







36-1

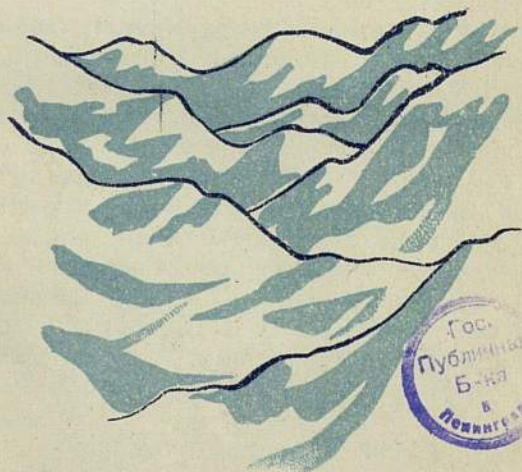
1936

1

322

БОРИС ПИВЕНШТЕЙН

ПУТЬ В УЭЛЛЕН



ДАЛЬГИЗ
ХАБАРОВСК
1936

UNIVERSITY

B

HARVARD



ОТ АВТОРА

Боевую комсомольскую закалку я получил в воздушном флоте Особой Краснознаменной Дальневосточной армии, где проработал пять лет. Меня воспитала Дальневосточная организация комсомола.

Когда мы, выполнив задание партии и правительства, возвращались из Арктики, во Владивостоке и Хабаровске комсомольцы просили нас, участников спасения челюскинцев, написать книгу, в которой просто и ясно рассказывалось бы о работе летчиков.

Этой книгой я выполняю просьбу комсомольцев Дальнего Востока, которым ее и посвящаю.

Здесь собраны дневники и записи, сделанные мною в Арктике и изданные в прошлом году «Молодой гвардией». Сейчас эти материалы мною значительно пополнены.

Литературно обработать все это сырье, облечь его в стройные формы книги, мне удалось благодаря хорошей товарищеской помощи Е. Цитовича. Пользуясь случаем, приношу ему глубокую благодарность.

Б. Пивенштейн.

Москва, 15 марта 1936 г.

ТРЕВОГА

(Во Владивосток)

На Дальнем Востоке жизнь военного летчика может измениться внезапно, так, как это происходит только в военной обстановке, по тревоге, когда время на устройство личных дел исчисляется минутами.

Так, например, изменилась моя жизнь в феврале 1934 года, в ясный, переполненный солнечным светом морозный день, какими так богаты зимы этого великолепного края.

Небольшой дальневосточный городок стал мне родным. Мне здесь было знакомо все: заснеженные дороги, маленькие уютные домики, широкое поле аэродрома, увалы сопки, по которым мы ходили зимой на лыжах. И не только земля была знакома мне здесь, но и воздух на много километров вокруг, воздух, в котором реяли наши самолеты, в котором они прокладывали свои

пути, ибо только незнакомые с авиацией люди думают, что в воздухе нет своих дорог и тропинок.

В этот день я готовился со своим зве-

ном к очередному ночному дежурству. В авиационной части, расположенной в пограничном городке, ночное дежурство вещь совсем обычная. Это бессонная ночь, проведенная на аэродроме подле готовых к полету машин, ночь, наполненная приглушенным ревом работающих на малом газу моторов. У меня всегда с ночными дежурствами связаны воспоминания о ночных учебных полетах, — самых сильных впечатлениях из периода моей дальневосточной жизни, — и я не могу удержаться, чтобы не рассказать о них.



Взлет ночью, пожалуй, еще труднее посадки. Пронесшись вихрем мимо стартовых огней, попадаешь в густой мрак, — словно в темный коридор из ярко освещенной комнаты. По памяти представляешь: здесь должен быть лес, здесь мачта, здесь столбы, — не налететь бы... И пока не наберешь высоту, все время сохраняется впечатление, точно ощупью идешь по темному коридору.

Когда самолет уже в воздухе и глубоко под ним сверкают огни аэродрома, — начинается удивительная жизнь. Набирая высоту, самолет, точно сказочный дракон, полыхает голубоватыми и красноватыми огоньками выхлопных патрубков. Воздух густ и глубок, как море. Не видно земли, пестреющей днем яркими красками, но то небольшое, что видит летчик ночью, необычайно и прекрасно. Как пунктиром на карте, красноватыми огнями обведена граница аэродрома. Ярко светит по-



садочное «Т»¹, черное поле аэродрома пересекает луч стартового прожектора. Бега по земле, он неожиданно выхватывает то белую палатку, то будку радиостанции, то группу людей.

Вот трасса железной дороги, мерцающая разноцветными сигнальными огнями. Они вытянуты в прямую линию, между ними угадываешь невидимую ниточку рельсов.

Озеро. Ночью вода в нем блестит черным лаком, словно пролитая тушь...

Внезапно далеко на горизонте возникает красное зарево. Оно дрожит и растет, как заря на черном небе. Это город. Проходит несколько минут, и уже это не зарево, а букеты огней; пышные и густые, они сверкают внизу... Снижаешься — букеты рассыпаются, возникают силуэты домиков со светлыми пятнами окон, разбегаются во все стороны контуры улиц, ярко освещенный сад, толпы людей, на аллеях, увешанных фонарями. Все это проплывает внизу бесшумно, как немой фильм на экране...

Город позади. Снова огни железнодорожной трассы на черной скатерти невидимой земли...

Но, наблюдая все это, летчик ни на момент не отвлекается от других, менее кра-

¹ Знак на аэродроме, указывающий направление ветра и место посадки.

сочных, но более важных и ответственных наблюдений.

Передо мной десятки приборов, которыми увешана кабина; они требуют пристального внимания. Каждая из этих дрожащих, фосфоресцирую-

щих стрелок имеет свой предел: температура воды — не выше семидесяти пяти градусов; давление масла — не выше пяти атмосфер. Летчик должен быть внимательным, если хочет, чтобы мотор у него работал крепко и четко...

Внезапно тонкое сияющее лезвие прожектора рассекает черное небо. Это заработала наша зенитная охрана. Еще один луч... И еще... Прожектора начинают бегать по небу, точно щупальцы невидимого великана... Молния ударяет в глаза летчика! Готово! Ты пойман...



Бывали случаи, когда летчик, попав в луч прожектора и пытаясь уйти от него, пикировал¹ и врезался в землю.

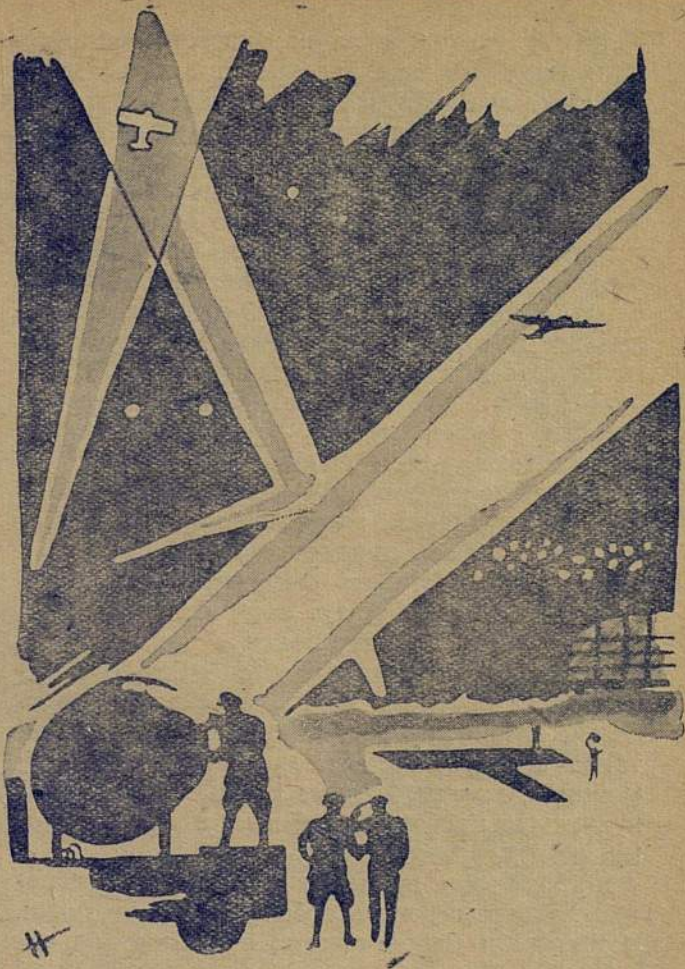
Прожектор слепит летчика, отнимает у него всякое представление о положении самолета, когда он находится в луче прожектора. Летчика слепят тогда даже собственные приборы и козырек кабины. Перекрестные лучи нескольких прожекторов крепко держат и ярко освещают пойманный самолет, превращая его в прекрасную цель для зенитной артиллерии. В боевой обстановке каждая лишняя секунда пребывания самолета в лучах прожектора грозит гибелью.

Я знаю все это, и потому нервы напрягаются еще больше. Конечно, достаточно бросить в телефонную трубку пару слов летнабу² и он выпустит ракету, а зенитчики, поняв сигнал, отведут лучи. Но это равносильно признанию себя сбитым. Для того чтобы сохранить машину и уйти от прожектора, надо лететь на полном газу, не глядя ни на что, кроме стрелок приборов. Вот с этого-то момента и начинается самый ответственный полет, — полет вслепую, по приборам, по расчету времени.

...Но уйти от прожектора мало. Надо выполнить задание. Надо пройти над наме-

¹ Крутой спуск.

² Летчик-наблюдатель.



ченными пунктами по заданному маршруту или метко бомбить учебный полигон. Надо, наконец, выполнить самый сложный заключительный аккорд ночного полета — посадку. Только бы она не была вынужденной!..

Однажды мы отрядом вылетели в ночной полет. В пути у головного самолета погас свет. Я потерял точку, по которой держал строй. Минуты через две-три я снова заметил впереди себя белый огонек, но он показался мне более далеким. Я прибавил газ и стал догонять, но время шло, а огонек оставался от меня на том же расстоянии. Я плюнул с досады, поняв, что это была звезда. Сколько раз я смеялся над летчиками, которые во время ночных полетов «гонялись за звездами», принимая их за огни самолета, а теперь попался сам...

Строй я потерял окончательно и летел уже на свой риск. А тут еще, как нарочно, в моторе испортилось водяное охлаждение. Вода стала выкипать. Я уже чувствовал запах гари: начинает гореть краска цилиндра. Еще немного — расплавятся подшипники, тогда сгорит мотор. Самолет станет беспомощным, как смертельно раненая птица. Вынужденная посадка неизбежна, а до аэродрома километров двести.

Я убрал газ и приказал летнабу сбросить ракету, чтобы осветить себе поле для посадки. В минутном блеске ракеты я увидел под со-

бой белое пятно в черной рамке. Можно было догадываться, что подо мной снежное поле, окруженное лесом и сопками.

Спираля над белым пятном и непрерывно давая ракеты, я старался разглядеть место для посадки. Когда до земли оставалось всего несколько метров и надо было дать последнюю, самую нужную ракету, летнаб в переговорную трубку крикнул, что ракет больше нет. Яркое освещенное пятно, только что расстилавшееся под нами, мгновенно потонуло в непроглядной тьме. Мы неслись к невидимой земле...



Альтиметр показывал уже ноль, но земли еще не было. Видно здесь ниже, чем на аэродроме. «Но когда же будет земля?..» Мысли молниями проносились в мозгу...

Я едва успел взять ручку, ожидая, что сейчас будет «капут»...

Удар! Взрыв! Пожар! «Выключить зажигание!..» мелькнуло решение и мгновенно же последовало выполнение его, а еще через миг самолет ударился о снег. Машина задралась, подпрыгнула, но удержалась на лыжах, и, только заканчивая пробег, самолет лениво, словно нехотя, стал на нос. Я все еще не верил, что самолет остановился, и судорожно тянул ручку на себя...

Мы выскочили из самолета и бросились осматривать машину. Убедившись, что самолет почти невредим, я, как ребенок, радостно закричал летнабу:

— Поломка!.. Не авария, а поломка!..

Мы были счастливы, что отделались поломкой. Нас не беспокоило, куда мы попали, как отсюда выберемся, — это все поправимо. Лишь бы не авария, ведь до сих пор наша эскадрилья была безаварийной!..

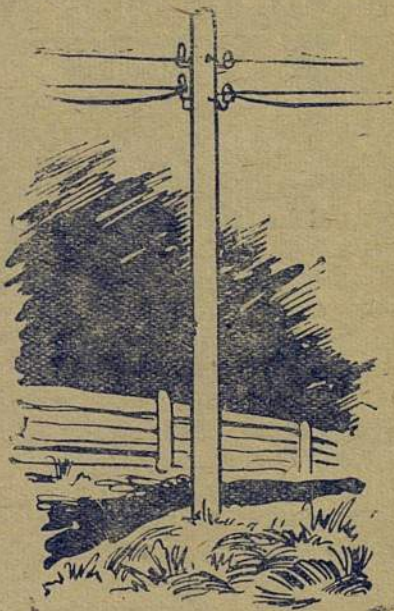
Мы выпустили из мотора воду и масло, и всю эту морозную ночь, до утра, ожидая рассвета, грелись, расхаживая и бегая вокруг самолета. К утру вокруг него оказалась такая гладкая и твердая дорожка, словно в манеже, где скачут десятки всадников.

И только на рассвете мы увидели в нескольких шагах от самолета телеграфные столбы, а чуть дальше забор кирпичного завода и глубокий овраг перед ним.

Итак, весь день 25 февраля я готовился к ночным полетам, а в шесть часов вечера пошел на гарнизонное партийное собрание.

В зале Дома Красной армии было шумно илюдно. Две темы привлекали всеобщее внимание: недавно закончивший свою работу XVII съезд партии и гибель «Челюскина».

Вот уже десять дней, как судьба челюскинцев волновала всех и, особенно, нас — летчиков. Большинство из нас были с самого начала убеждены, что их спасет только



авиация и в первую очередь военная. Но были и скептики.

— Север, туман, мороз, — говорили они, — застрянешь где-нибудь в ущелье и — поминай, как звали... Вон Каманин уже назначен спасать. Как бы не пришлось его самого вытаскивать!..

Но, говоря о Каманине, люди выдавали себя с головой, — в их голосе звучали плохо скрытые нотки зависти. Любой из этих «скептиков», говоря о трудностях полярных полетов, не колеблясь отправился бы на север вместе с Каманиным.

Все эти разговоры очень волновали и меня. Каманин, мой товарищ, с которым я вместе учился в Ленинграде и все время работал на Дальнем Востоке в одной части, несколько дней тому назад отправился в спасательную экспедицию. Сегодня разнесся слух, что из нашей эскадрильи будет выделено еще одно звено для участия в экспедиции. Это еще больше взбудоражило всех нас, а я старался даже не думать о такой исключительной возможности: участие в экспедиции казалось мне недостижимой целью. Я старался думать о чем-нибудь другом, но это мне плохо удавалось, и только начавшийся доклад об итогах съезда отвлек мои мысли от челюскинцев.

В перерыве меня окликнул командир эскадрильи. «Наверно о ночном дежурстве

будет ин-
структиро-
вать», — по-
думая, под-
ходя к нему
и чувствуя,
что коман-
дир окликает
меня тоном
приказа.

То, что
услышал я
от него, бы-
ло настоль-
ко необычно
и неожидан-
но, что мне
стоило нема-
лого труда
сохранить
должную во-
енную вы-
держку и ни-
чем не проя-
вить охва-
тившего ме-
ня восторга.

— Това-
рищ Пивен-
штейн, — услышал я, — вы назначаетесь ко-
мандиром сводного звена и полетите спа-
сать экипаж «Челюскина».



— Есть, приказано лететь спасать экипаж «Челюскина», — с трудом выговорил я, подавляя рвущийся из груди крик радости.

— Вам придается три машины: две «Р-5» и одна «У-2» с летчиками Гореловым и Пиндюковым. О техниках поговорим в штабе. Отправляйтесь на аэродром, руководите разборкой самолетов. Утром выедете во Владивосток.

Все, что происходило потом, возникает в моей памяти отдельными, быстро сменяющимися кадрами кинофильма.

Через несколько минут я уже мчался на автомобиле по улицам гарнизона. Дел у меня сразу оказалась такая уйма, что было даже трудно установить их очередность.

Квартира штурмана¹ Ульянова. Повторяю ему приказание командира. Ульянов улыбается, машет рукой — брось шутить.

Встревоженно выбегает жена. Она не понимает о чем идет речь.

— Ехать?.. Куда ехать?.. А как же ужин?..

Аэродром. Полным ходом идет разборка машин. У самолетов стремянки, фонари, си-

¹ Водитель самолета.

луэты в комбинезонах. Тревожно, не по-обычному суетливо, по снегу перебегают огни.

Кабинет начальника штаба. Начальник вручает мне письменный приказ об отправке. Он написан по-военному коротко и четко:

ПРИКАЗ

Авиационной экспедиции им. Ленина.

1. Во исполнение приказа от 25/II-34 г. для участия в экспедиции выделяю сводное звено под командой командира звена тов. Пивенштейна на двух самолетах «Р-5», одном «У-2».

СПИСОК ЗВЕНА:

1. Командир звена	ПИВЕНШТЕЙН Борис
2. Летчик	ГОРЕЛОВ
3. Ст. летчик	ПИНДЮКОВ
4. Штурман звена	УЛЬЯНОВ
5. Мл. летнаб	ЛЕОНТЬЕВ
6. Мл. летнаб	БЕЛОУСОВ
7. Техник звена	ПИЛЮТОВ
8. Техник звена	ГРИБАКИН
9. Техник звена	БУРАГО
10. Моторист	КАЛЬЧЕНКО
11. Моторист	ТЕСАКОВ
12. Моторист	НЕДАШКОВСКИЙ

Командиру звена т. Пивенштейну с прибытием во Владивосток поступить в распоряжение начальника экспедиции т. Пожи-

даева на пароход «Смоленск» под общее командование командира отряда т. Каманина. Карты района полетов получить в Штабе морсил во Владивостоке. Об убытии донести рапортом и из Владивостока телеграфом.

Командир и комиссар
эскадрильи

Начштаба

— Действуйте! — говорит начальник, — обмундирование получите у начальника тыла. Какие будут вопросы?

Какие же могут быть вопросы? В приказе все ясно!

— Вопросов нет, товарищ начальник.

Снова ночь, снег и мелькающие огоньки аэродрома. Кончается разборка самолетов. Они стоят уже без хвостовых оперений и плоскостей, некрасивые, изуродованные птицы с оторванными крыльями.

Под утро меня, кажется уже в третий раз, вызывает командир эскадрильи. Все еще не решен вопрос о механиках. Прошу дать мне звеньевых техников Пилутова и Грибакина. Я ссылаюсь на важность задания, особые условия севера, на свою сработанность с этими людьми.

— Бери, — соглашается наконец коман-

дир, но помни — лучших работников даю. Чтобы задание было выполнено образцово!

Морозное ясное утро. Самолеты уже погружены на платформы. Надо ехать собирать людей по гарнизону и прощаться с семьей. На устройство личных дел дано тридцать минут.

С женой я встречаюсь в штабе. Она зашла сюда по делу и узнала о моем отъезде.

— Лететь спасать челюскинцев, — повторяет она, словно не в силах понять этой фразы.

— Что же ты расстроилась, — говорю я, — я еще заеду домой. Приготовь мне все вещи в дорогу...

Гарнизонная столовая. Завтрак. Командир эскадрильи, собрав нас, решил на прощанье проинструктировать по предстоящей работе.

— До кромки льда вас подвезут на пароходе, — говорит он. — Оттуда до лагеря Шмидта полтора-два километра. Вы выгрузитесь и начнете перевозить людей. Конечно, будут трудности. Трудно будет, например, возвращаясь со льдины, находить свой пароход, — он будет дрейфовать в неизвестном направлении...

На этот раз мы слушали командира с некоторым нетерпением. Это был по крайней мере десятый человек, который пытался рассказать нам об особенностях полярных полетов. К тому же все десять представляли их себе по-разному.

...Снова в машине. Мелькают улицы городка. Два часа тридцать минут. Дачный поезд отходит во Владивосток. Затерявшись в пестрой толпе пассажиров, мы залезаем в вагон, укутанные в кожаные и меховые одежды.

Так 26 февраля в вагонах началась наша экспедиция к ледяному лагерю Шмидта.



II

НА БОРТУ „СМОЛЕНСКА“

(Владивосток — Петропавловск — Олюторка)

Во Владивосток мы прибыли в глухую полночь. Долго не могли найти пароход «Смоленск» и наконец глубокой ночью на полугрузовичке отправились на мыс Клета, где «Смоленск» набирал уголь.

Черной громадой вырос перед нами силуэт парохода. Его палуба была завалена досками, углем и еще какими-то предметами. Он стоял неподвижный и тихий, точно заброшенный всеми и забытый. На палубе маячила одинокая фигура вахтенного.

— Эй, на пароходе! — закричали мы с берега. — Это «Смоленск»?

— «Смоленск»!

— Где начальник?

— Какой начальник?

— Ну кто за старшего?

— Старпом¹.

— Веди к старпому!..

Мы взобрались на палубу.

Старпом спал. В его каюте все было по-морскому. На стене висел барометр, часы, рисунок, изображающий хорошенькую китаянку; американская трубка и кисет с табаком валялись на стуле. Над одеялом поднялась голова молодого светловолосого парня.

— Вы, товарищ, начальник?

— Я не начальник, — отозвался парень басом. — Я Стауде, старший помощник капитана. Сейчас устроим вас, — сказал он, просмотрев мои бумаги, и обернулся к вахтенному. — Ну, как дела с углем, кончаете? — Вызвал буфетчицу и приказал ей: — Разведите товарищей по каютам.

Выходя из каюты, я задержался:

— Разрешите погасить свет, товарищ Стауде?

— Скоро



¹ Так зовут старшего помощника капитана,

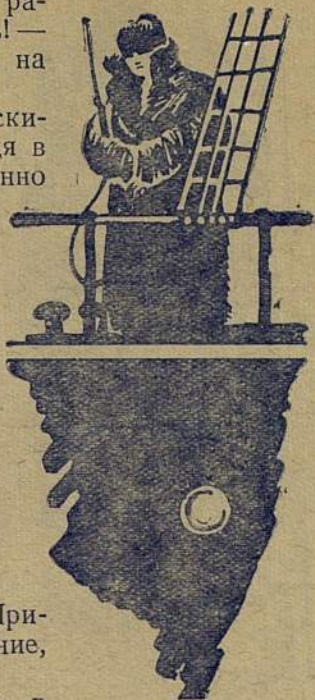
четыре. Не стоит, все равно сейчас вставать! — ответил он, взглянув на часы.

Я бросился разыскивать Каманина. Заходя в каюту, я бесцеремонно откидывал одеяла и заглядывал в лица спящих. Все это были знакомые мне люди — механики и пилоты каманинского звена. Каманина я нашел в восьмой каюте. Здесь же спали Шелыганов, его штурман и летчик Демиров. Я растормошил Каманина:

— Вставай, Коля! Мы снова вместе! Прибыл в ваше распоряжение, товарищ Каманин!

Четвертая койка в каюте была свободна, и я тотчас же развалился на ней. Только сейчас я почувствовал усталость, но впечатления минувшего дня не позволяли мне заснуть.

Долго я лежал с открытыми глазами, думая над тем, как внезапно началась для





меня новая жизнь. Вспоминая все, что видел я за эти сутки, я вспомнил Стауде. Встреча с ним поразила меня. Подходя к капитанской каюте, я ожидал увидеть старого „морского волка“, и поэтому, когда с подушки поднялось молодое, почти комсомольское лицо, я невольно удивился: такой молодой, мой ровесник, а ему уже поручают большое, ответственное дело!..

Вспомнив об этом сейчас, я улыбнулся. — А не думает ли он то же обо мне и Каманине?..

Как быстро растет наша страна, наше новое поколение. Всего четыре года тому назад мы с Каманиным сидели на аэродроме, ждали, когда кончится ветер, и жаловались на свою судьбу. Были маневры. Вся эскадрилья вылетела по заданию. Только мне

и Каманину запретили вылет потому, что был слишком сильный ветер. Нам тогда доверяли самолеты только в спокойную погоду.

Два дня и две ночи грузился «Смоленск».

Самолеты разобрали и погрузили в трюм. Только мой самолет остался на палубе. Ему не хватило места в трюме.

Накануне отплытия мы отправились в управление Северного морского пути. Там, в кабинете управляющего Пожидаева, было созвано совещание. Пожидаев встретил нас очень встревоженно. Он нетерпеливо сопел, разговаривая с нами, суетливо бегал по комнате с бумагами в руках и, вообще, имел такой вид, точно стоит только ему не сделать чего-то вот сейчас же, сию минуту — все погибнет.

У Пожидаева мы познакомились с гражданскими летчиками. Впервые мы увидели настоящих полярников — Галышева, Молокова, Фариха и Липпа. С ними приехал и журналист Кулыгин. На совещании почувствовалось некоторое разделение на «вы» и «мы». Началось это, собственно, с выступления Фариха.

Презентабельный, со своей шотландской бородкой, в куртке с меховым воротником, Фарих, обращаясь к нам, говорил покрови-

тельственным тоном, выпячивая нижнюю губу:

— Вы на севере не летали? А знаете ли вы, какие там ветры и вьюги? Знаете ли вы, как треплет в полете, даже у мотора меняется звук. А снег—это же камень, мрамор. Там и садиться нельзя ни по ветру, ни против ветра, а только по накату снега...

Вопрос ставился о том, кому доверить машины и кому вести экспедицию. Гражданские летчики прибыли без самолетов.

— Товарищ Фарих не учитывает, очевидно, того, что мы военные летчики,— сказал я.— Мы не имеем достаточного полярного опыта, это верно, но мы не боимся незнакомых путей и не потеряемся в неожиданной об-



становке. Не следует забывать, что нас воспитала Красная армия.

Каманин прекратил эту неожиданную дискуссию, твердо заявив, что, выполняя данный ему приказ, будет вести экспедицию сам, распоряжаясь и людьми и машинами. Пожидаев решил запросить правительство о том, кого из гражданских летчиков включить в состав нашего отряда.

28 февраля, 17 часов 30 минут.

Сыро. Пасмурно. Мокрый снежок падает на палубу.

«Смоленск» готов идти на север. Всех вызвали наверх. Короткий прощальный митинг.

К нам подходит Ковель, начальник морского флота Тихоокеанского бассейна.

— Товарищи, — говорит он, — вы сами понимаете, какое ответственное задание поручили вам партия и правительство. Мы все надеемся, что вы оправдаете это доверие.

