногам кованого сундучка с пожелтевшими от времени бумагами, не оставляло даже бутылки с засмоленной пробкой, я все же хожу к нему и хожу, на что-то надеясь, чего-то ожидая.

Звенит под ногами утрамбованный ветрами снег, шуршат торосы в приливной трещине. Мы подходим к домику на острове и останавливаемся возле двери, крест-накрест заколоченной досками.

Жуков снимает с головы меховой треух, смахивает им иней с бровей и ресниц, да так и остается с непокрытой головой. О чем он задумался?

— Доски-то я сам прибывал... — вдруг тихо произносит Николай. — Смотри-ка, до сих пор держатся. А прошло уже двадцать лет...

...В начале тридцатых годов Советское правительство приступило к продаже сибирского леса за границу, отгружая его на пароходы, заходившие в устье Енисея. Для обеспечения этих морских операций, получивших название Карских, были созданы четыре полярные станции (в проливах Югорский Шар, Маточкин Шар, на островах Диксон и Домашний¹), которые в определенное время суток передавали по радио данные метеорологических и гидрологических наблюдений, а также ледовую обстановку в пределах видимости со станции.

И вот однажды полярная станция на острове Домашнем не вышла на связь. Не появилась с ней связь и на второй, и на третий день...

Ледокольный пароход «Русанов», недавно сменивший полярников на этой станции, выгружал новую полярную станцию на мысе Челюскин и не мог вернуться. Поэтому решено было послать на остров один из самолетов ледовой разведки. Выбор пал на летчика Алексева и штурмана Жукова².

— Алексей Дмитрич, — взволнованно произнес Жуков,

¹ Один из островов архипелага Северная Земля, открытый в 1913 году русской географической экспедицией на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач». В 1930 году там была высажена экспедиция из четырех человек: Г. А. Ушаков, Н. Н. Урванцев, В. В. Ходов и С. П. Журавлев. Они поселились на островке, названном ими Домашним (до них остров никем не посещался). В течение двух лет в невероятно тяжелых условиях, преодолевая пешком и на собаках огромные безжизненные пространства, исследователи выполнили картографическую съемку архипелага на площади свыше 26 000 квадратных километров. К моменту описываемых событий карта архипелага Северная Земля, составленная ими, еще не была издана.

² А. Д. Алексеев и Н. М. Жуков являются основоположниками научной ледовой разведки непосредственно в интересах морского флота. Вся методика современной ледовой разведки содержит основные положения, разработанные ими еще в 30-х годах.

раскладывая на столе карту, — а ведь в эти края никто еще не летал!..

— Да-а, — протянул Алексеев. — Тысяча верст бездорожья и еще тысяча неизвестности... Но лететь-то, Коля, надо?

— Надо, — согласился Жуков и решительно приложил линейку к карте, собираясь нанести на нее маршрут полета.

— Погоди, — остановил его Алексеев. — Ты уверен, что прямая короче любой другой линии?

— Безусловно! — улыбнулся Жуков.

— А у меня нет такой уверенности. Вагляни на карту. Что это за надписи?

— Ну, «не исследовано», «нанесено приблизительно»... — прочел Жуков. — Что из этого, Дмитрич? Ведь от Вайгача до Диксона тоже были такие надписи!..

— Были! Но мы там летаем уже второй год. А здесь... Понимаешь, впервые!..

— Следовательно?

— Давай танцевать от известных величин. Прошлый год, по указанию Чухновского, в устье Таймыры стужено несколько бочек бензина и малость продовольствия, вот и прокладывай маршрут через Таймыру.

— Но у мыса Челюскина стоит «Русанов». Он обеспечит заправку и все необходимое. Поэтому я — за прямую!

— А Арктика? А надписи «совершенно не исследовано»? Это тебе о чем-нибудь говорит?

— Но на Домашнем что-то произошло! Надо спешить!

— Поспешность никогда не приводила к успеху! — обрывал штурмана Алексеев. — Пойдем через опорную базу на Таймыре. И еще... будем ждать отменную погоду!..

— Но...

— И никаких «но»! Пойми, мы идем первыми!..

Все выше тянут моторы тяжелую машину. Воздух, сначала мягкий, текучий, преобразованный скоростью, стано-

вится твердым, упругим, и, опираясь на него крыльями, самолет поднимается к невидимой грани высоты. Высота изменяет привычное представление о земле: дорога, по которой не однажды хожено, где знакомы каждый камень и каждая рытвина, — превращается в тонкую серую нитку, брошенную среди холмов. А сами холмы уже напоминают застывшие волны океана. Но и они с высоты уменьшаются, выравниваются, и земля начинает казаться плоской, совсем такой, какой она изображена на карте штурмана.

Что-то взволнован сегодня штурман, что-то слишком часто поглядывает он то на карту, то на землю. Сравнивает? Стараются найти похожие очертания берега? Но на карте берег очерчен пунктиром, что означает лишь предположительное положение его.

Жуков оборачивается, поднимая над головой карту, и встречает понимающую улыбку Алексеева. За гулом моторов ему удается разобрать лишь одно слово:

— Исправляй!..

Вновь склоняется штурман над картой и уже решительно прочерчивает карандашом такую конфигурацию берега, какая видна с самолета. Пройдет совсем немного времени, и эти тонкие карандашные линии перенесут на свои рабочие карты моряки и гидрологи.

Самолет идет на север. Незнакомая земля медленно разворачивается ему навстречу — бурая, с белыми пятнами снега на склонах холмов, с голубыми лентами рек и опаловой далью моря, — земля, окутанная тайной...

Тайны. Сколько их еще придется разгадывать молодому штурману?!

— Острова! Дмитрич, острова! — вдруг раздается радостный крик Жукова.

— Ну? — спокойно спрашивает Алексейев.

— Их нет на карте!..



Один из пионеров полярной авиации П. М. Жуков.

— Зарисуй — будут!

Даже пальцы дрожат: неизвестные острова! Жуков набрасывает их контур и записывает в бортжурнал: «К северу от маршрута, примерно в десяти милях от береговой черты обнаружены неизвестные острова...»

Наконец в прозрачном воздухе, где-то у самого горизонта, показался темный султан дыма.

— «Русанов»! — первым замечает Жуков.

Алексеев переводит самолет на снижение, и вот он уже раскачивается на свинцовых волнах моря Лаптевых.

От корабля отходит катер. На нем привозят горючее, а в штурманский отсек пробирается Николай Урванцев, один из полярников с острова Домашний:

— Не помещаю? — спрашивает он у штурмана. — Тесновато здесь.

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

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

Жуков лишь пожимает плечами.

— Ладно, увидим, — продолжает Урванцев. — А это вот тебе в качестве компенсации за неудобство да тесноту. — И он вручает Жукову копию карты с нанесенными на ней островами Северной Земли.

— А точность? Не грешит?

— Э-э, брат, своими ногами хожено!

И вновь режут моторы, стучат в днище самолета упругие морские волны. Круг над «Русановым», круг над берегом, где виднеются штабеля желтого леса и уже обозначились первые венцы срубов, и самолет разворачивается на курс.

Темная вода пролива сменяется белой полосой заснеженной тундры, а за ней сразу же начинаются горы, загадочные разломы ущелий, а еще выше — белые ледяные купола, подпирающие тяжелые облака. С горных вершин облака сползают в долины и прижимают самолет к бурым пропеллинам тундры, к нетронутой белизне снега на вершинах холмов.

— Возьми мористее, Дмитрич! — кричит Жуков. — Не зацепиться бы за земной шар!

Алексеев берет левее, спускается еще ниже. Штормовой ветер начинает швырять самолет из стороны в сторону.

— Погодка!.. — ворчит Жуков. — И видимость все хуже и хуже...

— Нормально! — восклицает Урванцев. — Уже пришли! Видишь впереди белую полосу?

Жуков только отрицательно качает головой.

— Ну вон же, вон! — показывает рукой Урванцев. — И домик наш видеи!

Но белесые потоки снега скрывают остров, размазывают очертания бегущих под самолетом льдов.

— Здесь! — кричит Урванцев. — Заходи на посадку! В пролив! В нем льда нет!..

Алексеев осторожно «нацупывает» воду, выравнивает самолет над пенными гребешками волн.

Надувная резиновая лодка легко скользит по ветру к берегу, подпрыгивает на прибойной волне и, подхваченная сильными руками четверых полярников, остается на мокрой гальке.

— С приездом! Добро пожаловать на наш остров! — радостно приветствуют зимовщики летчиков.

— Что у вас произошло? Почему молчит рация? — едва ответив на приветствия, спрашивает Урванцев.

— Остановился движок. Никак не удастся запустить...

— Ну, это по моей части! — улыбаясь, восклицает бортмеханик Побежимов¹. — Показывайте свой двигатель.

Не прошло и часа, а он не только отыскал неисправность в движке, но и заменил сломанную пружину магнето пружинной из старого будильника. Движок неохотно чихнул и заработал на малых оборотах...

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

¹ Г. Т. Побежимов был бортмехаником в экипаже С. А. Леваневского во время перелета по маршруту Европа — Америка через Северный полюс. 13 августа 1937 года экипаж погиб.

Предчувствия оказались не напрасными. Через год с полярной станции начали поступать тревожные телеграммы, из которых стало ясно, что там свирепствует цинга.

И снова Алексеев и Жуков полетели на своем «СССР-Н-2» к Северной Земле, на этот раз с неприятной миссией — ликвидировать полярную станцию.

С помощью новой карты, несмотря на плохую погоду, остров обнаружили быстро. Но место для посадки пришлось искать долго: пролив, где садились в прошлый раз, забило льдом. И Алексеев решился на рискованную посадку самолета в польные, близ полярной станции.

Из домика вышли только трое. Они подождали летчиков, молча выслушали приказ об эвакуации и снова медленно направились в дом. Вслед за ними вошли и летчики. «Чистота, которая была прежде, уже не было и в помине, — записал в своем дневнике Н. М. Жуков. — Мирович (один из зимовщиков) намеком на улыбку приветствовал нас. Он был крайне слаб и почти недвижим. Остальные — с землистым цветом лиц и тоже очень вялы и равнодушны... Сборы были недолгими. Приколоченные крест-накрест доски на дверях дома как бы надолго перечеркнули существование зимовки. В полете Мировичу стало хуже. После посадки у «Сибирякова» он был поднят на борт и вскоре скончался...

Почему молодой, полный сил человек умер? Ведь предыдущий коллектив жил в таких же условиях...

Да, жили в одинаковых условиях, но работали по-разному. Было известно, что первые, помимо комплекса обязательных гидрометеонаблюдений, за два года добровольно проделали поистине титанический труд, описав и нанеся на карту все острова архипелага. Вторая же группа не вышла за рамки обусловленных договором работ. Поэтому одним не хватало времени, они все без остатка отдавали пусть трудной,



Флаг поднят. Жизнь «СП» началась!

но любимой работе. А у других оставалась масса свободного времени, которое превращалось в тяжкое бремя ожидания смены. И Арктика жестоко отплатила им за бездеятельность, за пустое времяпрепровождение.

По-разному складывается путь в небо. Редкий мальчишка не мечтает стать летчиком. А вот Глеба Косухина манили сложные механизмы, двигатели, причудливые инструменты. Он с восхищением наблюдал, как обращаются с ними умелые руки мастеровых людей. Еще в детстве соорудили они

с братом Виталием настоящий глиссер. Сколько разговоров было об этом в родном городке Касимове! Ведь в ту пору и автомобили-то были редкостью.

А однажды близ Касимова сделал вынужденную посадку самолет. Взамен испорченного мотора летчику доставили из Москвы новый, и Глеб напросился в добровольные помощники к прибывшему вместе с мотором механику. Первое знакомство с самолетом, с его мотором и предопределило избрание профессии.

Юноша не мог уже расстаться со своей мечтой. И он едет в Москву, где поступает работать на авиационный завод.

На заводе Глеб Косухин овладел специальностями слесаря, медника, клепальщика, токаря, сварщика, приобрел замечательные качества умельца, мастера с золотыми руками. Любая деталь, изготовленная им, не только обладала прочностью и точностью, но и отличалась изяществом исполнения.

Весной 1933 года на авиазавод пришел Б. Г. Чухновский. Здесь-то и состоялось его знакомство с Косухиным. Как удалось Чухновскому уговорить начальство перевести Косухина в полярную авиацию, никто не знает, только осенью того же года отправился Глеб Косухин на ледоколе «Красин» к Новой Земле. На борту ледокола было два самолета — У-2 М. И. Козлова и ЮГ-1 Чухновского. Глеб Владимирович Косухин был бортмехаником на самолете Чухновского.

На ЮГ-1 стояли моторы, отработавшие свой срок, и, не теряя времени, Косухин приступил к их ремонту. Когда ледокол подходил к берегам Новой Земли, самолет Чухновского был готов к полетам.

Как-то так получалось, что самые сложные и ответственные работы всегда выпадали на долю Глеба Владимировича.

Однажды в Ленинград, где находился в то время Косухин, пришло распоряжение принять с парохода и произвести сборку купленного в США самолета «Консолидэйтет». Если бы самолет прибыл прямо с завода, к нему были бы приложены чертежи и инструкция по сборке, но на этом самолете длительное время летал один американский полярный исследователь, и, конечно же, он меньше всего беспокоился о последующей сборке проданного самолета. Вот тут-то Косухину и пригодилось умение, опыт и знания, приобретенные на авиазаводе, давнишняя страсть к конструированию и решению технических головоломок. А их оказалось немало, поскольку единственным справочным материалом для сборщика были два фотоснимка самолета, случайно оставленные в кабине, да еще англо-русский словарь, подаренный друзьями. И все же в конце концов вместо шестнадцати ящиков с деталями, сгруженных с парохода, вскоре в порту горделиво красовалась на воде летающая лодка...

Мы идем обыкновенным транспортным рейсом. Наш экипаж входит в авиационное подразделение полярной авиации. В этом рейсе самолет напоминает учебный класс: за переборкой пилотской кабины два стола, на которые выведены ключи от радиопередатчиков, телефоны, микрофоны, рукоятки дистанционного управления радиями и некоторые пилотажные приборы. У каждого стола по два кресла, за ними брезентовый полог, отделяющий рабочие места учеников от грузового отсека. Левое пилотское сиденье занимает Анатолий Загребельный. Для него сегодня первый самостоятельный полет в качестве командира корабля, и я знакомлю его с новой трассой. У штурмана Михаила Михайловича Кириллова тоже ученик: бывший военный штурман после длительного перерыва восстанавливается на летной работе, и Кириллов

проверяет его знания в практическом самолетовождении. У радиста Василия Гужвы сразу два подопечных. Только у Косухина сегодня нет учеников, но он не скучает: у борт-механика всегда найдется работа.

За одним из столов Глеб Владимирович паяет какие-то провода — накануне радисты жаловались на плохую слышимость. За другим столом — Василий Гужва. На его голове наушники: следит за работой своих учеников.

