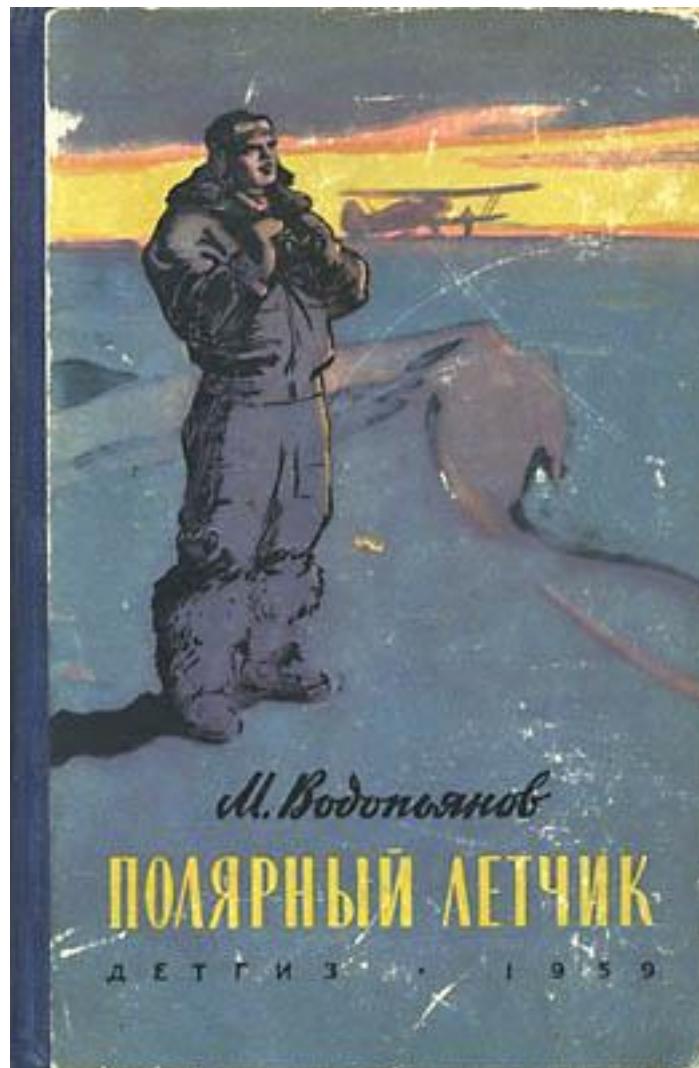


Герой Советского Союза
Водопьянов Михаил Васильевич
Полярный лётчик

Издание: Водопьянов М. В. Полярный лётчик. — М.: Детгиз, 1959.

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

Водопьянов М. В. Полярный лётчик. — М.: Детгиз, 1959. — 320 с. («Школьная библиотека»). /
Рисунки К. Арцеулова./ Тираж 200000 экз. Цена 6 руб.





Автор: Много раз меня приглашали к себе в школу или на пионерский костёр мои юные друзья. Я рассказывал им о разных происшествиях из своей долгой лётной жизни и о полётах моих товарищей — полярных лётчиков. Почти всегда после окончания рассказа начинали сыпаться вопросы. Пионеров интересовало всё: и как я впервые взял в руки штурвал самолёта, и спасение челюскинцев, и полёты в Арктике, и будущее нашей советской авиации. Время шло, многие школьники, с которыми мне довелось встречаться, стали уже сами лётчиками и педагогами, инженерами и врачами. В школах уже учатся их сыновья и дочери, а вопросы остаются те же, только их стало намного больше. Вот и решил я сразу побеседовать со всеми ребятами нашей огромной страны, рассказать им то, что знаю. Мне хотелось, чтобы читатели этой книги правильно поняли то, о чём я пишу, поняли, что в жизни всего можно достигнуть, если упорно стремиться к поставленной цели, не бояться трудностей, много работать и учиться. Храбрость, мужество, волю и смелость духа надо воспитывать изо дня в день и в школе, и дома, и на спортивной площадке, и в туристском походе. Вы, мои дорогие читатели, строители коммунизма, должны быть трудолюбивыми людьми, верными друзьями и ничего не бояться. И вы будете такими людьми!

Полярный лётчик

От автора

До неба далеко

Маленький мир

Мои первый «полёт»

Конюх на аэродроме

Лёша Сибиряк

«Возьмите меня в школу!..»

За рулём и у мотора

Наконец в воздухе

Я — летчик!