Мы молча крепко жмем ему руку.

Протяжным прощальным гудком пароход заканчивает митинг. Мощно и сурово прозвучал его рев. Ответственное и почетное дело ждет нас, и мы не отступим, какие бы препятствия ни встретились на пути.

Когда «Смоленск» уже вышел в море, нас нагнал катер. Я еще издали узнал свет-

лую бородку Фариха и приветливую молоковскую улыбку. Правительственная комиссия телеграммой предложила включить Молокова и Фариха в состав экспедиции. С этого момента двое из нашего отряда были окружены дружеским молчаливым сочувствием — летчикам Горелову и Бастанжиеву пришлось передать свои самолеты более опытным гражданским летчикам.

Ясной, почти весенней погодой, встретило нас море. Жизнь на пароходе текла с первого же дня размеренно и четко, точно в пловучем Доме Красной армии. Расписание занятий прочно вошло в наш быт. Мне поручили прорабатывать доклад Сталина с механиками и мотористами. Стауде и гражданские летчики начали проводить с нами беседы о севере. Каманинский штурман Шелыганов аккуратно проводит занятия по аэронавигации: мы «поднимаем» карты и намечаем маршрут полетов. Мы окрашиваем для наглядности моря, хребты, намечаем курс полетов, предполагаемые места посадки и места, где, судя по рассказам, имеется бензин. Это-то и называется поднимать карты.

Север глядит на нас с белых пятен карт, на которых обозначены лишь береговые линии, которые пестрят надписями: «приблизительно», «не исследовано», «условно»...

По огромному полуострову, на берегах

трех морей и сотен рек рассыпаны редкие точки селений.

— Не думайте, — говорит нам Стауде, — что эти селения похожи на наши села или деревни. Фактория и подле нее несколько чукотских шалашей-яранг, либо рыбоконсервный завод, на котором осталось десяток-полтора зимовщиков, да пограничники береговой охраны — вот вам и селения.

Часами слушали мы рассказы Стауде и его моряков-полярников, и неведомая страна, над которой полетят наши самолеты, понемногу раскрывалась перед нами. Мы начинали представлять себе этот громадный край, в полтора раза превышающий своей территорией Францию.

Стауде рассказывал, и перед нами возникали скалистые бухты, напоминающие суровые норвежские фиорды, безмолвная тундра, колоссальные потухшие вулканы и сопки.

Много интересного рассказал нам Стауде о чукчах, коряках и других народах, населяющих эту великую снежную пустыню. Он говорил о них с большой любовью, описывая их гостеприимство, простодушие и большие способности.

Естественно, нас особенно интересовали климатические условия и все, что относилось к условиям полетов на севере. Нельзя ска-

зять, чтобы рассказы Стауде в этой части были чрезмерно оптимистичны.

— Вы попадаете сюда в трудное время года, — говорил Стауде. — Март — самый тяжелый месяц на Чукотском полуострове. Редкий день в это время проходит без пурги. Вы не знаете, что такое пурга: это не мятель, какие бывают в России. Это трудно передать словами.

— Я не представляю себе, — разводил он руками, — как вы будете расчищать аэродром. Если вам даже удастся убрать ледяные бугры и выравнять поле, то расчищать его от снега — полукилометровую площадь, когда каждый день гуляет пурга, — совсем невыполнимая задача. Ведь пурга не оставит даже следов после вашей работы. Легче вам будет приспособливаться к естественным посадочным площадкам.

— Одно должно утешать вас, — говорил Стауде, — население вам очень поможет. В этом не может быть сомнения. Это замечательный народ... Я наблюдал у них большую любовь и способности к технике. Вы бы посмотрели с каким интересом они разглядывают наши пароходы, погрузочные краны, каждую деталь в механизме!.. Бывали случаи, когда они при авариях, не имея ни дерева, ни железа, ухитрялись вытачивать из моржовой кости винты для наших моторных лодок.

Чукчи очень интересуются всем, что происходит в нашей стране. Весь Советский Союз, кроме Чукотского полуострова, они называют материком и часто спрашивают: почему люди на материке стали жить так быстро? Это, говорят они, заметно и у них на крайнем севере. То, для чего раньше требовались десятки лет, сейчас происходит в одну зиму. Еще в 1931 году в чукотских водах побывало всего пять-шесть пароходов. Сейчас они заходят сюда десятками. Чукчи принимают близко к сердцу все, что случается с пароходами в пути. Однажды ледокол «Сибиряков», потеряв винт, должен был принять буксир тральщика. Сравнительно небольшое судно тащило за собой на буксире громадный пароход вдоль всего чукотского побережья. Чукчи долго потом рассказывали об этом событии со всякими прибаутками и подробностями.

На четвертый день плавания с утра началась качка. Стало пасмурно и тоскливо. Мы проходим мимо Курильских островов. Они тянутся слева, как далекий караван верблюдов. Качка усиливается с каждым часом. Повалил снег. Вахтенный дает тревожные сигналы. Начинается шторм. Суетливо забегала разношерстная команда. Матросы оделись потеплее — кто во что: тут и мор-



ская роба, и полушубки, и ватные куртки. Они носятся по палубе с концами веревок, крепят ящики и боты, покрывают их брезентом.

Грузный дядя в широченных брюках, в пиджаке, грудь нараспашку ходит среди матросов и зычно командует. Это боцман Ян. Голос у него хриплый, грозный, но всем известно, что Ян добряк.

— Вот и дождались развлечения, — бурчит он, встречаясь с нами. — Жаловались, что скучно, — ну вот покачаетесь.

Шторм подкрадывается постепенно, и поэтому трудно определить, когда же, собственно, началось это изнуряющее швыряние, этот непереносимый шум и грохот.

Мы сидим в каюте на койках. Еще так недавно все было спокойно. Нас только слегка качало. Лишь кобура, висящая на стене, раскачивалась, как маятник, да изредка в открытый иллюминатор влетали брызги. Но вот сапоги, до сих пор неподвижно лежавшие на полу, лениво поползли к двери. В иллюминатор врывается мощная струя воды и окатывает всех нас ледяным душем.

Мы бросаемся закрывать иллюминатор.

Я выхожу на палубу. Холодно. На трюсах, которыми укреплен мой самолет, висят ледяные сосульки. Брызги волн залетают на

палубу, и я приказываю механику смазать все части самолета тавотом, чтобы их не повредила соленая морская вода. Меня беспокоит положение самолета на палубе во время шторма, и я иду советоваться с Яном. Он добродушно ворчит:

— Твоему самолету лучше всех. Тем в трюме опаснее. Там тесно, и их может друг о друга побить, а твой один себе словно на кровати спит. Вот мы его еще укрепим хорошенько.

Он отдает распоряжение, и ретивые матросы перетягивают самолет веревками с таким рвением, что я снова начинаю беспокоиться за его целость.

— Осторожнее! Ведь он деревянный! — кричу я им.

— Твоему самолету лучше всех, — повторяет боцман и, помолчав, кряхтит: — Вот бы в такую погоду...

Я понимаю на что он намекает. Мы с собой везем три бидона спирта. Идем с ним к одному из них, и я отливаю ему чарочку. Маленькая фляжка у него всегда наготове, он носит ее в особом кармашке брюк, в том, который предназначен для часов.

Шторм усиливается. Уже трудно передвигаться по палубе. Я стою на капитанском мостике рядом со старпомом Стауде. Пароход зарывается в воду. Не поймешь: то ли он весь проходит сквозь волну, то ли вол-

на захлестывает всю палубу? Пароход ныряет, становится дыбом и переваливается с боку на бок, как-то косо, по диагонали.

Мне кажется, что я уже испытывал когда-то это ощущение беспомощности перед стихией. Когда?.. Силюсь вспомнить... Да ведь это я испытывал в мой первый учебный полет. Тогда инструктор поднял меня на четырёста метров и крикнул:

— Берись за ручку! Веди по прямой!..

Я взялся за ручку, и сразу самолет начало трепать. Он болтался и тыкался вправо и влево, как пьяный, и нырял в воздухе. И чем крепче я сжимал ручку управления, чем решительнее старался выравнивать полет, тем своевольнее, непослушнее и глупее тыкался мой самолет. Я чувствовал, что сгораю от стыда и досады. Я не слышал, что именно кричал в трубку инструктор, но понимал, что он крепко ругается.

И вот сейчас я испытываю чувство такого же бессилия, беспомощности и досады на неведомые силы, которые не подчиняются тебе и швыряют тебя, как хотят. Когда борт парохода задирается, словно на крутом вираже, мне невольно хочется сжать несуществующую ручку управления и выравнивать машину.

Это мне наконец надоедает, и я спускаюсь в каюту. Лестница уходит из-под меня, и ноги неожиданно повисают в возду-

хе. Тогда я скольжу на поручнях, стараясь поймать ногой убегающую ступеньку. В коридоре пол становится дыбом; я, почти лежа, прижимаюсь к стене, в то время как противоположная стена вздымается над мной неожиданным потолком.

Кое-как я подползаю к своей каюте, но пароход в этот миг кренится на бок, дверь каюты опускает-

ся вниз. Я проваливаюсь в каюту и хватаюсь за диван, чтобы удержаться на ногах.

На койке надо мной лежит Демиров. Он уже страдает от жестокой морской болезни и расточает ужасные проклятия. Я тоже забираюсь на койку. Хорошо бы заснуть, но возможно ли это? Пароход перева-



ливается с борта на борт. Когда он ложится на правый борт, мы, лежащие на койках, становимся на ноги. Но вот начинает опускаться правый борт. Надо крепко держаться за поручни. Сейчас нас поставит на голову.

Это повторяется с неумолимой последовательностью через каждые четверть минуты. Мне начинает казаться, что я наполнен какой-то отвратительной жидкостью и она беспрестанно переливается, словно меня полощат, как бутылку.

— Проклятое море, — продолжает ругаться Демиров. — Почему они не уберут ящики? Закрепите ящики!

Над нашими головами страшный шум. В верхней каюте до Петропавловска едут пограничники. У них что-то катается по полу. Мне почему-то кажется, что это большие, обитые железом ящики. При каждом взмахе парохода они с неизменным шумом перекатываются по полу, словно аккомпанируя тем трюкам, которые шторм заставляет проделывать нас, лежащих на койках.

— Р-р-р-р-р, — это ящики поползли от борта к двери. Сейчас нас поставит стоймя... Глухой удар... Ящики стукнулись о дверь. Короткая пауза, и снова р-р-р-р, — ящики поползли назад. Сейчас наши головы будут внизу и мутная тошнота подкатится к горлу. Снова р-р-р, — ящики пошли к ногам...

Можно ли заснуть?.. Временами я впадаю в тяжелое забытие... Обрывки мыслей беспорядочно проносятся в моем мозгу вперемежку со странными неясными видениями. Вот деревянный каток с шумом раскатывает белье. Картины детства возникают передо мной... Одесса... Тесная комната... Моя мать раскатывает белье. Неужели она не понимает, что мешает мне заснуть?.. Внезапно страшный громовой удар оглушает меня. Я открываю глаза: наверху что-то тяжелое сорвалось и упало на пол. К грохоту ящиков присоединяется еще шум от перекатывания этого упавшего предмета.

Шторм, очевидно, разыгрался. Долго ли я спал? Смотрю на часы, — прошло несколько минут... Вся ночь еще впереди...

Начавшись к вечеру четвертого марта, шторм, то утихая, то вспыхивая с новой силой, продолжался до седьмого, когда мы подошли к Петропавловску.

Все эти дни мы старались отлежаться на койках. Летчики — народ крепкий, — мы мало страдали от морской болезни, но все же шторм изнурял нас, выматывал силы и лишал возможности работать. Мы всячески поддерживали в себе жизнерадостное и бодрое настроение. Подшучивали и над собой и над штормом; изобретали развлечения «на материале» шторма. Так, например, мы уст-

роили «штормометр». Мы клали на пол тарелку и наблюдали за ней: если она поползала до самой стенки и стучалась о нее, — значит крен не меньше сорока пяти градусов. Чуть только шторм затихал, мы выползали в кают-компанию, заводили патефон и веселились, как умели.

В минуты затишья я выходил на палубу. Два резко контрастирующие цвета властвуют вокруг: черное море и белый снег. Самолет мой покрыт обледеневшим брезентом. Если заснять его крупным планом, — точь-в-точь снеговая вершина каких-нибудь Гималаев. Бедный мой самолет!

Присматриваюсь к товарищам. Как настроение? Ведь мы еще не начали работу, мы еще не дошли до севера, мы пока всегонавсего рядовые пассажиры. Не сдаст ли сейчас кто-нибудь из ребят?..

Как-то после ужина подошел ко мне мой штурман Ульянов. Он заговорил о радиограмме, принятой на пароходе днем:

— «Сталинград», который впереди нас идет, попал в лед, повернул к Америке. Не дойдем мы до Провидения! Как ты об этом думаешь?!

— А что?

— Как думаешь, не зря мы идем? Помоему, зря. Вон уже и лагерь раскололся, а если не раскололся, то расколется. На гибель

идем. Челюскинцев не спасем да и сами потонуть можем.

Я долго беседовал с ним, стараясь разогнать его мрачные мысли.

На море поднималась снежная буря. Каждые пять минут пароход давал тревожные сигналы. Мы упорно шли в страну беспросветных туманов и льдов.

Особенно тяжела была последняя ночь перед Петропавловском. Измотанные люди не ложились спать. Сквозь шум непогоды прорывались тревожные гудки. На палубе нервничал наш зверинец, — истошно визжали свиньи и тяжело тупала бурая медведица Машка. Она беспрерывно переступала с ноги на ногу, словно танцевала какой-то свой медвежий фокстрот.

Петропавловск показался на рассвете. Мы обрадовались, но слишком рано. До бух-



ты было еще четыре часа пути. Эти последние часы показались томительнее четырех суток. Качка стала утихать, когда мы уже потеряли весь аппетит ожидания. Пароход вошел в бухту, где нас уже ожидали с приветствиями представители местной власти.

В Петропавловске мы деятельно занялись хозяйством. Наш язык обогатился новыми «северными» словами: кукули (теплые спальные мешки), торбаза (высокие меховые сапоги), кухлянка (теплая меховая верхняя одежда), чижи (меховые чулки из «пыжика» — молодого оленя), камлейка (одежда из плотной ткани, одевается поверх кухлянки, чтобы не продувал ветер). По совету наших полярных товарищей, мы обзавелись также примусами и паяльными лампами для разогревания мотора. На второй день, утром 9 марта, «Смоленск» покинул берега Петропавловска.

Бухта покрыта льдом, и дорогу нам расчищает катер. Рядом стоящее судно проводило нас сигналом: «Счастливого плавания». Капитан приказал вывесить флаг: «Благодарим». Затем пароходы салютовали протяжными гудками.

Но плавание выдалось не особенно счастливое. Только мы вышли из бухты, как нас подхватил все тот же шторм и трепал подряд четверо суток до самой Олюторки.

«9 марта. Мы попали в полосу крепкого шторма. Пароход валит в крен на тридцать-сорок градусов.

10 марта. Шторм продолжается. Ночью нас бросало так, что невозможно было спать.

11 марта. Шторм продолжается... Крен градусов пятьдесят.

12 марта. Третьи сутки не умолкает шторм. Мы выбились из сил. Занятия прекратились».

Вот все, что записал я в свой дневник за эти долгие, изнуряющие дни. И когда утром 13 марта показался первый лед, мы встретили его, как избавителя от мучительной качки.

Сначала попадались отдельные островки мелкого битого льда, потом они слились в сплошное поле. Качка стала затихать. Стоя на палубе, я смотрел на невиданную мною картину. Мириадами самоцветов искрилось на солнце необозримое ледяное поле. Оно не было неподвижным; льдины шевелились, и казалось, что поле дышит и живет.

«Смоленск» пошел совсем тихо. Он расталкивал, раскалывал льды, и они громоздились друг на друга с продолжительным грохотом и хрустом.

— Оденьте очки, — закричал Стауде, — ослепнете!

Мы приближались к земле коряков. На

горизонте показался Олюторский полуостров. На палубу высыпало все население парохода и с тревогой наблюдало борьбу парохода со льдами. „Смоленск“ неуклюже ворочается, то-и-дело пятится назад и снова таранит носом льдины.

Сможет ли „Смоленск“ идти дальше?.. До бухты Провидения, откуда мы предполагали начать полет, осталось полторы тысячи миль.

Всю ночь мы пробивались к берегу Олюторки. Здесь нас поджидал пароход „Сталинград“. Выяснилось, что он вернулся, не пробившись к северу. Он встретил сплошные льды.



III

ОЛЮТОРСКИЙ ПОЛУОСТРОВ

(14—21 марта)

В кают-компании «Смоленска» собралось интересное совещание. В нем принимали участие команды обоих пароходов («Сталинграда» и «Смоленска»), все военные и гражданские летчики, прибывшие на «Смоленске», и летчики, которых привез «Сталинград» с их двумя самолетами «Ш-2». «Ш-2» — это подсобные маломощные самолетики, которые зовутся у нас «шаврушками».

На совещании решался коренной вопрос: что делать дальше — пробиваться ли «Смоленску» на север одному или со «Сталинградом» вместе, либо разгружаться здесь, в Олюторке, а нам начать полет отсюда?

Совещание открыл капитан «Смоленска» Вага:

— Мы попали в полосу сплошного

льда, — говорит он. — Если пойдем дальше на север, то не исключена возможность, что застрянем во льдах и сами окажемся беспомощными. По-моему, надо выгружать самолеты здесь.

Слово взял старпом «Сталинграда»:

— Мы пробовали пробиваться дальше на север, но встретили сплошной лед и вернулись потому, что не хватило угля. Сейчас весь лед прибивается к нашим берегам; я считаю, что его можно обойти у американского берега.

Спокойно звучит голос Молокова:

— Странно!.. Почему мы должны лететь более двух тысяч километров по неизвестному маршруту, рискуя не только собой, но и самолетами, а команда парохода, который еще решительно ничем не рисковал, который шел пока чистой водой, добравшись до первых льдов, уже заявляет, что дальше двигаться невозможно? Пытались ли вы бороться со льдами?..

— Я советую, — вмешивается Фарих, — наиболее правильный выход: нужно запросить правительство о разрешении работать с американских берегов. Товарищ со «Сталинграда» ведь утверждает, что можно обойти лед у американского берега и пробраться далеко на север... Пройдем к острову Лаврентия или прямо к порту Ном на Аляске. Я прекрасно знаю эти места и заявляю вам,

что условия работы там наиболее благоприятны.

Неожиданно впутались в спор «шаврушки». У них, оказывается, тоже есть свой план: собрать здесь свои самолеты и итти с Олюторки на Уэлен. Фарих только фыркнул.

— Вы хотите на «шаврушках» лететь через северные хребты?.. Да вас ветром снесет, как бабочек!..

— Кому вы подчинены? — спросил Каманин. — У вас же должны быть подсобные задания...

Возник канительный вопрос, что делать «шаврушкам»: лететь ли им самостоятельно или вместе с нами, но это была только часть общего вопроса — как лететь вообще: лететь ли на-авось, ориентируясь на малоизвестные нам промежуточные базы, или предварительно вылетать и забрасывать горячее? Каша вопросов перемешалась так, что часов после трех обсуждения я не выдержал и возопил:

— Да скажите же кто-нибудь — договорились ли мы уже хоть до чего-либо конкретного?!

Этого никто не мог сказать. Каждый хотел быть хозяином, каждый понимал вопрос по-своему и, советуя, исходил из своих интересов. Казалось, что вообще невозможно ни до чего договориться и все начнут действовать на свой страх и риск, как кому

заблагорассудится. Становилось ясным лишь одно: в экспедициях, подобных нашей, более, чем где бы то ни было, должно соблюдать единоначалие и дисциплину, не менее строгую, чем та, к которой привыкли мы, военные летчики.

Каманин решил не разводить больше никаких дискуссий, не ожидать дальнейшего продвижения пароходов, а выгружать здесь свой отряд и отсюда начать полеты.

С этого момента мы перестали быть пассажирами. Теперь все зависело уже только от нас.

Началась выгрузка самолетов на берег.

Мы приступаем к работе задолго до восхода солнца. Все окутывают холодные, туманные сумерки. Пурга метет снег. Пароход стоит обледенелый, как снежная гора. На палубе все закрыто брезентами, занесено снегом, заковано льдом.

До берега шесть километров. На широком кунгасе¹ мы везем самолетные части. Кунгас лавирует среди льдин в черных протоках воды. Его качают и захлестывают волны, льдины бьются в его борта. Метрах в двадцати от берега начинается мель. Рискую упасть в ледяную воду, люди по трапам веревками волокут тяжелые части.

¹ Кунгас — грузовая лодка.



Суров и нелюдим берег Олюторского полуострова. Дикие голые скалы. Ни деревца, ни кустика. Пять-шесть барачков и сараев рыбоконсервного завода. Все завалено снегом. Сюда мы выгружаем свои самолеты.

Обжигая руки на сорокаградусном морозе, собираем машины. Утопая в глубоком снегу, рыщем в тумане, разыскивая площадку для взлета. Несмотря на жесточайший мороз, все обливаются потом, работа идет без передышки.

Вечером, мокрые, в отсыревших кухлянках, мы возвращаемся на пароход. Это совсем не легко — сугробы по пояс, обледенелый трап и кунгас среди тумана и льдов. Ледяной холод пронизыва-

ет нас, пока мы добираемся до парохода.

Когда мне теперь говорят о героизме северного похода, я вспоминаю Олюторку. Трудности начались уже здесь. Эти первые трудности всей своей тяжестью легли на плечи наших механиков, мотористов и команду парохода, помогавшую разгрузке. И я смело называю героической эту сборку самолетов, — ее качество определило успех всей нашей работы.

Семь дней мы проработали в Олюторке. Это была подлинно ударная, упорная работа. Мы разбились на бригады и заключили между собой социалистический договор, чтобы скорее закончить сборку. Я никогда не забуду того настроения, которое охватило нас на второй день работы, когда была получена радиограмма Куйбышева:

„Полученным сведениям самолет Ляпидевского при полете на Ванкарем сделал вынужденную посадку. Подробности неизвестны. Повидимому нельзя ожидать полетов Ляпидевского в ближайшие дни. Сообщая это, правительство указывает вам на огромную роль, которую в деле помощи должны сыграть ваши самолеты. Дорог каждый день. Примите все меры к ускорению прибытия ваших самолетов в Уэлен. Радируйте принятые вами решение и меры

Куйбышев“.

Мы ощутили всю ту огромную ответственность, которая возлагалась на нас. Наш

отряд становился главным средством спасения челюскинцев, и вся страна смотрела на нас. Хотелось как можно скорее закончить сборку машин и немедленно лететь на север. Буквально бегом делалось все на площадке, где происходила сборка самолетов.

К вечеру этого дня материальная часть была собрана. Оставалось зарядить самолеты горючим, перетащить их на «аэродром», опробовать и вылетать.

«Аэродром» отстоял примерно в километре от места сборки самолетов. Мы потащили их туда по сугробам. Как лошади впрягались в веревки; раздавался крик: «раз, два, три — взяли!» — машина передвигалась на несколько метров. Снова: «раз, два, три — взяли»... Вскоре все пять самолетов были на площадке.

Как назло, 16 марта радио принесло тревожную сводку о погоде. Анадырь сообщал: давление семьсот шестьдесят два, температура минус двадцать два, из-за мятели состояние неба различить нельзя. Ветер вост-норд-вест восемь баллов, видимость менее двухсот метров.

Пурга перерезала наш путь. Непроглядная пелена тумана и снежного урагана неслась к Олюторке.

Непогода у нас началась через сутки. Ночью самолеты замело снегом. С огромным



трудом нам удавалось взлетать, чтобы опробовать наши машины.

Мы вставали попрежнему в пять утра и в непроницаемой тьме совершали свои рискованные переправы на берег. Добравшись до него, мы шли гуськом. Стоило впереди идущему сделать два шага, как он пропадал в тумане. Добравшись до «аэродрома», мы откапывали самолеты из-под снега и готовились к взлету. Чтобы при взлете не сбиться и не налететь на валуны, мы расставляли вместо створ по площадке людей. И все же, когда я первый раз рулил на старте, моя машина налетела на камень, стала на нос и поломала пропеллер. Пришлось заменять его.

Из олюторских дней запомнилась мне поездка на собаках. Собачью упряжку мы привезли с собой из Петропавловска. К нам на пароход она пришла вместе со знаменитым полярным каюром¹ Скурихиным. Всю дорогу, несмотря на жестокий шторм, трепавший нас, собаки спокойно спали, забившись в угол под палубой и свернувшись там словно ежи. Скурихин охотно рассказывал о своих похождениях. Он — русский, шесть лет прожил на острове Врангеля. Там у него

¹ Каюр — проводник.

осталась целая коллекция шкур убитых им белых медведей.

На Олюторке наши собаки начали работать. Садился я впервые на нарту с некоторым недоверием: довезет ли нас эта лохматая дюжина? Но каюр слегка качнул нарту, вскрикнул, — и собаки неожиданно быстро сорвались с места и сразу без разгона взяли резвый аллюр.

Мы с комиссаром парохода Злобиным направлялись в близлежащую факторию, чтобы достать там меховую одежду и мобилизовать местное население для помощи: нам нехватало рабочих рук для подготовки к отлету.

— Вот сам теперь увидишь факторию, — говорил по дороге Злобин. — Это магазин, где местные жители за пушнину получают все, что им нужно. Такие фактории раскиданы по всему северу. Вокруг факторий завязываются узелки культурной



жизни — школы, больницы. Стойбища жителей тяготеют к ним, но расстояния все же остаются громадными. Есть такие фактории, куда «покупатели» приходят километров за пятьсот.

Фактория, куда мы ехали, оказалась километрах в двенадцати от берега. Это небольшая русская изба, крытая железом, рядом склад, где хранятся продукты и получаемая в обмен на них пушнина.

У заведующего факторией сидел коряк. Перед ним кастрюля горячего кирпичного чая и тарелка с сухарями. Коряк пил чай упорно и непрерывно, пока не кончил всю кастрюлю. Он покраснел, под конец снял даже кухлянку, но не отступил перед этой объемистой посудиною. Мне хотелось ближе познакомиться с ним, но коряк не понимал по-русски и на все мои вопросы только улыбался и кивал головой.