Я трогаю его за плечо:

— Связь с Тикси есть?

— Пока нет, — Гужва снимает наушники. — Непрохождение. Одни помехи. Послушай сам...

Он протягивает мне наушники, в них только шорох и треск.

— Снегопад?

— И снег, и ночь, и это чертово полярное сияние! — сердится Гужва. — От него только и радости, что непрохождение! Может, высотенку изменил бы, а, командир?

— Если лезть вверх, Василь, голова закружится, — я показываю ему на стрелочку высотомера, которая застыла у отметки четыре тысячи метров, — а внизу — горы.

— М-м-да... — тянет Василь. — Ладно. Выйдем из снегопада — будет связь. Потерпи малость.

Я возвращаюсь в пилотский отсек и включаю носовую фару. В ее свете — вихрь снега да белесая муть облаков.

— Есть связь, — сообщает через некоторое время Гужва. — Погода плохая. Порт закрыт. Что будем делать?

— Эх, была бы связь раньше, ушли бы на запасной аэродром, — сокрушаюсь я. — А теперь что делать? С трассы не уйдешь: ночь, горы. Наставление в таких случаях рекомендует вернуться обратно. Будем возвращаться!.. Какая погода там?

— С теми портами связи нет...

— Почему?

— Ночь. Попросили отпустить, я и отпустил...

— Как же так?!

— Прогноз Тикси был хороший... — пытается оправдаться Гужва. — Вот я и...

— Ты не имел права! — перебиваю я его. — Эх, Василий Афанасьевич, разве можно так! Передай Тикси — идем к ним. Другого выхода у нас нет.

Длинные и вязкие, как паутина, минуты полета, минуты ожидания. И снова в кабине появляется радист:

— Тикси вызывает на командную связь по микрофону! Надеваю наушники и пристегиваю ларингофоны.

— Тикси, я — сорок один восемьдесят девять. Прием.

— Я — Тикси. Доброй ночи, Фомич! — узнаю голос руководителя полетов и давнишнего друга Игоря Сонкина. — Сообща остаток горючего. Погода у нас очень плохая. Придется идти на запасной!..

— Доброй ночи, Данилыч. До запасного — горючего в обрез. Как там погода?

— Тоже не очень-то... Ладно, приступай к снижению. Будем сажать у себя.

— Горы прошли?

— Проходите последние.

— Добро. Приступаем к снижению.

Уменьшен наддув двигателям. Легкий поворот кремальеры автопилота опускает нос самолета вниз, и он, будто стрела, стремительно пронизывает облака, прорываясь сквозь ночь к невидимому аэродрому.

В благополучном исходе полета я уверен: за плечами опыт многих посадок в самых сложных условиях. И все же любая посадка — ответственный период полета, вот почему каждый пилот перед посадкой внутренне мобилизует все запасы духовных и физических сил.

Слева, в кресле командира, молодой пилот, и его волнует предстоящая посадка, ее непривычно сложные условия. Мысленно он должен четко представить, что ожидает его у земли, должен заранее предусмотреть все свои действия. Для этого я начинаю рассуждать вслух:

— Видимость в снегопад хоть и мала, но огни мы различим. Главное внимание — ветру. Он выше допустимого для нашего ИЛа и может снести с посадочного курса, сдуть с бетона. Посадка со стороны моря. Значит, горы будут справа и оттуда же ветер. На середине посадочной полосы он усилится — там выход из ущелья. Следовательно, до середины полосы мы должны уже погасить скорость и прочно уцепиться за землю тормозами. До бетона — двести метров полосы безопасности. Будем садиться в начале полосы безопасности, другого не придумаешь!.. Согласен, Анатолий?

— Согласен. Но... я никогда не садился в такую погоду!..

— А я, думаешь, каждый день только в такую и летаю? Надо!

Загребельный молча ерзает на сиденье, пристегивая привязные ремни. Я подвигаю вперед свое сиденье и кладу руки на штурвал.

— Спокойно, кэп, — склоняется к моему уху Косухин. — Выдюжим... Вспомни Хатангу!..

И я вспоминаю Хатангу. Тогда ночью на взлете нам забросало узлы шасси мокрым снегом и мы не смогли их убрать. В воздухе сразу же началось сильное обледенение: лед покрыл крыло сплошной чешуей, ледяные вихри застыли на консолях крыла. Была ночь, и самолет не хотел лететь, не набирал высоту, не увеличивал скорость... Но тогда мы «выдюжили»!

— Спасибо, Владимирыч, понял.

Он молча улыбается в ответ.

Самолет вошел в зону аэродрома. Делаем маневр захода.

Выходим из четвертого разворота на посадочную прямую. Перед носом все та же белесая кипень облачности и снега.

— Дальняя радиостанция! Шасси выпущено. К посадке готов! — докладываю руководителю полетов.

— Посадка разрешена!

Ближняя радиостанция. Высота пятьдесят метров. Впереди тусклое мерцание посадочных огней.

— Фары!

— Есть!

Длинные конусы света вырывают из тьмы снежную белизну тундры, скользят по красным заградительным огням в начале старта и упираются в серую полосу гальки.

Мягко шуршат колеса. Чуть отдаю от себя штурвал, чтобы опустить носовое колесо.

— Толя, тормози!

Нос самолета клюет книзу, из-под заторможенных колес летят катышки гальки и с пушечной силой бьют по обшивке фюзеляжа.

— Отпусти тормоза! — кричит Косухин.

— Отставить!.. Сдует, Владимирыч, — произношу я вместо извинения за окрик.

Косухин, нахохлившись, чутко прислушивается к каждому удару гальки по обшивке.

Включаем двигатели и идем осматривать самолет. На фюзеляже глубокие вмятины от вылетавших из-под колес камней, рваные забоины на обоих винтах...

— Вот так, кэп, долетались... — говорит Косухин.

— А без тормозов разбили бы самолет, — возражаю я ему.

— Поговорили — и хватит. Назавтра попозже поставь в план...

— Неужели сделаешь, Глебушка?!

— Иди отдыхать, — ворчит Косухин. — Завтра-то опять работать!..

Утром придирчивая комиссия из местных инженеров и техников не находит следов вчерашних дефектов.

В чем же таится у человека романтика? Не знаю... Но у Глеба Владимировича Косухина — в его умелых и натруженных руках. Это уж точно!

ЧЕТЫРЕ ПЛЮС ДЕВЯТЬ...

Давняя привычка вставать в назначенный самим собой срок сработала безотказно: я проснулся за пять минут до звонка, взглянул на будильник, нажал кнопку выключения и... уснул! Спал я недолго, минут двадцать, но этого оказалось вполне достаточно, чтобы сломать весь заведенный ритуал туалета и вконец испортить настроение. Я прихватил приготовленный с вечера чемодан и, осторожно ступая по коридору, вышел на лестничную площадку. В потемках наткнулся на приготовленные уборщицей пустые ведра и под чертыхания разбуженных грохотом соседей сбежал по лестнице. У выходной двери столкнулся с дворником, в руках у него пустые ведра... Я далек от суеверия и не верю в приметы, но, хотите, открою вам тайну? Все пилоты суеверны! Это точно! Я-то далек от подобных пережитков, но другие...

Присмотритесь. Идет посадка на самолет. Пассажиры занимают свои места, удобно располагаются в креслах, и тут вдруг оказывается, что среди пассажиров — женщина. Только одна! (Внимательней наблюдайте!). Казалось бы, что такого? Но вот по трапу поднимаются пилоты, входят в салон и тотчас обращают внимание на пассажирку. Ни один из них не останется к этому равнодушен!

— Куда вы летите? — спросит первый и, получив ответ, тут же поинтересуется: — Вы одна?

— Да.

— Жаль, очень жаль!

Он скроется в дверях пилотского отсека, явно расстроенный. А его коллеги?..

— Значит, одна?

— Представьте, одна!

— Скажите, пожалуйста, такая молодая (или пожилая — смотря по обстоятельствам), и одна.

— Ну и что?! — вызывающе бросит пассажирка.

Но пилоты ей не ответят. Их интерес продиктован суевением — нельзя брать на борт одну женщину!

И вылетать тринадцатого числа тоже нельзя — это точно! В этот день всегда либо не ладится с погодой, либо что-то в самолете не так. А если вы все же вылетите, то обязательно с опозданием. Впрочем, меня это не касается, я исключение...

Это случилось тринадцатого октября. Из арктических морей спешили последние караваны судов. Чтобы указать им более безопасный путь, мы перелетели на острова одного из архипелагов. Среди нас была женщина. Штурман. Настоящий товарищ, мастер ледовых разведок, но... женщина! И одна-единственная...

Полярная станция — это десяток домов, раскинутых по берегу на добрых три сотни метров. Первый домик — общежитие холостяков с комнатой для пилотов. В середине поселка — столовая, или, как ее называют, кают-компания. Нас поразило обилие оружия в ней — карабины, пистолеты, охотничьи ножи... Оказывается, остров осажден белыми медведями! До сих пор не выяснены причины, почему в ту осень медведи предпочли обычные дрейфующие льды унылым берегам острова. Что заставило их бродить по тундре и наведываться в поселок?

Медведи уже успели разграбить склад с моржовым мясом, заготовленным впрок для ездовых собак, и частенько заходят на огонек, чтобы покопаться в отбросах камбуза.

По этому случаю Алексей Курочкин, начальник зимовки и мой большой приятель, запретил полярникам ходить по одному — только группами и с оружием! Из кают-компаний нас провожают вооруженные полярники, с особым вниманием охраняя штурмана...

Просыпаюсь, когда остальные еще спят. Босиком шлепаю к окошку и, приплюснув нос к холодному стеклу, вижу лишь черную кляксу ночи. Долго дую в телефонную трубку, верчу провода, встряхиваю аппарат, постукиваю им об стол — все безуспешно! Телефон молчит. Придется самому идти на радиостанцию, чтобы узнать прогноз погоды и продвижение во льдах каравана. Вообще-то, это обязанности штурмана, но... не посылате же в такую метель женщину!

Одеваюсь, поднимаю воротник куртки, прячу в него лицо и окунаюсь в свист поземки, в темноту полярной ночи, в рев моря. За каждым сугробом мне чудится медведь. И, кажется, впервые сожалею о том, что наш штурман — женщина. Страх идет за мной следом. Он мурашками проползает по спине, спускается к ногам, обжигая ступни, и стекает холодным потом по моему лицу. Не сознанием, а кончиками волос, спиной, кожей я чувствую — медведь сзади! И убыстряю шаги. Быстрее! Еще быстрее! Иду, не разбирая дороги, как заяц, прыгаю по сугробам, несусь к спасительным огням радиостанции. А страх бежит уже впереди меня...

Я бросаюсь на дверь всем телом, прижимаюсь к шершавым доскам. Дверь не поддается. Кто-то держит ее изнутри. Мне не до шуток — медведь рядом! Я вновь толкаю дверь с двойной силой — своей и страха.

Удар, грохот падения — и тишина... Мы лежим с Алексеем Курочкиным на полу в освещенном коридоре и обалделыми глазами смотрим друг на друга. Говорить нам не о чем. В конце коридора из раскрытой двери радиорубки на нас смотрят смеющиеся глаза штурмана...

Алексей укоризненно качает головой и протягивает мне руку с разбитыми часами. Стрелки остановились ровно в девять ноль-ноль по московскому времени. Если учесть разницу поясного времени с мысом Челюскина, откуда мы вылетели вчера, то... четыре плюс девять... Нет, я не собираюсь заниматься арифметикой — это дело штурмана...

Черт возьми, я далек от суеверия! Но сегодня моим штурманом опять Зинаида Петровна Сидоришина!..

Над свинцовой водой белыми хлопьями кружит снег. Он укрыл еще вчера темную землю, присыпал крыши полярки и намел невысокие сугробы вдоль тропинки, что ведет к берегу. Снег покрыл все побережье — кругом бело!

Мы стоим на берегу у самой воды, обняв друг друга за плечи, подставив лица морозному ветру. И нам чертовски не хочется лететь в это суровое море, в этот снегопад, в эту белесую мглу над темной водой. Мы устали. От непогоды, ото льдов и туманов — от всего!.. Позади три месяца ледовой разведки, ежедневных полетов и неустроенной, кочевой жизни. Мы — это пилот Виктор Шкарупин, штурман Зинаида Сидоришина, бортмеханик Вульф Комразе, радист Евгений Ерилов, гидролог Юрий Барташевич и я. К этому «мы» смело можно отнести и наш самолет — старый, заслуженный ЛИ-2, что сплотил всех нас в единое и неразделимое — экипаж. И, наверно, он устал не меньше нашего, этот самолет. Но из устья Енисея вышел в сторону Карских ворот последний караван, и нам предстоит вывести его в Баренцево море на чистую воду.

Туман, постоянный спутник арктических морей, навалился неожиданно. Сначала вроде понизилась облачность, посыпал мелкий морозящий снежок, ухудшив видимость, и вот уже все окутал густой непроницаемый туман. Пришлось вы-

ключить автопилот и перейти на управление вручную. Все ниже и ниже прижимается самолет к поверхности льда, к черным разводьям и полыньям. Но и их вскоре заволочло туманом.

— Братцы, ниже! — требует Барташевич. — Ниже!..

Ему нужно видеть лед, чтобы определить его плотность и найти более удобный путь каравану.

Эх, был бы на самолете локатор! Тогда бы мы не ползали 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, сориентироваться по нему и тогда смело идти на привязку. А как это сделать теперь, когда впереди только белое месиво тумана и сквозь него едва просматривается лед на каких-то двести метров! Как?..

Сейчас все зависит от штурмана, от его опыта, от правильно проведенных расчетов и от чутья — немаловажный фактор при полете в тумане. Я знаю, Зине очень трудно. Ей нужна помощь радиопеленгации или астронавигации. Но радист тщетно вертит ручки приемника, то и дело жмет на ключ — в наушниках лишь сплошной скрежет да свист. Самолет сейчас напоминает заряженный конденсатор: стоит протянуть руку к какому-либо болту на обшивке, как тут же слышен треск разряда и в палец ударяет миниатюрная молния статического электричества...

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

Ерилов лишь разводит руками:

— Скажи кэпу, пусть вылезает за туман!..

Но Зина ничего мне не скажет, она знает, нам нужно видеть лед...

И штурман молча отходит к своему столу, берет в руки линейку и считает, считает... До помутнения в глазах, до пульсирующей боли в висках...



Штурман полярной авиации З. П. Сидоршина.

Еще девчонкой увлеклась Зина авиацией. Тайком от домашних поступила в аэроклуб, затем окончила летную школу в Тушино, воздухоплавательную школу при дирижаблестроительном институте.

Девятнадцатилетняя летчица была направлена в Новосибирск и стала летать штурманом-радиостом на первой советской авиалинии Москва — Иркутск.