Рассматривая его одежду, я заметил у него за поясом мешочек с жевательным табаком и сумочку с камнем для точки ножей. Я вытащил и показал ему свой нож. Коряк пощупал его лезвие и неодобрительно покачал головой — тупой... Он достал свой камень



и принялся точить мой нож. Точил он его очень искусно, причем не плевал на камень, как это делают русские, а время от времени лизал его языком. Кончив точку, он подшлифовал нож на поясе и сам залюбовался своей работой. Он вытащил из кухлянки волос и на лету рассек его пополам. Нож был действительно отточен образцово. Я угостил его пачкой папирос, и мы подружились.

Стойбище находилось километрах в двух от фактории. Мы направились туда вместе с заведующим. В просторном чуме, покрытом шкурами (это была школа), устроили митинг. Злобин произнес небольшую речь о том, что большой пароход затонул, что мы полетим на самолетах спасти людей, которые высадились на льдину, и что надо помочь нам поскорее туда вылететь. Его речь переводили. Почти каждое слово коряки встречали шумными возгласами:

— О-о-о!.. Э-э-э!..

Переводчик несколько замялся на слове «самолет». Он показал на нарту и замахал руками как птица. «Летающая нарта» вызвала целый взрыв изумления.

— Вот увидите придут, — сказал Злобин на обратном пути. — Они теперь очень любопытны ко всему новому, понимая, что начинается другая, лучшая жизнь.

Он не ошибся. Ежедневно к нам приез-

жало по двадцать-тридцать коряков. Мы сразу получили большую помощь. Они расчищали площадку, переносили бензин, помогали заправлять моторы и раскапывать самолеты из-под сугробов.

Мой штурман Ульянов на север не пойдет. С таким настроением, как у него, нельзя идти в дело. Он заскучал еще в дороге. Может быть он болен? Очередной припадок уныния охватил его, когда он узнал об аварии Ляпидевского. Наша экспедиция кажется ему безнадежной. Решено отправить его при первой же возможности обратно.

Летчики Горелов и Бастанжиев тоже не пойдут на север, хотя им хочется этого, может быть, больше, чем другим. Их самолеты переданы Молокову и Фариху.

— Ты знаешь, — говорил мне впоследствии Бастанжиев, — я все-таки был уверен, что полечу... Я не мог себе представить, как это вы улетите без меня.

В дни сборки он работал наравне со всеми и ничем не выказывал своего тяжелого настроения. Команды уже назначены. Фарих уже загорелся лететь. Он уже в последний раз проверяет сборку, сооружает ящики под плоскостями самолета Бастанжиева, — в этих ящиках он будет перевозить со льдины людей. Вот уже на завтра

назначен отлет, — ожидается хорошая погода. И когда Каманин накануне отлета заявил Бастанжиеву, что самолет ему возвращается, что Фарих не полетит, Бастанжиев воспринял это, как должное, хотя не мог сразу понять, почему это получилось.

А получилось это вот как. Накануне отлета мы окончательно наметили маршрут. Он был составлен почти по прямой линии, в три этапа: Олюторка — Майна-Пыльгин — бухта Провидения — Уэлен. Маршрут пролегал через Анадырский залив; около пятисот километров надо было пролететь над морским проливом. Решено было идти всем вместе, держаться отрядом, как в военном строю. Этот маршрут мы обсуждали со всеми летчиками.

— Ну, что же, — говорил Молоков (он говорил всегда спокойно и тихо, может быть потому его так внимательно слушали), — я не возражаю, хотя, возможно, вы сами измените маршрут в пути. Нужно идти вместе — это, безусловно, верно, одному на севере легче погибнуть. Только помните мой совет: имейте выдержку. Летайте до обалдения в хорошую погоду, но умейте ее ждать!

Молоков был прав. Уметь выждать хорошую погоду оказалось на севере самым трудным делом.

Фарих был недоволен маршрутом, он держался так, словно хотел сказать, что не-

зачем устанавливать какие-то «правила полета», что «на севере свои законы», что здесь надо оставить эти «военные привычки», не-зачем связывать и тормозить друг друга.

Помню вечер накануне отлета. Я в каюте с Каманиным. Он лежит усталый на койке.

— Знаешь, — говорит он, и я чувствую в его голосе сдержанную досаду. — Я решил вопрос о Фарихе — он не полетит! Понимаешь, что получается... Жаль, конечно, — опытный полярник, но я не могу, просто не умею работать, если нет дисциплины. Жаль ведь, — повторяет снова Каманин, — хочет работать Фарих, вон уж ящики для челюскинцев сколачивает, но что делать, если не понимает коллективной работы. Вызови его ко мне.

Я вызвал. И здесь, в каюте, между ними произошел примерно следующий разговор:

Ф а р и х. Вы меня звали?

К а м а н и н. Да. Так вот, товарищ Фарих. Вы, значит, отказываетесь итти в строю и не хотите итти по маршруту?

Ф а р и х. Да, я думаю, в строю итти не-зачем. Анадырский залив, по-моему, можно обойти. Вообще зачем делать маршрут обязательным для каждого?

К а м а н и н. Не имея уверенности в вас, я отстраняю вас от полетов.

Ф а р и х (закусив губу). Хорошо, только сообщите сначала правительству.

К а м а н и н. Сообщайте, если вам нужно.
Я отвечаю за свои поступки, как командир.

Неприятный разговор закончился. Дисциплина в пути обеспечена.

IV

ПЕРВЫЕ ДВА ЭТАПА

(Олюторка — Майна-Пыльгин — Анадырь)

На ведущем самолете пойдет Каманин с Шелыгановым — своим штурманом. Трудно подобрать лучшую летную пару, — спокойный, выдержанный командир и аккуратный, точный штурман. Шелыганов поведет нас по никому неизвестной трассе, но ему можно доверить судьбу полета. Про него говорят — он видит землю сквозь туман и тучи. Это мастер точности и расчета.

За самолетом Каманина пойдем мы все. Уверенный и осторожный Молоков. Горячий, вспыльчивый, дерзкий в воздухе Демиров. Скромный, улыбающийся и всегда спокойный Бастанжиев...

В моем экипаже, кроме техника Грибакина, еще один неожиданный пассажир — корреспондент многих газет, он же моторист, он же механик, он же повар, поднос-

чик воды и бензина — Петя Кулыгин. В первый раз увидел я его на собрании у Пожидаева, был он в очках, казался человеком городским и хлипким. Но в пути во время шторма и на сборке Кулыгин показал себя. Он работал наравне со всеми, никогда не падал духом и шутил в самой тяжелой обстановке.

В последний момент, когда мы уже были готовы к полету, подоспела радиограмма правительственной комиссии, заставившая нас изменить тщательно разработанный маршрут. В радиограмме сообщалось, что база спасения челюскинцев переведена из Уэлена в Ванкарем. По новому маршруту мы решили с Майна-Пыльгина идти прямо на Ванкарем через Анадырский хребет, минуя обходный путь вдоль побережья.

Наконец-то настал долгожданный момент отлета! 21 марта после многих дней пурги и туманов погода чуть-чуть прояснилась. С утра была хорошая видимость. Дул легкий нордост. Каманин назначил вылет.

В моем путевом дневнике за этот день записано:

«Сегодня назначен у нас вылет. Конечно, идут только «Р-5», «шаврушки» остаются с парходами. Им не выдержать северного пути. Самолеты загружены полностью. Вот что мы берем с собой на каждом самолете:

1. Баллон со сжатым воздухом.
2. Продовольствие из расчета на трех человек на полтора месяца.
3. Бензин — 16 бидонов.
4. Спирт — 1 бидон.
5. Лыжи запасные самолетные.
6. Винт¹.
7. Инструменты.
8. Два примуса.
9. Две паяльных лампы.
10. Три спальных мешка.
11. Палатка.
12. Два парашюта грузовых.
13. Ракетница с ракетами.
14. Ружье с патронами.
15. Амортизатор².
16. Лом, лопата и топор.
17. Самолетные и радиаторные чехлы.
18. Фотоаппарат.
19. Замша для фильтрации бензина.

Четыре самолета готовы в поход. Но мотор на самолете Бастанжиева никак не можем запустить. Что-то не ладится с зажиганием. Ветер усиливается. Чтобы не задерживаться решаем вылететь четверкой. Вылетаю вторым...»

На этом запись обрывается. Когда я перечитываю ее сейчас, мне вспоминается все,

¹ Пропеллер.

² Резиновый канат для запуска мотора.

что я думал тогда. Мне все представлялось совсем не так, как случилось. Погода, казалось, установилась хорошая. Три этапа, максимум два-три дня, — и мы в Ванкареме. Я не представлял себе тогда, что может случиться задержка в пути. Мне казалось, что вся трудность заключается в полетах непосредственно в лагерь на льдину, а уж до Ванкарема, думал я, мы во всяком случае долетим благополучно.

Портило настроение лишь то, что самолет Бастанжиева не запускается. Бастанжиев держится удивительно ровно и улыбается, как будто это происходит не с ним, а с кем-то другим. Но всем понятно, как тяжело ему оставаться одному. Вдвойне тяжело и обидно ему потому еще, что только накануне возвратили самолет от Фариха и вдруг — ничего не выходит...

Дан старт. Труден был этот первый взлет на севере. Площадка ограничена, машины перегружены. Пришлось дать мотору полную мощность, как у нас называют «защелку», чтобы оторваться от земли. Очувтившись в воздухе, я почувствовал себя во власти северной стихии.

И все же мы пристроились, взяли курс и пошли. Через полчаса увидели догоняющую нас точку. Пятый самолет нагнал нас и тоже пристроился. Бастанжиев с нами! Молодец, Бастанжиев!

Вот мы идем все пять. Пять «Р-5» римской пятеркой повисли над снегами севера.

Какой необычный вид расстилается внизу! На снегу ни одной черной точки. Все бело, куда ни взгляни. Ничто не движется навстречу, ничто не меняется под тобой...

Самолеты идут строем. Лишь изредка едва заметно отодвинется один от другого, отойдет вбок... Нет никакого ощущения движения. Кажется, что не ты летишь, а мимо тебя проносятся ветер и грохот...

Но вот пейзаж под нами немного ожил. Мы вошли в горы. Это Коряцкий хребет, не похожий ни на какой другой хребет из виденных мною за время жизни на Дальнем Востоке. Острые пики, покрытые снегом, устремляются навстречу. Они зловеще проплывают под нами и точно ждут, что кто-нибудь сорвется вниз.

Горы до самого горизонта. Все, как одна, белеют мертвым саваном. Ни деревца, ни кустика. Лишь кое-где чернеют стремнины, за которые даже снег не смог уцепиться.

Картина дикая и суровая, но вместе с тем необычайно красивая, и будь я пассажиром, я залюбовался бы ею, но сейчас не до того. В горах началась болтанка¹. Самолет стало сильно трепать. Попадая в разрежен-

¹ Болтанка — результат активного действия восходящих и нисходящих воздушных потоков. Они „болтают“, бросают во все стороны самолет.



5. Путь в Уэлен.

ные участки воздуха, он срывался, заваливался на бок. В лоб бил сильнейший северный ветер. Моторы, казалось, надрывались от работы, но машины были перегружены, и наша путевая скорость¹ не превышала семидесяти-восемидесяти километров в час.

Пройдя хребет, мы вышли к берегу Берингова моря. Оно было покрыто торосистым льдом. Однообразие пейзажа, медленность и длительность полета начали утомлять, усыплять внимание; приходилось усилием воли преодолевать это состояние, чтобы следить за приборами и мотором.

У летчика входит в привычку, пролетая над всякой местностью, высматривать удобное местечко на случай вынужденной посадки. Летишь и прикидываешь: вот здесь можно сесть совсем благополучно, здесь — только в крайнем случае, а здесь — сам, может, будешь цел, но машину покалечишь... Так вот — ни такой, ни другой, ни третьей площадки я на всем этом участке не увидел. Посадка здесь — гибель и для машины и для летчика.

Напряженно вглядываюсь вдаль, — скоро ли, наконец, Майна-Пыльгин? Каждое черное пятно, каждый отрог принимаю за селение.

Только после шести часов полета мы увидели трубы, зарытые в снег домишки

¹ Путевая скорость — скорость самолета по отношению к земле.

консервного завода, вельботы на берегу. Каманин снизился, покружился и выбрал место для посадки в долине речки.

Так вот он — Майна-Пыльгин!

Стоит несколько деревянных домиков, высится железная труба рыбоконсервного заводика. Труба кажется громадной среди крошечных, снегом занесенных домишек. Зимой здесь живут зимовщики, врач, две сиделки, — всего одиннадцать человек. Наш прилет для этих одиннадцати был неслыханным событием. Никто нас не ждал, никто не знал зачем мы прилетели.

Первое, что мы спросили у окружающих нас зимовщиков:

— Есть ли бензин?

Оказалось, есть. На санках приволокли из склада бензин по ухабам и бездорожью и принялись заряжать самолеты. Мы торопились изо всех сил, но это не помогло, —



наш план итти сразу дальше был уже сорван. Вместо трех часов до Майна-Пыльгина мы пролетели шесть. Наступал вечер. Становилось ясно, что придется здесь заночевать.

Слили воду из моторов, закрепили самолеты. Уходили с площадки с приятным сознанием того, что первый этап пути закончен благополучно, что все пять машин целые и невредимые рядышком стоят на площадке, готовые к завтрашнему вылету.

Пужинали. Разместились в амбулатории. В ней всего две койки — не беда! Мы разлеглись на полу, забравшись в свои прекрасные меховые кукули. Превосходно!

— Приземлились, товарищи, — шутит Кулыгин, — на три точки?

— Приземлились. Выключай мотор!

Две девушки не спали в Майна-Пыльгине всю эту ночь, с 21 на 22 марта. Это — сиделки, работающие в больнице. Они дежурили всю ночь, чтобы разбудить нас вовремя — в пять часов утра.



— Мы вам завтрак приготовили, — сказали они утром. — Всю ночь разговаривали. Столько нового от вас сразу узнали! Так интересно, что вы к нам прилетели!

С утра началась возня с самолетами, с бензином и водой. Самое канительное дело — это согревание воды для мотора. Чтобы разогреть всю систему каждого мотора, требуется минимум пять ведер кипятка. На весь отряд надо скипятить сорок ведер воды. Это очень сложная задача в условиях севера. Мы плавили лед, разогревали воду на трех плитах и подвозили к самолетам на нартах, укутывая бидоны в оленьи шкуры. Закончили эту возню только в полдень.

Мой самолет запустился первым. Все население собралось на площадке помогать и провожать нас. Явились даже окрестные чукчи. Каждому хотелось чем-нибудь помочь, хоть подержаться за амортизатор. При заводке моторов на концах амортизаторов висело человек по десять.

Вот уже четыре самолета режут наперебой, вздымая снежные вихри. Но мотор Бастанжиева опять не запускается. У него потек радиатор. Чтобы исправить его, надо повозиться минимум три часа, а это значит — потерять летный день. Люди начинают нервничать. Погода тихая, небо ясное, — каждая минута дорога. Мы решаем снова вылететь в Анадырь вчетвером.

— Догонишь нас, Бастанжиев, — говорит Каманин, — обязательно догонишь.

Много раз в пути я оборачивался, надеясь увидеть, как и прошлый раз, догоняющего нас Бастанжиева. Напрасно... Небо позади нас было пустынно. Бастанжиев нас больше не догнал.

Вылетев из Майна-Пыльгина, мы сразу взяли курс на Анадырь. Нам предстояло пролететь лишь над сравнительно небольшим Пальпальским хребтом. Мы ждали повторения болтанки вроде той, которая немного потрепала нас над Коряцкими горами. Но Пальпальский хребет оказался гораздо опаснее. Он встретил нас, как лютый враг.

Внезапно мы попали в злейшую пургу. Ветер, попрежнему со страшной силой бивший нам в лоб, срывал с вершин хребтов тысячи тонн снега и в диком вихре кружил их над горами. Началась сильнейшая болтанка. Самолеты точно взбесились. Они не слушались управления. В несколько секунд наш строй распался, мы перестали следить друг за другом, — где уж тут! Впору было думать лишь о том, чтобы удержать свой самолет в воздухе.

Альтиметр показывал невиданную вещь: самолет камнем проваливался вниз. В не-



сколько секунд высота падала с восьмисот до пятисот метров. Вершины хребта стремительно неслись навстречу, и каждая минута казалась последней. Я начинал терять способность соображать, что со мной происходит. Горы подымались отовсюду — снизу, с боков... Внезапно гора выростала прямо перед самолетом... Трудно описать этот дикий танец гор, окруживших беспомощно болтавшийся в мощных струях урагана самолет.

— Ну, вот и конец — молнией пронеслась мысль — конец... Вдруг я почувствовал, что болтанка стала легче, самолет начинает слушаться меня. Мы вошли в середину хребта и снова подтянулись друг к другу.

Но Пальпальский хребет не сдавался. Он бросил навстречу нам мощную стену облачности. Минута, две... Вот несколько рваных окон, мы видим друг друга, но это только мгновение, и самолет окутывает плотная пелена.

Мы идем в молоке, как говорят летчики, и это, пожалуй, наиболее правильное определение. Кажется, будто тебя вместе с самолетом действительно окунули в молоко. Не видно даже крыльев своей машины и идешь только по приборам. Ветер продолжает трепать машину. Я знаю, что внизу нас подстерегают горы, но пробиться выше я не

могу, — самолет сильно перегружен. Чтобы не столкнуться с самолетом Каманина, идущим впереди меня, я изменяю курс градусов на десять.

Непроницаемая мгла кончилась почти так же внезапно, как и окружила нас. Мы летим уже над тундрой в яркий день, под нами расстилается ровная, спокойная, ослепительно блестящая полоса снега. Стало так светло, что захотелось петь и смеяться от восторга.

Впереди я заметил самолет — это Каманин, только у него имеются радиоантенны на крыльях. Я подтягиваюсь к нему. Правее меня и немного выше второй самолет. Догадываюсь — это Молоков, это его место справа от ведущего.

Но где же Демиров? Оглядываюсь налево, его самолет должен быть здесь. Демирова нет...

Три самолета, Каманина, Молокова и мой, летят над необозримым снежным морем тундры.

Я никогда не поверил бы, что можно лететь и не видеть сверху ни одной темной точки. Ничто не движется под нами, и кажется, что само время остановилось.

Долго идем мы над тундрой, держась за ведущим самолетом Каманина. Нелег-



ко было его штурману! В такой обстановке, когда на земле не за что уцепиться, очень трудно определить, насколько тебя сносит, чтобы держать верный курс.

Может быть мы уже прошли Анадырь? Ведь

на севере можно пролететь за несколько километров от пункта и не заметить его, так он мал и так сливаются со снежной пустыней его утопающие в сугробах постройки.

Каманин изменил маршрут. В самом деле, мы немного петлили у Анадыря.

Спускались сумерки, и я уже стал подумывать, где мы будем ночевать, хватит ли бензина, когда мы наконец увидели Анадырскую губу, пограничные сторожевые столбики и вдалеке какое-то черное пятно. Это Анадырь — хотелось крикнуть мне со-

седним самолетам. Видят ли его Каманин и Молоков?

Видят. Самолеты ложатся на крыло и разворачиваются к городу.

ГОРА ДИОНИСИЯ ЗАКРЫЛАСЬ

(Анадырь 22 — 28 марта)

Анадырь — окружной центр Чукотки, в нем всего семьсот жителей. И, очевидно, все семьсот выбежали навстречу самолетам. Они бежали по мостам и дорогам городка. Сверху казалось — черный мак рассыпался на белой тарелке.

Они кидались под шасси, под винт, под крылья. Удивительно, как обошлось без несчастных случаев во время посадки. Я кричал и ругался, когда рулил по заснеженному заливу среди мятущихся людей. Но мотор заглушал меня, и анадырцы продолжали бежать со счастливыми лицами прямо перед носом моего самолета. Они выложили нам посадочное «Т» неграмотно, не по ветру, они мешали нам рулить и разряжать машины, но нельзя было сердиться на этих восторженных людей, и мы были им по-дружески признательны за трогательную встречу.

Анадырцы наперерыв приглашали нас к себе ночевать. Я попал к заместителю начальника чукотской интегральной кооперации Кастарину. В маленький домик, куда привели нас хозяева, беспрестанно входили новые и новые люди. Они заговаривали с нами под всякими благовидными предложениями. До конца вечера под окнами домика маячили фигуры любопытствующих соседей.

Наконец, наговорившись обо всем, хозяева вспомнили, что нам пора спать, и приготовили для нас чистые постели. Сами они, несмотря на все наши уговоры, отправились спать на кухню, — они хотели как можно удобнее устроить нас на ночь.

— Гора Дионисия закрылась!

Эту новость мы слышали на следующее утро. Дионисий — особо почетная гора в Анадыре. Она находится километ-



рах в одиннадцать от города, в хорошую погоду видна на горизонте, и когда она закрывается снежной дымкой — это плохой признак: будет пурга.

В самом деле, утром же поднялась сильная мятьель. Мы начали было разбирать башмак на машине Каманина, чтобы исправить лопнувшее во время посадки ушко центроплана, но пришлось бросить работу и разойтись по квартирам.

В полдень к нам зашел заместитель председателя окрисполкома и редактор местной газеты «Советская Чукотка» товарищ Левченко. Он попросил нас провести беседу с местными жителями о жизни на материке. Я согласился рассказать о XVII съезде партии, а Кулыгин — о международном положении. Вечером мы отправились в клуб.

В небольшой зал деревянного клуба набилось человек четыреста — больше половины всего населения Анадыря. Пришли русские зимовщики, эскимосы, пришли чукчи в торбазах, в нерпичьих кухлянках. Они слушали доклад, уставившись на меня во все глаза, и по привычке повторяли знакомые им русские слова. Скажешь:

— Мы будем еще больше укреплять колхозы...

Повторяют:

— Колхозы... — и одобрительным шопотом по залу: — э-э-э...

Я не ожидал, что аудитория проявит такую активность. Ограничиться докладом нечего было и думать. Меня буквально засыпали вопросами: как выполнена первая пятилетка? Что будем строить во вторую? Что сейчас строится в стране? Что будет сделано на севере?

Свой доклад я связал с походом «Челюскина». О Северном морском пути слушали с особым вниманием. Все, очевидно, понимали, какое значение имеет Северный путь для Чукотского полуострова. И поэтому чукчи, слушая о гибели «Челюскина», повторяли особенно дружно:

— Потонул, — и печальным эхом по залу: — э-э-э...

После меня Кулыгин сделал сообщение о событиях в Австрии, Франции и на КВЖД. Аудитория была готова слушать нас буквально до утра. Мы расходились поздно, но не исчерпали и половины внимания.

Между тем пурга разыгралась в полную силу. Ветер сбивал с ног. Снег стоял перед нами сплошной стеной. Удивительно, как анадырцы отыскивают в пургу свои квартиры?

Мы вбежали в свой домик вслед за хозяевами так стремительно, словно за нами гналась стая волков, и сразу попали в уютную провинцию к ужину и самовару.

Весь остаток вечера нас развлекал ка-

ким-то чудом попавший сюда патефон. Среди пластинок оказался даже фокстрот «Мексика». И с тех пор, где бы я ни услышал «Мексику», мне вспоминается анадырский вечер, городок на краю мира, деревянный домишко с белыми от инея стеклами.

Все дни нашего сидения в Анадыре мой походный дневничок начинался тремя словами: «Пурга не стихала».

На другой день после собрания в клубе мы неожиданно слышали тревожный вой сирены. Я привык слышать сирену на аэродроме, — это сигнал тревоги. Естественно поэтому, что, услышав ее сейчас, я встревожился, — не случилось ли чего-нибудь с самолетами. Мы бросились к дверям и столкнулись с Левченко.

— Почему сирена? Что случилось?

Оказывается, вчера, когда расходились из клуба, четыре человека пропали в пурге. Сейчас весь город собирается на розыски. Для того чтобы поднимать тревогу во время пурги, в городе посреди площади на столбе приспособлена специальная сирена.

Спешно разъехались в разные стороны нарты. Трех разыскали и спасли. Четвертого нашли уже замерзшим.

Пурга бушует не переставая. Тем не менее мы, как можем, продолжаем нашу рабо-

ту по исправлению каманинского центроплана. С громадным трудом сняли с него башмак. Для этого потребовалось снять верхние крылья и баки центроплана. Механики Грибакин и Анисимов, несмотря на пургу, отправились на собаках за двенадцать километров заваривать башмак в мастерскую рыбоконсервного комбината.

Днем, когда мы с Грибакиным сидели дома, отдыхая после разборки машины, в квартиру неожиданно забежала женщина и спросила:

— Скажите, а хлеб есть?

Мы с Грибакиным переглянулись:

— Не знаем, хозяйка куда-то ушла.

— Да нет, не то. Вот вы доклад делали, а скажите еще, — там (соседка указала пальцем на запад), на материке, хлеб есть?.. Мы, зимовщики, совсем отстали. Три





года здесь живем, и нам всякое рассказывают...

И опять, как при посадке в Анадыре, я испытал трогательное родственное чувство к анадырцам. Эти люди, так радостно встречавшие нас, жадно ловили каждое наше слово, точно мы были для них ве-

стниками новой, прекрасной жизни.

Только один раз мы немного повздорили с анадырцами. Вышло это так.

Случайно Кулыгин, выезжая из Владивостока, завернул в газету мыло и полотенце. Днем к нам зашел заместитель председателя окрисполкома Левченко. Сверток попался ему на глаза.

— Газета! — вскрикнул он.

— Так ведь старая, — несколько смущенно ответили мы, — за прошлый месяц!

— За прошлый месяц! Товарищи! — завопил Левченко, — да разве вы забыли, что мы получаем газеты раз в год! Сейчас у нас самый свежий номер — это весна прошлого года!..

И Левченко немедленно забрал этот номер «Правды».

Вечером к нам пришел Ребров, начальник местного погранотряда, оказывавший нам все время самую дружескую помощь. На сей раз он ввалился к нам сердитый и сразу же обрушился на Кулыгина.

— Бензин тебе кто дал? — закричал он, свирепо поблескивая глазами (надо сказать, что наш «корреспондент» исполнял в пути всевозможные функции, вплоть до завхоза), — кто дал спрашиваю?.. Я тебе дал бензин!.. А газету ты кому дал? Больше я с тобой не разговариваю! — и, мрачно насупившись, уселся подле стола.

Этот единственный номер газеты, оказавшийся у нас, на несколько дней поглотил внимание всего города. Кое-что из него было помещено в ежедневной газете «Советская Чукотка», которая в связи с этим вышла на несколько дней раньше срока. В городе провели вечера читки кулыгинской газеты, на которые собирался весь общественный актив Анадыря. Газета ходила по рукам до тех пор, пока в ней можно было разбирать буквы.

Взрослая чукчанка тяжело заболела. Старики чукчи зовут к ней на помощь шамана, они дают ему за лечение песка, но женщине становится еще хуже. Сынишка-комсомолец

готовит нарту и отправляется в город за врачом. Перед всеми чукчами он держит речь:

— Вот вы боитесь бога, — говорит он, — а я его не боюсь. Если бог есть, пусть сойдет сюда и поборется сейчас со мной.

Бог, конечно, не сходит. Приезжает доктор, вылечивает чукчанку, а шамана прогоняют с позором.

Таково несложное содержание пьески, которую я услышал в Анадыре на национальном вечере. Меня, впрочем, интересовала не столько пьеса, которая, кстати, шла на чукотском языке, сколько сама аудитория. Она снова была невероятно активна. Чукчи буквально не могли усидеть спокойно. Они повторяли отдельные слова, переглядывались и тут же громко делились впечатлениями. В зале стоял гул.

Все это были делегаты, приехавшие на колхозный съезд, люди, которых наша великая революция уже сдвинула с места и которые жадно рванулись к новому, светлому будущему.

После спектакля начались чукотские танцы. На сцене рассаживается группа людей, словно президиум. Они подпевают танцующему и бьют в бубен. Танцующий пляшет, глядя на них, спиной к залу. Собственно говоря, это даже не танец. Тяжелые медлительные движения, которыми чукчи пере-



дают всю свою жизнь: охоту на моржа, на нерпу, шитье меховых одежд.

Чукчи поют. Под аккомпанемент бубна звучит унылая однообразная мелодия. Так, наверное, пели северные народы сотни лет назад, пели о всем, что они видели вокруг себя, о своих несложных желаниях и надеждах... Но я поразился, когда мне перевели слова одной песенки. Пел ее молодой чукча:

Надогло мне работать на американском складе.

Тяжело мне мешки таскать,
Я хочу на пароходе поехать,
Хочу видеть города и машины.

Американскими складами, — пояснили мне, — чукчи называют фактории, в которых еще недавно хозяйничали американские предприниматели...

Под конец городская молодежь — комсомольцы — организовала вальс и краковяк под гармонь. Чукчи не танцевали, но смотрели с явным удовольствием на танцующих русских. Даже мы с Молоковым раза два протанцевали вальс.

Ко мне с широкой улыбкой подошел чукча. Я узнал одного из тех, которые пять дней назад помогали нам в Майна-Пыльгине заряжать самолеты.

— Здравствуй, — сказал чукча. — Май-на-Пыльгин — Анадырь сколько ехал?

— Четыре часа.

— О-ка-ку-ме¹, — он ткнул пальцем в себя: на собачках пять дней!..

— А зачем ты сюда приехал?

— Праздник смотреть.

Он показал мне еще двух ламутов, которые приехали за четыреста километров только для того, чтобы увидеть этот вечер. Чукча остался в восторге от нашего разговора и на прощанье все время повторял «спасибо».

Пять дней мы пурговали в Анадыре. Утро шестого дня поразило нас тишиной. Ветра не было, по небу спокойно плыли редкие облака. Мы начали готовить самолеты к вылету.

Анадырцы откапывали машины из-под снега, расчищали площадку, помогали заряжать моторы. Я с переводчиком водил по площадке экскурсию эскимосов, объясняя им устройство машин. В это время Левченко принес «на прощанье» свежий номер своей газеты «Советская Чукотка». В ней на самом видном месте было напечатано:

Отряд самолетов т. Каманина в Анадыре

22 марта в Анадыре в 8 часов вечера спустился отряд самолетов в количестве трех, выле-

¹ Возглас удивления.

тевших в тот же день из Майна-Пыльгина. Почти все население Анадыря восторженно встречало на лимане прибывшие самолеты. Заблаговременно силами осовского отряда на лимане была очищена посадочная площадка, которая все время поддерживалась. Начальник отряда т. Каманин в беседе с корреспондентом „Советской Чукотки“ сообщил: „Из Олюторки 21 марта в 11 часов 15 минут утра со мной вылетели пять самолетов, прибывших на пароходе „Смоленск“. Через пять часов мы приземлились у Майна-Пыльгина на берегу р. Майна. Летели при сильном встречном ветре (до 70 километров в час). В Майна-Пыльгине большие затруднения мы испытывали с запуском моторов, так как приготовление необходимой горячей воды для пуска (около 30 ведер) заняло много времени; в Майна-Пыльгине было очень мало людей, чтобы нам помочь. Запуск моторов начали с 7 часов утра, а сумели вылететь только в два часа дня.

Один самолет в виду небольшой неисправности, которая его задержит всего на сутки, остался в Майна-Пыльгине. При перелете через Пальпальский хребет встретили почти сплошную облачность и сильную горную пургу, пришлось взять потолок 1400-1500 метров. В этом месте одна из машин повернула по неизвестной причине обратно и ушла по направлению к Майна-Пыльгину.

Из Анадыря мы летим через Анадырский хребет в Ванкарем, где находится сейчас летчик Ляпидевский и имеется запас бензина. Этот перелет очень ответственный, но мы уверены, что проведем его благополучно. Машины наши в исправности, только в одной лопнул верхний башмак у крыла, который мы сварили в комбинате АКО. Состояние экипажа отряда бодрое.

Участники перелета: летчики тт. Каманин, Молоков, Пивенштейн, бортмеханики тт. Гриба-

кин, Пилутов, Анисимов, штурман отряда т. Шелыганов, техник по авиаприборам т. Девятников и спец. корр. „Известий ВЦИК“ и „Тихоокеанской звезды“ т. Кулыгин“.

23 марта в Анадыре разыгралась сильная снежная пурга, задержавшая своевременный вылет самолетов.

Вечером в городском межсоюзном клубе было проведено собрание, на котором участники перелета сделали ряд докладов — об итогах XVII партсъезда (т. Пивенштейн), о международном положении, о положении челюскинцев и принятых мерах к их спасению (т. Кулыгин). Несмотря на сильную пургу, клуб был полон рабочими и служащими, пришедшими даже из комбината. Собрание затянулось с 7 часов до половины 12-го ночи, докладчикам было задано очень много вопросов.

24-25/III пурга продолжалась, участники перелета познакомились с анадырским музеем и посетили заготпункт Анадырского интеграла, где осматривали заготовленную в этот сезон пушнину.

Пока я просматривал газету, приготовления были закончены. Загудели моторы, и мы разошлись по местам. Но только успели вырулить на старт, как небо внезапно покрылось сплошным слоем облаков. Уже взлетевший было Каманин сделал один круг и сел. Мы едва успели доручить обратно к месту стоянки, как на нас вплотную надвинулась злейшая пурга.

...Удивительно быстро меняется на севере погода. Только что было ясно. Вдруг появляется мгlistая дымка. Ветер сразу ме-

няет свое направление, поворачивая иногда на сто восемьдесят градусов. Небо на горизонте сливается с землей. Еще десяток минут, и пурга валит с ног и засыпает сугробами снега...

Мы едва успели закрепить самолеты и разбежались по домам.

Через два дня все произошло как раз наоборот. Утром мела сильная пурга. Неожиданно ветер изменил направление, и через полчаса от пурги и облачности не осталось и следа. Мы решили вылететь. Зарядили самолеты и в два часа дня вылетели, взяв курс прямо на Ванкарем.

Все эти шесть дней в Анадыре мы не переставали вспоминать о Бастанжиеве, оставленном в Майна-Пыльгине, и Демирове, потерянном в облаках Пальпальского хребта. Мы смутно надеялись, что, несмотря на пургу, наши товарищи появятся в один прекрасный день и их самолеты станут рядом с нашими. Но так и не дождались. Даже радио ничего не сообщило нам о том, где наши друзья и что с ними случилось...

ОТСТАВШИЕ

— Мне было стыдно ждать погоду, — начинает свой рассказ летчик Бастанжиев. 22 марта мой самолет остался один в Майна-Пыльгине. Я, мой механик и моторист Романовский выбились из сил, мотор нипочем не хотел запускаться.

Отряд торопился в Анадырь, небо стало хмуриться, самолеты готовы. Нельзя было терять ни минуты. Один за другим пошли в воздух Молоков, Каманин, Демиров, Пивенштейн. На снегу остался один мой самолет.

И в тот же день поднялась ужасная пурга, и бушевала она четверо суток. Самолет занесло. Где уж тут догонять улетевших! Несколько раз мы вытаскивали самолет из снега, выводили его на свежее место, а к вечеру смотришь — снова занесло, снова надо откапывать.

Не решался я вылетать. Помнил совет Молокова — ждать хорошую погоду. Нехорошо, если без толку разобьешься, ведь до сих пор без аварий работал. А мои механики Разин да Романовский подначивать начали.

— Что ж, говорят, дрейфишь, один остался, ждут тебя челюскинцы...

Я старался их не слушать. Знаю — летчик отвечает за машину и своей головой должен жить. Но все время держу воду и масло наготове. Чукчи и все зимовщики Майна-Пыльгина, все одиннадцать человек, помогают, как могут. Греем воду каждый день и погоду ждем. Тяжелое это занятие, эх, и тяжелое! А главное ничего неизвестно, — какая погода по пути, что в Анадыре, где сейчас мои товарищи... Летят, вероятно, обогнали пургу, — небось в Уэлене?..

На другой день чуть пурга стала потише, я не выдержал, решил лететь. Мотор работает хорошо. Скорость по прибору сто восемьдесят километров. Скоро самолет попал в облачность, в снегопад. Кругом темно, туман, вот-вот должен начаться хребет. Главное — высота его неизвестна. Перед отлетом я спрашивал у чукчей и зимовщиков — высоки ли горы? Так разве поймешь? Кто говорит — тысяча метров, кто — две тысячи!..

...Лечу в тумане. Снег сыплет, ничего не

вижу, но по расчету, наверно, уже над хребтом, да и чувствуется это — швырять стало из стороны в сторону. А противно вести маршрут, когда ничего не видишь. Хотя бы на минуту окно какое промелькнуло, землю бы увидеть, ориентир поймать! Конец крыла — и то не видишь. Каждая минута кажется последней, вот сейчас в гору врежешься — и конец.

В зеркало едва вижу своих механиков, говорю им в трубку:

— Подначивали вот меня, а сейчас каково вам? Что ж, лететь дальше?

Сидят, молчат, как цуцики. А потом даже их видеть перестал, промерзло зеркало, пурга еще злее стала, туман до того густой, прямо черный, словно ночь наступила.

Скрепя сердце, разворачиваюсь на сто восемьдесят градусов. Пошел обратно. Теперь бы только Майна-Пыльгин найти. Знаю, что справа от Майна-Пыльгина сопки будут, и боюсь, — не увижу их в тумане, — врезаться можно. Лучше держать левее, выйти к морю, потому что над водой туман немного поднимается и постройки легче найти по берегу. Лечу, а нога сама жмет — налево, налево!.. Вот это и спасло.

Оказывается, ветер сносил меня так, что даже грубая поправка налево едва помогла. Чуть правым крылом по сопке не царапнул.

Холодок пробежал по телу, когда увидел, как рядом с самолетом пронеслась темная масса. Шарахнулся от нее, снизился, сел почти не прицеливаясь.

А вдогонку за самолетом уже бежала пурга, и едва сели мы, разыгралась наславу, залепила, занесла снегом самолет так, что потом все селение раскапывало его круглые сутки.

Так кончился наш полет. Спрашиваю у ребят:

— Ну как, ребятки, прочувствовали?

— Прочувствовали.

— Не полететь ли снова?

— Нет, уж давай переждем.

Ждали день, ждали два, а кругом туман, непогода, нето дождь, нето снег, липкий, густой. И чорт ее знает, как она быстро меняется на севере, эта погода! Не угадать, что будет через полчаса. Я жду, лишь бы окно показалось, — проскочить бы сопки выше облаков и прямо на Ледовитый океан, а там уж как-нибудь сядем, — хоть ярангу какую найдем!..

А тут еще один зимовщик, токарь консервного завода, поймал радио из Хабаровска о том, что Галышев, Доронин, Водопьянов уже к Анадырю летят. Еще больше нас разожгло.

— Что за позор, отстали, не вылетаем... Чорт знает что, челюскинцы ведь ждут!

В сотый раз выхожу из помещения. На дворе туман, ни единого окошка в небе. Только над морем туман чуть-чуть подымается. И вдруг слышу рев мотора. Вот, думаю, товарищ Бастанжиев, ты сидишь, — погоды выжидаешь, а товарищи твои и в такую погоду летать умеют.

Вышел я на берег, гляжу — над самой водой «Р-5» летит. Так и есть из нашего отряда! Не иначе, как они все уже в Уэлене собрались, и теперь Каманин за мной прилетел, чтобы отряд свой весь подобрать. Ну, думаю, будет мне влет. Зло меня взяло на себя — вот ты погоды боялся, теперь тебя на буксире поведут! Кричу своим механикам:

— Готовь воду, разогревай мотор, вылетать будем.

А сам побежал навстречу самолету, бросился на снег, руки раскинул, чтобы самолету сесть было легко. Без черной точки в такую дымку никак не сядешь. И снег и облака одного цвета, не



поймешь, где небо, где земля и где одно переходит в другое. Самолет заметил, подошел, садится. Сейчас, думаю, Каманин вылезет, начнет меня гонять.

— Запускай, — скажет, — мотор, лети за мной, если сам лететь не умеешь!..

Сел самолет, подруливает и выключает мотор! Я обрадовался, значит не собирается сегодня вылетать, переночует. А снег глубокий, липкий, едва вылез.

Вижу сидит пилот и молчит. Узнаю каманинскую манеру, — он в кабине никогда не разговаривает. Из задней кабины вылезает кто-то длинный, только не могу понять, кто — на штурмана каманинского не похож, не иначе Каманин другого летнаба взял. Что за чорт, — еще один из задней кабины вылезает! Тут

я совсем загрустил: значит, Каманин с собой второго летчика привез, отдастему мою машину, а меня в отставку... Совсем близко подхожу к передней ка-



бине, тут только летчик раскрылся, обернулся ко мне и снял с лица маску. Вот тебе раз! Да это не Каманин, а Демиров! Увидел он меня и сразу же начал крыть:

— Чего же вы такие, сякие! Какого чорта волюнились, встречать не выходили долго!..

— Эге, — думаю, — Каманин послал за мной Демирова, а Демиров командир звена, это уже начальство близкое, — с ним как-нибудь сговорюсь.

А тот все кроет без передышки. Вот раскричался! Знаю его — горячий, пусть, думаю, выкипит, тогда поговорю. Только странно, почему он такой грязный, худой. И механики его тоже грязные, худые, словно мученики. Механик Осипов вылезает, руку жмет, говорит что-то непонятное:

— Вот как мы рады, что вы еще здесь!

Наконец и Демиров вылез, ругаться вдруг перестал и обнимать кинулся:

— Ну, дорогие мои, спасли вы нас!..



Совсем я растерялся:

— Да вы откуда прилетели? Где все наши? Где Каманин? В Анадыре?

— Какой там Анадырь! Мы от них еще по пути отбились, блуждали шесть дней, пургу выжидали. Сейчас с Апуки летим. Это километров полтораста к югу от Майна-Пыльгина. А о каманинском отряде и сами ничего не знаем.

И тут они рассказали нам про тяжелые свои приключения.

ГДЕ БЫЛ ДЕМИРОВ

— Наш самолет отбился в сопках, — рассказывает механик Осипов. Это было над Пальпальским хребтом, там, где нас трепало больше всего и швыряло вниз сразу метров на триста.

Последний раз мы видели каманинский самолет в разорванных облаках, затем попали в сплошную облачность. Демиров развернулся и хотел вернуться обратно, но Майна-Пыльгин тоже был закрыт облаками и найти его не удалось. Мы попали в облака, как в ловушку, и сколько ни летали, не могли найти выхода. Так мы и болтались над сопками и над тундрой в облаках и тумане, не видя ни неба, ни земли. Демиров весь уткнулся в приборы. Я сидел в кабине летнаба, всматриваясь в проклятый ту-

ман. Лучше всего было мотористу Стахову. Он лежал в фюзеляже, так как в кабине места для двух нехватало, ничего не видел и не знал еще, что мы заблудились. Я ему ничего не говорил, — зачем расстраивать парня, и без того невесело!..

Только часов через пять мы обогнали облачность, пробились в окно и вышли над горами. Демиров сел в небольшую ложбину. Ему показалось, что он увидел сверху стадо оленей. Не выключая мотора, он спрыгнул, чтобы найти их, и сразу же провалился в снег по пояс. Так он брел, вернее плыл, в снегу, пока не выбился из сил. Никаких оленей он не нашел, а добраться назад к самолету уже не смог и замахал нам руками, чтобы мы к нему подрулили.

Вот мы и сидим в ложбине, как в ловушке, и думаем только о том, как и куда нам отсюда выбраться. Солнце уже на склоне, ночевать здесь — верная гибель, так как втроем мы не сможем разогреть мотор для запуска. Надо пробиться к морю, там скорее можно найти людей.

С трудом взлетели по узкой ложбине, рискуя нарваться на сопку. Взлетели на форсированном газу, так что вся машина тряслась и дрожала. Пошли на юго-восток.

Шли мы в той проклятой северной дымке, когда нельзя понять, где ты находишься. Горизонта нет, земля сливается с небом.

Внизу и вверху одинаковая белая пелена. На земле — ни единой черной точки. Она пропадает в этой дымке, как стекло, опущенное в воду. Можно лететь над самой землей, можно врезаться в землю и до последней минуты ничего не увидеть.

Я с радостью заметил на западе темный горизонт, словно от дождевых летних облаков. Так темнеет открытая вода. В самом деле, мы вышли к океану и тут же на берегу увидели на снегу черные провалы труб, жилье, баркасы.

Мы зашли с моря в долину речки и снизились у берега. Навстречу нам вышли коряки, и Демиров побежал узнать, что это за место.

Коряки остановились вдалеке и, очевидно, боялись подойти к ревущему самолету. Только когда я выключил мотор, они подошли ближе, стали охоть и рассматривать самолет, говоря что-то по-своему.

— «Пароход», — сказал один из них, — больше ни с чем, вероятно, не мог он сравнить невиданную машину.

Демиров начал переговоры. Он вытащил карту и, тыкая в нее пальцем, уж заранее приходя в отчаяние, закричал:

— Что за место? Какое место? Ходырка?..

Коряки улыбаются:

— Э-э-э...

— Апука?

— Э-э-э...

— Где Майна-Пыль-
гин?

Опять сме-
ются и опять:

— Э-э-э...

Надвига-
лись сумерки,
и мы решили
переночевать у
коряков. Зах-
ватили чайник,
продукты и по-
шли в яранги.

Собственно, это были не
яранги, а досчатые помещения вроде земля-
нок. Летом здесь, видимо, живут русские
рыбаки. Землянки совсем потонули в сугро-
бах, к ним ступеньками прорыт ход и к ок-
нам прочищены норки.

Внутри невероятно спертый воздух и
ужасный запах. Кислое оленье мясо (копаль-
хен), оленьи шкуры, собаки со щенятами —
все это сгрудилось здесь. Мы расположились
в углу, набили чайник снегом и стали разо-
гревать. Чукчи подсели.

— Цакар. Чай варкен...

Сахар они любят. И чай тоже. Мы уго-
щали их и пробовали разговориться, но дело
подвигалось плохо. «Пароход», «спички»,
«машинка» — больше они ничего не знают



по-русски. «Машинкой» они называют примус, который попал к ним, наверное, от русских рыбаков. Так же они стали называть и наш самолет, — для них это тоже машинка, поменьше парохода и побольше примуса.

Утром началась сильная пурга. Нельзя было даже пробраться к самолету. Мы сидели в землянке и упорно пытались разъяснить корякам, кто мы такие и зачем к ним прилетели.

Исходной точкой наших объяснений был пароход. Мы брали спичечную коробку — «пароход». На блюде налили воды и пустили коробку — «пароход плавает». Окунули коробку — «пароход потонул». Спички — люди. Мы выбрали спички из коробки и положили на кусок льдинки — «люди вышли на лед». И вот наша «машинка» — самолет (его пришлось показать пальцами, подражая звуку мотора) летит спасать этих людей со льдины.

Кое-как мы стали понимать друг друга и к концу дня окончательно выяснили, что находимся на реке Апуке, километрах в двухстах к югу от Майна-Пыльгина.

На третий день пурга стала как будто притихать, но зато поднялся сильный ветер. На море разыгрался шторм. Прибрежные льды, налезая друг на друга, подняли такой грохот и лязг, словно десятки поездов беспрерывно проносятся по железным мостам.

Этот шторм едва не оставил нас без самолета. Волны с моря стали захлестывать в реку. Лед подломился, вода стала подходить к самолету, и запоздай мы немного, — самолет унесло бы в море.

Я обнаружил это случайно, когда пошел проверять не ослабло ли крепление. Все кинулись спасать самолет, но, несмотря на помощь коряков, мы не смогли вытащить его на прибрежную косу. Лихорадочно спеша, мы бросились разогревать воду, чтобы завести мотор и вырулить на безопасное место. Мотор завелся неожиданно быстро, словно самолет сам испугался надвигающегося шторма и торопился убежать от него.

Шторм к утру кончился, но непогода продолжалась. Мы снова сидели, как в ловушке, проклиная свое бессилие. Сотни раз днем и ночью мы выходили высматривать погоду.

На шестые сутки нашего сидения, выйдя часа в четыре ночи, я обнаружил, что погода стала тише. Мы немедленно стали греть воду.

Облачность, когда мы выходили из Апуки, была на высоте восьмисот метров, видимость — километров восемь. Но в пути погода снова испортилась. Мы летели с большим риском. Над берегом стоял густой туман. Мы шли над морем, где туман был слабее, и снова чувствовали себя, как в ло-

вушке: справа открытая вода, слева берег, теряющийся в тумане, берег без всяких признаков жизни.

Напряженно всматривались мы в береговую линию. Только бы не пропустить Майна-Пыльгин! Мы ждали его как спасения — там люди, может быть, там Бастанжиев, друзья и товарищи... И первое, что мы наконец увидели на берегу, — самолет Бастанжиева — единственная черная точка на белом снегу.

Мы пришли в Майна-Пыльгин!

ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ

(Продолжает свой рассказ летчик Бастанжиев)

Итак, экипаж Демирова с нами стал ждать погоды. Теперь стало легче: два самолета — почти звено. 31 марта мы дождались погоды и решились лететь. Я поднялся первым. Демиров долго не мог оторваться, у него подмерзли лыжи. Минут сорок я кружился над Майна-Пыльгином, поджидая его.

Погода снова начала портиться.

Только мы вошли в горы, началась старая история — пурга, туман. Смотрю, Демиров разворачивается и идет обратно. Я за ним. Вышли из тумана. Демиров колышет самолет с боку на бок — сигнал: «внимание».

Сблизились мы крыло к крылу и стали разговаривать, конечно не голосом, а мимикой и жестами. Мы, летчики, привыкли так разговаривать в полете и всегда понимаем друг друга.

— Что же, — спрашивает Демиров, — вернемся обратно или пойдем вперед?

— Давай, все-таки, — говорю я, — пойдем вперед. Стыдно так долго сидеть, ждать погоды.

— Тогда ты иди первым.

— Ладно, пойду первым!

Я прибавил газ, развернулся и пошел вперед. Опять вошли в туман. То видим друг друга, то теряем. Последний раз я видел Демирова сзади себя и немного ниже. Слово тень какая-то промелькнула внизу и исчезла в тумане.

Я решил пробиваться кверху. На высоте тысячи восьмисот метров я пробил облака. Надо мной ясное солнце, синее небо, внизу облака колышались, словно дышат. Красиво, слов нет, но куда теперь идти?..

Я наметил курс к Анадырскому заливу, сделал грубую поправку на ветер и пошел над облаками. К счастью, скоро облака поредели, появились окна. В одном из окон я по сугробам заметил долину реки и, прикинув по карте, убедился, что Анадырь близко. Мне стало весело и в то же время обидно, что Демиров не пробился вместе со мной.

Но тут сплошная пурга и туман опустились на меня сверху и прижали к земле.

Я снизился с пятисот метров на двести, а туман все давит и давит. И вот уже некуда снижаться. Снизу доверху повис черный туман, стало темно, словно ночью. На альтиметре — сто пятьдесят метров от уровня моря. Ниже идти нельзя: может земля совсем близко, — ведь не видно ни зги, даже крыла самолета я не вижу...

Был такой момент, когда мне казалось, что слева туман светлеет. Теперь у меня была одна мысль: выскочить из тумана, сесть хотя бы в тундре, лишь бы сохранить машину. Я решил развернуться налево, туда, где казалось светлее. Не знал я, что земля была уже подо мною в каких-нибудь десяти метрах, что я уже брил землю своими лыжами. Ничего не видя, в сплошном черном тумане, я начал разворот...

Левое крыло загремело по земле. Страшный гул раздался в ушах. Я помню только, как до отказа рванул на себя ручку... Сознание померкло...

Первым очнулся техник Романовский. Он лежал ближе всех к обломкам самолета.

— Встаю я, — рассказывал он потом, — и не могу понять, что случилось? Голова кружится, снег метет, и я стою в каких-то



обломках, никого больше нет. По снегу разбросаны разные вещи — шоколад, консервы, бидоны.

Понемногу вспоминаю. Неужели это правда, что мы летели в Анадырь, что мы разбили машину?.. Хожу, подбираю с земли какие-то знакомые вещи и обломки и все еще не могу толком понять, что случилось.

Метрах в десяти от обломков, в снегу, увидел черную фигуру. Это лежал Разин. Я потерял его снегом. Поднял. Разин встал, застонал, у него была сильно ушиблена грудь. Постояли вдвоем минут пять и только тогда спохватились: а где же Бастанжиев?!

...И вот механики пошли разыскивать меня. Подошли к обломкам самолета, в кабине все перекручено, разворочено... Увидели разлитую красную краску, решили, что это кровь. Ищут меня в кабине среди обломков, среди одеял и кукулей и лишь потом догадались, что это не кровь, а краска.

Пошли искать меня подальше. Отошли метров десять. Нет, — отошли еще, окликают друг друга, чтобы не потеряться в тумане. Метрах в тридцати от самолета Романовский увидел меня. Я пробил своим телом ледяной покров и лежал полузанесенный снегом, сжимая в руках сектор газа. Был я, говорят, бледен, как смерть. На мне висели ремни, которыми я привязался к кабине. Их вырвало вместе со мной.