А в 1951 году Зинаида Петровна Сидоришина пришла в полярную авиацию. Она полюбила суровое небо Арктики и, как равная, была принята в воздушное братство полярных летчиков.

Идем последним галсом из открытого моря на привязку к берегу. Высокие скалы и на них пирамида морского знака — малюсенькая точка на карте штурмана, — точка, в которую она должна вывести самолет. Стоит промахнуться — и пойдет насмарку вся работа, весь многочасовой напряженный полет: корабли не смогут пройти.

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. Здесь цена ошибки в расчетах — жизнь!..

— Петровна, сколько до берега?

— Пять минут.

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

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

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

— Взял управление!

На миг скашиваю глаза и вижу плотно сжатые губы и пристальный взгляд прищуренных глаз.

— Сколько до берега?

— Минута.

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

— Где берег?!

Лицо Зины рядом с моим, и можно было бы не кричать.

— Будет берег, кэп.

— Черт возьми, когда? Уже две минуты!.. Штурман ты или...

— Вправо на девяносто!

Я заваливаю крен. Под крылом мелькает темная бесформенная масса — берег!

— Вышли точно! — сообщает Зина. — Видела знак. Беру следующий курс. А ошибка в расчетах на минуту... Сам видишь — туман. Можно бы и спокойней...

— Спокойней! — ворча, перебиваю ее. — К дьяволу в пасть лезем! А ты... целую минуту!

Но Зина уже не слушает меня, она опять занята расчетами.

Идем новым галсом. Точка в море, поворот и — привязка. В конце полета выходим на караван и сбрасываем на ледокол кальку с копией карты ледовой обстановки...

А вечером снова приходим на берег моря, к тем же камням, и опять, обняв друг друга за плечи, подставив усталые лица соленому ветру, стоим долго, и каждый думает о своем.

— Петровна, ты уж извини меня за «черта» в полете, а?

— Пустяки. Бывает... Такая наша работа.

— К черту эту работу! Брошу все! Буду цветы из Ташкента в Москву возить!

Ребята не могут сдержать смех, и громче всех хохочет Зина. Внезапно она произносит задумчиво:

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

И мы летаем. Долго-долго... Вот вам и одна женщина на борту! Верь тут приметам!

В ДРУГОЙ КОНЕЦ СВЕТА

Старенький автобус неторопливо хлопает по дорожной грязи. Мы давно подшучиваем над дядей Сашей, пытаюсь выяснить, кому из них раньше на пенсию — шоферу или автобусу. Но сегодня молчат даже самые заядлые шутники. Автобус пробирается в конец летнего поля, к самолету, который доставит нас в Калининград, а там мы перейдем на борт «Оби» и отправимся в далекое плаванье, в другой конец света — в Антарктиду!

Автобус замирает у самолета. Тугие струи воздуха отбрасывают назад фигурки людей. И вот уже в серой кисее дождя тают очертания Москвы...

Широкие просветы трюмов принимают вездеходы, тракторы, горючее, продовольствие. Свистки маневренных паровозов перекликаются с гудками буксиров. Идет загрузка экспедиционного судна «Обь».

Сиреневыми волнами наплывает темнота. В нее врезаются голубые лучи прожекторов, искрятся и мигают цветные огни маяков. В прощальном поклоне склонились порталные краны, растворяются в темноте очертания берегов. Невысокие, но злые волны седой Балтики пенными гребешками хлещут по носу «Оби». Надвигается первая ночь в море.

В каюте нас трое: штурман Борис Бродкин, инженер Рэм Старых и я.

Наш путь из Балтийского моря в Атлантический океан пролегает через Кильский канал. На берегах канала множе-

ство рыбаков. Когда «Обь» проходит мимо, одни нарочито сосредоточенно следят за своими поплавками, другие приветственно машут руками и что-то кричат. Не трудно понять и тех и других: наш советский корабль идет через Западную Германию!

Полдень. Время обеда. С близлежащих фабрик и заводов к каналу подходит рабочий люд: девушки в темных джинсах, юноши в засаленных комбинезонах и пожилые докеры в фуражках-тельманках. Они радостно срывают с головы фуражки, машут косынками и поднимают сжатый кулак правой руки:

— Рот фронт! — доносятся голоса.

— Рот фронт, камрад!

Наступает вечер. Зажигаются фонари, и ровным пунктиром они уходят вдаль, к горизонту. Огненными гирляндами повисают над каналом мосты. С одного из них к нам на палубу сыплются листовки, газеты и журналы — явно клеветнические издания. На корабле объявлен аврал по уборке этого мусора.

К утру «Обь», очищенная и умытая, входит в пролив Па-де-Кале: справа — Англия, слева — Франция, впереди — Ла-Манш, а за ним — Атлантический океан.

Лучи солнца заглядывают в иллюминатор. Сквозь сон мне кажется, что я слышу голоса птиц. Открываю глаза — на столе каюты сидит серо-желтая пичуга. Одеваюсь, потчую гостью хлебными крошками и выхожу на палубу. Вокруг писк и щебет птичьей компании, которая торопится к югу и пользуется услугами нашего транспорта.

«Обь» разворачивается и берет курс на восток, к Гибралтару. А птичий курс — к югу. Нам не по пути.

С левого борта видна островерхая гора, на склонах поросшая лесом, который кое-где расчищен под бетонные площадки для сбора дождевой воды: с водой в Гибралтаре плохо.

У подножья горы ажурные постройки городских домов, а на окраинах — ниши и амбразуры с жерлами пушек. Над солдатскими казармами трепыхается по ветру флаг Британии.

«Обь» увеличивает ход. На палубу залетают брызги Средиземного моря. Мы идем в Италию.

С моря видны грязно-серые горы в чахлах потеках лесов. А где же поэзия солнечного полдня Брюллова, где обаяние яркого неба Иванова? Наверное, чтобы увидеть это, надо попасть на берег.

К борту «Оби» швартуется катер, с него на корабль поднимается лоцман. Тихо урчат двигатели. «Обь» медленно вытягивается в глубину порта. За причалом начинается Генуя.

Мы впятером — штурман Валентин Иванов, радисты Иван Мурик и Александр Кириллов, инженер авиации Михаил Слободской и я обсуждаем маршрут похода в город. Роль гида и переводчика берет на себя Слободской, он владеет немецким и английским, ему и карты в руки!

Минуем полицейских у трапа, бесчисленные проходные, где проверяют документы, и вскоре растворяемся в сутолоке незнакомого нам города.

Чуть кольшутся под легким дуновением ветерка ветви пальм и пиний на Виа Милано. По сторонам — лавчонки, кафе, рестораны, бары, овощные и мелочные рынки. Все это кричит, показывает, зазывает. А на тротуарах, у самых стен домов, промышляет другой «бизнес»: торговцы-лоточники с мелкой галантереей, бананами, каштанами, рыбой, сигаретами, спичками. Этот «бизнес» уже вопит, сует в лицо свой товар, хватая за рукава:

— Компаранто, сеньоре!..

— Купите, сеньор! Не дайте умереть с голоду!..

И рядом показная роскошь зеркальных витрин крупных

магазинов, рекламирующих богатство ее владельцев. Здесь вас встретят скучающие лица продавцов, стандартные фразы и жесты профессиональных фокусников.

Но мы торопим Слободского:

— Узнай путь в старые кварталы!

Михаил с видом заправского гида останавливает первого встречного:

— Эскюз ми, спик инглиш?

Итальянец взирает на Михаила, как на марсианина.

— Парле ффрансе, мсье? — пытается исправить положение Мурик.

Глаза итальянца выкатываются из орбит. Но Михаил не дает ему опомниться:

— Шпрехен зи дойч?

Лицо итальянца расплывается в широченной улыбке:

— Аваде!¹ — радостно произносит он. — Таки мы с Одессы!

Дальнейший разговор с «итальянцем» происходит на чистейшем одесском жаргоне, позволяющем, однако, Слободскому тотчас же выяснить, что «итальянец» до вечера отпущен со своего корабля и готов присоединиться к землякам.

Дальнейшее знакомство с городом продолжаем на автобусах общества итальяно-советской дружбы.

За окнами автобуса мелькают названия улиц и учреждений: Международный банк, основанный во времена Генуэзской республики, дворец Совета той же республики, в котором теперь размещается городской суд, площадь Победы с могилой Неизвестного солдата, площадь Верди..

Автобус ползет все выше. И вот остановка — улица Каэтано Коломбо. Отсюда по фуникулеру — гордости генуэзцев — спускаемся вниз, мимо останков крепостных стен вре-

¹ Конечно! (еврейск)..

мен республики и вполне современной тюрьмы, к знаменитому кладбищу.

Кладбище, занимающее обширную территорию, обнесено высокой стеной-галереей. Монументальные скульптуры из мрамора, чугуна, гранита, бронзы, море ярких цветов и огни лампад создают поистине величественную картину.

Все скульптуры покрыты толстым слоем пыли — иллюзией «вечности», хотя кладбище построено в середине XIX века. Это, так сказать, «пыль веков» сохраняется специально для туристов, которых тут великое множество. Каждый, переступивший за ворота кладбища, становится объектом повышенного внимания представителей духовенства, чья монополия на торговлю здесь незыблема. Монахи торгуют здесь всем и вся — от свечей, лампад и прочей церковной утвари до пикантных журналов «Для мужчин» с фотографиями звезд кино в купальных туалетах (за повышенную плату изпод прилавка продаются звезды и без всяких туалетов). Святые отцы не живут сомнительными мечтами о загробной жизни и служат не единому богу.

— Сколько стоит место на кладбище?

— От миллиона лир и выше. Можно приобрести в расрочку...

Это ли не бизнес?!

Перед нами громоздкое сооружение, напоминающее ложе, на котором возлежит содеянный из мрамора мужчина в окружении каменных скорбящих родственников. Не забыты слуги и маленькая собачонка... Кто же покоится под могильной плитой? Да никто! Своеобразный гимн процветающему бизнесмену, здравствующему и поныне. Кичливая похвальба власти денег.

— Сколько стоит это?..

— О-о, сеньор! Несколько десятков миллионов! — с нескрываемым восхищением произносит монах.

А вот еще не менее парадоксальное сооружение. На мраморном постаменте бронзовая фигура пожилой женщины со связкой бубликов в руках... И тот же монах, захлебываясь от восторга, рассказывает об одной торговке бубликами, которая всю свою жизнь посвятила собиранию денег на сооружение этого монумента и на приобретение места на кладбище.

Деньги скоплены, место на кладбище куплено, монумент сооружен... Спрашивается, зачем прожита жизнь?..

Перед одной могилой мы застываем в благоговейном молчании и склоняем головы. На мраморной плите короткая надпись: «Золотая медаль. Федор Александр Поэтан (Федор) 2.2.1945».

Всего девяносто семь дней не дожидаясь Победы советский солдат. Он сражался на чужбине и отдал свою жизнь за свободу итальянцев, за счастье всех людей. Военнопленный, вырвавшийся из жуткой неволи и мстивший гитлеровцам до последнего дыхания, партизан итальянского Сопротивления, награжденный высшим орденом Италии «Золотая медаль»...

Вечная слава тебе, русский солдат Федор Поэтан¹, национальный герой Италии!

Возвращаемся назад мимо цилиндрических башен старинных генуэзских ворот. Когда-то рядом с ними жил в маленьком домике Христофор Колумб. Домик значительно постарел. Осыпалась штукатурка, появились щербинки в кирпичных стенах. Наверно поэтому он укрылся от глаз прохожих зеленым плащом винограда.

На следующий день по радио и в местной печати было объявлено о свободном доступе на советское судно «Обь». Желавших попасть на советский корабль оказалось очень много.

¹ Настоящее имя советского солдата, погибшего в Италии во время Великой Отечественной войны, Ф. А. Полетаев. Он удостоен звания Героя Советского Союза.

В обоих салонах «Оби» возле стендов с фотографиями и схемами прежних походов завязываются оживленные беседы. Там, где не успевают переводчики, вступает в силу язык мимики, жестов и незамысловатых рисунков. Простых людей Генуи интересует не только корабль, они спрашивают о советской стране, ее людях, о спутнике...

Подходит вечер. Темнеет. Но не уменьшается поток посетителей. Переводчики выбились из сил, сорвали голоса и серыми тенями бредут впереди экскурсантов. Когда последние гости покидают корабль, я облегченно вздыхаю: окончилась трудная вахта, сегодня мне пришлось быть вахтенным командиром.

И опять зеленые волны пенятся за бортом, а на дне моря, там, где стояла у причала «Обь», покоится не один десяток лир: таков обычай при расставании...

Неповторимо прекрасен океан близ экватора. Ранним утром, когда только взойдет солнце, рядом с кораблем режут воду острые плавники дельфинов, изредка в воздух взмывают летающие рыбки, ослепительно блестя серебристыми брюшками, а вода поминутно меняет свою окраску: то она нежно-голубая, то бирюзовая, то изумрудная...

Ночью в черном бархате неба таинственно мерцают яркие, необычно крупные звезды, низко над горизонтом серебряной пирогой плывет луна, а ее отблеск на гребешках волн сливается с фосфоресцирующим светом потревоженных кораблем медуз.

Наш корабль дрейфует. На «вахту» заступили ученые. Им предстоит взять анализы воды, донного грунта, воздуха, провести отлов обитателей экваториальных вод. Тут у биологов Андриашева и Бродского добровольных помощников хоть отбавляй!

Михаил Кириллов, Аркадий Карелин и я пристроились на корме и по очереди опускаем за борт двухсотметровую леску с пятью крючками. Всякий раз, когда мы вытаскиваем ее наверх, на крючках болтаются три-четыре красные рыбины. Добычу мы отправляем в ведро, припасенное хозяйственным Михаилом Михайловичем Кирилловым, и в предвкушении приятного обсуждаем рецепты рыбацкой ухи. Но вот из-за штабеля тракторных саней неожиданно появляется профессор Андриашев, и наш улов тут же переходит в распоряжение биологов — для вскрытия и исследования. Нам как-то сразу расхотелось рыбачить...

На следующее утро просыпаюсь от бесцеремонных толчков и диких воплей. Размалеванные «дикари» хватают меня за руки и за ноги и волокут вон из каюты. Рядом ошалело вертит головой Борис, Рэм пытается улизнуть в открытый иллюминатор, но это ему не удастся. Нас швыряют в бассейн с забортной водой, предварительно ткнув каждому в физиономию мыльной шваброй. А вечером вновь посвященным в морское братство вручают дипломы о переходе экватора.

И весь день меня преследует вкус банного мыла, соленой воды и сухого вина...

Громадные накаты океанской зыби кладут «Обь» с борта на борт. Мы уже много дней идем, не видя берегов, но они где-то рядом. Об этом свидетельствуют чайки, парящие низко над водой. В полдень на горизонте появляются синие горы. «Обь» держит курс на них. И вот у подножья гор уже можно различить большой город. Это Кейптаун — крупнейший порт Южно-Африканской Республики.

На пирсе нас встречают негры, приветствуя белозубыми улыбками.

- Рашен! Совет Юнион!
- Товарч! Драстуй!
- Дрюшба! Мир!

И тут же скучающие «томми» в пробковых шлемах, с дубинками в руках.

Непривычный поток автомобилей по левой стороне. Равнодушные ко всем и ко всему лица джентльменов и леди, протянутые руки иссиня-черных малышей:

— Сэр, мани...

— Хлеба!..

И жестокие, циничные надписи: «Только для белых», «Цветным запрещено», «Для цветных»...

Вечером ярко освещены витрины магазинов, мигают огни реклам, призывно распахнуты двери ресторанов, кафе и кино. Это — для белых.

Стоимость входного билета в кино один фунт — дневной заработок негра. Роскошь зрительного зала контрастирует с духовным убожеством фильма, где куда-то скачут и кого-то убивают храбрые ковбои и выгодно (только выгодно!) жегятся на стандартных красавицах фирмы Голливуд.

Кончается фильм. Королева Британии, мило улыбаясь, глядит с экрана на своих подданных. Они почтительно встают, не выпуская изо рта сигарет. Такова традиция..

Автобусы несутся от Кейптауна на юг, к мысу Доброй Надежды. По сторонам мелькают дачные поселки, виллы, коттеджи. А внизу плещет прибой. Волны катятся на золотой песок пляжей и замирают у ярких домиков-раздевалок. Это — тоже для белых.

Короткая остановка у ворот в изгороди из колючей проволоки. Надпись: «Заповедник». Заповедник мыса Доброй Надежды включает не только редчайших представителей животного мира, но и уникальные растения, так называемые «хрустальные» травы и кустарники. Изумрудно-прозрачные ажурные листья и стволы этих растений действительно напоминают изделия из хрусталя.

В то время как мы любуемся причудливыми кустарника-

ми, неподалеку раздается оглушительный выстрел. Мы спешим туда. Раздвигаем кусты и обнаруживаем закопченное приспособление, напоминающее самовар. Оно заполнено какой-то взрывчатой смесью. Каждая капля этой смеси, падая на специальную подставку, взрывается. Оказывается, это приспособление тоже для удобства белых туристов! Взрывы отпугивают обезьян...

Экскурсия окончена. И мы спешим на наш, советский корабль, в привычный и понятный для нас мир человеческих отношений.

Все шире просвет зелено-грязной воды между причалом и бортом «Оби». С причала машут нам руками негры:

— Гуд бай! До свиданья!

— Товарищ! Мир!..

«Обь» увеличивает ход и разворачивается к югу.

ЗДРАВСТВУЙ, АНТАРКТИДА!

Взбешенным дельфином прыгает «Обь» по громадам водяных гор, то зарываясь носом, то оседая на корму. Крупные горошины брызг бьют и рассыпаются по иллюминатору.

Бориса в каюте нет. Вдвоем с Рэмом Старых мы ползаем по полу, пытаюсь водворить на места вдруг ожившие чемоданы, коробки, свертки. Вот бросается на нас, звякая цепью, большое деревянное кресло. Я хватаюсь за него и, лежа на полу, привинчиваю к специальному креплению. Рэм все еще сражается с чемоданами. Спешу к нему на помощь, по пути увертываюсь от злой своры книг и скатываюсь через всю каюту к умывальнику. Поднимаясь на ноги, выталкиваю графин с водой из гнезда на стене, и он летит к письменному столу, где закрепился Рэм.

— Слон! — кричит мне Рэм.

Новый взлет корабля, и нас швыряет к дивану. Биллиардными шарами звенят наши лбы, и мы откатываемся в другой угол каюты.

Эти ревущие сороковые широты!.. Не зря они так прозваны бывальными моряками — день и ночь беснуется в них седой океан.

Но мы постепенно привыкаем к неудобству жизни на прыгающих палубах: спокойно спим, работаем и едим с завидным аппетитом. Привыкаем до того, что, когда ночью прекращается шторм, все просыпаются от тишины и относительного спокойствия.

«Объ» уже вошла в ледовый пояс Антарктиды, который на сотни миль окружает неприступным кольцом этот загадочный материк. Второй день идем тяжелыми льдами. Ход самый малый. Со скрежетом трутся о борты льдины. Переворачиваясь, они обнажают бурую от планктона нижнюю поверхность. На ней пляшут мелкие рачки — основной корм пингвинов.

А вот они и сами! Как маленькие человечки в черных фраках, бегут, торопятся. Если встречается ровная поверхность, они шлепаются на брюшки и катятся, будто на салазках. Отгалкиваются крылышками-ластами, помогают лапками и, как рулем, пользуются хвостом.

Втроем стоим на палубе, захваченные впечатлениями первых встреч с забавными «аборигенами». Мы с Рэмом не претендуем на почетный титул морского волка и потому отмалчиваемся, зато Борис с апломбом бывалого моряка старается просветить нас:

— Смотрите, вон императорские пингвины! Те, что покрупнее. Которые поменьше — аделийские!

Борис плывет в Антарктиду, как и мы, впервые, но он любит пояснять и не терпит при этом возражений. Поэтому мы с Рэмом молчим.

— Не верите? — горячится он в ответ на наше благоразумное молчание. — Смотрите — точно! Это аделийские пингвины! А вон там, у торосов, видите? Это — тюлени...

Вскоре рядом с «Обью» появляется пара пингвинов. Они бегут вдоль борта, будто оставшие пассажиры, и что-то взволнованно кричат на своем пингвиньем языке.

— Не успели приобрести билеты, — комментирует Михаил Чагин. — Не торопитесь, ребята! Это только начало пути. Будем возвращаться — захватим!..

За бортом низко над водой парят снежные буревестники и капские голуби с коричневым крапом на крыльях. Там, где чернеет вода прорубленного кораблем канала, птицы повисают и, как крупные снежинки, опускаются на воду, подбывая отбросы судового камбуза.

Рев моторов распугивает пернатых спутников: над кораблем проносится самолет — посланец из Мирного.

Поднимаюсь в радиорубку. Судовой радист Василий Корниенко вертит ручки приемника и вызывает самолет:

— Я — «Обь». Я — «Обь»! Как слышите? Я — «Обь». Прием!

Шуршание и треск в репродукторе. Корниенко надвигает плотнее черные блины наушников и опять вращает ручки. Что он слышит? Связался, нет? И вдруг, заглушая шумы и треск, отчетливо звучит голос Петра Москаленко¹:

— «Обь»! «Обь»! Я — четыреста сорок второй! Какого черта молчите? Сколько вас можно звать?!

Лица присутствующих выражают явное недоумение, все

¹ Петр Павлович Москаленко — выдающийся полярный летчик, заслуженный пилот СССР, один из первых энтузиастов парашютного спорта в Советском Союзе. Был командиром авиационного подразделения во Второй Антарктической экспедиции АН СССР.

мы готовы кричать в микрофон, но Вася предупреждающе поднимает руку:

— Борт четыреста сорок второго, я — «Обь»! — говорит он. — Слышу вас хорошо. Что имеете сообщить?

— Что сообщать!.. Сброшу карту — сами смотрите. Обстановка трудная. Захожу на сброс. Ловите карту!..

Дальнейшего разговора я не слышу, вместе со всеми выбегаю на палубу. Вот из серой снежной завесы возникает силуэт самолета, и рядом с кораблем на лед падает вымпел. Быстро спускается трап, вымпел поднят и доставлен капитану. Иван Александрович Ман изучает карту ледовой обстановки и дает команду форсировать тяжелую ледяную перемычку.

Через некоторое время «Обь» выходит на чистую воду. Впереди по курсу, вспарывая тонкий ледок серпами острых плавников, плывут касатки.

Расцвеченная флагами, как в большой праздник, «Обь» подходит к берегу Правды, врубается в плотный припай и замирает. Тут же прилетает самолет из Мирного, и по парадному трапу, спущенному на лед, поднимаются первые гости: улыбающийся Трешников, начальник экспедиции в Мирном, его заместитель Мещерин, Москаленко и командир прилетевшего самолета Дмитриев.

Когда Яков Дмитриев начал собираться в обратный путь, я упрямил его взять с собой в Мирный меня и Михаила Михайловича Кириллова.

Десяток минут полета, посадка, и мы с Михаилом Михайловичем идем куда-то в сторону моря. Я полностью доверяюсь Кириллову: он бывал уже здесь во время Первой Антарктической экспедиции.

— Вот он, Мирный! — показывает Кириллов на сугробы потемневшего снега, из-под которых кое-где торчат верхушки мачт, какие-то палки и трубы. Подходим ближе и неужи-

данно натыкаемся на доску с надписью: «Добро пожаловать!».

Оказывается, это входная арка со стороны аэродрома. Я до того растерян, что даже не задаю вопросы. Держусь на всякий случай ближе к Кириллову. По снежному туннелю спускаемся вниз и упираемся в дверь дома. И вот мы уже в комнате, залитой ярким электрическим светом. Нас встречают крепкие объятия старых друзей.

Лишь поздним вечером, когда, кажется, было переговорено обо всем, идем на ужин в столовую, которую здесь называют кают-компанией. На ее стенах фотовитрины, схемы, диаграммы, отражающие деловую жизнь дружного коллектива советских полярников. Над сатуратором с газированной водой различаю красочный плакат: «Только в ресторане «Пингвин»! Пейте газированную антарктическую воду!» Ниже — симпатичный пингвища со стаканом розовой газировки. Ну, как не отведать такой воды?

А через несколько дней, когда мы уже чувствуем себя старожилками южно-полярной обсерватории и успеваем втянуться в экспедиционную работу, приходит второй корабль «Кооперация». На нем прибывает новая смена людей. И новоселы в первое время, как и мы, с трудом ориентируются среди столбов и мачт, среди занесенных с крышами домов Мирного.

Один такой незадачливый новосел в моднейшем берете, в легких, не для снегов Мирного туфлях и короткой спортивной куртке подошел ко мне и вежливо осведомился:

— Вы не скажете, как пройти на «Обь»?

От обыденности тона и нелепости вопроса я на миг лишился дара речи. Можно подумать, что он спрашивает, как пройти от центрального телеграфа, что на улице Горького, к МХАТу. Это в Мирном-то! Пройти к кораблю, куда на самолете и то надо лететь десяток минут!..

Скрыв улыбку, отвечаю:

— Вам к «Оби»? Идите прямо. У первого айсберга свернете налево, потом направо и, уже никуда не сворачивая, топайте километров тридцать. А там любой пингвин покажет!..

— Благодарю вас, — вежливо отвечает экскурсант, но идет все же в другую сторону — туда, где гудят моторы самолетов...

Мы почернели от лучей ослепительного солнца, обгорели до волдырей на носу и щеках, а наши губы напоминают бифштексы. Но никто из нас не обращает на это внимания — мы спешим закончить сборку самолетов. Все на «Оби» с нетерпением ждут того дня, когда в воздух поднимется «свой», корабельный самолет.

Вместе с Михаилом Кирилловым (или как мы его дружески зовем — Михалыч) спускаюсь по трапу на лед.

Спотыкаясь о кочки мелких торосов, идем к самолетам. По пути нас встречают галдящие пингвины. Они целыми днями с интересом наблюдают за нашей работой, шумно обсуждая ее результаты.

Один из пингвинов отделился от своих сородичей и торопливо ковыляет нам навстречу. Он чем-то явно расстроен, кричит, машет крылышками.

— Извини, парень, — склоняется к нему Михалыч. — Запоздали нынче на работу! Бывает. Ты уж не сердчай...

Но пингвин настроен агрессивно: он бросается на Кириллова и пытается ударить его крылышками-ластами.

— Ну-ну! Повезливей! — останавливает его Михалыч. — Мы, парень, драться тоже умеем!..

Пингвин продолжает бежать рядом, возмущенно бранясь на своем языке.

А вот и наш АН-2. Забираюсь с головой в брюхо самолета, снаружи торчат лишь мои меховые сапоги. Вдруг чувствую: кто-то тянет меня за них, тянет неистово, упорно. Что за шутки?! Я с трудом втиснулся между металлическими расчалками, стрингерами и прочей стальной мелочью, которая цепляется за одежду, впивается в кожу, раздирая ее до крови, и в самом хвосте фюзеляжа кручу гайку, а тут... сапоги снимают!..

— Ну, кто там? Перестаньте, ребята! Мне не до шуток!..

Я рычу, брыкаюсь, но кто-то продолжает тянуть с меня сапоги. Обдирая лицо и руки о колючки шпилнгов, вылезая из самолета. О черт! У моих ног — пингвин!..

— Здрасьте! Только тебя мне не хватало! А ну, катись! Не мешай мне работать!

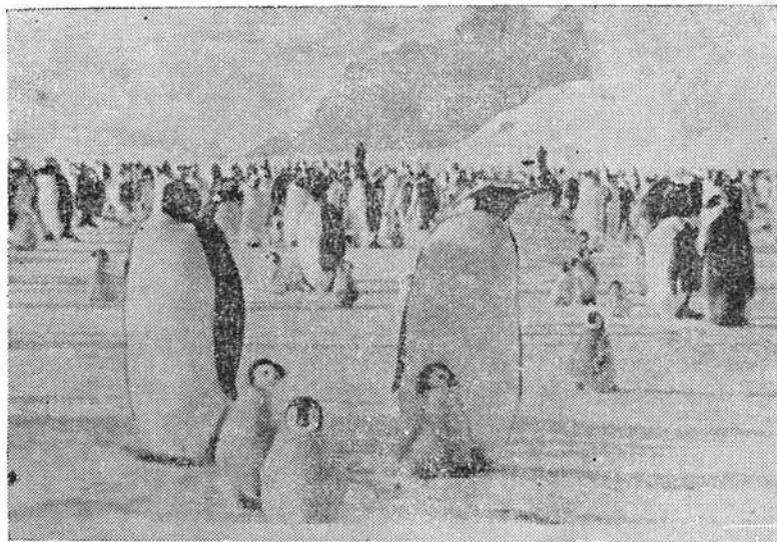
Но пингвин явно не хочет меня понять. Приходится разъяснить пинком. Пингвин падает на спину, но тут же подпрыгивает и снова бросается на мои ноги, осыпая их ударами обоих крыльев. Мне уже не до шуток — больно! Вновь и вновь пинаю драчуна, а он набрасывается с еще большим ожесточением. Наш поединок наблюдает проезжающий на вездеходе Леша Воеводин — тракторист, шофер, старшина катера, словом, как и прочие участники экспедиции, мастер на все руки.

— Леша! — не выдерживаю я. — Помоги избавиться от нахала!

— А ну, берегись! — смеясь, кричит он и запускает двигатель.

Забияка не выдерживает такого натиска и, истошно вопя, бросается наутек.