Я очнулся, когда они стали растирать меня снегом и вода потекла по лицу. Я ничего не мог понять, кроме того, что устал, что мне плохо и что у меня болит нога. Ребята суют в рот шоколад, от этого стало еще хуже, меня начало врать.

Сыплет снег. Одежда мокрая, холодная. Уже темнеет. Пурга бушует, усиливаясь с каждой минутой. Я вижу разбитую машину, но все еще ничего не могу понять.

Меня всунули в кукуль, приткнули к обломкам крыла. Ворочаюсь в кукуле и все еще не верю, что это наяву. Думаю, надо скорее проснуться — нехороший какой сон. Я, наверное, еще в Майна-Пыльгине, надо проснуться и лететь в Анадырь. Нехорошо так долго ждать погоды.

...Но время шло, а я не просыпаюсь. Воеет пурга. Романовский и Разин тоже забрались в кукули.

Нас стало заносить снегом. Я почувствовал, что на кукуль давит тяжелый сугроб. Уже стало трудно дышать. Высунув руку, я пробил в снегу дырку для воздуха. Ее скоро занесло. Снова пробил. Вот уже надо всю руку высовывать, чтобы пробиться к воздуху. Еще минута — задохнешься, а вылезти — сил нет. Слышу Разин кричит:

— Спасите!

Заворочался рядом Романовский. Он был здоровее всех и меньше пострадал при

падении. Вылез. Откопал Разина. Тут и я закричал во весь голос. Откопал Романовский и меня и снова залез в кукуль. Мне казалось нипочем не вылез бы я из кукуля в такую погоду. Я представил себе, как стынет Романовский, как он влезет обратно мокрый, облепленный снегом, и мне стало за него холодно и страшно.

...Наверное прошло много часов, а может быть и целые сутки. Мне стало казаться, что всю жизнь я лежал в кукуле. Какое-то странное спокойствие и безразличие овладевали мной. Страшно хотелось спать, но в сознании, словно искры, пробегали мысли: осторожно, это опасно! очнись, не засыпай! Ведь умирать еще рано!

VII

ПУРГА В КАЙНЕРГИНЕ

(28 марта — 1 апреля)

28 марта три самолета звена Каманина вылетели из Анадыря на Ванкарем, прямым путем через Анадырский хребет. Самолеты сделали круг над городом и пошли на северо-восток, через залив, наперерез, к Золотому хребту.

Это было последнее сведение о звене Каманина, принятое по радио из Анадыря. Три самолета не пришли в Ванкарем и не вернулись в Анадырь. Они на долгое время пропали без вести так же, как и отставшие от них летчики Демиров и Бастанжиев.

В эти дни радио сообщало:

„Местонахождение звена Каманина до сих пор неизвестно. Запросы через береговые и судовые радиостанции, находящиеся в северных водах, никаких результатов не дали. Пилоты Фарих и Горелов предполагают вылететь из Олюторки на поиски группы Каманина“.



Впервые мы признали себя побежденными. Мы не смогли пробиться в Ванкарем. Анадырский хребет не пустил нас. Он был закрыт сплошными облаками. Мы долго шли над ними, не рискуя пробивать их, чтобы не врезаться в горы. Наконец, отчаявшись, повернули к береговой линии и вышли над тундрой.

Сверху среди чистого поля увидели мы собачью тропу и яранги. Приземлились. Человек двадцать чукчей, мохнатые, как медведи, вылезли из яранг, остановились метров за сто и долго смотрели на нас. Потом нерешительно стали подвигаться ближе. Мы вышли навстречу, и тогда один из них сказал «здравствуйте» и представился нам:

— Тынтынгрей. Секретарь колхоза.

Он, как оказалось, немного говорил по-русски.

Секретарь? Колхоз? Это было для нас неожиданностью!..

— Может он даже грамотный? — с удивлением сказал Кулыгин.

— Ты писать можешь? Писать, пи-

сать? — я начал водить пальцем по воображаемой бумаге.

Но секретарь оказался неграмотным.

— Писать Анадырь едем. Умный человек пишет.

— Далеко в Анадырь ехать?

— Подь-подь на собачках.

— А это какое место?

— Кайнергин.

Посмотрели на карту — действительно, есть такой Кайнергин.

— Ну помоги нам, Тынтынгрей.

Мы знаками показали: надо слить воду с моторов в бидоны. Надо закрепить самолеты. Для этого мы перехватываем машины веревками, концы веревок закапываем в небольшие ямки и заливаем водой. Они примерзают накрепко. Все эти дела очень понравились чукчам. Тынтынгрей расставил их по самолетам, и работа пошла быстро.

Среди чукчей не было ни одной женщины. Наверное побоялись выйти встречать нас. Только одна старуха с трахомным бель-



мом на глазу заковыляла к самолетам, присела на корточки и, посасывая трубку, смотрела на машины до тех пор, пока мы не пошли устраиваться на ночь.

Яранги стояли на берегу залива Кресты. Это круглые постройки, покрытые моржовыми шкурами. Они напоминают громадные сыры или чашки, перевернутые вверх дном.

Тынтынгрей откинул полог, и мы, нагнувшись, влезли в ярангу. Мне показалось, что меня всунули в затхлый темный чулан, где лежит давно прогнившее мясо. Мельком я различил полог, которым было перегорожено помещение, внутри маленькие корытца — жаровни, дававшие свет и тепло, столбы и жерди посередине, на которых были навешаны одежды, обувь и шкуры.

Каманин схватил меня за рукав и вытащил наружу.

— Здесь невозможно дышать.

Пришлось отказаться от гостеприимства. Мы уже хотели располагаться на снегу в кукулях, но к нашему счастью нашлась одна полусгоревшая пустующая яранга. Чукчи живо покрыли ее шкурами и отгородили небольшой угол. Получилось что-то среднее между военной палаткой и чукотской ярангой.

— Теперь, товарищи, мы с вами пропали без вести, — сказал Каманин, ложась спать. — Никто ничего не будет знать о нас,

пока мы не доберемся до ближайшей радиостанции.

Туман и непогода задержали нас в Кайнергине на четыре дня. В то время, когда нас искали все радиостанции чукотского побережья, мы сидели в обгоревшей яранге и варили в огромной кастрюле какао. Мы варили его для чукчей Кайнергина, которых пригласили к себе в гости через Тынтынгрея. Тынтынгрей так усердно выполнил наше поручение, что мы почти пожалели об этом. Даже тяжело больная чукчанка, еле передвигавшая ноги, приковыляла в нашу палатку.

Мы широко откинули полог, чтобы в яранге было больше света и воздуха, угостили чукчей какао и галетами. Тут же нам пришло в голову устроить русско-чукотский вечер самодеятельности. Для начала я спел чукчам пару песен. Затем мы затянули хором:

„По долинам и по взгорьям“...

Было немного странно нам самим слушать эту песню в такой необычайной обстановке. Далеко на севере три самолета, девять человек, пропавшие без вести, пять чукотских шалашей и... боевая партизанская, самая лучшая из наших массовых песен...

Мы попросили чукчанок протанцовать

что-нибудь. Тынтынгрей распорядился. Женщины покорно стали в круг. Странный это был танец. Они танцевали без всякой музыки. Стоя на месте, они раскачивались, издавали хрипящие звуки и время от времени тяжело подпрыгивали.

Нельзя сказать, чтобы танец нам понравился, но мы стали из вежливости аплодировать. Это вызвало совершенно неожиданный эффект. Чукчи притихли и настороженно прислушались. Они следили за нами все время, пока мы аплодировали. Под конец они восторженно зашумели и сказали одобрительно:

— О-какуме!

Мы расхохотались, — очевидно они приняли наши аплодисменты за очередное выступление.

Вечер самодеятельности продолжался. Начали танцевать чукчи-мужчины. В медлительных тяжелых движениях они показывали, как охотятся на медведя. Окружающие били в жестянку и подвывали.

В палатке стало



жарко. Чукчи плясали голые до пояса, в меховых штанах и рукавицах. Временами мне казалось, что я смотрю в кино какой-то приключенческий фильм. Один чукча исполнил танец ворона. Очень похоже он показал, как ворон сидит и каркает. Он даже наклонил голову и посмотрел на нас сбоку, как птица, которая собирается клюнуть.

— Погодите, товарищи, — сказал я, почувствовав прилив того веселого возбуждения, которое бывает на хороших товарищеских вечерах, когда все удается, когда зрители и артисты нашли верный тон и всем становится весело и тепло.

— Танец самолета! — объявил я зрителям.

Самолет готов идти в воздух. Вот заводят мотор. Мотор начинает гудеть. Бешено вращается винт. Начинается разбег. Самолет срывается с места, берет старт (эх, мало места в яранге!), самолет летит в воздухе, выше, выше, делает виражи, ложится на крыло. Самолет разворачивается, самолет идет на посадку. Я пригнулся, упал на колени и наклонился до земли.

Мои товарищи хохотали. Чукчи, наоборот, смотрели на мой танец внимательно, с большим, серьезным любопытством.

— Ты заметил, — смеясь, заявил Кулыгин, — чукчи под конец стали аплодировать. Если теперь ученые исследователи встретят

аплодирующего чукчу, пусть знают, что это пошло от каманинского звена.

Наступили сумерки, ветер крепчал. Наш концерт закончился, и чукчи стали расходиться. Они уходили очень быстро, опасливо поглядывая на небо. В этом было что-то тревожное.

Мы, как медведи в берлогу, залезли в свои кукули. Стало темно. Ветер шевелил шкурами палатки. Завыли собаки. Здесь они воют каждую ночь в определенный час, так, как у нас поют петухи. Десятки собачьих глоток на разные лады жаловались на голод, на мороз, на плохую погоду, на тяжелую свою собачью жизнь. Сегодня они были особенно жалобно и тревожно. Я долго не мог уснуть...

Мне было тепло, даже душно. Я подумал, что кто-то из ребят навалил на меня шкуры, шубы и кукули. Мне даже стало трудно дышать.

— Борис! — Каманин толкает меня в бок.

— Вставай, Борис, смотри, какая хорошая погода!

Высунув голову из кукуля, я невольно ахнул — мы лежим в снежных сугробах под открытым небом. Вокруг вихрит густая мятель. Ничего не видно, кроме стремительно несущихся хлопьев снега.

В первую минуту мне показалось, что ветер унес нас в тундру и что кроме Каманина никого нет подле меня. Но вот рядом со мной, разворачивая метровый слой снега, высунулись руки и голова Кулыгина.

— Мефистофель, Мефистофель, вылезь вон из подземелья! — закричал он и ткнул рукой в кучу снега подле себя.

Оттуда донесся слабый голос Грибакина:

— Чичас!..

Один за другим появились из-под снега все остальные. Пробуждение было необычное. Все вставали и изумленно пялили глаза. От яранги не осталось следа, все шкуры сорвало. Только один столб как-то нелепо торчал среди снежного поля. Наши вещи, примуса, сумки, планшеты — все было погребено под снегом.

— Вот это север! — вырвалось у меня.

— Это еще не север, — отозвался Каманин. — Вот, если окажется, что наши самолеты разнесло, тогда мы узнаем, что такое север! Собирайтесь-ка живо, товарищи. К чукчам. В яранги!

Пока мы лежали в мешках под сугробами, мы не ощущали всей силы пурги. Но когда я попытался подняться и итти, то невольно воскликнул:

— Товарищи, да куда же итти?

Все яранги, которые вчера стояли в пя-

ти шагах от нас, исчезли. Не было видно ничего в белой пелене несущегося вдоль земли снега. Это была уже не пурга, а снежный ураган, способный рушить дома и валить деревья. Здесь, где ему не на чем было показать свою мощь, он срывал с земли тонны снега и всей своей бешеной силой гнал его сплошной стеной.

Я ступил было два шага, пригнувшись чуть не до земли, но тут же вернулся обратно. Сзади меня сразу тотчас же выросла эта белая стена. Я испугался, мне показалось легко потерять своих товарищей и заблудиться.

Молоков предложил идти гуськом. Держась друг за друга руками, как маленькие дети, мы потянулись длинной спотыкающейся цепочкой в беспросветную мглу.

Конец этой цепочки был еще у спальных мешков, а передняя часть уже щупала ногами в снегу — не удастся ли наткнуться на ярангу... Это напоминало слепую гусеницу, которая ощупью находит листок. Передние долго тыкались, не находя яранги и утопая в снегу, остальные беспомощно болтались за ними. Наконец передним повезло, и вся цепочка стремительно поползла куда-то в сугроб. Откинув край шкуры, я на корточках пролез по длинному проходу. Скорей! Скорей! В яранге будет тепло и тихо.



Сюда было натащено и навалено все, что могло погибнуть на дворе. Прямо у входа валялись нарты. Около них, свернувшись, как ежи, лежала целая свора псов. В углу тихо скулила сука и повизгивали щенята. За пологом, где светились огоньки жирников, возились чукчи.

Все мы влезли в ярангу, как звери, на четвереньках и только в самом помещении поднялись с земли промерзшие и беспомощные. За короткий путь ветер выдул из нас все остатки тепла. Было противно и страшно дотронуться до своей облепленной снегом одежды.

В полусумраке яранги я увидел спокойную фигуру Молокова. Он снял с головы меховую шапку и потрянул о колено. Громадными волчьими перчатками он обчистил свои валенки. Обмокревший снег пластами валился на землю.

— Ну, ребята, что же вы, — обратился он к нам. — Отряхивайтесь, развешивайтесь, сушитесь.

Я с завистью глядел на его валенки. Это были прекрасные, высокие, плотные валенки с толстым слоем подшитой кошмы. И вообще, все на Молокове было по-северному хорошо пригнано, крепко и добротно. Одежда сидела на нем привычно и удобно. У него была густая меховая шапка, крепкие серые перчатки из волчины, а у меня торба-

за¹ сырели, кожаный шлем охлаждал голову, перчатки рвались и к рукам прилипала облезающая козья шерсть.

Не знаю, существовало ли до нашего перелета слово «пурговать», но во всяком случае мы ввели его в широкий обиход. Пурговать — это значит пережить пургу.

Мы пурговали везде. Когда я вспоминаю наш северный поход, в памяти прежде всего возникает не самый перелет, не полеты в туманах над хребтами взбешенного севера, а изнуряющее выжидание погоды.

Что значит лететь на север? — пурговать и греть воду.

Мы пурговали в каютах «Смоленска», у Олюторки, пурговали в деревянных домишках Анадыря, пурговали в чукотских ярангах Кайнергина. Небритые, спали в грязном белье, не раздеваясь на ночь, в мокрых тяжелых меховых одеждах, из которых лезла шерсть.

Мы грели воду на плитах Майна-Пыльгина, во всех самоварах анадырских домохозяек, на паяльных лампах, на примусах и на чукотских жаровнях. Мы грели воду каждый день, каждое утро, чуть прояснялась обманчивая погода. Грели двадцать, трид-

¹ Оленьи сапоги.

цать, сорок ведер воды в бидонах и кастрюлях. Мы грели воду и держали ее горячей целыми днями, боясь пропустить малейший проблеск в мутном небе. Только к вечеру вода остывала. Утром мы вставали еще затемно и снова грели ее с упрямством отчаявшихся. И, выходя из яранг, как звери, принюхивались к ветру, к снегу, стараясь угадать наступающую погоду.

Когда же кончится эта мятьель?..

— Тынтынгрей, будет завтра хорошая погода?..

— Навэрно будет.

— А может будет плохая?

— Навэрно плохая.

— А на охоту ты завтра поедешь?

— Уйна! Навэрно нет!..

Значит и завтра будем пурговать.

Мы разместились в широкой части яранги вместе с нартами и собаками. Всемером мы ухитрились улечься на двух нартах. Разожгли свои паяльные лампы и примуса, сушим одежду. Чукчи заботливо раскладывают и развешивают наши пожитки. Чукчанки зашивают наши кухлянки и спальный мешок Каманина. То-и-дело грызутся псы. Мы растаскиваем их за шиворот в стороны.

Почти весь день заполнен приготовлением обеда. Это — наредкость канительное

занятие. У нас всего две-три эмалированные кружки. Мы наваливаем в них консервы, галеты, масло, наливаем воду и греем на паяльной лампе. Один ест, остальные ждут, когда он кончит. Пока кружка обойдет всех участников, первый успевает проголодаться и начинает варить себе сызнова.



К вечеру мы с Шелыгановым пошли в «чистую» часть яранги — к чукчам за полог. В трех жирниках горит мох, пропитанный нерпичьим жиром. Душно и жарко, режет глаза от красного огня жирников. Мужчины и женщины лежат на полу почти голые.

Над одним из жирников на крючке висит чайник. У другого жирника женщина, сидя на корточках, собирается жарить лепешки. Перед ней нет ни стола, ни доски, чтобы раскатывать лепешки. Она берет куски теста из миски и раскатывает их у себя на голой ноге, на которую насыпана мука, чтобы тесто не прилипало к телу.

Лицо у нее татуировано, как и у всех

женщин здесь. От глаз вдоль носа тянутся две синие полосы. Еще несколько полос нарисованы на щеках близ ушей. Чукчи — мужчины и женщины — все курят трубки. Дым от них перемешивается с копотью и гарью жирников, с запахами давно несменявшейся, заношенной одежды и кислого мяса.

Перед сном чукчи угостили меня кирпичным чаем. Я выпил стакан этого крепкого варева. Хозяйка, ополоснула грязные чашки и влила ополоски обратно в чайник. От второй порции я отказался так же, как и от свежих лепешек.

На шкуре у полога спала маленькая девочка, лет трех. Крепкая, смуглянка, неужели и она станет похожей на этих изможденных женщин? Неужели они были такими же? Я представил ее взрослой, с уродливой синей татуировкой и с трубкой в зубах, но тут же успокоил себя, — нет, она родилась в другое время!

Я нашел мать девочки и вызвал Тын-тынгрея.

— Скажи ей, — попросил я, показывая на лицо девочки и на татуировку матери, — этого не делать. Этого нельзя делать.

Мне снилось потом — смуглая чукчанка заведует радиостанцией в Кайнергине. Здесь большой чукотский порт. И много красивых океанских судов приходят сюда за пушной, углем и золотом.

ЗАХРОМАВШИЙ САМОЛЕТ

(Кайнергин — Натапельмен — Валькальтен)

31 марта пурга стала затихать. Мы вышли к своим самолетам. Но найти их оказалось не так просто. Мы долго ходили по снежным сугробам и не сразу обнаружили, что самолеты под нами. Из снега в одном месте торчали верхние плоскости.

С помощью чукчей мы принялись откапывать свои машины. Снег лежал плотным метровым слоем. Казалось, он запрессован в фюзеляж и в кабины, — так крепко забила его во все щели пурга.

Работали мы почти весь день, пустив в ход все наши лопаты, ломы и инструменты. Чукчи помогали всем селением.

К вечеру горизонт стал очищаться. Мы высвободили машины из снега, но вылетать было уже поздно.

Пообедав как всегда разогретыми кон-



сервами, мы решили воспользоваться хорошей погодой и проехаться на собаках. Чукчи запрягли нам три нарты, отобрав самые хорошие упряжки собак. Мы отправились по заливу вдоль берега.

В сумерках вернулись в ярангу и залегли спать. Теперь нам было много места, пурга кончилась, и все собаки спали на дворе.

Перед сном я вышел наружу и по привычке по-звериному принюхался к ветру. Погода обещала остаться хорошей. Значит завтра мы летим прямо на Ванкарем через Анадырский хребет!..

Мы начали разогревать воду для моторов с четырех часов утра. В полдень самолеты были готовы.

Никогда не забуду, как трогательно помогали нам чукчи Кайнергина! Чукчанки со-

бирали нас, как родных сыновей. На прощанье я оставил одной из них шелковый платок. Она прижала его к груди, как ребенок, которому подарили хорошую куклу.



В минуту отдыха, сидя перед самолетом, я начертил прутиком на снегу силуэты чукчей и написал под ними их имена. Все чукчи собрались вокруг своих изображений и долго их рассматривали.

Мы вылетели в первом часу дня. Скоро вошли в хребет и тут же попали в облачность. Сначала облака закрывали лишь отдельные вершины, и мы шли по лощинам хребта, словно по реке. Когда облачность стала спускаться, мы пробили ее кверху. Над нами оказалось синее небо и яркое солнце, внизу расстиралось белое море облаков. Кое-где из них, как скалы из моря, тянулись к солнцу ослепительные снежные вершины гор. Это была изумительная картина, но я думал только об одном — скорей бы кончи-

лась эта красота, скорей бы увидеть просвет и понять, что творится под нами.

Скоро вершины перестали встречаться. Сплошное клубящееся море облаков расстилось во все стороны. Что внизу? Кончился хребет или продолжается? Может быть под нами лишь небольшой слой облаков и ровная тундра? А может быть облака стоят до земли и нас совсем рядом подстерегают скалы.

Мы летим долго... До Ванкарема осталось километров семьдесят. Рискнет ли Каманин пробивать облака? Ведь никому неизвестно, что под ними, какой берег у Ванкарема, какая здесь облачность. Неужели рискнет? Но и не итти же обратно! До Ванкарема остались считанные километры, весь путь позади. А вдруг окажется, что мы сделали этот путь лишь для того, чтобы разбиться у самого Ванкарема? Неужели второй раз отступать? Тогда как же и когда мы пробьемся в этот заколдованный Ванкарем? Эти вопросы роились в моем мозгу, когда я пристально вглядывался в облака, расстилавшиеся под самолетом, надеясь увидеть хоть какое-нибудь окно среди них.

Хотелось сейчас же пробить эту толщу облаков, разрядить свою злобу в этом диком риске. Но злоба и досада остались неразряженными. Каманин развернулся и по-

шел обратно. И это было единственно верным решением.

Мы вернулись в Кайнергин. Прошло всего два часа с тех пор, как мы вылетели. Тынтынгрей с чукчами встретили нас точно своих товарищей, которые вернулись домой с охоты. Но мы были озабочены. Бензина оставалось всего часа на два — два с половиной. Как бы не застрять в этой дыре?..

Что делать? Возвращаться обратно в Анадырь, чтобы зарядиться бензином? Это значит — отступить на триста километров. Кроме того, кто знает, какая погода в Анадыре, не задержит ли нас снова закрытая дымкой гора Дионисия? Рискнуть ли еще раз итти напролом через Анадырский хребет? Но если мы и на сей раз не пробьем пути, это значит в лучшем случае застрять в тундре, пока тебя подберут береговые чукчи, в худшем — погубить самолеты. Слишком дорогая плата за сомнительный риск! Молоков категорически высказался против этого варианта.

Посоветовавшись, мы остановились на третьем плане — итти более длительным путем, по первоначальному маршруту, огибая Чукотский полуостров вдоль берега. Это удлиняет дорогу на тысячу двести километров, но на этом пути сравнительно часто встречаются селения, сам по себе берег будет служить хорошим ориентиром, а глав-

ное здесь расположены базы, на которых имеется бензин.

Мы поднялись снова и взяли новый курс — на бухту Провидения. Шли мы то над открытой водой залива, то над дикими хребтами берегов. Километров через сорок нас встретил туман. Поднимаясь с моря, он прижимал нас к хребту, окутанному облаками. Пришлось с полчаса отсиживаться на небольшой площадке близ селения Натапельмен.

Поднявшись опять, мы над самым морем пошли дальше. У мыса Беринга нас снова стали теснить облака. Мы шли над самым морем на высоте пятьдесят — восемьдесят метров. Бензина оставалось минут на пятнадцать — двадцать. Надвигались сумерки. В таком полете перебой с мотором вещь неприятная: это значило бы, что самолету пришлось бы выкупаться в море, из которого вряд ли удалось бы выбраться...

Признаться откровенно, скучновато стало, но задумываться было некогда. Надо было следить за приборами. Главное, что меня беспокоило — бензина больше не оставалось. Вынужденная посадка была неизбежной.

Нырнув в одно из ущелий, где облачность была чуть пореже, мы вылетели на

берег и заметили чукотское селение. Место для посадки было наредкость трудное. Открытое море, черные, бесснежные скалистые берега. Мы заметили только одну ровную узкую полосу. Это было озерко, покрытое снегом, такое небольшое, что для посадки нужно было проявить буквально акробатическую ловкость.

Каманин снизился первым. Самолет его приземлился с берега, соскочил с небольшой возвышенности и зарулил по берегу. Первое, что я заметил, следя за его посадкой, это то, что снега на озере немного, — от лыж оставались темные следы обнаженного льда. Второе, — самолет Каманина повредил шасси и покосился на левый бок. Это насторожило меня, как тревожный сигнал. Внимание! Посадка рискованна!

Я стал следить за Молоковым. Я видел, что он заходит с самой границы озерка, чтобы сесть не с берега, а на поверхность озера. Я повторял путь Молокова. Один за другим мы сели благополучно метрах в пятнадцати от Каманина и подрулили к самым ярангам.

Это был Валькальтен, чукотское селение близ мыса Беринга. Чукчи выбежали навстречу и встретили нас весело и приветливо. Я вытащил свой словарь чукотских слов, которые записал еще с помощью Тын-тынгрея, и довольно быстро объяснил чук-

чам, кто мы такие и что нам здесь надо. Чукчи на руках подвели захромавший самолет Каманина к ярангам.

Мы сели, оказывается, во-время — через несколько минут началась пурга...

Чукчи Валькальтена оказались еще более внимательными хозяевами, чем в Кайнергине. Их яранги были светлее, просторнее и чище. Хозяева приготовили нам вкусный горячий ужин из оленьего мяса. Все было хорошо. Но о чем бы я ни думал, мои мысли возвращались к одному: я видел темные следы лыж на льду озера и чуть покосившийся самолет Каманина.

Мы разместились на ночь в двух ярангах. Было тепло и просторно. За стеной выла пурга. Вряд ли завтра удастся вылететь.

Я начал было засыпать, но снова четко, как наяву, увидел темные следы лыж на озере и покосившиеся крылья самолета.

Повреждено шасси! Лопнул шатун! Это не лента центроплана. Это не дырочка в верхнем бачке, которую можно запаять в течение одного часа. Удастся ли отремонтировать поврежденное шасси здесь в ярангах? А если не удастся, то что это значит?..

Почему ты боишься подумать о том, —

спрашивал я себя, — что это значит? Ведь ясно, что тебе придется отдать свой самолет командиру. Ясно, что ты останешься здесь с поврежденной машиной без бензина, среди заброшенных чукотских яранг. Останешься один, бесславно кончив на этом свой путь...

Я должен отдать машину. Это — дисциплина. Что можно еще сделать на моем месте? Я вспоминал дискуссии и споры на борту «Смоленска». Тогда мне было ясно, что дисциплина необходима. Вспоминал разговор Фариха с Каманиным. «Я не полечу в строю. На севере свои законы», — говорил Фарих.