Наш самолет замирает на подсиненной простыне припая. Скользя и падая в глубокие лужи наледей, через которые



Колония пингвинов у Мирного.

положены доски, мы подкатываем бочки с бензином под голубое брюхо «Анюты». Пока Михаил Иванович Чагин перекачивает бензин из бочек в баки, я со штурманом Валентином Ивановым отправляюсь к каменным островкам Хауэлл.

Острова плотно заселены пингвинами аделъ — любопытным и шумным народом. Мы так и называем их — «народ». Они чем-то трогательно похожи на людей. Пингвины передвигаются в вертикальном положении, торопливо рысая маленькими лапками. Для обсуждения новостей они собираются группами. Иногда эти «совещания» переходят в шум-

ные споры, заканчивающиеся приличной потасовкой. И среди пингвинов существуют дурные наклонности: например, мамыши, занятые продолжением рода, нередко воруют друг у друга яйца из гнезд. Уличенных в краже судят публично. Часто в пылу «выяснения отношений» забывается, во имя чего вершится суд, и яйца разлетаются в стороны. Брань негодующих «дам» будит часовых, которые быстро восстанавливают порядок.

Но теперь часовые проспали наше приближение, и мы прыгаем с камня на камень, выискивая наиболее эффектные кадры. Взволнованные мамыши начинают лениво поругиваться и, не покидая гнезд, норовят дотянуться клювами до наших ног. Им на помощь спешат часовые и воинственно набрасываются на нас.

Вскоре колония успокаивается. Мамы усаживаются на яйца, а часовые щурят глазенки: им хочется спать.

Мимо сонных часовых сбегает на лед приная шустренькая аделъка и, тихо переговариваясь между собой, строится друг другу в затылок. Дружной артелью, растопырив крылышки-ласты, шагают они к морю на завтрак. Раз-два! Раз-два! Мерно покачиваются в строю черно-белые мундирчики.

— Интересно, какой у них режим питания? — смеется Валентин. — Если трехразовый, я им не завидую!

А чему завидовать? Тридцать километров до завтрака, столько же после!.. Не многовато ли для таких маленьких пожек?

Наверно, один из малышей пришел к такому же выводу. Он ложится на брюшко и скользит на нем, чуть отталкиваясь лапками. Строй рассыпается. Пингвины окружают лежащего собрата, машут крылышками и шумно возмущаются. Нарушитель порядка вынужден подняться на лапки. И опять пингвины строем шагают, торопятся к морю. Дисциплинированные! Раз-два! Раз-два! — сверкают розовые пятки.



Взлетим!

По той же тропинке, где прошли пингвины, спускаемся и мы. То тут, то там шишат рассерженные мамыши и раздуваются, как мячи, готовые лопнуть от злости.

От самолета уже всем экипажем идем к другому островку с высокими, отвесными скалами: там гнезятся снежные буревестники. На сей раз цель похода отнюдь не познавательная. Говорят, что яйца буревестников не отличаются от куриных, и гастрономические побуждения толкают нас на скалы острова. Мы карабкаемся по камням, и сзади Михаил Иванович гремит пустым ведром.

В расщелинах скал на гнездах замерли, затаились белые

с черными клювами птицы. После недавнего знакомства с пингвинами я онасливо протягиваю руку к лежащей на яйцах птице: а вдруг клюнет? Но нет, она лишь молча раскрывает клюв и сверкает испуганными бусинками глаз...

Я уничтожен этим взглядом, побежден молчаливой самоотверженностью матери, ее великим инстинктом продолжения рода! Моя рука замирает на спине буревестника.

— Э-эй! Успул, командир! — окликает меня Валентин. — Пора возвращаться!

И я, воровато опустив глаза, поднимаю птицу и беру одно из двух яиц.

А вечером, когда Евгения Ивановна, буфетчица нашего салона, подает на ужин шипящую глазунью, мы, преодолев угрызения совести, с аппетитом поедаем ее. Жизнь есть жизнь!..

НЕХОЖЕНЫМИ ПАРАЛЛЕЛЯМИ

Кто не слышал о Васюках, где великий комбинатор Остап Бендер озадачил доверчивых шахматистов знаменитым ходом е-2 — е-4? Но речь пойдет о других Васюках — антарктических. Не спешите разворачивать карту — все равно их там не найдете. Только наш бортмеханик Михаил Иванович Чагин каким-то чудом угадывает их с воздуха.

И вот наша «Анюта», пофыркивая мотором и шлепая лыжами по снежным застругам, остановилась у края ледника. Теперь предстоит разыскать оставленное здесь ранее горючее: Васюки станут нашей временной базой.

Лишь к исходу следующего дня, когда уже выбились из сил и потеряли всякую надежду найти это горючее, обнаруживаем его... под лыжами самолета, на трехметровой глубине. Вот тогда мы окончательно поверили Михаилу Ивано-

вичу, что это и есть Васюки, место, где год назад разгрузился дизель-электроход «Лена». Название родилось в память о героях Ильфа и Петрова, понравилось и вошло в обиход — теплое название ледяной пустыни.

На восток и север от Васюков — море. Днем — сине-черное, вечерами — лимонно-желтое. К югу, у конической горы Гаусса, начинается великий Антарктический материк¹. И Васюки пристроились у подножья невысокого ледника, уходящего голубым куполом к западу. Лед и лед кругом. Под ударами топора он разлетается в мелкую крошку, мы собираем ее, растапливаем на газовой плитке, получая чудесную дистиллированную воду. Она идет у нас на приготовление черного кофе, реже — на чай, а иногда мы пьем ее сырую. Михаил Иванович уверяет, что за тысячу лет существования ледников даже самые зловредные гриппозные бактерии становятся съедобными. Ну как не поверить ему: в Антарктиде он второй раз и чувствует себя здесь не хуже, чем на даче под Москвой.

Мы летаем над шельфовым ледником², покрывая его сетью гравиметрических, магнитных и прочих точек, определяем астропункты для привязки к материковому берегу, каждый день откапываем горячее перед заправкой, кляня на чем свет стоит здежную природу, и выполняем тяжкую работу «кухонных мужиков».

И не раз скрашивала наши нелегкие трудовые будни веселая шутка, остроумная выдумка изобретательного Чагина — старейшего бортмеханика, участника первых высокоширотных экспедиций, аса полярного неба.

¹ Существует мнение, что Антарктида — архипелаг из многих островов, покрытых единой шапкой ледника, достигающего двух-трех километров толщины.

² Шельф, шельфовый ледник — ледник, выдающийся далеко в море и спаянный одной стороной с материковым льдом.

Однажды, перебирая на складе картошку, Михаил Иванович обнаружил в пустом ящичке куколку бабочки-капустницы. Он поместил ее в спичечный коробок с ватой, а коробок — под свет настольной лампы, и все авиаторы стали изо дня в день следить за куколкой. И вот однажды появилась... бабочка! Появилась тогда, когда и следует появиться бабочке под Москвой — в июне... в разгар стужи, сильнейших штормов и полярной ночи Мирного!

В тот же день Михаил Иванович, окруженный почетным эскортом летчиков, шествовал в столовую:

— Внимание, товарищи! Смотрите!

Бабочка взлетела, сделала круг возле лампочки и села на протянутую руку Чагина. Он бережно спрятал бабочку в коробок и молча удалился, сопровождаемый летчиками.

Что тут поднялось: бабочка в Антарктиде! Сенсация! Открытие!

Больше всех, конечно, были взволнованы ученые. Они несколько раз осаждали домик летчиков, пытались узнать у них секрет появления бабочки. Но те загадочно молчали.

Наконец Чагина вызвал к себе Сомов¹, начальник экспедиции:

— Не мучь, Михаил Иванович, скажи, откуда бабочка? Биологи прямо-таки сон потеряли. Выкладывай!

Чагин «выкладывает»... И долго потом хохочет Мирный.

Или вот еще случай. Незадолго до отхода «Оби» из Мирного ученые вдруг вспомнили, что не успели посетить выходы горных пород Бар-Смит.

Летим на высоте две тысячи метров. Внизу — громада

¹ Михаил Михайлович Сомов — крупнейший полярный исследователь, Герой Советского Союза, доктор географических наук. Был начальником дрейфующей научной станции «Северный полюс-2» в 1950 году. В 1955 году — начальник Первой Арктической экспедиции АН СССР.



М. И. Чагин, старейший борт-механик, участник многих экспедиций в Арктике и в Антарктиде.

ледника, изрезанного глубокими трещинами, по сторонам — скалы. Это и есть выходы горных пород.

С трудом отыскиваю подходящую площадку и сажаю самолет. Площадка, прямо сказать, незавидная: слева — отвесные скалы, с трех сторон — пропасть. И наша «Анюта» по наклону площадки стоит, заметно накренившись на правое крыло.

Договариваюсь с учеными: на все дела час, при необходимости — срочный сбор по красной ракете...

Проходит час — никто из них не возвращается. Погода начинает заметно ухудшаться. Подул сильный ветер. Под его порывами огромная снежная лавина устремляется в пропасть. И у краев обрыва долго еще, как гейзер, курится снег. «Аню-

та» едва держится на стояночном тормозе. Чтобы не снесло самолет, запускаем двигатель. Вдобавок ко всему исчезла радиосвязь.

— Прошло два часа,— сообщает Кириллов.— Не пора ли вызывать «науку»? Шторм начинается.

— Давай ракету.

В томительном ожидании проходит еще час. Наконец возвращаются ученые, и мы взлетаем. Летим в сплошном месиве снега.

Появилась радиосвязь. Но утешительного мало. Из Мирного сообщили: ввиду плохой погоды прилет запрещен. То же у «Оби». А куда деваться?

— Идем в Оазис¹,— предлагает Чагин.— Там полоса два километра, в любую погоду сядешь.

Погода действительно и там не лучше. К поселку не подойти: путь преграждает ледник с непроходимыми трещинами. Выход один: сажать самолет на голое ледяное плато, что километрах в двенадцати от станции.

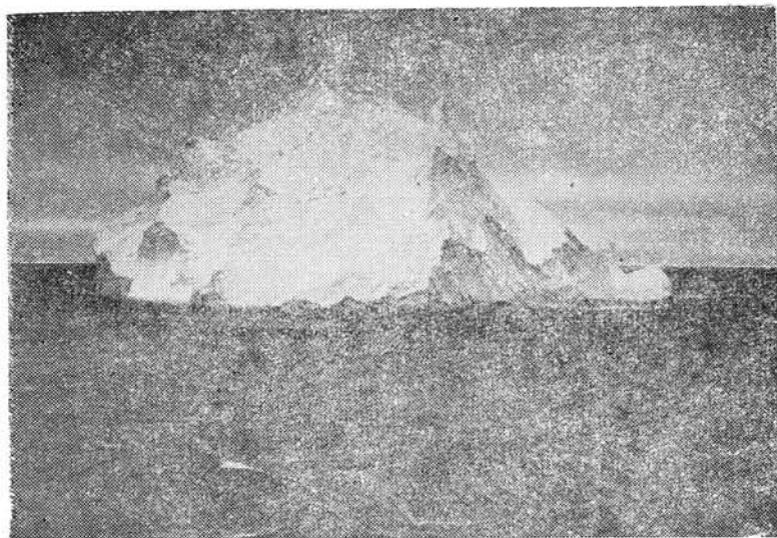
Ветер подбрасывает нашу «Анюту», и она то вскидывается вверх, как бы намереваясь взлететь, то тяжело плюхается на лыжи, гремя металлическим телом и по-собачьи повизгивая стальными тросами швартовки. Холодно, тоскливо, от постоянных ударов о железный пол болит все тело. Лежим в спальных мешках, цепляясь за призрачное тепло, и ждем...

Наконец шторм несколько утихает. Но настроение у всех нас по-прежнему пренаршивое. Неизвестно, сколько еще «загорать» нам тут...

И вот Чагин, заговорщицки подмигнув мне, открывает дверь фюзеляжа и торжественно произносит:

— Предлагается чудо! Самое настоящее! Без мошенничества! Желаящих увидеть прошу из самолета!

¹ Оазис — одна из первых южно-полярных обсерваторий Советского Союза, переданная впоследствии ученым Польши.



Антарктида. Айсберг.

Ну, думаю, сейчас что-то выкинет Михаил Иванович. Вслед за Чагиным прыгаю на снег. За мной выходят Кириллов и радист Толя Глыбин. Зашевелились и наши ученые. Они еще не решаются расстаться с мешками, но явно заинтересованы.

Ждем: где же обещанное чудо?

А Михаил Иванович вдруг начинает кружиться в каком-то странном танце. И вот чудо свершается: из снежной пелены неожиданно появляется громадный поморник. Он складывает крылья и, к нашему неопишуемому изумлению, осторожно шагает к Чагину.

«Чудо» же Михаил Иванович объяснил просто. В прошлую зимовку он с товарищами вырастил птенцов поморников, а затем выпустил их на волю. Птицы охотно прилетали к людям, чтобы полакомиться остатками пищи...

Забыто дурное настроение. И мы уже не чувствуем себя одинокими и обреченными на этом пустынном ледяном поле.

А через день шторм утихает, и мы перелетаем к «Оби»...

Далеко позади остался Мирный — скалистый кусочек земли среди льдов Антарктиды.

Индийский океан обдает «Обь» сочными брызгами, и они оседают на ее бортах причудливыми сосульками. Снег серой пеленой закрыл весь горизонт. Корабль, лавируя между айсбергами, самым малым ходом продвигается к невидимому берегу, в район предполагаемой «Земли Дискавери». На разных картах она выглядит по-разному — где большим островом, где полуостровом.

Проходят часы напряженного плаванья, и наконец показалась кромка ледяного припая у берега. «Обь» медленно идет вдоль нее: необходимо найти подходящую льдину для взлета и посадки наших самолетов.

Мы уже научены горьким опытом, когда близ Мирного в течение часа был взломан полтораметровый лед припая протяженностью около двадцати километров. Грузы, снущенные на лед для отправки в Мирный, с величайшим трудом были подобраны на отдельных льдинах, а часть груза так и пропала. Не смогли мы спасти и один из наших АН-2. Теперь из трех самолетов осталось только два, а объем исследований прежний. Правда, есть у нас еще «Яшка», но серьезные надежды на него мы не возлагаем: он слишком хрупок для здешних шпрот. Взяли же его по настоянию начальника полярной

авиации, чтобы проверить в условиях Антарктиды. Однако случай пока так и не представился.

«Обь» останавливается у толстого припая. Он состоит из льда, как обычно, а из прессованного снега. Лучше бы с такой площадки не летать, но продвигаться дальше вслепую нельзя. Нужно хотя бы сделать ледовую разведку для «Оби».

Стрелы выносят за борт наш АН-2. Лыжи с трудом скользят по этой громадной и мягкой подушке. Проруливаю несколько раз вперед-назад по намеченной площадке, чтобы утрамбовать снег, и взлетаю. С воздуха даю команду спустить за борт второй самолет.

Сделана ледовая разведка, отснята часть побережья. Возвращаемся на «Обь», и вскоре она идет полным ходом, кроша лед там, где на картах обозначена предполагаемая «Земля Дискавери».

На переходах от одной стоянки к другой не прекращаются исследования. Берутся пробы воздуха, воды, грунтов. Чего только не поднято глубоководными тралами на палубу! Биологи злы, как черти: зрителей полно, добровольных помощников тоже, того и гляди, сопрут самый ценный экспонат в качестве сувенира!

В одном из полетов близ мыса Хорн-Блафф мы обнаружили большой каменистый остров настолько необычной формы, что решили тут же вернуться на «Обь» и захватить комплексный отряд ученых.

Мы возвращаемся к острову. На борту гляциолог Шумской, геолог Соколов, биолог Кирпичников и кинооператор Эдуард Эзов.

Пока ученые собирают образцы, я спешу сделать наброски этого острова.

Остров составлен из громадных кристаллов камня, напоминающих собой красно-бурые пачки карандашей, воткнутых вертикально в коническую подставку из белого камня.

Но больше всех повезло Эзову (говорят, везет всегда дилетантам): он обнаружил остатки окаменевших растений и костей животных!

А с «Оби» давно торопят нас: начался шторм и корабль едва держится на ледовых якорях у припая. Одна минута на подъем самолета, и «Обь» урчит двигателями.

И вдруг радист «Оби» Корниенко улавливает «SOS» — тревожные сигналы бедствия, за ними следуют позывные французской зимовки Дюма Д'Юрвиль:

«Помогите!.. Пропал вертолет. На нем два человека. Помогите!..»

«Обь» круто разворачивается к югу. Идем от одного айсберга к другому. На мостике не только вахтенные, тут же начальник экспедиции Корт, штурман Валентин Иванов и гидролог Василий Шильников.

Из снежной мглы появляются громады айсбергов.

— Пойдем к этому? — спрашивает Ман.

— Нет, высок. Не выгрузить самолет, Иван Александрович, — прикидывает на глаз Шильников.

— Добро. Полный вперед!

Телефонный звонок из машины:

— Иван Александрович, во льдах идем!.. Такая мощность... Как бы чего не вышло! — тревожится старший механик корабля Афанасьев.

— Так держать! — коротко бросает в телефон Ман.

Шумят дизели. Скрежещут льдины о борта. Дрожит под ногами палуба.

— Так держать!

Впереди небольшое ледяное поле. «Обь» идет к нему. С мостика видно, что лед спаян из отдельных обкатанных штормами льдышек. Гидрологи называют такой лед «блинчатой сморозью». Он не прочен. В другое время к такой льди-

не не стоило бы и подходить, но тут... в опасности жизнь людей!..

На палубе уже командует старпом Свиридов:

— Шторм-трапы за борт! Ледовые якоря с правого борта! Вахтенные на лед!

Гремят сапоги матросов по палубе. Постукивают о железный борт деревянные ступени шторм-трапа. Вместе с Валентином Ивановым спускаюсь на лед, там уже Шильников с буром в руках. Я пробую прочность льда каблуком:

— погоди, Василь, бурить!

— Так толщина льда!.. Пять минут и узнаю!

— Не надо, Василь... — а сам прикидываю: лед «дышит» под ногами, «Анюту» ему не выдержать... А жизнь людей?

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 и вздрагивает при встречных порывах ветра. Идем курсом на станцию французов. Рядом со мной Валентин, позади Василий Шильников.

А в наушниках — голос Корниенко:

ЯК, я — «Обь»! Прием.

— Слушаю.

— Фомич, 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», чтоб не тыкаться в айсберги!..

Идем по основному курсу следования корабля. На карте Шильникова укладываются замысловатые значки льдов.

Через час «Яшка» поднят на палубу, убраны ледовые якоря. На ходовой мостик поднимаются Иванов и Шильников. Они раскладывают свою карту, где ломаной красной линией означен маршрут нашего разведывательного полета. «Обь» следует проложенным нами курсом.

Разные полюсы есть на земном шаре — географические, магнитные, полюс холода, полюс относительной недоступности... Земля Адели — полюс ветров. Сильные ветры здесь никогда не стихают, а лишь меняют свое направление в зависимости от времени суток.

Мы сидим на одном из самых дальних астропунктов и с тоской смотрим на астрономов Закопайло и Калинина: они приникли к своим приборам, нацеленным на солнце, и ничего другого не видят. А ветер все сильнее и сильнее, и «Обь» настаивает на нашем возвращении. Радист Саша Кириллов включает на полную мощность динамик:

— Шестьсот девятнадцатый, я — «Обь»! — раздается голос нашего руководителя полетов Всеволода Фурдецкого. — «Обь» едва держится на ледовых якорях! Спешите!

Но даже эти тревожные слова не производят впечатления на Калинина и Закопайло. О, астрономы! Если бы вам было дано читать наши мысли! Но наши астрономы «читают» солнце, а мы терпеливо ждем. Ждем, потому что знаем: без астропунктов не будет карты. И молчим. Но вот они заканчивают работу, ревет мотор «Анюты», и вдруг...

— У нунутаков¹ остались люди, — переводит писк морзянки Кириллов. — «Обь» пока держится возле льдины, оторванной от припая, и вместе с нею медленно дрейфует на северо-восток... Захватите людей!

¹ Нунутак — скальный выход породы среди ледника.

— Почему люди остались на берегу? — не оборачиваясь, кричу радисту, но мне никто не отвечает.

Я прошу Валентина:

— Передай на «Обь»:

«Пойдем к кораблю, оценим обстановку».

Иванов поднимается с сиденья и уходит в отсек к радисту.

Выходим на «Обь». Корабль сдрейфовал уже километров на десять в открытое море. Кругом чистая вода, лишь местами пятна небольших льдин. А под левым бортом «Оби» — узкая полоска льда, едва выступающая за корму и нос. За нее-то и держится корабль ледовыми якорями, стоит ему оторваться от этой льдинки, и мы уже не сможем попасть на судно...

— «Обь», я — шестьсот девятнадцатый. Сколько можете продержаться у льдины?

— Я — «Обь», — отвечает капитан. — Спешите, Фомич. Лед постепенно отламывается.

Разворачиваюсь на берег, к нунутакам, и направляю нос на ледничок близ камней. Только теперь начинаю ощущать, насколько силен ветер — самолет очень медленно приближается к земле...

Садимся без обычного после приземления пробега. «Анюта» когтями тормозов цепляется за лед и... ползет назад, к обрыву! Увеличиваю обороты двигателя, и самолет останавливается. Из-за камней появляются люди. Они придавлены ветром, рюкзаками с образцами, иссечены колючими снежинками. Скорей!.. А наш кинооператор Эдуард Эзов не топчется: зацепившись одной рукой за антенну радиовысотомера, ловит в объектив камеры ползущих на четвереньках людей...

Понятно, где еще найдешь такую натуру, такие уникальные кадры!..

...С каждым днем все больше накапливается научных сведений об Антарктиде, увеличивается длина исследованного берега. Пройдет немного времени, и каждый снимок будет уложен в схему, пунктирные линии опорных астропунктов лягут в строгие рамки географических карт.

А пока продолжают ежедневные полеты, по крупице собираются научные сведения о суровой и загадочной «планете» Антарктида.

В полдень ошвартовались на припайе. Наш экипаж вышел на дальний астропункт. С нами астрономы Закопайло и Калинин, геофизики Коржев и Фролов.

По пути к астропункту пересекаем неизвестный рельеф местности, которого еще нет и на карте.

Пока астрономы настраивают свой «Универсал», Валентин уже успел определиться бортовым секстантом: широта шестьдесят девять градусов три минуты. Мы это тут же фиксируем в свой журнал. Астрономы определяют место с точностью до секунды, а нам и этой точности достаточно!

Определили и высоту точки над уровнем моря — 850 метров. Сидим в седловине между двух гор. В честь наших первооткрывателей назвали одну гору — горой Валентина, вторую — горой Александра. Пешком пошли к горе Александра, сложили там небольшой гурей из камней, водрузили красный флаг, а в камнях оставили записку в банке из-под кофе на двух языках — английском и русском:

«2-го февраля 1958 г. на самолете АН-2 «Н-619» здесь были советские исследователи Антарктической экспедиции Академии наук СССР: Закопайло, Калинин, Коржев, Фролов и экипаж самолета — Глыбин, Иванов, Михаленко, Чагин. Координаты места: 69°03' южной широты. Место названо: мыс Анюты, горы — северная Валентина, южная Александра».

Перед вылетом отсалютовали новым географическим открытиям двумя выстрелами из ракетницы.

На «Обь» вернулись ночью. В моем этюднике два новых наброска — «Гора Валентина» и «Гора Александра».

Но ученый совет отверг наши названия: счел их недостаточно солидными.

Позже я узнал, что в честь нашей авиации были названы два вновь открытых острова — «Острова Полярной авиации. Большой и Малый».

И вот закончена наша работа. Позади тысячи километров исследованных нами пространств. Со старых карт Антарктиды стерты условные обозначения несуществующих земель, нанесены вновь открытые острова, горы, мысы, заливы. Потом пойдут по этому пути другие, пользуясь нашей картой. Им будет легче. Значит, не напрасен был наш труд.

Через несколько дней «Обь» отдаст швартовы ледовых якорей и возьмет курс на север — домой!

НОЧНОЙ ПОЛЕТ

И опять Арктика. Закончилась ледовая разведка, и начальник воздушной экспедиции Михаил Алексеевич Титлов, в чье распоряжение мы поступили, распределил самолеты по местам базирования. Мне и пилоту Николаю Вахонину выпал мыс Шмидта. Отсюда мы полетим на «СП».

Всю осень в Чукотском море дуют южные ветры. Они отнесли дрейфующие льды к восьмидесятой параллели, и поэтому весь полет к «СП» будет проходить над чистой водой. Совсем не лишними кажутся теперь спасательные средства, оставленные в самолете с ледовой разведки. Ярко-оранжевый надувной плот и такого же цвета прорезиненные

жилеты постоянно будут напоминать о том, что внизу море — беспокойное, пустынное и безжалостное.

Но мой экипаж давно проверен морем и льдами: второй пилот Борис Кулагин скоро сам будет летать на ледовую, бортмеханик Даниил Рувинский и радист Фома Симонович провели в воздухе не одну тысячу часов. Вот только новый у нас штурман — Николай Мацук.

Получен наконец благоприятный прогноз погоды. Я ухажу первым, через пятнадцать минут за мной последует экипаж Николая Вахонина. Перед вылетом мы договорились выходить на микрофонную связь в начале каждого часа.

Через пять часов полета впереди покажется малюсенькая гроздь стартовых огней, но, чтобы увидеть ее, надо пройти этот длинный путь. Почти четыре часа внизу будут бушевать свирепые волны, а за час до посадки начнутся льды. Над льдами лететь спокойней: что бы ни случилось с самолетом, пилот всегда найдет подходящую площадку для вынужденной посадки.

Быстро сгущаются сумерки, и самолет втягивается в ночь, как в большую темную воронку. Включаю опознавательные огни, кабинное освещение и светильники приборов. Показания приборов нормальные. Вслушиваюсь в монотонный гул двигателей, в тонкий писк морзянки — это Фома Симонович не отпускает, перебирает ниточку связи.

Темнота и однообразный гул моторов наливают тяжестью веки. Вялость окутывает все тело, и хотя зрение продолжает контролировать показания приборов, импульсы, проходящие по зрительным нервам, замедляются и незаметно закрываются веки. Вслед за зрением отключается слух. Но внезапная тишина служит сигналом тревоги — тут же открываю глаза. Стрелки приборов в том же положении, часы показывают то же время: мозг отключался на какую-то долю секунды.

— Под нами Врангель! — сообщает штурман.

Внизу проплывает только серая пелена облаков.

Включаю командную радио: срок выхода на связь с Николаем Вахониным.

— Восемьдесят первый, я — семьдесят седьмой. Как слышите? Прием.

— Я — восемьдесят первый. Слышу отлично. Как полет?

— Нормально, Николай Иванович. Пересекли небольшой фронтишко. Теперь вышли из облаков, вверху видимость отличная. Как у тебя дела?

— На двух тысячах вошел в облака. Малое обледенение. Машина тяжелая... Может, изменить высоту?

— Не стоит, Николай Иванович. Скоро выйдешь из облачности.

— Ну, добро.

Вроде ничего и не произошло. Все та же ночь, так же гудят моторы. Но я услышал голос друга, который находится где-то рядом, и это придало больше уверенности в благополучном исходе полета. Можно опять погрузиться в неподвижность и молчаливое наблюдение за приборами — изнурительный труд пилота. Но вдруг почувствовал: в ровный гул моторов вылетается какой-то едва ощутимый посторонний звук и самолет начинает чуть вздрагивать. И вот уже стрелки приборов заметались по циферблатам. Их надо немедленно поставить на место. Легкие движения кремальер автопилота не помогают, нужны энергичные действия штурвала и педалей. Поворачиваю рукоятку отключения автопилота и берусь за штурвал.

Рувинский сквозь окно кабины направляет луч фары на крыло. В ее свете виден белесый налет на кромке: обледенение!

— Включить автообледенители! — отдаю распоряжение второму пилоту.

— Есть включить!

Тут же срабатывают электромоторы, и горячий воздух выхлопа устремляется в туннели крыльев, плавя лед.

— Сколько еще лететь? — спрашиваю у штурмана.

— По расчету минут двадцать. Но точно определить трудно. Взгляни, что творится за бортом!..

Я включаю носовую фару: желтый луч растворяется в белом молоке облачности.

— Радиопеленги берешь?

— По ним и даю расчетное место. Только неустойчивы пеленги. Плывут. Расстояния-то какие!..

Я это знаю и сам. От берега полторы тысячи километров, от боковых радиостанций намного больше...

— Попробуй, Николай, заказать «СП». За двадцать минут радиокompас должен его взять.

— Пробую. Не берет...

— Помехи?

— Есть и это. Но, боюсь, что далеко. Дальше моего расчетного...

— Почему?

— Слаба слышимость.

— Не уклонились ли в сторону, а, штурман?

— Может, и уклонились. Что, я бог? — обижается штурман. — Полторы тысячи без ничего!

Проходит двадцать расчетных минут. И еще двадцать. Идем в облаках, а с «СП» поступают сообщения, что над ними ясно. Отклонились в сторону? В какую?

Но вот стрелочки радиокompасов уверенно замирают на нуле.

— На приводе «СП»! — радостно сообщает штурман.

— Догадываюсь. А ошибка на сорок минут? Хороша точность!

Расстроенный штурман скрывается в своем отсеке.

— Зачем ты с ним так? — замечает Кулагин. — Действи-

тельно, такое расстояние!.. Может, сильный встречный ветер...