«На севере свои законы», — это я слышал от многих полярных летчиков. «Там милиции нет, — говорили они, — там каждый действует так, как он считает нужным». Нет, это, конечно, вздор. Дисциплина необходима. Но как примириться с тем, что я должен от этого страдать, почему я должен оказаться жертвой?

И я пытался себя обманывать, утешать. — Успокойся, — говорил я себе, — может, это к лучшему. Почем знать, что ждет эти самолеты впереди! Оставаясь здесь, ты избегаешь опасности. Ты не дезертир, конечно ты остаешься поневоле, но так или иначе избегаешь опасности. Пока будет ремонтироваться самолет, время пройдет и,

может быть, все самые опасные работы будут выполнены без тебя.

...Обойдутся без меня! — возмущалось все мое существо. Нет, это невозможно. Разве мне не хочется сделать все, на что я способен? Разве мне не хочется, чтобы именно я спас челюскинцев?

Но что сделаешь? Машину придется отдать.

Подумай, подумай! — предостерегал я себя через минуту. — Ты отказываешься от героизма...

Но что такое героизм? В годы далекого детства «героем» для меня был рыжий одесский беспризорник, который лучше всех дрался и пил ханжу. Разве не геройство — выполнить приказ даже против своего самого сильного желания, если он целесообразен, если он разумен? Революционно целесообразен! Правильно. Верно, — думал я, — трудно нащупывая какой-то путь.

Вот тебе пример — Бастанжиев, — вспомнил я вдруг, — ведь он без разговоров согласился отдать свой самолет гражданским летчикам. Зная, что на его самолете полетит Фарих, он все же лучше всех работал в Олюторке.

Да, — всплыл снова голос обиды, — но ведь он в то время еще не летел. Самолет еще не был «его» самолетом. А ты пролетел опасные места, ты сроднился с этой ма-

шиной. Разве Пальпальский хребет не дает на это права? А двукратный прорыв через Анадырский хребет?!

Машина, моя машина, всюду шла без аварий. Я вспомнил все взлеты и посадки. Только один раз поломался злополучный винт на рулетке.

Погоди, — подумал я снова, — чем ты, собственно, хвастаешься? Разве в нашей армии не нашлись бы десятки и сотни таких же, как и ты, которые провели бы этот путь без аварий?..

Безусловно, — торжествовал разум, — безусловно ты должен отдать машину. Иначе быть не может. Каманин — командир отряда. Он отвечает за судьбу всех самолетов, всей экспедиции до конца. Капитан корабля остается последним на судне. Каманин должен взять самолет либо у Молокова, либо у тебя. Нет сомнения, что у тебя. Разве можно спорить, что Молоков опытнее тебя в северных условиях?.. Старше и опытнее.

Мне стало легче. Решение созревало, и я понимал, что это правильное решение, и все же...

А говоря от души, от сердца, разве ты хочешь отдать самолет? — шевелились снова чувства обиды и сожаления. Нет, не хочешь! Значит, ты будешь тряпкой, если не попытаешься отстоять его для себя. Почему, в самом деле, ты должен страдать, если ты

сел благополучно, а Каманин повредил свою машину?..

Но я уже твердо стоял на верном пути. Погоди, погоди, «обиженный», — уцепился я за это слово, — во-первых, сел не «он» и не «ты», а сели «мы». Каманин, как командир, сел первым, беря на себя весь риск вынужденной посадки. Он показал всем нам площадку, чтобы мы могли избежать ошибок. Это его обязанность, но это дает ему и права. Это, во-первых. А во-вторых, кто это «обиженный»? Это ты «обиженный»? Ты, — сын одесского грузчика с арбузной гавани, умершего от чахотки и нищеты? Разве ты забыл свое детство?..

И я вспомнил себя, неуклюжего подростка, над которым смеялись беспризорники, который не умел ни пить, ни играть в карты. Подросток продавал ириски на вокзале и писал стихи:

*Был я в школе и на заводе,
вступил в пионерские ряды,
но процесс в восемнадцатом годе
застал меня в необутые сапоги...*

«Необутые сапоги»... Что у тебя было в прошлом? Голодная семья, вечно больная мать... Помнишь, как она черным вороном стала в дверях и загородила тебе дорогу, когда ты уходил в летнюю школу. Она боялась всего нового, напуганная, пострадавшая-

яся мать, она не могла понять, что это новое даст тебе всю полноту и все богатство жизни.

Так это ты, которому страна дала все, которому страна доверила самое почетное дело, это ты будешь теперь разыгрывать обиженного и протестовать против того, что ты сам признал революционно целесообразным? Разве может революционная страсть идти вразрез с революционной целесообразностью?..

Довольно!

Я решил покончить с этим вопросом. Я принудил замолчать чувство обиды и хотел отрезать себе все пути к отступлению, — не дожидаясь требования Каманина, сейчас же предложить ему свою машину. Я приподнялся и тихо окликнул:

— Николай...

Каманин уже спал.

На следующий день моя судьба решилась. На дворе продолжалась пурга. Сидя в яранге, мы подсчитали количество бензина и окончательно обсудили положение.

Каманин предложил слить бензин на две машины с тем, чтобы он и Молоков могли бы долететь до бухты Провидения. Я должен был остаться ремонтировать машину Каманина и ждать, когда он мне пришлет бензин на собаках.



Когда мы остались одни, Каманин сказал мне:

— Борис, я понимаю, что тебе тяжело, но ты сам видишь — иначе ничего нельзя сделать.

3 апреля погода установилась. Обычное утро. Обычная картина запуска моторов. Только мы двое — я и каманинский техник Аниси-

мов, остающийся с машиной, — чувствуем себя ненужными и чужими в этой веселой суете.

Кулыгин греет воду на примусах и пальных лампах. Мой техник Грибакин расчехляет мотор и промеряет бензин. Счастливый Грибакин, он, как механик, остается с машиной до конца.

Тридцать пять килограммов бензина осталось еще в моем самолете. В последний раз я прикасаюсь к моему самолету, вливаю в его баки бензин через замшевую воронку, — бензин, взятый из каманинской машины. Она, покривившаяся, никому ненужная, стоит в стороне, никто не хлопочет около нее, никто не разогревает ее мотора.



Люди проносятся мимо меня с ведрами и бидонами, от которых валит пар. Вон уже вытащили амортизатор, и счастливые чукчи гурьбой хватаются за его концы, чтобы помочь запустить мотор.

Я вспомнил, как еще несколько дней назад, при запуске моего самолета в Кайнергине, сорвавшийся амортизатор ударил меня по лицу и рассек его в кровь. Я упал в снег. Растерявшийся Кулыгин кинулся в сторону, захватил охапку снега и бросился ко мне:

— Не больно? Сможешь лететь? Вот я тебе снег принес, давай, потри.

А сейчас меня никто не спрашивает, не больно ли мне...

Вот уже ревут моторы. Самолеты осторожно зарулили к озеру. Старт!

Я приложил руку к шлему. До свидания, товарищи!.. Каманин дает полный газ... Машина оторвалась от земли. Вторая машина с ревом промелькнула мимо. На мгновение я увидел лицо Молокова. Он махнул мне рукой, высунувшись из кабины. Самолеты не сделали даже полного круга и легли на курс.

Две точки уходили на север. Мы с Анисимовым долго стояли на льду озера и смотрели вдаль, пока самолеты не скрылись из виду.

СУДЬБА ЛЕТЧИКА БАСТАНЖИЕВА

(3—6 апреля)

— Двое суток, — продолжает свой рассказ летчик Банстанжиев, — мы лежали в кукулях среди обломков самолета. Пурга снежным хороводом носилась над нами. На третьи сутки пурга утихла. Кругом еще стоял туман, но мы решили итти. Надо жить, — надо искать Анадырь.

Перед уходом сложили костер из деревянных обломков самолета, растопили снег, разогрели консервы с маслом и до отказа наелись горячего варева.

Мы пошли, ориентируясь по уцелевшему компасу. За собой мы тащили капот, снятый с самолета, превратив его в санки с продуктами и кукулями. Каждый метр давался нам со стоном и болью. У меня была повреждена нога, у Разина ушиблена грудь, у Романовского промерзли ноги. Иногда мы

засыпали, прикорнув друг к другу, но тотчас же вскакивали, боясь замерзнуть. Мы тонули в снегу и едва волокли свои вещи. Скоро мы выбросили кукули и бидоны. Тащить их не хватило сил.

Шли днем и ночью. Шли все тише и тише. Романовский уже волочил отмороженную ногу.

Прошел еще день. У всех нас опухли лица. От яркого снега началась резь в глазах. Ни пятна на снегу, ни следа человеческой жизни.

4 апреля утром мы на минуту увидели в просвет гору Дионисия, — значит до Анадыря близко. Мы ободрились, но порыв скоро остыл. Силы подошли к пределу. Романовский то-и-дело валился в снег. Мы понукали его, тоскуя от жалости.

— Ну, Романовский, ну еще сто метров. Ну еще тридцать! Ну вот до этого торолика...

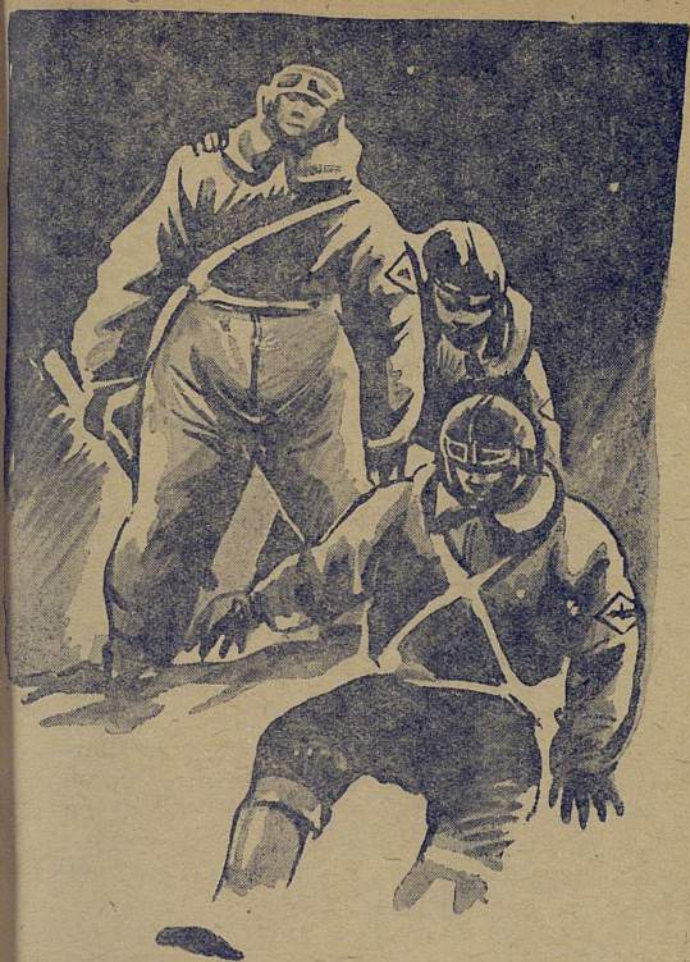
Полз бедняга, закусив губы, из последних сил.

Когда до Анадыря оставалось километров десять, Разин не выдержал. Бросил он наши «сапки» из самолетного капота и ушел вперед налегке.

— Доберусь до Анадыря, вышлю вам нарты навстречу!

Мы с Романовским остались вдвоем.

Это было уже в полдень 5 апреля. Вре-



менами показывалось солнце. Глаза стали слепнуть. Кругом мертвая белая тундра. Мы уже прошли гору Дионисия. Романовский стонал на каждом шагу. Я боялся: не вытянет парень.

Вошли в лиман. Пошли по торосам, снег под ногами стал крепче, но идти еще трудней, — каждый торос приходится обходить или перелезть.

Снова начался туман. Присели мы к торосу, спать хочется, все становится безразличным... Вдруг Романовский закричал:

— Нарты! — сорвался с места и побежал.

Я зову его:

— Куда ты, бедняга, показалось тебе...

Сколько уж раз я сам принимал тень от тороса за нарты, за волка, за человека... Жду Романовского пять, десять минут... И вдруг, словно во сне, слышу лай, из тумана, прямо из-за ропаков вынырнула нарта.

Это была нарта камчадала-охотника, который объезжал свои капканы на песцов. Узнав про нашу беду, он скинул свои вещи, закопал их, приметил место, посадил нас и потащил. В упряжке было всего пять собак. Они едва нас тащили. Я слез.

— Вези одного, я дойду по вашему следу.

— Ладно, — сказал камчадал, — иди по нашему следу. Мы придем за тобой нарту.

Я остался один. Нарта с Романовским скрылась за торосами. Незаметно подобралась мятьель, и следы замело.

— Что же ты сделал, Бастанжиев, — вдруг понял я, — ты остался один!..

Я побрел, спотыкаясь в тумане, пугаясь того, что иду может быть обратно. У меня не было даже компаса. Я не хотел думать, что сейчас может начаться пурга. Но пурга не началась. Туман слегка разошелся, и я увидел берег залива. Что на этом берегу: город или такая же пустыня? Этого я не знал, но стал подбадривать себя, так же, как раньше подбадривал Романовского:

— Ну, еще пройди, еще немножко, ну, вот до берега!..

Я выбрался на берег, но увидел перед собой такое же снежное поле. Дальше идти было некуда. Я лег на снег и заснул.





Проснулся я от собачьего лая. Прямо на меня налетела упряжка собак. Было уже темно. Я едва различал собачьи морды, которые тыкались в меня с громким визгом. Человек в мохнатой одежде подскочил и поволок меня к нарте. Я понял: это был чукча, которого послал искать меня охотник, увезший Романовского.

Минут через двадцать я уже был в яранге. Романовский и охотник, дожидаясь меня, пили чай с чукчами. Почти не отдыхая, мы поехали дальше в город.

В Анадыре нас встретили пограничники. Была уже ночь. Пограничники сняли нас с нарт, ввели в помещение. Тут я заметил, что ослеп. В помещении горел огонь, но я почти ничего не видел.

— Это от снега, — говорили мне и вели за руку к столу, — это пройдет...

Передо мной проплывали какие-то фигуры, раздавались голоса. Оказывается, на-

кануне прилетело звено из Хабаровска. Здесь были Галышев, Доронин, Водопьянов.

А Разина подобрали незадолго до нас. То ли он заблудился, то ли устал и совсем ослеп под конец пути, но только он не дошел шагов двадцать до первого анадырского дома и упал в снег. Его заметил и поднял часовой пограничной охраны.

АВАРИЯ ЛЕТЧИКА ДЕМИРОВА

О своем пути в Анадырь механик Демирова Осипов рассказывает так:

Мы потеряли Бастанжиева и, не выдержав полета в облаках, вернулись в Майна-Пыльгин. Весь обратный путь Демиров сидел сердито уткнувшись в приборы. Я понимал его досаду. Уже второй раз, он — командир звена — вынужден бросать строй и возвращаться обратно.

Мы вернулись в Майна-Пыльгин, и сразу же, замечая наши следы, расшумелась пурга. Пурга была сильная, непролетная, и мы думали только об одном: успел ли Бастанжиев пробиться в Анадырь?

Мы снова ждали погоду трое суток. Нам уже опротивело все: бараки, длинная железная труба, проклятые сопки на горизонте, сопки, над которыми постоянно кружится снежная непогода.

4 апреля утром стало немного потише.

Разогрели мотор, запустили машину. Перед самым отлетом я посмотрел на небо: «не подвело бы, не пришлось бы опять возвращаться?» Только подумал это, Демиров мне кричит:

— Ну, если теперь полечу, то обратно сюда не вернемся!

Уже тогда я в первый раз забеспокоился за нашу судьбу. Зря он это сказал — это от нервов.

Только дошли мы до сопок, как снова воткнулись в туман. Демиров набрал высоту две тысячи метров. Ничего не видно внизу, но по расчету времени хребет должен уже кончиться. Начинаем снижаться.

На высоте тысячи метров был еще туман. Восемьсот метров — туман, шестьсот, пятьсот, снизились до трехсот метров — все время сплошной туман. Самый пустяковый холм мог быть для нас смертельным. Только на высоте ста метров мы смутно увидели землю. Вышли удачно, — под нами оказались торосы замерзшего Анадырского залива. Только под самым крылом самолета можно было различить землю. Чуть подальше — все сливалось в сплошной снежной дымке. Как теперь найти город? Придется идти по всему лиману искать Анадырь «на ощупь».

Идя по заливу, мы увидели небольшой рыбный заводик. Сели, не выключая мотора,

чтобы узнать, где искать Анадырь. Русский зимовщик-сторож рассказал, что до Анадыря осталось километров сорок. Старик приглашал нас пить чай, заночевать, чтобы дожидаться хорошей погоды, но Демиров решил лететь во что бы то ни стало.

Поднялись, пошли по заливу, но Анадыря снова не заметили. Может быть мы пролетели его совсем рядом?.. Увидели какие-то чукотские яранги, снова сели. Вышли навстречу чукчи. Начал Демиров с ними разговаривать, а те смеются, глядят на самолет и ничего не понимают, что нам от них нужно.

Снова поднялись и пошли, и снова весь горизонт в дымке. Снова увидели ярангу и сели. На этот раз перед ярангой сидел всего-навсего старый дряхлый чукча. Он даже не смеялся, не смотрел на нас и ничего не отвечал. Сидит старик перед ярангой, возле него три собаки и никого больше нет.

— Переночуем или пойдем? — спрашиваю у Демирова.

— Пойдем! — говорит он, а у самого лицо кривится от досады. Видно, решил итти напролом — пропасть или добраться.

Пролетели еще минут сорок. Заметили какую-то косу, сарай на берегу, постройки. Снова сели. На этот раз мы не встретили ни души. Все постройки оказались пустыми. Можно было только понять, что летом сю-

да приезжают рыбаки, спасаются от непогоды и топят нерпичий жир. Сарай, навес, три котла, бочки с требухой и жиром.

Снова поднялись над берегом, снова пошли, — но на этот раз не увидели даже построек. Голый берег и снег. Тогда мы вернулись к сараям, разрядили мотор и решили остаться на ночь. И как назло, к вечеру, когда мы уже разрядили мотор, туман разогнало, погода стала тихая и ясная. Мы бросились разогревать воду. Разломали двери в сарае, зажгли костер, разогрели воду и стали запускать мотор, но как ни бились, не смогли втроем запустить мотора. Солнце стало садиться.

И вот перед заходом солнца увидели мы изумительную картину. Чуть в сторонке от нас на горизонте прошли три самолета. Туман разошелся словно для них. Они шли в лучах солнца, далекие, красивые. Мы все трое вскочили, замахали руками... Кто бы это мог быть? Неужели товарищи так долго сидели в Анадыре и только сейчас пошли в Ванкарем?.. Неужели они нас не заметят?.. Если бы спустились на пару минут, помогли завести мотор, мы пристроились бы и пошли бы все вместе.

У нас не было даже ракеты, чтобы поймать их внимание. Демиров с досады разрядил в воздух револьвер. Но разве услышит кто-нибудь на самолете револьверный

выстрел с земли?.. Так и прошли самолеты, словно их не было, словно мираж промелькнул перед нами.

Мы вернулись к своему сараю, разогрели чай на паяльной лампе и распечатали консервы.

На другой день, 5 апреля, мы снова хотели подняться. Но втроем невозможно было разогреть и запустить промерзший мотор. Демиров выходил из себя, но ничего нельзя было сделать. Я предложил пойти со Стаховым искать людей на помощь. Демиров согласился. Мы ушли. Демиров остался у машины.

Извилистые берега Анадырского залива терялись за горизонтом. Мы не знали, в какой стороне искать город, но, идя по лиману, попали на свежий собачий след. Мы пошли по нему и километров через пятнадцать заметили далекие трубы какого-то завода. Чувствовалось — Анадырь где-то рядом.

— Самолеты! — вдруг закричал Стахов.

На противоположном берегу лимана на белом снегу чернели три самолета. За ними виднелись радиомачты, дома... Анадырь!

Мы ускорили шаг и бросились к машинам. Нас встретили шумные незнакомые люди. Это было звено Галышева, Водопьянова

и Дорони́на. Это их самолеты мы видели на закате.

— Вы на «Р-5»? — спросил Водопьянов. — Вот хорошо, я тоже на «Р-5». Значит с Анадыря вместе полетим, а то у этих юнкера, — сказал он, добродушно смеясь над Галышевым и Дорониным, — так они от меня отстают...

Водопьянов проводил нас к пограничникам. Почти не отдыхая, мы тронулись в обратный путь на нартах. Шесть красноармейцев на лыжах шли вслед за нами.

Мы прибыли к нашим сараям поздно ночью. Демиров спал в мешке в сарае прямо на сваленной куче рыбы. Он, наверное, не ждал нас в эту же ночь. Чайник кипел на горячей паяльной лампе. На полу валялись раскрытые консервы, сахар, шоколад и запас галет — на случай возможной пурги.

— Вставай, Демиров! Помощь пришла. До Анадыря тридцать километров, — десять минут полета!

Наступил рассвет 6 апреля. Мы почти не спали в эту ночь. Еще до рассвета пограничники разогревали воду, разложив на снегу громадный костер. Я расчехлил самолет и проверил управление. Стало светло. Утренний туман ходил по лиману. День обещал быть хорошим.

Вот уже заведен мотор. Пограничники с лыжами и собаками тоже готовы в обратный путь. Для них это дорога на весь день.

Наспех накидываю кухлянку. Стахов, по привычке, лезет в фюзеляж, но раздумывает: стоит ли на десять минут думать об удобствах? Мы вдвоем помещаемся в кабине. Я залез к нему на колени. Готово!

Мотор заревел на полном газу. Вихри снега летят в лицо. В седьмой раз мы берем старт на Анадырь!

Вышли в лиман. Минуты три шли над заливом, держа слева от себя высокий берег. Внезапно берега не стало. Снежная поверхность, которая только что была тут же, под нами, исчезла, растворилась в дымке и слилась с воздухом. Мы вошли в остаток утреннего тумана.

«Только бы не проскочить линию берега», — думал я, а сам чувствовал, что мы уже проскочили, что мы уже идем где-то над берегом и, может быть, вплотную над землей. Я толкнул Демирова в плечо: «Разворачивайся, проскочили». Демиров развернулся, и мы пошли обратно к заливу. Я стал соображать, где мы окажемся, когда выйдем из дымки, и далеко ли еще Анадырь...

...Вдруг по фюзеляжу прошел страшный треск, словно его вспарывали насквозь. Я оказался в снегу. Все произошло меньше, чем в полсекунды. Взглянув на машину, я

увидел, что все уже кончено. Мы врезались в землю. Шасси оторвано. Плоскости сломаны и повернуты вдоль фюзеляжа. Центроплан сел. Из-под снега, как из хомута, выглядывает голова Демирова.

Казалось, Демиров ничего не понимал.

Он сидел не говоря ни слова, и только глаза его дико сверкали. Весь низ самолета был искромсан. Не сломал ли Демиров ноги? Я заглянул вниз и увидел, что из-под мотора уже вырывается пламя.

— Демиров, вылазь! Ты горишь!

Он выключил мотор, рванулся наружу, но осевший центроплан не пускал его. Я приналег плечом и помог ему выйти. Стахов был уже на снегу совершенно невредимый. Он с ужасом смотрел на разбитый, вдавленный, искромсанный фюзеляж, в



котором он обычно лежал во время полетов.

— Мы бросились спасать продукты из огня. Только тут, схватившись за мешок, я почувствовал, что не могу владеть правой рукой. От ушиба она стала как будто чужой. Одной рукой я поволок продукты подальше от дымящегося самолета.

Начали рваться баки. Чистый бензиновый огонь полился по снегу.

Машина горела.

— Товарищи, — со слезами на глазах рассказывал потом Демиров, — это горела моя машина. Эта машина очень хорошо запускалась, легче всех в нашем отряде. Она хорошо слушалась людей. Она не капризничала, не жаловалась в пути. Она, как товарищ, переносила весь трудный поход.

К вечеру Демиров, Осипов и Стахов добрались до Анадыря. Их встретили на пути нарты пограничников, разыскивавших их по лиману.

МЫ ОСТАЛИСЬ ОДНИ

(Валькальтен, 3—9 апреля)

Проводив Молокова и Каманина, я вернулся в ярангу. Отчаяние одиночества охватило меня. Я пытался трезво оценить положение, но нигде не видел просвета. Я остался один без штурмана, без бензина, с поврежденным самолетом среди тундры.

В яранге ко мне подошел Тыгренкоу. Это был молодой каюр-эскимос, комсомолец, гоняющий почту на собаках по чукотскому тракту.

— Уехали, — сказал он улыбаясь.

— Да, улетели...

Мне не хотелось говорить ни с кем, ни о чем, но Тыгренкоу приветливо улыбался. Коверкая русские слова и нащупывая фразы, он упорно стал спрашивать меня о материке, откуда я приехал, о заводах, о первой пятилетке. Неожиданно для себя я разговорился и узнал, что недалеко от нас, в

семидесяти километрах, в бухте Преображения, в фактории Котова должен быть бензин. Тыгренкоу, знающий все дороги, взялся провести туда меня на собаках. Решено — я не буду ждать пока придет бензин от Каманина и поеду в факторию Котова.

Это решение, даже самая мысль о предстоящей поездке, обрадовало меня, как первый просвет среди тумана. Я подбодрился. Да что, в самом деле, впереди еще столько работы, и разве мы одни с Анисимовым, если все здесь хотят нам помочь?!

Выяснилось, — у самолета надо заменить сломанный шатун шасси. Анисимов предлагает обстругать и вставить вместо стального шатуна кусок бревна. Но вот беда, — во всем Валькальтене не нашлось подходящего куска дерева. Это здесь такая же редкость, как и железо. Анисимов решил поехать искать по всем окрестным ярангам, не найдется ли здесь, в стране меха и шкур, куска дерева, занесенного морским прибоем.

Пока что мы оба сидим без дела в яранге. На улице свирепый ветер. Некуда девать свободное время. С помощью Тыгренкоу я обогащаю свой чукотский словарь и понемногу знакоблюсь с чукотским бытом.

Мы с Анисимовым живем в яранге, в левом углу за пологом. Хозяин яранги

Геунто, — старый седой чукча с бельмом на глазу, — считает себя светским человеком. Он бывал в Анадыре, много ездил на нартах. Геунто носит индейскую прическу — на макушке волосы выстрижены, спереди висят чолкой. В левом ухе у него болтается побрякушка.