— Не ищи оправданий, Борис! — отвечаю Кулагину. — У нас нет лишнего горючего, а по пути нет аэродромов.

— На обратном пути сэкономим горючее, — пытается шутить Борис. — Скорость-то будет лучше!

— Ой ли! Это же Арктика, Борис.

— Летчики! — окликает нас Фома. — «СП» просит переходить на командную связь.

Надеваем наушники и включаем радию.

Руководитель полетов Николай Лукьянович Сырокваша сообщает нам условия посадки.

И вот уже видна желтая цепочка мерцающих светлячков. В свете фар проплывают нагромождения торосов, за ними открывается ровная полоса укатанного снега, освещенного огнями старта...

Пока идет разгрузка, захожу к радистам в их маленький фанерный домик. От них узнаю, что станция отдрейфовала еще на сто пятьдесят километров. Вот почему ошибся штурман! И не будет попутного ветра, как предполагал Борис. Запаса горючего едва хватит на обратный путь...

...Вчера ночью прилетел начальник полярной авиации Марк Иванович Шевелев¹, а с ним начальник летной инспекции Аэрофлота — Васильев. С Марком Ивановичем у нас давно теплые, дружеские отношения, а вот Васильева я вижу впервые. Но что хорошего может предвещать встреча с ним, если летная инспекция для нас, пилотов, как ОРУД для шоферов на дорогах: малейшее нарушение установ-

¹ Марк Иванович Шевелев за участие в экспедиции по высадке группы Папанина в районе Северного полюса (был заместителем начальника экспедиции) в 1937 году удостоен звания Героя Советского Союза. В годы Отечественной войны исполнял обязанности начальника штаба авиации дальнего действия. После войны — начальник полярной авиации.

ленных правил Наставления или многочисленных инструкций — получай взыскание!..

Сегодня Шевелев и Васильев летят с нами, а у нас, как назло, на борту десяток бочек бензина и солярки — бензин наш, а солярка для «СП». Бочки, расставленные и пришвартованные к бортам по всей длине фюзеляжа, наверняка заинтересуют Васильева. А что я ему отвечу? Как объясню, почему полетный вес на полторы тонны превышает максимально допустимую загрузку?

Мои опасения оправдались. Васильев, едва выслушав доклад о готовности к полету, поворачивается к бочкам:

— Что это такое?

— Груз. Солярка, товарищ начальник!

Васильев проводит рукой в перчатке по бочке:

— Почему пахнет авиационным бензином?

— Не знаю... — пожимаю плечами.

— Та-ак, — тянет Васильев. — Занимайте свое место, командир. Я сяду на правое сиденье.

Васильев придирчиво следит за всеми моими действиями.

Увеличиваю наддув двигателей. Самолет катится по бетонной дорожке и легко отрывается на середине полосы.

— Хорошо взлетел, — одобрительно говорит Васильев.

— Как всегда, — отвечаю ему.

— Какой полетный вес?

Вот он, коварный вопрос! Почему бы не задать его на земле? Я оглядываюсь на Марка Ивановича, который сидит за моей спиной. Но он лишь улыбается: выкручивайся, мол, сам, как знаешь.

— Около девятнадцати тонн...

— А оторвался легко. — И указав на Шевелева и себя, снова спрашивает: — Сколько же с нами?

— Около двадцати тонн, — отвечаю я с маху.

— Вот как?! — смеется Васильев. — Неужто мы с Марком Ивановичем на всю тонну тянем?

— Не на тонну, но... Все-таки начальство везем!.. Запас горючего не помешает!

— Ох, хитрец! — восклицает Васильев и вновь оборачивается к Шевелеву: — Марк Иванович, надо будет официально узаконить этот полетный вес. В таких полетах меньше нельзя. Как думаешь?

— Давно прошу об этом вашу инспекцию! — отвечает Шевелев. — Да никто не хочет брать на себя ответственность, а летчикам — выкручивайся!

— Ну-ну, уже и с претензиями!.. Дай до Москвы добратся — утвердим!

Неторопливо текут часы полета. Включаю носовую фару. На световой луч нанизываются гирлянды снежных цепочек, а то вдруг расплывается в стороны белая стена облаков. Когда облачность обрывается, внизу видно море — фосфоресцирующие гребешки волн среди бездонного мрака.

Каждые полчаса радист передает полоску бумаги со сводкой погоды на «СП»: «низкая облачность, временами туман...».

Приступаю к снижению. Самолет, пронизывая толстый слой облаков, стремительно несется к поверхности моря. Внизу, растворенные в молоке облачности, мелькают огни старта...

Васильев вместе с Шевелевым уходит знакомиться с лагерем, а мы приступаем к разгрузке. Вскоре на борту остаются только бочки с бензином — прибавка к основному запасу топлива на обратный путь.

— Что за бочки? — спрашивает, возвращаясь, Васильев.

Пока я раздумываю, что ответить, приходит на выручку Рувинский:

— Пустую тару вывозим! — беззастенчиво врет он.

Я молчу.

— Ну-ну, — Васильев смотрит на меня, на механика и опять на меня. — Хорошо. Осторожней на взлете: начальство везешь и... опять же пустую тару!..

Дима скромно отступает за мою спину.

Фома передает мне клочки бумаги со сводками погоды на побережье.

Все порты закрыты. Принимает только Певек, но мы идем на мыс Шмидта.

— Объясни, командир, почему мы идем на закрытый Шмидт, а не в открытый Певек? — обращается ко мне Васильев.

— В Певеке коварный микроклимат: может в одну минуту закрыть. И горы. А с посадочными средствами плохо. На Шмидте посадка гарантирована. Ну, а не сможем сесть там, у нас есть запасной — Певек.

— М-м-да, — вздыхает Васильев. — Уравнение с одними неизвестными!..

— Как и в каждом полете, — вступает в разговор Шевелев. — Такая уж работа у наших летчиков!

Васильев не отвечает. Он склонил голову к окошку и заглядывает вниз. А там все та же темная поверхность океана, взлохмаченная штормом...

— Горючего хватит?

— Должно.

О том, что Дима потихоньку перекачивает горючее из бочек в фюзеляжные баки, Васильеву не говорю.

— Спасательные средства есть?

— Да.

— А пользоваться ими хоть умеете?

— А как же! Это наша работа.

— Работа! — вдруг вскипает Васильев. — Наказание, а не работа! Сколько еще лететь?

— Час!

— Погода на Шмидте?

— Все та же: высота пятьдесят, видимость пятьсот, морось...

Инспектор встревожен: вновь и вновь перечитывает сводку погоды, посматривает на бензомеры. Их показания, наверное, расстраивают его вконец: не трудно подсчитать, что в баках горючего всего на полтора часа... Еще на час полета горючего в бочках. Словом, не густо...

— Может, пойдём на запасной? — спрашивает Васильев.

— Нельзя. Горючее в обрез. Идем на прямую. И погода нормальная...

— Это, по-твоему, нормальная?! — тычет мне сводку Васильев.

— Нормальная!

— И горючего хватит?!

— Должно...

Вот и зона аэропорта. Снижаемся. Уже показались огни старта.

И вдруг... темнота. В наушниках молчание... Потом, уже на земле, мы узнаем, что на электростанции выбило от перегрузки предохранитель, была запущена аварийная станция, но и она не выдержала перегрузки... А сейчас — темнота вокруг и молчание в эфире. Беспомощно повисли стрелки радиоприборов.

— На второй круг! — кричит Васильев, хватаясь за секторы управления двигателями. — На второй круг!

Пойти на второй круг, значит, тут же потерять едва видимую землю. И неизвестно, сколько придется кружить в воздухе. Горючего не так уж много, и вряд ли удастся дотянуть до запасного... Значит, надо садиться! Я отстраняю руку Васильева от секторов и берусь за них сам:

— Будем садиться!

— На второй круг!

— Фары!

— Есть фары!

Светлые блины фар выхватывают серую ленту проселка, упираются в темную полосу бетона...

За ужином ко мне подходит Васильев:

— Правильно, командир, что не ушел на второй круг, — говорит он. — Правильно... Знаешь, давно не болело сердце, а тут... — Он прикладывает ладони рук к груди и заговорщицки подмигивает. — За такой полет разрешаю экипажу по стопке водки.

— А не сопьются, товарищ начальник? — в свою очередь подмигиваю я.

СЧАСТЛИВОГО ПЛАВАНИЯ

Как-то с Евгением Николаевичем Нелеповым, представителем Дальневосточного научно-исследовательского гидрометеорологического института, на который мы работаем, оказался я в сахалинском порту Корсаков. Здесь Евгений Николаевич познакомил меня с капитаном порта Борисом Константиновичем Потаповым. Капитан пригласил нас в свой кабинет.

— Взгляните сюда! — обратился он к нам, указывая на карты с данными долгосрочных прогнозов ледовой обстановки. — С каждым днем льда становится все больше. От Погиби он наступает на Советскую Гавань и Шахтерск, от Охи — на мыс Терпения и на мыс Анива. Наступает, закрывая пролив Лаперуза. Ежедневно идут корабли, запрашивают обстановку, наиболее безопасные курсы. Что я могу им дать? Только долгосрочный прогноз вашего института! А мне нужно знать ледовую обстановку на каждый день, на каждый час! Где выход?

— Евгений Николаевич, мы летаем через Анивский залив...

— Понял! — перебивает меня Нелепов. — Будет вам карта ледовой разведки, Борис Константинович! Даже две — утренняя и вечерняя. Только как вот доставить ее вам? От аэропорта до вас несколько десятков километров?

— А сбросить в порту нельзя?

— Куда?

— Ну, хотя бы на крышу. Там есть площадка для наблюдения.

Мы поднимаемся на крышу порта. Площадь ее больше палубы любого корабля.

— Будем сбрасывать! — заверяю Потапова.

— Ну, уж коль вы так покладисты, окажите еще услугу. К юго-востоку от мыса Крильон застряли корабли. Вывести бы их, а?

Назавтра вступает в силу наш словесный договор: корабли выведены, карта ледовой разведки подготовлена. Фома Симонович связывается с вахтенным радистом порта Корсаков:

— Корсаков, я — борт сорок один семьдесят семь. Приготовьтесь к приему карты ледовой обстановки. Через час будем у вас.

— Борт сорок один семьдесят семь, вас понял. Ваши координаты?

— Сто восемьдесят миль юго-восток от вас.

— Понял. Завтра в восемнадцать ноль-ноль ждем вашего прибытия.

— Не завтра! Сегодня! Через час! Поняли?

Длительное молчание и ответ:

— Понял. Ваше место сто восемьдесят миль от нас. Ждем завтра восемнадцать ноль-ноль. Конеч!..

— Погоди!

И Фома, уже явно злясь, выстукивает снова:

— Я — самолет. Со скоростью сто восемьдесят миль иду к вам. Усек?..

Теперь наши полеты приобретают практический смысл. Правда, нет-нет да и случится казус, подобный тому, с незадачливым радистом из Корсакова, но постепенно моряки все больше и больше ощущают нашу помощь.

Идем над Татарским проливом. Впереди по курсу два корабля преодолевают тяжелое ледяное поле, а неподалеку, всего в нескольких милях, широкая лента чистой воды. Наверное, ее не видно с кораблей, и они продолжают сражаться со льдами, пробиваясь на север.

— Поможем? — оборачиваюсь к Нелепову.

— Обязательно! — отвечает он. — Потеряем десяток минут, а корабли выиграют сутки!

Разворачиваюсь на корабли. Штурман Вадим Петрович Падалко определяет их место и рассчитывает курс выхода. Фома вертит ручки приемника в надежде услышать судовые радиостанции, но они молчат. И нам неизвестны их позывные.

Снижаюсь и прохожу над кормой головного корабля.

— «Приамурье», — читает Вадим Петрович. — «Порт приписки — Владивосток».

А Фома уже вертит ручки передатчика:

— «Приамурье», я — борт сорок один семьдесят семь. Ответьте для связи. Прием.

— Самолет сорок один семьдесят семь, я — «Приамурье». Что имеете ко мне?

Фома передает микрофон Падалко:

— «Приамурье», я — сорок один семьдесят семь. Берите курс двести сорок градусов. Придерживаясь разводьев, войдете в широкую полынью близ берегового припая. Дальше будете следовать по ниласу вдоль припая.

Длительное молчание, потом голос в телефонах:

— Я — «Приамурье». Кто вы такие? Почему даете рекомендацию?

— Я — самолет ледовой разведки, — отвечает Падалко. — Борт сорок один семьдесят семь!

— Вас понял...

И нам видно, как «Приамурье» круто забирает влево, за ним следует второй корабль. Мы ложимся на свой курс и продолжаем прерванную разведку. А вскоре в телефонах звучит уже знакомый голос:

— Борт сорок один семьдесят семь. Я — «Приамурье». Иду рекомендованным вами курсом. Выход вижу. Большое, большое спасибо!..

Еще час полета, и мы будем дома. Но Фома протягивает мне телеграфный бланк:

«Борту сорок один семьдесят семь тчк несколько дней станция Комрво не выходит на связь тчк возможности выясните причину тчк сообщите нам тчк Беляев».

Юрий Беляев, начальник гидрометеослужбы Сахалина, мой давнишний знакомый, зря беспокоить просьбами не станет. Станция не вышла на связь, значит, что-то там произошло. Что же? Как это узнать? До ближайшего аэродрома сотни километров.

Пока я ломаю голову в поисках выхода, Вадим Петрович делает расчет курса на станцию, и мы разворачиваемся к ней.

Минут пять спустя гидролог Анатолий Орленко протягивает мне листок бумаги, испещренный фигурками танцующих человечков. Я недоуменно смотрю на замысловатые рисунки. И наконец понял. Анатолий разработал условную сигнализацию, с помощью которой мы можем узнать, что произошло на станции. Например, при выходе из строя рации люди должны поднять руки вверх. Если есть больные — один ло-

жится на снег. Требуется срочная помощь — вращение шапки над головой...

Система связи с землей решена действительно гениально. А вот выйдет ли кто-нибудь из домика? Поймут ли наши вопросы, ответят ли на них?

Вдали начинает просматриваться берег, по которому бродят клочья тумана. Самолет швыряет из стороны в сторону сильными порывами ветра. Обычно в такую погоду мы не подходим близко к берегу...

Внизу мелькает темная поросль тайги, а вот и одинокий домик! Обрушиваю на крышу дома грохот моторов. Захожу снова. Возле домика никого нет. Еще заход. Моторы продолжают неистово реветь. Наконец различаем фигурки суетящихся людей.

— Сколько?

— Четверо.

Это уже хорошо.

— Готовь вымпел к сбросу!

— Есть!

— Внимание экипажу! Заход на сброс!

Рувинский открывает дверь и выпускает на шнуре буй вымпела.

Четверо бегут по снегу. Вот они собираются вместе, изучают наш «код». Молодец Орленко! Еще заход. И еще. Четверо становятся в ряд, поднимают руки вверх и машут шапками над головами.