Кроме Геунто, в яранге живет его дочь Уинка. Это красивая девочка лет четырнадцати. С удивлением узнаю, что у нее есть муж Юнгау. Впрочем, это еще только будущий муж. По чукотским обычаям он должен отработать год-два родителям невесты, чтобы заработать себе право на Уинку и доказать, хороший ли он хозяин.

Юнгау почти не бывает в яранге. Он все время на охоте. Зато чуть вечер, в ярангу приходят ночевать окрестные охотники — друзья и родственники Геунто. Они пьют чай, едят копальхен, сосут свои трубки и разглядывают нас с Анисимовым с детской бесцеремонностью и любопытством.

Первое время я чувствовал себя зверем, посаженным в клетку, но постепенно освоился и стал даже разговаривать с чукчами, пользуясь своим словарем. Разговаривали мы на совершенно своеобразном языке, который состоял из одной-двух сотен коверканных русских и чукотских слов плюс мимика и жесты. На этом языке я вел целые беседы с хозяином Геунто и с одним охотником,

у которого была вырвана половина щеки. Он рассказал мне, что это след одной из его встреч с медведем. Впрочем охотник мало жалел о своей щеке. Он жалел только о том, что все-таки не убил медведя и, вдобавок, в схватке с ним потерял свой нож.

В Валькальтене жили береговые чукчи — охотники, которые относятся несколько свысока к тундровым.

— Наши чукчи имеют лахтак, нерпу¹, моржик, — говорил Геунто, — а чукчи в тундре — нет ничего. Одни олени. Мы им дадим лахтак, они нам — пыжик², мы им моржа, они — оленьё мясо...

Чукчи наредкость честный народ. Мне говорили, — если поручить чукче отвезти кому-нибудь пакет, он выполнит это поручение во что бы то ни стало. Если не доведет сам, — передаст через своих друзей, и хоть через полгода, хоть спустя все сроки, пакет все же дойдет до своего адресата.

Чукчи счень отзывчивы, гостеприимны и охотно помогают чем могут. Они проявляют большую любознательность, сообразительность в технических вопросах, быстро осваиваются с машинами. Любят все металлическое. Кусок железа для них целое сча-

¹ Морское животное.

² Олений мех.

стье. Нарта, полозья которой обиты железом, — целое богатство.

Очень нравятся чукчам разные изображения, рисунки и карты. Особенно интересуется их, что на этих картах изображены их яранги и селения. Покажешь им: вот здесь Валькальтен, здесь Уэлен, и они восхищаются: «О-ка-куме». Они сами быстро начинают ориентироваться в картах по очертаниям берегов.

Я часто говорил Анисимову, что из чукчей получились бы неплохие мотористы. Сколько раз во время моего сидения в Валькальтене я, выходя из яранги, замечал, что около нашего хромого самолета копошатся мохнатые фигуры. Это чукчи вышли, чтобы еще раз посмотреть на машину. Они ходят вокруг нее, осторожно ощупывают и беседуют, словно сами собираются построить такую же машину из своих жердей да моржовых шкур.

Первая наша попытка выехать за бензином кончилась неудачей. Мы собрались в путь на пяти нартах вместе с попутчиками-чукчами, но по пути в одном из горных ущелий ветер резко переменял направление и стал бить в лицо. Собаки забеспокоились. Они стали часто останавливаться, поворачиваясь к хозяину и поджимая хвосты. Вижу,

чукчи начинают совещаться. Тыгренкоу перевел:

— Они говорят, что там впереди пурга. Можно нарты поломать. Ехать нельзя будет.

— Скажи им: надо ехать дальше!

Чукчи опять зашумели. Старый чукча собрал вокруг себя всех остальных и начал им что-то говорить таким тоном, каким рассказывают притчи или предания. Чукчи кивали головами и поглядывали на меня.

— Что они говорят там?

Тыгренкоу перевел.

— Тебя жалеют. Вот, говорят, был тоже один русский, — сильный, большой человек. Тоже пошел в пургу и приказал ехать. А потом нарты поломал, и была ему гамака.¹

— Ну, ладно! Уговорили. Заворачивай обратно.



На следующий день погода была яснее. Все же я не был уверен в том, что мы до-

¹ Гамака — смерть.

едем успешно. Каждый раз, садясь на нарту, я поглядывал на них с некоторым опасением и недоверием, как чукча на самолет. Ехать на нартах, на собаках, в беспредельную тундру, в горы, казалось мне таким же рискованным предприятием, как отправляться в море на утлой лодчонке.

Но каюр берет в руки остол (длинную палку с наконечником), раскачивает нарту за дужку.

— Хок! Хок!

Нарта неожиданно легко срывается с места и уже мчится по снежному насту:

— На-ра-ра-рать, — подбодряюще покрикивает каюр. — На-ра-ра-рать!



Низенькая нарта, влетающая прямо в сугробы снега, снежные хлопья, бьющие в лицо, все это напоминает детские забавы в хороший морозный день.

Неожиданно упряжка срывается куда-то в сторону и несется во всю прыть. Собаки увидели ворону. Подразнив со-

бак, птица улетает, и упряжка, успокоившись, продолжает путь.

Через несколько минут собаки снова резко срываются и несутся, хотя никаких птиц не видно. Оказывается, они почуяли зверя. Упряжка неожиданно остановилась около какой-то норы. Передние собаки поволновались, покопали лапами снег и, решив, что делать здесь нечего, пошли дальше.

На одном из перевалов две собаки подрались до крови. Каюр едва растащил их в стороны. Победенную собаку он привязал сзади нарты. Она бежала за нартой, обиженно повизгивая и зализывая раны на ходу.

Дорога шла среди ущелий. Крутые повороты, обрывы и камни подстерегали нас на каждом шагу. Несколько раз я вываливался в снег на полном ходу. До сих пор не могу понять, по каким признакам каюр находил дорогу среди этой снежной целины. Передние нарты то ныряли в ущелье, то пропадали за крутым поворотом, и вдруг среди громоздящихся скал неожиданно открывался выход — мы снова вырывались на простор.

Только к вечеру мы добрались до бухты Преображения. Спускаясь с хребта, я заметил два домика и кучку яранг, стоящих среди снежного поля. Они несколько раз показывались из-за гор и снова скрывались

из виду, словно играли с нами в прятки, пока мы не подъехали к ним вплотную.

На крыльце домика стояла женщина. Она приветливо махнула мне рукой:

— Этти!¹

Я удивился. Женщина казалась мне русской. Почему она встречает меня по-чукотски?

— Здравствуйте, — отвечал я.

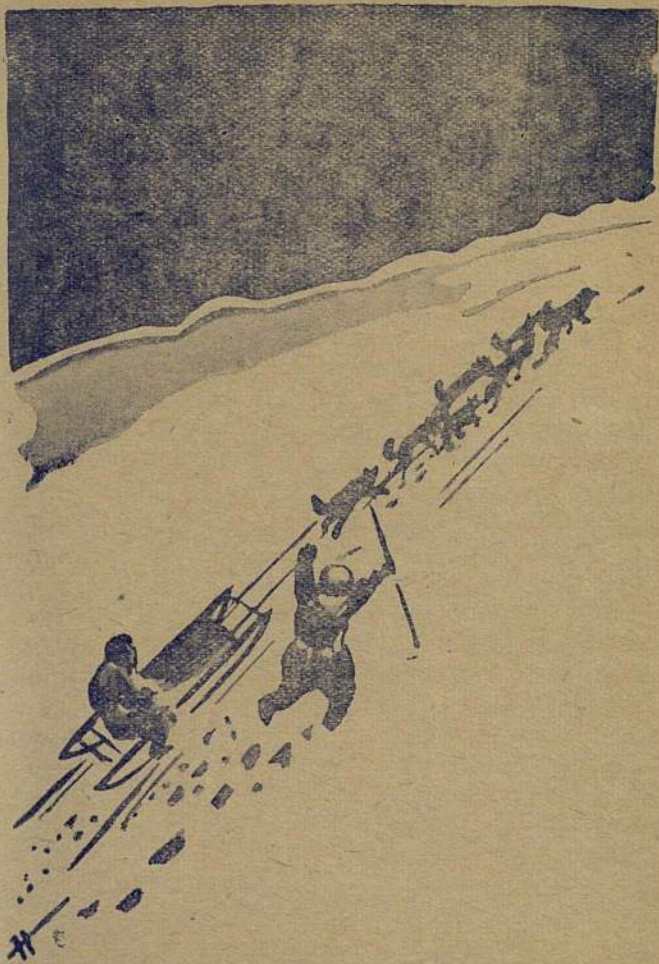
Теперь удивилась женщина. Она даже воскликнула:

— Вы разве русский?

Я поглядел на себя и засмеялся. Действительно, — чем я не чукча? Я был в торбазах, в мохнатой одежде, грязный, весь заросший и даже движения у меня стали неповоротливыми.

Женщина оказалась женой Котова. К моей великой радости бензин в фактории нашелся, правда, бензин был второго сорта, он хранился здесь для охотничьих и рыбацких вельботов. Я обещал Котову вернуть бензин при первой же возможности, а про себя подумал, что верну ему по крайней мере в три раза больше, чем взял. К большому своему удивлению я узнал, что чукчи как-то ухитрились донести уже сюда весть обо мне, о каманинском звене и сломавшемся самолете.

¹ Здравствуй!



Я провел прекрасный вечер в домике Котова. Только человек, который бывал в экспедициях, понимает, какое это счастье снять с себя многодневную грязь, впервые за семнадцать дней побриться, вымыть голову, сменить белье, пить чай за столом, раздеться на ночь и лечь спать в чистую постель. Какое это наслаждение! Мне показалось, что я стал моложе, бодрее, легче на несколько пудов и что все препятствия не такие уже страшные.

Только на следующий день, готовясь в обратный путь и натягивая на себя тяжелую, грубую, отсыревшую кухлянку и комбинезон, я с грустью подумал о мимолетности уюта, о тяжелом пути, оставшемся позади, об опасностях, которые стерегут меня в будущем.

Сто семьдесят килограммов бензина шли со мной на четырех нартах. Бензин был налит в жестяную банку и в моржовые пузыри. В этих пузырях, надутых воздухом, чукчи-охотники перевозят по воде свою добычу.

Механик Анисимов возился у самолета, когда я возвратился обратно. Он запрыгал от радости, узнав, что есть бензин.

— Без тебя я токарем сделался, — сказал он и показал выструганную из дерева ложку.



Впрочем, главный сюрприз Анисимов оставлял под конец. Когда уже обо всем было переговорено, он показал мне шатун шасси, вырезанный из дерева. Он рассказал длинную историю о том, как пришлось доставать этот кусок дерева среди чукотских яранг.

Попутно Анисимов весь вечер рассказывал всевозможные новости об окрестных чукчах, о том, кто умер, кто на ком женился, кто кого обидел.

Пора, пора вылетать, — подумал я засыпая, — еще несколько дней — и мы с механиком сами станем чукчами из Валькальтена.

САМОЛЕТ НА ДЕРЕВЯННОЙ НОГЕ

(Валькальтен — бухта Эмма — Чаплино)

На следующий день, несмотря на суровый нордвест, мы собрали чукчей и пошли прилаживать ногу к самолету. Выструганный шатун удалось довольно удачно вогнать, накрепко обмотав его веревками. Для того чтобы снять шатун и заменить его деревянным, нам пришлось на руках поднимать самолет. Легко сказать приподнять три тонны живой силой, когда нет никаких приспособлений для этого! Мы собрали всех чукчей из селения — их набралось человек пятьдесят. Только при их помощи нам удалось поднять самолет и вогнать шатун на свое место.

Трудно было сказать, кто больше гордился ремонтом и кто больше радовался тому, что нога пришлась прочно — мы или помогавшие нам чукчи. Самолет стоял теперь на нелепой, распухшей, обмотанной веревками ноге, но стоял уверенно и ровно.

Весь день мы провозились с ремонтом. Когда на горизонте спускались сумерки, из-за ущелья показались нарты. Чукчи встретились, зная, что все свои собаки дома — значит приехал кто-то из чужих. Нарты подкатили к ярангам. Это пришел бензин, присланный Каманиным из бухты Провидения.

Собаки стояли, запущенные инеем, словно взмыленные лошади. Каюр с отморженными щеками протянул мне записку. Я прочитал ее и ничего не понял. Прочитал еще раз. Записка была от Каманина, в ней не было ничего неожиданного для меня, но я все же не мог оторваться от этой весточки от далеких друзей. Нагнать бы их сейчас!

От каюра я узнал, что Молоков и Каманин благополучно добрались до бухты Провидения и находятся в Уэлене.

Ложась спать, я зажег спичку и в десятый раз развернул смятый листок с карандашными строчками:

Пивенштейн!

Бухта Провидения (северная часть) — открытая вола, бухта Пlover и бухта Эмма — замерзшие. Посадку производи в бухте Эмма. Поверхность бухты очень хорошая и все время поддерживается в состоянии, пригодном для посадки. Садись на „Т“, которое тебе выложат. В Провидении очень большая база, возможно вам удастся сделать шатун в мастерской, если же не удастся, то жди прихода „Смоленска“...

3 апреля.

Н. Каманин.

Третье апреля! А завтра уже девятое! Скорей бы, скорей догнать своих товарищей...

Наши часы остановились — эта мелочь помешала нам вылететь на следующий день.

С утра мы заканчивали ремонт, переливали бензин и разогревали воду. Когда все было закончено, мы спохватились. Не поздно ли вылетать? Может скоро наступит вечер?

Я не разрешал себе лететь на ночь с больной машиной, с нечистым бензином и без штурмана. Но все попытки узнать у чукчей, скоро ли наступит вечер, оставались безуспешными.

В одной яранге на стене висели ходики. Они показывали десять часов. Выяснилось, что хозяин ни разу не передвигал на них стрелок. Мы спросили:

— Когда солнце заходит, сколько на часах?

Ничего не поймешь. Кто говорит «три часа», кто тычет на восемь. Но я знал только одно, что было уже далеко за полдень. День потерян...

Вот как иногда бывает в путешествиях. Каждая мелочь может помешать успеху дела. Остановились часы — и не знаешь, хватит ли времени для полета. Нет под рукой

куска замши — и ты не можешь очистить от воды ненадежный бензин. Нет даже такой ерунды как иголки для примуса — и твои примуса и паяльные лампы копят, и ты не успеешь приготовить воду, не успеешь разогреть мотор, чтобы поймать драгоценные часы и минуты хорошей погоды.

Полет пришлось отложить еще на день.

В эту ночь я спал беспокойно. Как всегда, мы спали не раздеваясь в комбинезонах и чижках. Под головой у нас заячьи шкуры и мешки с галетами. Рядом со мной в бидонах, закутанных в меховые одежды, нагретая накануне вода. То-и-дело, просыпаясь, я ощупывал бидоны, стараясь угадать, не сильно ли остыла вода и скоро ли кончится ночь.

На рассвете я вышел из яранги. Серовато. Пасмурно. Страшный мороз. Ресницы смерзаются на ветру. Обледеневшая кухлянка ломается на сгибе. Ветер кружит снег в поземке. Но лететь, пожалуй, можно. Я разбудил своего механика. Анисимов пошел готовить мотор. Я остался в яранге, развел свою «батарею огня» — два примуса и паяльную лампу — и принялся разогревать полустывшую воду.

Это утро было для меня одним из самых трудных. Я чувствовал, как десятки мелочей душат меня, давят, вызывают беспо-

койство. Сомнения одолевали меня, и я готов был временами снова отказаться от полета.

Примус горит плохо. Еще надо нагреть три ведра. Самолет все-таки неполноценный. Деревянная нога на веревках... Вдруг она затрещит еще на взлете... Как же ты сядешь, товарищ летчик, подумай, как ты будешь садиться?.. Земля будет так близко, но никто не сможет тебе помочь.

Что-то поземка разыгралась. Чего доброго еще погода испортится... Только бы не попасть в пургу. Кое-где в разорванных облаках проблескивают маленькие просветы голубого неба. Еще бы, еще немного!

А ведь штурмана у меня нет, и карты неточны. Я лечу неизвестно куда. Как я найду бухту Эмма среди десятков лиманов и бухт? Да и бензин у меня все-таки ненадежный, а вдруг он откажется работать в воздухе? Какая мокрая, грязная одежда. Ею я закрывал бидоны с водой, в ней же придется лететь. И как все вокруг грязно, и как ты устал, товарищ летчик, разве ты не чувствуешь, как ты устал?..

— Анисимов, чорт! Скоро ли ты пригодишь мотор?

Анисимов шагает по снегу к яранге. Руки у него в грязи и бензине. По лицу размазано машинное масло. Грязными руками он пихает в рот плитку шоколада и сухарь.

Это он завтракает. Шага за два до меня он подтягивается, дожевывает сухарь и докладывает:

— Товарищ командир, заели тросы управления, ручка не ходит ни назад, ни вперед.

— Как это не ходит! Может промерзла где?

— Нет, все будто в порядке, а не ходит.

— Бери два ведра горячей воды. Открой капот и прогрей. Промой керосином да чукчей всех буди, пусть помогают.

Будь ты проклят! Значит еще два ведра воды греть с самого начала. Набирать снег, топить, греть...

— Уинка! Хозяйка! Давай помогай!

Мы набираем снег, трамбуем его в бидонах, греем на тощих огнях примуса. Анисимов снова уходит к самолету и по дороге вытаскивает из кармана новую плитку шоколада. Это меня наводит на мысль, что надо все-таки закусить. Кстати, греется вода в бидоне, — я опускаю в него банку мясных консервов.

Вот наконец Анисимов лезет на центроплан и поднимает руку. Это условный знак о том, что все в порядке и можно итти разогревать мотор. Мы с Уинкой ставим на нарту бидоны, укутываем их шкурами и кукулями, и я волоку их к самолету. Но Анисимов уже снова ковыряется в кабине и встречает меня с кислым видом:

— Товарищ командир, тросы опять заели!..
Возня начинается сначала.

Наконец мотор разогрет, все как будто в порядке. Начинается запуск. Человек двадцать чукчей тянут за концы амортизатора.

— Внимание!

— Есть внимание!

— Раз, два, три! Пускай!

Амортизатор срывается. Чукчи рушатся в снег. Мотор не работает. Начинай сначала. И снова:

— Вни-
мание!

— Есть
внимание!

Это продолжается три раза. Мотор вздрагивает, чихает, делает десятка два оборотов, но снова останавливается. Только на четвертый раз прогретый мотор соглашается работать. Теперь можно лететь.




Я сажусь в кабину уже усталый и раздраженный. Чукчи собрались у самолета. Я жму им руки, благодарю за помощь, желаю успеха в охоте. Они справляются, как работает машина. Они уже говорят «наша машина». Сегодня они испытывают редкое чувство гордости. Машина, которую они своими руками починяли, под которую лазили каждый день, которая в какой-то степени снаряжена их руками, — эта машина пойдет в воздух, полетит!..

Полетит ли? Никто из чукчей не догадывается, какие сомнения охватывали в эту минуту меня и Анисимова. Как выдержит наша деревянная нога взлет на неровной ухабистой площадке? Как она выдержит посадку? Ведь достаточно небольшого толчка, чтобы вся наша постройка рухнула, и тогда машина скапотирует¹, в лучшем случае произойдет непоправимая авария, в худшем — пожар...

Брало также сомнение, как мы найдем бухту Провидения. Где она эта бухта? Их так много по маршруту, похожих одна на другую. Но раздумывать некогда. Я взмахнул рукой, поднял ее по привычке, словно просил старта у чукчей, и крикнул:

— Тагам, товарищи...

Машина тронулась на полном газу. Про-

 ¹ Перевернется через нос.

бежав метров пятьдесят, я рванул ручку на себя...

Все благополучно. Мы оторвались. Валькальтен остался позади. Я выглянул из кабины. Чукчи восторженно махали руками. Они подбрасывали в воздух малахаи, прыгали и приплясывали на снегу. Сделав круг над Валькальтеном, я лег на курс.

Пограничники стояли на снегу бухты, задрав головы кверху, и, наверное, не понимали, почему это самолет медлит с посадкой.

Мой самолет снижался мелкой спиралью. Я делал круг за кругом, высматривая каждый ухаб и определяя место для посадки. Я был уверен, что авария неизбежна.

Переживая всю неизбежность предстоящего риска, я переглянулся с Анисимовым. Дальше кружить бессмысленно. Площадка изучена наизусть. Бухта лежит под нами, окруженная высокими скалами, и ждет нас.

Будь что будет! Я пошел на посадку. Горы побежали назад и кверху. Земля!..

...Я наклонил машину направо. Удар. Вся сила этого первого удара пришлась на здоровую правую ногу. Снова удар.

Почему мы не переворачиваемся? Я подобрал ручку на себя до отказа, но чувствую, что уже рулю по земле. Маленькое

зернышко надежды с каждым метром пробега вырастает в уверенность — все благополучно. Анисимов выскакивает на ходу.

Вот уж мой механик бежит рядом с самолетом, пляшет и показывает мне большой палец. Все в порядке.

Я выхожу на землю. Люди, домики, земля — все это возбуждает такое чувство, словно мы только что вырвались на волю. Люди бегут мне навстречу. Но мы с Анисимовым не отвечаем на вопросы и приветствия. Мы уткнулись в шасси. Нога, грубая деревянная нога, обмотанная веревками, — цела!..

— Борис! Здорово, Борис! А мы тут о тебе уже беспокоились!..

Оглядываюсь, отрываясь от ноги, и в свою очередь вскрикиваю:

— Чернявский! Как ты сюда попал?.. Что ты здесь делаешь?..

Вот уж поистине — нет такой окраины, где летчики не встретились бы друг с другом. Вместе с Чернявским мы учились в летной школе еще в 1927 году и с тех пор не встречались. За это время Чернявский успел стать полярным летчиком. Побывал на Аляске. Вместе с Леваневским участвовал в спасении американского летчика Маттерна...

В шести километрах от Провиденция в бухте Пlover оказалась ремонтная мастер-

ская. Анисимов отправился туда вместе с Чернявским договариваться об изготовлении железного шатуна.

Два дня ушло на окончательный ремонт шатуна. 13 апреля машина была готова, но в этот день (в который раз!) поднялась беспросветная пурга... Мы закрепили самолет семью концами, чтобы ветер не повредил его, и принялись отсиживать в помещении.

Первые два дня мы много беседовали. На третий день Чернявский вытряхнул уже все свои рассказы о северных полетах и своих похождениях. На четвертый день мы стали повторяться. Разговоры надоели. Тоскливое ожидание выводило из себя. На пятый, шестой и седьмой день пурги мы уже злобно молчали. Каждое утро грели воду в ожидании, что погода улучшится. Вечером с отчаянием играли в самодельные шашки и шахматы. Ожидание особенно возмущало меня сейчас, когда до цели оставалось всего триста пятьдесят километров — один-два этапа!

Погода капризничала. То начиналась оттепель и падал пушистый снег, который тут же таял, то леденящий ветер продувал все щели помещения и крутил снег в непроглядной пурге, но неизменно небо и горы, окружавшие бухту, были закрыты облаками и туманом.

В бухте не было ни книг, ни радио. Мы

были оторваны от всего мира. Никто не знал, никто не мог рассказать мне, где сейчас Молоков и Каманин, что случилось с отставшими, с Демировым и Бастанжиевым, и началось ли, в конце концов, спасение челюскинцев?

Семь дней мы прожили в бухте Эмма, отрезанные от всего мира. 21 апреля показался просвет. Я решил лететь. Мы поднялись, проскочили хребет и вышли к морю. Но просвет оказался небольшим, горизонт снова скрылся в тумане.

Мне удалось было заметить остров Аракамчечен, но облачность стала сгущаться и тучи охватили самолет непроглядным кольцом. Я хотел вернуться снова в бухту Провидения, но обратный путь был закрыт. Так я оказался в узком просвете, имея с одной стороны открытое море, с другой — скалистый берег. Положение наредкость досадное. Я носился по этому просвету взад и вперед, как крыса в мышеловке. В одном месте на мое счастье облачность прорезалась. Я увидел селение на берегу и белую полоску, какую-то площадку, занесенную снегом. Дальше все скрывалось в пурге.

Я сел. Самолет заковылял, как поезд, сошедший с рельсов. На площадке оказались громадные валуны, занесенные снегом. Лоп-

нула лента центроплана. Это пустяковое дело (могло быть хуже), но, откровенно скажу, становилось досадно. Теперь снова надо ремонтировать ленту. А где ее достать? В Чаплине (так называлось селение) Анисимов бегал по всем ярангам и вельботам, — хоть бы одна металлическая вещь, могущая заменить ленту! С трудом нашли железный трос. Но на первом же старте, когда самолет запрыгал по валунам, наша «механика» лопнула.

И снова Анисимов поехал на собаках за семьдесят километров в бухту Пlover, где были мастерские. Я же принялся устраивать аэродром в Чаплине. Это было большое эскимосское село, центр района. Под руководством заведующего школой, комсомольца Братышкина, взялись за работу все жители Чаплина, русские и эскимосы, взрослые и пионеры. Мобилизовали все наличные ломы, топоры и лопаты.

Два дня устраивали мы аэродром для взлета. Эскимоски навешивали флажки и расстилали букву «Т». В эти два дня я избегал по площадке больше, чем за всю свою летную жизнь, показывая каждому, где и что надо подчищать. Раз сто прошел я по площадке взад и вперед, измеряя шагами хватит ли ее для взлета.

К вечеру Анисимов приехал с лентой. Но был он скучен и чем-то расстроен.

— Слушай новости, — сказал он, едва поздоровавшись. — Видел Галышева. Он летел из Анадыря. Там по радио передавали, что все челюскинцы спасены. Опоздали! А Бастанжиев врезался в землю. Демиров тоже. Самолеты у них разбиты, сами едва целы остались.

Анисимова объял пессимизм. Он не радовался ни исправленной ленте, ни налаженному аэродрому.

— Зачем теперь лететь в Уэлен? Кому мы там нужны? Давай обратно в Провидение...

Я не стал с ним спорить.

— Хорошо. Идем на Провидение.

С утра стали готовиться к отлету. Мягко поднялись с аэродрома. На этот раз, даже не делая круга, я развернулся и взял прямой курс на Уэлен. Всю дорогу Анисимов беспокойно кричал мне в трубку, что я лечу не в том направлении.

ЛАГЕРЬ СПАСЕННЫХ

(Уэлен — бухта Провидения — обратный путь)

Я никогда не простил бы себе, если бы повернул обратно на Провидение. То, что я пережил в Уэлене, загладило всю тяжесть пути.

Еще с воздуха я заметил в Уэлене необычайное оживление. Я увидел на аэродроме самолеты Молокова, Каманина и еще два чьих-то «Юнкерса». Посреди аэродрома, почти зарытая в снегу, лежала машина Ляпидевского.

Не успел я подрулить, как целая толпа товарищей и незнакомых людей побежала мне навстречу. Меня никто не ожидал, и все встречали так, словно я явился с того света.

— Пивенштейн! Борис! Ты как?

Я отвечал на сотни вопросов, показывая всем деревянный шатун, который мы ре-

шили взять с собой как память... Да, рано или поздно мы с Анисимовым все же своими силами, хоть и остались без бензина, на поврежденной машине, добрались до цели.

Первым подбежал ко мне мой техник Грибакин. Мы обнялись и поцеловались, как родные.

— Товарищ командир. Поздравляю вас с награждением!

— За что же? — удивился я, — я еще ничего не сделал.

Подошли Каманин и Шелыганов. Новицкий бегал вокруг меня с лейкой и просил сделать веселое лицо.

— Это специально для московских девушек, — шутил он, — теперь мы все скоро будем там!

Галышев подошел ко мне, держа в руках телеграмму Уншлихта:

„Уэлен, летчикам Галышеву, Пивенштейну и другим. Поздравляю вас с награждением орденом Красной звезды за проявленное мужество и героизм“.

Целый месяц после вывозки челюскинцев со льдины продолжалась напряженная работа авиации. Надо было перевозить челюскинцев из Уэлена в бухту Провидения, надо было возить больных в бухту Лаврентия, надо было готовить самолеты и мате-

риальную часть в обратный путь. Правда, вся эта работа казалась уже обычной потому, что ничто не торопило нас, не было необходимости в исключительной срочности. Можно было выжидать погоду. Все были на твердой земле, все жили вместе, в более-менее сносных условиях.

Уэлен в эти дни напоминал растревоженный муравейник. Летчики, спасатели-организаторы, челюскинцы, чукчи и пограничники — весь этот разношерстный люд наполнил маленький городок. Все беспрестанно двигались, — приезжали, уезжали. Все домики Уэлена напоминали проезжие зимовья на большой дороге.

Грязные немытые люди жили по тридцать-сорок человек в маленьком бараке. Они спали на полу, в сенях и в проходах. Профессора и рабочие, научные сотрудники и матросы — все были в грязной одежде, все заросли широкими бородами — лопатой. В кожаных пальто и кухлянках, в черных очках, в шлемах, малахаях, сапогах, меховых торбазах — все они вместе напоминали отважных путешественников, выкинутых на необитаемый остров.

По вечерам я заходил в свою комнату, в которой на полу лежало тридцать пять бородачей в кукулях. Я проходил осторожно, стараясь не наступить на кого-нибудь из них. Не раздеваясь, залезал в кукуль и брал

со стены гитару. Начинался вечер песен, смеха и рассказов.

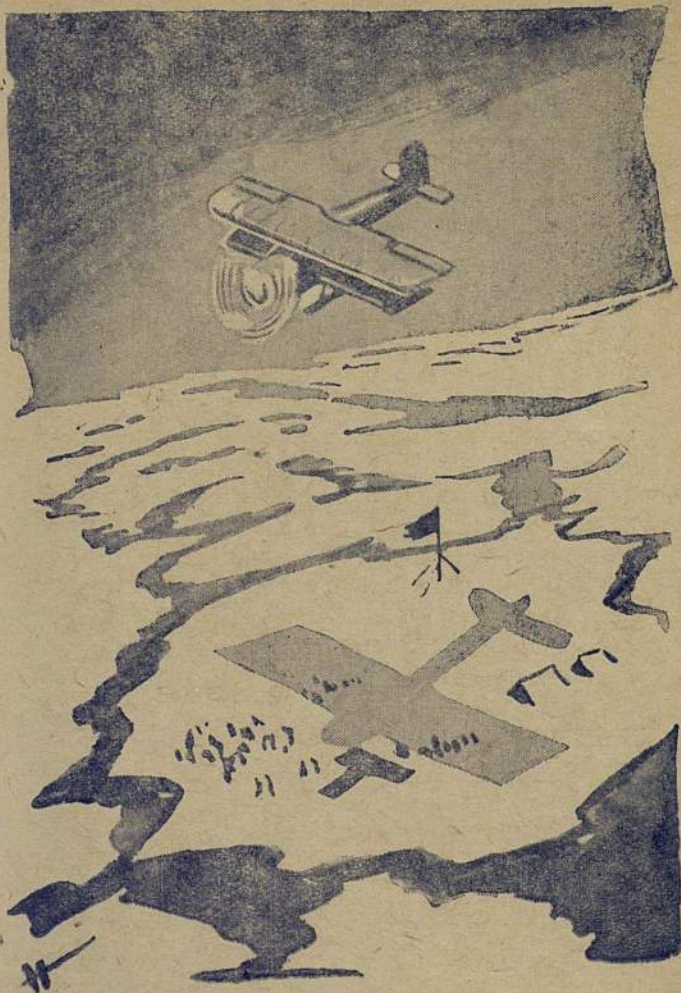
Во всем лагере в эти дни царил дух самой безыскусственной и неподдельной человеческой дружбы. Не было конца разговорам о жизни и приключениях на льдине. Меня, прежде всего, интересовало, что сделали летчики: кто сколько вывез? Кто как взлетал, как садился? Как находили лагерь?.. Это, оказывается, была совсем не простая задача, хотя челюскинцы и разводили на льдине огромные дымовые сигнальные костры. Стойбище их терялось среди однообразных ледяных торосов.

— Когда я летел над льдами, — рассказывал Каманин, — мне часто казалось, что либо часы остановились, либо самолет не двинется с места, — так однообразна была картина, расстилавшаяся под нами.

Полеты в лагерь лишний раз доказывали точность штурманских расчетов Шелыганова.

— Один раз вышел даже курьез, — рассказывал Шелыганов, — усумнился я было в своих расчетах. Все было правильно: определил ветер, направление, время. Предупреждаю Каманина: осталось десять минут. Предупреждаю второй раз: лагерь будет через три минуты. Но минуты прошли, а лагеря я не вижу. Очень мне стало неловко.

— Время вышло, — говорю я Камани-



ну, — а лагеря не вижу. — Каманин в зеркало улыбается мне и отвечает в трубку по-военному:

— Можно бомбить по расчету времени.

Смотрю Каманин разворачивает самолет к посадке и тут сразу увидел сигнальный дым и лагерные палатки. Оказывается, лагерь был прямо под нами и я просто не видел его под фюзеляжем самолета.

— Лагерь надо искать с подходом, — рассказывал Молоков. — Когда идешь на высоте тысячи метров, все промоины легко принять за сигнальный дым. И, кроме того, если заберешь влево и будешь смотреть против солнца, все тонет словно в дымке. А ты лети ниже и правее, тогда сигнальный дым будет перед тобой и солнце не мешает... Хотя, — вспоминал вдруг Молоков, — чего это я советую, ведь и лагеря больше нет...

Лагеря нет. Никого больше не осталось на льдине.

Сколько было шуток и смеха по поводу того, что даже собак забрал с собой Каманин. Полярники искренно приветствовали этих последних пассажиров.

Челюскинцы не надеялись, что собак удастся спасти. Собак все жалели. Это была одна из лучших упряжек Чукотки. Предполагали их застрелить, чтобы не оставлять на медленную гибель. В лагерь была послана специальная молния о том, что делать с со-

баками. Но летчики разрешили этот вопрос. В свой последний полет Каманин забрал мохнатых помощников в кабину и вывез их на землю.

Оказывается, около тысячи собак участвовали в спасении челюскинцев. Среди них были собаки не только чукчей, но и пограничной охраны. Об отдельных упряжках рассказывали героические истории, — они пробежали за эти дни более десяти тысяч километров! Всю подсобную работу: подвоз горючего, масла, продуктов от одной базы к другой — все это проделали собаки. В этом году отложили даже традиционный розыгрыш первенства, который каждую весну устраивается на Чукотке, потому что лучшим собакам, участвовавшим в спасении, надо было теперь дать отдых.

Чрезвычайно интересны были рассказы летчиков о том, как им пришлось напрягать всю свою волю и нервы каждый раз, когда дело подходило к посадке или к взлету. Нужна была величайшая, буквально акробатическая точность, чтобы угодить на узкую, короткую площадку, расчищенную среди ледяных глыб.

Каманин рассказывал, что первый раз, садясь на льдине, он не слышал ни приветствий, ни криков радости, не замечал людей, которые в восторженном исступлении кидали шапки и бежали за тенью самолета.

— Мной, — говорил он, — владела лишь одна мысль, — как я сяду? Приземлившись, я ходил по льдине, пожимал руки каким-то бородатым людям, а сам думал только о предстоявшем взлете.

Кого вез он в этот день, Каманин не помнит, но очень хорошо помнит, что взлетел «на отлично», вычертив в воздухе кривую над самыми торосами.

Парашютные ящики вошли в поговорку. Так как в кабине места хватало только для двух-трех, Каманин и Молоков приспособили для пассажиров ящики сигарообразной формы, которые служат для перевозки грузовых парашютов. Каманин сначала сам залез в них и испробовал, как будет там чувствовать себя человек. «Парашютисты», как в шутку стали называть таких пассажиров, с увлечением рассказывали, как их заталкивали в эти ящики, словно снаряд в пушечное дуло, как они лежали там, не имея возможности шелохнуться, доверяясь целиком смелости и искусству своего спасителя. А он в это время до пределов напрягал свой мозг и нервы, чтобы благополучно поднять и провести перегруженный самолет над предательскими, грозившими гибелью торосами.

Однажды машина Доронина повредила при взлете шасси и стала посреди аэродрома, почти разделив его пополам. Для взлета остался узкий, метров в тридцать, коридор.

В таких условиях Каманин никогда еще не взлетал. Долго он вспоминал потом, как ему пришлось на старте вести свою машину прямо на доронинскую...

Но с особенным волнением летчики и спасенные вспоминали ночь и утро 13 апреля. 12 апреля к вечеру, когда на льдине оставалось всего шесть человек, погода внезапно ухудшилась. Всех охватила тревога. Опасались, что полеты станут невозможными. Могла подняться пурга на много дней. Наступавшая весна грозила гибелью оставшимся на льдине шестерым смельчакам. Что они могли бы сделать теперь, если снова слепая стихия разворошит льдины и вконец испортит с таким трудом созданную площадку?

Утром 13 апреля облачность сгустилась. Вылетел Водопьянов, но вернулся, не найдя лагеря. Люди стали нервничать... Вторично пошли в воздух Молоков, Каманин и Водопьянов. На ведущем самолете вместе с Каманиным сидел штурман воздушных морей — безошибочный Шелыганов. Спокойно и уверенно, как всегда, он сообщил по телефону Каманину:

— Через пять минут будет лагерь.

Все на берегу облегченно вздохнули, когда Кренкель сообщил, что самолеты благополучно снизились, и дал из лагеря последнюю радиограмму:

— До скорого свидания. Работы прекращаем...

Еще несколько часов лихорадочного нетерпения, и скоро обитатели Ванкарема увидели возвращающиеся самолеты с последними пленниками ледяного лагеря.

Перевозки челюскинцев в Уэлен и бухту Провидения продолжались.

Молоков, руководивший последними рейсами, всячески старался бороться с почивающими на лаврах. Собирались частые совещания, на которых обсуждали вопрос, что дальше делать, кому кого и куда везти. Почти все машины налетали свою норму. У многих летчиков, после окончания героических полетов, рвение заметно упало.

Я продолжал работу на своей старой машине. Эта потрепанная, хромая, но верная машина была теперь мне дороже всех других самолетов. Я перевез на ней двадцать два человека, сделав всего шесть рейсов из Уэлена, из них два в бухту Лаврентия за больными и остальные — в Провидение.

День Первого мая я встречал в бухте Провидения. Мы катали чукчей на самолетах. Смотрели национальную чукотскую борьбу. Голые по пояс чукчи боролись на

снегу, валя друг друга в сугробы. Затем провели соревнования в стрельбе и беге. Чукчи бежали километров шесть по бухте.

Вечером было торжественное собрание. Три «летучие мыши» горели в помещении кооперативного склада. Люди расположились на ящиках, на мешках с крупой и продуктами. Президиум уселся за прилавком.

Невысокая женщина в платочке — учительница Сергеева — открыла торжественное собрание. Было произнесено несколько речей по-русски и по-чукотски. Один эскимос, размахивая руками, горячо говорил:

— Впервые за всю жизнь мы видим у себя так много народа, — наш праздник совпал со спасением челюскинцев. Не забудьте, товарищи, что и мы, эскимосы, чукчи и все местные жители, тоже помогали в этом великом деле.

Невысокая женщина в платочке раздавала премии чукчам за стрельбу, за бег, за хорошую охоту.

— Смотрите, — говорила она, премируя победителя по борьбе, — этот товарищ пришел из другой деревни, а победил ваших борцов. Смотрите, чтобы в будущем году вы были так же сильны, как он.

— Ты взял первое место по стрельбе, — говорила она другому, — ты хорошо стреляешь, но плохо выполняешь свой план по пушнине. Мы тебя премируем за стрельбу,

смотри, чтобы в будущем году можно было премировать тебя также и за охоту.

Она раздавала чукчам чайники, кастрюли, мануфактуру, оружие. А потом, закончив премирование мужчин за охоту, стрельбу и борьбу, учительница Сергеева начала премировать женщин за чистоту в ярангах, за лучшее хозяйство.

Я вспоминал рассказы чукчей в Валькальтене о том, что женщина должна только слушаться своего хозяина, что она не пользуется никаким почетом, и невольно подумал, как много может сделать этот эмалированный чайник, выданный в качестве премии лучшей хозяйке чукотских яранг.

Когда мы перебросили основную массу челюскинцев в бухту Провидения, куда должен был притти пароход, там стало еще теснее, чем было в Уэлене. И все же, в этой тесноте челюскинцы оставались людьми, на которых было весело смотреть. Сами плотники, сами столяры, они мастерили себе помещения, устраивали нары в два и три этажа.

В бухте Провидения, ожидая парохода, мы прожили две недели. Взбирались на горы, разговаривали о приключениях на льдине, о полетах. Но все же ждать было томительно.

На материк! Скорей пришел бы пароход!

Нечего было читать, не было никаких развлечений. Скука доводила до того, что мы принимались читать прошлогодние газеты, которыми были оклеены помещения.

В бухте Провидения мы встретились наконец с Демировым, которого видели в последний раз в тумане над Пальпальским хребтом по пути в Анадырь. Мы уже знали, что он семь раз пробивался в Анадырь сквозь туман и тучи, что его машина разбилась и сгорела, не долетев пяти минут до города. Из Анадыря его привез на своей машине Галышев.

Каманин рассказал мне о своей первой встрече с Демировым в бухте Провидения.

Каманин шел с Шелыгановым по бухте, когда увидел знакомую фигуру. Человек в кухлянке шел посредине бухты, куда отрулил прилетевший самолет. «Кажется, это Демиров», — подумал Каманин и окликнул его. Человек продолжал идти, не оглядываясь. Каманин закричал вторично. Человек остановился, повернул и пошел навстречу. Да, это был Демиров. Он узнал Каманина, бросился бежать к нему. Не добежав шагов соток, он закричал:

— Товарищ командир! Не было никакой возможности! Товарищ командир, авария произошла не по нашей вине...

— Брось волноваться, — отвечал Кама-

нин. — Всем уже известно, как это случилось. Поздравляю с «Красной звездой».

Демиров замолчал вдруг и обиделся.

— Зачем же смеяться — сказал он наконец глухим голосом.

Он долго не мог поверить, что его действительно наградили. И когда Каманин предложил ему лететь перевозить оставшихся челюскинцев в бухту Провидения, Демиров тем же глухим голосом спросил:

— Что же, значит ты мне после этого машину еще доверяешь?..

Демиров полетел. Нужно было видеть, как внимателен и осторожен был он перед полетом.

Людей в бухте Провидения становилось все больше и больше. Все домики и помещения маленького селения были переполнены. Люди лежали в сенях, в проходах и на нарах в три этажа. Каждый считал себя счастливым, если ему удавалось получить на полу место, достаточное для того, чтобы растянуться.

В первые дни к этим неудобствам присоединилось еще неупорядоченное питание. Мы завтракали и обедали кое-как всухомятку. На третий день Первомайских праздников Каманин привез из Уэлена повара-челюскинца Зверева. Звали его почему-то все

«дядя Саша». Был он человек очень говорливый, бывалый и веселый. Сам про себя он говорил, что очутился на севере случайно, — был раньше матросом, убежал от своей жены на остров Врангеля, стал полярником и попал в экспедицию «Челюскина». Он много рассказывал о своих путешествиях и приключениях в различных портах и морях и очень хвастался своим поварским искусством.

Теперь мы стали питаться культурно. Дядя Саша на примусах устроил целую кухню. Каждый вечер он приходил к нам советоваться по поводу завтрашнего меню.

— Дядя Саша, — говорил ему Каманин, — приготовь нам на завтра шницель по-венски. — И, подмигнув нам, Каманин принимался шутить: — Может быть не умеешь его готовить?..

Зверев обижался неимоверно.

— Это шницель-то по-венски? — презрительно отвечал он, — что же вы думаете — я какой-нибудь супник? Я специалист по вторым блюдам. Это же надо понимать!..

И уходил обиженный на весь день.

В этот день с утра было ясно, и мы занялись домашними делами — стиркой, бритьем и приведением себя в культурный вид. В самый разгар этого занятия к нам прибежал Каманин и закричал:

— Ребята, я слышал гудок!

Сначала не поверили. Много раз уже мы обманывали друг друга этим гудком. Заставили Каманина дать честное слово.

Многие хотели сейчас же пойти в бухту, которая была скрыта от нас высокой горой, чтобы увидеть своими глазами не пришел ли пароход. Но в это время из-за сопки раздалось жиденькое тарахтенье и вынырнул самолетик «Ш-2». Сделав круг, он сел, и из него вышли наши старые знакомые по «Смоленску». Теперь уже сомнений не было — пароход пришел.

Началась радостная суматоха. Мы оставили дядю Сашу поджаривать шницеля и вместе с Каманиным отправились к пароходу.

«Смоленск» стоял весь разукрашенный флагами. Команда ждала на палубе. Нам не давали возможности взойти на корабль. Тесное кольцо людей окружило нас, и все наперерыв расспрашивали о полетах.

...И вот мы снова на пароходе — на том же «Смоленске», с которого сошли всего каких-нибудь два месяца тому назад.

После прихода «Смоленска» в бухте продолжалась та же суетливая, лагерная жизнь, наполненная счастливым шумом спасенных и участников спасения.

Пароход пошел в бухту Лаврентия, где



оставались больные челюскинцы. Здесь на льду вокруг парохода на ропаках расположился пестрый табор: люди, нарты, четверста собак и самолеты. Все это шумело, кричало и выло. Больных прямо на нартах стрелами поднимали на борт парохода.

Весело и шумно началось обратное плавание. Мы проезжали знакомые места, воскрешавшие в памяти эпизоды недавнего перелета. На борту парохода мы встретились с людьми, каждый из которых чем-нибудь помог в нашей работе.

Вот Котов, к которому я на собаках ездил за бензином и у которого я с таким наслаждением вымылся и побрился. Ему отпустили тысячу килограммов бензина вместо взятых ста семидесяти.

Вот Братышкин — комсомолец с мыса Чаплино, который организовал чукчей и помогал выравнивать площадку для взлета. Хотелось отблагодарить чаплинцев, но я не знал чем. Я написал и передал через Братышкина письмо всем чукчам с товарищеским спасибо за оказанную помощь.

И в самом деле, разве будет лишним еще раз сказать о том, что сделали для нас местные жители? Они перекладывали на себя значительную часть тяжелых работ, они всячески облегчали наши лишения, помогали

чем могли, — и все потому, что видели в нас своих товарищей, людей своей родины...

С нами на пароходе ехал молодой чукча, которого летчики захватили из Ванкарема. Это был Тынаэргин, кочевник-батрак. В Ванкареме он ревностно помогал летчикам. Ему поручили важное дело — организовать непрерывное разогревание воды. Тынаэргин справился с этим делом «на отлично». Для него не было большего наслаждения, как наблюдать за самолетом, помогать запускать моторы или ремонтировать какую-нибудь мелочь. Парень показал такие способности в этих делах, что летчики решили захватить его с собой.

Мы взяли его в качестве своего воспитанника и обещали привезти его в летную часть, обучить, сделать его мотористом. Всякий раз, когда я смотрел на него, едущего в новую жизнь, мне вспоминался вечер в Анадыре и незатейливая чукотская песенка:

*Надоело мне работать
на американском складе,
Тяжело мне мешки таскать.
Я хочу на пароходе поехать,
Хочу увидеть города и машины.*

Два-три месяца тому назад мы проходили эти места на том же «Смоленске», про-

бывая неизведанный путь, сквозь суровый шторм. Возвращаясь назад, мы снова попадаем в шторм, но как не похож этот шторм горячих приветствий и восторженных встреч на жестокую трепку, заданную нам тогда океаном!

Шторм приветствий, подхвативший нас уже у берегов Петропавловска, организовавшего торжественную встречу «Смоленска», стремительно понес нас через всю необъятную страну Советов. Вот мы уже мчимся на разукрашенном поезде, пролетаем сквозь грохот аплодисментов, водопады цветов и подарков.

Нам всем показалось вначале это странным, — ведь мы совершили маленькое дело, а какой гигантский взрыв энергии точно по закону детонации прокатился по всей стране. Мы неслись в волнах неумолкающего грохота приветствий на протяжении двенадцати тысяч километров и только теперь осознали, что пока мы штурмовали север, пока челюскинцы сражались со льдами, вся страна вместе с нами и с челюскинцами совершала этот героический поход!

Во все время пути летчики и челюскинцы выходили отвечать на приветствия, открывать митинги и принимать подарки. Это продолжалось днем и ночью, во всех городах, на всех остановках. И даже там, где поезд, не останавливаясь, пролетал мимо, в

окна врывались звуки оркестра и ураган приветственных криков.

Шторм приветствий докатился до Москвы, и здесь в ясный день 19 июня ударил самый мощный прибой народной радости, торжества и силы.

Челюскинская эпопея закончилась, но долго еще будет ощущаться во всех самых отдаленных уголках необъятной нашей социалистической страны тот колоссальный подъем творческой энергии, который она вызвала.

Каждый из нас, участников экспедиции, получил массу приветственных писем, телеграмм, приглашений... Иные из них быстро забывались, слившись с общим потоком приветствий, иные же глубоко западали в память. Такой, например, для меня оказалась одна телеграмма, связанная с далекими годами моего детства. Что можно сказать о моем детстве?.. Одесса. Еврейская беднота. Больная мать. Беспризорность. Папиросы, ириски, сахарин. Привокзальные товарищи, рано приучавшие к картам, безрадостные годы. И только когда крепко установилась советская власть, я всеми силами молодости рванулся к другой, живой жизни. Я поступил в школу еврейской молодежи, вступил в комсомол...

Легко понять, мне думается, какая радость вспыхнула во мне, какая волна теплого чувства подхватила меня, когда после всех шумных встреч и банкетов телеграф принес мне еще одно, незабываемое приветствие:

Москва, летчику Пивенштейну, участнику спасательной экспедиции челюскинцев.

Одесская школа-завод еврейской рабочей молодежи ЕВРОМОЛ приглашает тебя, дорогой Пивенштейн, одного из своих лучших воспитанников, на свой пятнадцатилетний юбилей. С чувством гордости мы читали и следили за твоими подвигами, мы радовались награждению тебя орденом Красной звезды. Поздравляем тебя и ждем ко второму июля.

Юбилейная комиссия ЕВРОМОЛА.

Не менее радостной для меня была встреча с рабочими Херсонского завода. Надолго останется в моей памяти один из эпизодов этой встречи. После моего доклада о полетах слово взял седобородый старик-рабочий — лет шестидесяти. Он вышел на трибуну в спецовке, не успев переодеться после работы, и, потрясая букетом роз, нескладно говорил о том, что завод объявил конкурс на лучшую бригаду, что лучшая бригада получает звание челюскинской и что это звание присвоено его бригаде, выполнившей план на двести пятнадцать процентов!

Он продолжал говорить, размахивая розами, заготовленными мне в подарок, нарушая регламент, что их бригада останется лучшей, что ребята не выдадут, что они дотянутся до чести носить это имя...

Я летел с этого завода на аэроплане. Самолет проносил меня над красочными полями Украины, над стройными заводами пятилетки. Сколько на этих заводах и в колхозах бригад «имени челюскинцев», выполняющих план на двести пятнадцать процентов, сколько бригадиров, гордых своим умением работать!.. В первый раз, глядя на землю, я почувствовал непривычное головокружение...

Я вспомнил северный поход, полеты в пургу и в туманы, дикие горы и льды, обратный путь, шторм любви и приветствий... Я вспомнил анадырцев, спрашивавших про жизнь «на материке»... Вот он лежит подомной, этот великий материк, открытый революцией, эта необъятная страна, могучая и обильная, — страна радостного социалистического труда и счастливой, прекрасной жизни миллионов!

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	1
I. Тревога	3
II. На борту „Смоленска“	21
III. Олюторский полуостров	44
IV. Первые два этапа	60
V. Гора Дионисия закрылась	76
VI. Отставшие	91
VII. Пурга в Кайнергине	111
VIII. Захромавший самолет	127
IX. Судьба летчика Бастанжиева	143
X. Мы остались одни	158
XI. Самолет на деревянной ноге	171
XII. Лагерь спасенных	185

Рисунки, титульный лист, форзац, обложка и супер-обложка работы художника *Д. Нагишкина*.

Редактор *Е. Бруй*.

Технические редакторы: *В. Пилюшин и В. Цветков*.

Ответственный корректор *Л. Калашников*.

Сдано в набор 22 сентября 1936 г. Подписано к печати 31 октября 1936 г. Формат 62×94/32. Объем 6,5 печатных листов. Авторских 6,5. Знаков в 1 печатном листе 40662. Тираж 15000 экз. Крайлит № 1052. ОГИЗ ХБ № 124. Заказ типографии № 5051

Цена 1 р. 95 коп.; переплет 85 коп.

Отпечатано в типо-литографии им. Волина греста „Полиграфкнига“. Владивосток, Ленинская, 43.

Ц 1936 г.
Ант № 22

2194/12



1958



36-1

322