— Вышла из строя рация, — расшифровывает сигналы Анатолий. — Требуется помощь, своими силами починить не могут...

В Южно-Сахалинск летят короткие позывные морзянки. Точки и тире складываются в слова:

«Управление гидрометеослужбы Беляеву тчк порядок тчк

видели четверых тчк отказала рация тчк просят помощь борт 4177».

Мы знаем — помощь будет.

— 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 широты, а, Михалыч?

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

Герой Советского Союза и национальный герой Югославии Михаил Михайлович Кириллов обладает редкой профессией штурмана-аэрофотосъемщика. Эта работа и привела его в полярную авиацию. Но давно закончилась аэрофотосъемка северных районов и ушли в другие места съемочные экспедиции. А Кириллов остался. Он остался верен суровому арктическому небу. Уж такая она, Арктика, стоит только ее увидеть!..

Мы заканчиваем стратегический облет Центрального Арктического бассейна. Позади трудный участок полетов — район Земли Франца-Иосифа, где всегда никудышная погода, где высокие ледяные купола островов закрыты шапками облаков и в любую секунду могут встать на пути смертельной опасностью, где в проливах вечно бродят туманы, а локатор не очень четко «рисует» линию берега.

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

— Командир, — просовывает свою голову между мной и

Кирилловым радист Степан Таганцев, — с Диксона поступила телеграмма.

— Что там у них?

Радист протягивает мне борт-журнал, куда торопливыми буквами занесена принятая телеграмма:

«Борту 4177 тчк взять курс запад-север-запад зпт восемьдесят-девянсто миль этому курсу на кромке льда стоит корабль тчк выйти на него зпт вступить непосредственную связь зпт его запросу сделать разведку из расчета вашего запаса топлива тчк позывной зпт борту корабля Ленин тчк ясность подтвердить тчк Диксон тчк»

Диксону даем согласие и разворачиваем самолет по указанному курсу...

Никто из нас не предполагал, что этот обыденный полет завершится таким знаменательным событием. Скоро миллионными тиражами обойдут весь мир снимки сверхмощного атомохода «Ленин», и будет виден над кораблем самолет с бортовым номером 04177. Наш самолет!

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

Стандартные, привычные фразы, но с каким волнением произносятся они сейчас!

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

— «Ленин», я — сорок один семьдесят семь. Кто на мостике?

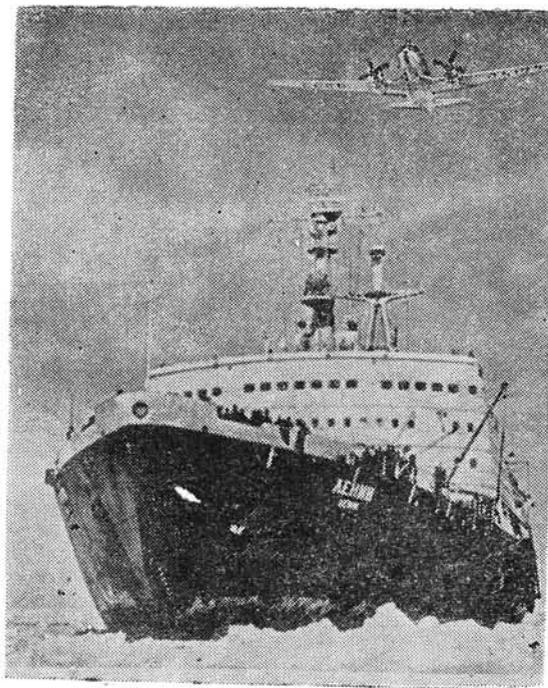
— Пономарев. Слушаю вас.

— Здравствуйте, Павел Акимович! Поздравляю вас с первым ледовым крещением!

— Спасибо, дружок!

— Чем можем быть полезны?

Первая ледовая разведка для атомхода «Ленин».



— Подыщите-ка нам паковую льдину поблизости. Попробуем судно в паке.

— Сейчас подыщем! А как корабль чувствует себя во льдах?

— Метровый лед пробовали — хорошо. Посмотрим, что покажет пак...

Мы делаем круг над ледаколом. Неподалеку находим поле пакового льда, даем на него курс ледаколу. Он входит

в тяжелый лед, и, кажется, не сбавляет ход: позади корабля зияет широкий канал чистой воды.

— Как, Павел Акимович? — не терпится мне.

— Нормально! Ходить во льдах нашему «Ленину»!

— Нужна ли еще наша помощь?

— Спасибо, друзья! Больше не нужна. Вот только киношники и репортеры одолели! Просят пройти над палубой пониже. Уж сделайте милость для них!

Мы проходим над кораблем низко низко, я переключиваю штурвал из стороны в сторону, покачивая крылом в традиционном приветствии авиаторов.

— Счастливого плаванья, «Ленин»!

Пользуясь благоприятной обстановкой, гидрографическое судно «Иней» заканчивало промеры глубин в высоких широтах, куда обычно не позволяют пробиться тяжелые льды. Оставалось взять промеры близ острова Вилькицкого.

Уже показался на горизонте темный силуэт скалистого островка, и капитан «Инея» Михаил Николаевич Руднев дал команду сбавить ход. «Иней» приблизился к береговой черте. Он должен сделать быстрый промер и мгновенно отработать назад.

Но на долю секунды задерживается машина... Пологая накатная волна поднимает судно и опускает его на прибрежную отмель...

На полной мощности работает дизель, днище со скрежетом трется об острые камни. В машинном отделении образовалась течь.

О происшествии срочно было сообщено в штаб Морских операций.

Руководство по спасению гидрографического судна воз-

главил начальник штаба Морских операций в восточных районах Арктики Николай Михайлович Немчинов.

«Срочно тчк капитану-наставнику Доценко тчк получении будьте готовы немедленно вылететь ледовым самолетом район острова Вилькицкого оказания помощи терпящему бедствие судну «Иней» тчк начальнику Северо-Восточного управления морского флота Хейдеру зпт районе острова Вилькицкого сел на мель «Иней» тчк прошу направить район острова для оказания помощи ближайшее судно вашего управления тчк Немчинов».

На помощь терпящему бедствие «Инею» уже спешат ледокол «Седов», морской буксир «Стремительный», гидрограф «Шквал», ледокол «Москва».

Но ближайшему кораблю до него сутки хода!

А «Иней» накренился на тридцать градусов, и вода залила трюм, машинное отделение, затонула дизель-генератор, подобралась к жилым помещениям... Люди из затопленных кают поднялись на верхний мостик, в штурманскую рубку и в каюту капитана.

Надо срочно спасать людей! Берег рядом, но как преодолеть четыре десятка метров ревущей воды?

Пока единственный выход видит капитан: завести трос на берег и по нему переправить людей. Но кто решится на это?

В шлюпке трое: матросы Гаазе и Овчинников — курсанты Ленинградского Высшего мореходного училища — и моторист Лепехин.

Волна накрывает корабль, и на палубу падает обрывок троса, которым была закреплена шлюпка...

Ветер усилился до восьми баллов, волны начали перекатываться через судно. Глохнет залитый водой генератор.

Радиост Данилов каким-то чудом еще поддерживает связь с берегом.

«02.10 в 20.25. Аварийная тчк Черский тчк Ефремову зпт начальнику аэропорта Рутману зпт ледокол «Седов» капитану Горилловскому тчк положение аварийного судна критическое зпт высадка людей берег причине шторма невозможна зпт надежда только вертолеты тчк просьба сделать все возможное ускорения вылета вертолетов тчк Немчинов»

Командир Черского авианодразделения Николай Иванович Ефремов отдает распоряжение поднять по тревоге экипажи Харченко и Добротворцева. ЛН-2 Харченко должен доставить экипаж Добротворцева в ближайший аэропорт, где к нему присоединится экипаж Киселева. И на двух вертолетах они пойдут к «Инею».

Начальник базового аэропорта Григорий Львович Рутман посылает экипаж ЛН-2 Хорошкова — Харченко с топливом для вертолетов.

«03.10 в 12.00. Черский тире Ефремову зпт Певек тире Немчинову тчк

Хорошков зпт Харченко доставили топливо для вертолетов на остров Жохова тчк наличием погоды Добротворцев зпт Киселев приступят эвакуации экипажа «Инея» тчк Рутман»

Не знаю, зафиксировала ли ФАН¹ своеобразный рекорд: перелет двух вертолетов почти к семьдесят шестому градусу северной широты при отсутствии видимости, при штормовом ветре, на расстояние (туда и обратно) около двух тысяч семисот километров и тысяча триста из них — над чистой во-

¹ Международная авиационная комиссия по регистрации авиационных достижений и рекордов.



*Юрий Добротворцев.
Это он со своим экипажем
спас команду с гибнущего
судна «Иней».*

дой Ледовитого океана? Знаю другое: пилоты не думали о рекордах, не думали о славе и подвиге, хотя каждая минута полета в таких условиях — уже подвиг! Им некогда было об этом думать.

На остров Вилькицкого вертолеты прибыли в 02.00. Белая непроглядная муть. Кажется, в воздухе перемешались снег и пена, срываемая с гребней волн. Штормовой ветер безжалостно швыряет вертолеты из стороны в сторону.

Чтобы снять людей с корабля, надо над ним зависнуть, спустить шторм-трап и уже по нему поднимать людей. Обычно поступают так. А если ураганный ветер треплет канаты

шторм-трапа, как легонькую пилтку? Если волны по-прежнему перекатываются через судно? Если его мачты угрожающе чертят небо и мешают зависнуть вертолету?..

Вертолеты садятся на прибрежной косе. Подобранный на берегу якорь с «Инея» пилоты закрепляют на шестидесятиметровом тросе. Добротворцев поднимает вертолет в воздух и зависает над кораблем. На якоре двое — штурман Леонид Немов и бортмеханик Виктор Коровин: чтобы люди на «Инее» не сомневались в надежности средства транспортировки.

В 02.30 вертолет Добротворцева вновь зависает над кораблем. На якоре первый пассажир. Пятьдесят метров полета, и спасенный пассажир на острове. Он попадает в объятия членов экипажа Киселева...

На борту вертолета Киселева уже пять пассажиров, восемь...

Киселев ведет свой вертолет на остров Жохова. Ведет сквозь пургу. Там уже ждут самолеты Ли-2.

Пятьдесят рейсов понадобилось экипажу Добротворцева, чтобы перевести с «Инея» всех людей и научное оборудование. Пятьдесят раз глянуть в глаза смерти!..

Собственно, на этом можно было бы закончить рассказ о мужестве летчиков, моряков, радистов, техников. Рассказ об умелом оперативном руководстве всей спасательной операцией штаба Морских операций востока, командования Черского авианодразделения, Северо-Восточного управления морского флота и базового аэропорта. За ходом спасения экипажа «Инея» следил начальник полярной авиации, министр Гражданской авиации.

Остается лишь привести несложные арифметические выкладки: первая тревожная телеграмма, адресованная морякам и летчикам, была послана второго октября в 17 часов 50 минут. Последняя — вот она:

«04.00 в 16.45. Черский тире Ефремову зпт Певек тире Немчинову тчк задание спасению экипажа «Иней» выполнено тчк научная часть оборудования эвакуирована тчк больших пет тчк Рутман»

Две телеграммы разделяет 46 часов 55 минут. Чуть меньше двух суток. За это время корабли прошли сотни миль и подошли к терпящему бедствие судну. Они приняли все меры к спасению экипажа «Иней». За это время самолеты полярной авиации пробились сквозь пургу и снегопады и, преодолев тысячи километров, оказались вблизи аварийного корабля. Летчики сбросили все необходимое для первой помощи, вплоть до личных вещей — пальто, шубы, шарфы, перчатки, напирсы и спички...

За это же время спасено тридцать три человека команды и научное оборудование корабля. Из этих неполных двух суток вертолет Добротворцева семь часов висел над кипящей пучиной моря, семь часов пятидесятиметровых рейсов с гибнущего корабля на берег и обратно, семь часов мужества, о котором так не любят рассказывать моряки и летчики. Такая у них работа. Такие они, мои товарищи!

С улыбкой вспоминаю я теперь свои честолюбивые мечты об открытии неизвестных островов. Мечты, мечты!.. А впрочем, разве можно над этим смеяться? Разве не мечтатели искали «Землю Андреева», «Землю Санникова», искали свою «Америку»?

И «Америку» не открыл. И все же я горжусь тем, что наш экипаж в составе Иванова, Чагина и Мурика, вместе с геологами Климовым и Соловьевым, геофизиками Коржевским и Ушаковым, гляциологом Шумским и биологом Бродским, побывал на совершенно неисследованных берегах Антаркти-

ды, и перед нами открывались неизвестные острова, заливы, мысы и горы. Вместе с учеными мы подбирались к тайнам природы, а потом на совете экспедиции до хрипоты защищали названия новых географических открытий...

Нет, я не открыл «Америку». Мне повезло в другом. Я открыл для себя таинственные острова людских характеров.

Судьба сводила меня со многими интересными людьми. Будь то никому не известные бортмеханик Борис Ефремов, радист Василий Гужва, штурман Алексей Сорокин или прославленные на весь мир асы арктического неба Борис Чухновский, Илья Мазурук. Все они посвятили себя служению небу. И я счастлив, что долгие годы своей летной жизни был связан с ними. Каждый из этих людей оставил во мне что-то свое.

Придет время, и я передам свой интэрвал летчику другого поколения, моему ученику. Пусть и для него выбор профессии не окажется случайным! Право же, небо стоит верности!

ОГЛАВЛЕНИЕ

Ура: буду летать в Арктике!	3
Ледовая разведка	17
Здравствуй, друг мой ПО-2!	32
Цена безопасности	50
Статистика риска	58
Одержимые	71
Ветер романтики	88
Четыре плюс девять...	104
В другой конец света	112
Здравствуй, Антарктида!	121
Нехожеными параллелями	131
Ночной полет	144
Счастливого плавания	153

МИХАЛЕНКО Константин Фомич

НЕХОЖЕНЫМИ ПАРАЛЛЕЛЯМИ. Записки полярного летчика.

Фотографии автора

Редактор **Л. А. Савельева**
Художественный редактор **И. Е. Фомин**
Технический редактор **В. В. Плоская**
Корректор **М. Л. Лисичкина**

Сдано в набор 5/VI 1972 г. Подписано к печати 21/VIII 1972 г. АХ—00397.
Формат 70×108/32. Объем 5,25 физ. л., 7,31 усл. л. + 0,04 усл. л. л.
вклейка, 7,36 уч.-изд. л. Заказ 3711. Тираж 15 000. Цена 26 коп. Бум. тип. № 1.
Магаданское книжное издательство, г. Магадан, ул. Пролетарская, 15.
Магаданская областная типография Управления по печати, г. Магадан,
пл. Горького, 9.

235v



26 коп.



МАГДАДСКОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ● 1972