Борьба с саранчой
Ночью на дневной машине
С матрицами «Правды»
Лед на шлеме

Не всё идёт гладко

На деревянном колесе
Домашние средства
В погоне за стратостатом
Испытание бензина
«Незаметные» рекорды
Неожиданность

Впервые на Севере

Самолёт и валяный сапог
На кустарных аэродромах
Мотор дал урок
Узор на бересте
Потеряли полмиллиона
Полёт за сапогами
Как приходилось «куропачить»
Катастрофа

Пароход раздавлен льдами

Плавание «Челюскина»
На помощь!

Северные встречи

Авиапионеры Севера
Не везёт!
Мальчик Кны
Красавчик и его мать
Пари
Товарищи терпят бедствие
«Хозяин» Арктики
Муха Южанка и пёс Нелай
Полярные шутки
Напрасные поиски
Золотые лыжи

На полюс!

Мечта пилота
Завоевание полюса
Возвращение в Москву
Необыкновенная демонстрация
Конец «глухонемым» полётам

Дни войны

Боевое крещение
Кто такой Серёга?
Ледовая разведка
В воздухе уцелел — на земле разбился
Штурман Фрося
Недоразумение
Председатель сельсовета

На плавающих льдинах

«Комсомольский» остров
«Северный полюс — два»
На плавающих льдинах



От автора

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

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

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

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

Мне хотелось, чтобы читатели этой книги правильно поняли то, о чём я пишу, поняли, что в жизни всего можно достигнуть, если упорно стремиться к поставленной цели, не бояться трудностей, много работать и учиться.

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



До неба далеко



Маленький мир

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

Я работал как мог вместе со взрослыми всю неделю, а по праздникам смотрел, как они пили, гуляли.

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

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

Как-то я спросил у бабушки:

— Бабуня, а до неба далеко?

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

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

Бабушка обругала меня и сказала, что ангелов видеть нельзя. Я удивился: почему же чертей и ведьм можно видеть, а ангелов нельзя? Она опять рассердилась, хотя отлично знала, что с ведьмами наши односельчане встречаются почём зря. По селу вечно ходили рассказы об этом.



Наслушавшись таких рассказов, я стал бояться ходить ночью.

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

— Ведьма! — крикнул кто-то.

И мы бросились бежать.

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

Пошли дальше, а за нами снова кто-то топает. Тут мы выпустили весь заряд камней и дали стрекача до нашего дома, который стоял на самом краю деревни.

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

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

Об этом случае я скоро забыл. Меня поразило другое.

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

Свалил я камень, привязал свою лошадь к столбу и пошёл к конторе, где у подъезда стоял автомобиль. Мне страшно хотелось увидеть его поближе.

Эх, и позавидовал же я тогда шофёру! Важно сидел он за рулём в кожаной куртке. В любую минуту он может завести машину и поехать...

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

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

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

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

— Какие это туманные картины?

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

— А где показывают?

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

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

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

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

Прошло немало дней, прежде чем я с большим трудом собрал желанную сумму. Она была для меня ключом к двери, за которой, как мне казалось, открывался большой мир.

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

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

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

С тех пор мой маленький мир расширился. Я чувствовал, как медленно, но верно рушатся мои детские понятия. Меня потянуло в город, к бегающим и летающим машинам.

Мои первый «полёт»

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

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

— Вон летит аэроплан!

Я так резко изменил положение и отчаянно повернул голову, что свалился с крыши. Отец испугался, не напоролся ли я на вилы, потому что я страшно заорал. Он растерялся и сам стал кричать:

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

А я лежу в соломе и кричу в полном восторге:

— Люди летят! Ой, люди летят на крыльях!

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

Пока мы с отцом заканчивали свою работу, в селе нашем происходил полный переполох: ведь самолёт показался над нашими Студенками впервые. Старухи выбежали из домов с криком: «Конец миру пришёл! Нечистая сила летит!»

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

— Бомбы! Ложись!..

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

Наконец кто-то из бывалых солдат, заметив место, куда была сброшена бомба, осторожно подполз к ней. Он обнаружил пакет с бумагами: это была пачка листовок с призывом молодого советского правительства на борьбу с белогвардейщиной...



— Люди летят! Ой, люди летят на крыльях!

За ужином отец смеялся надо мной.

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

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

На другой день я сразу ушёл в город: решил посмотреть на самолёт и летающих на нём людей поближе. Но это было не так просто, как я думал. На аэродром, конечно, я не попал: нужен был пропуск. Я печально слонялся у ворот и с завистью смотрел на счастливых, которые свободно входили туда. И всё же вышло, что слонялся я не зря. Я узнал, что в дивизион воздушных кораблей нужны обозные. Правда, принимали только красноармейцев, но разве это могло меня остановить! Напротив, это было очень заманчиво.

Я побежал в Липецкий военный комиссариат. Там мне сказали:

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

Я готов был дать подписку хоть на шесть лет! Мысль о том, что меня берут в Красную Армию, для меня была огромной радостью.

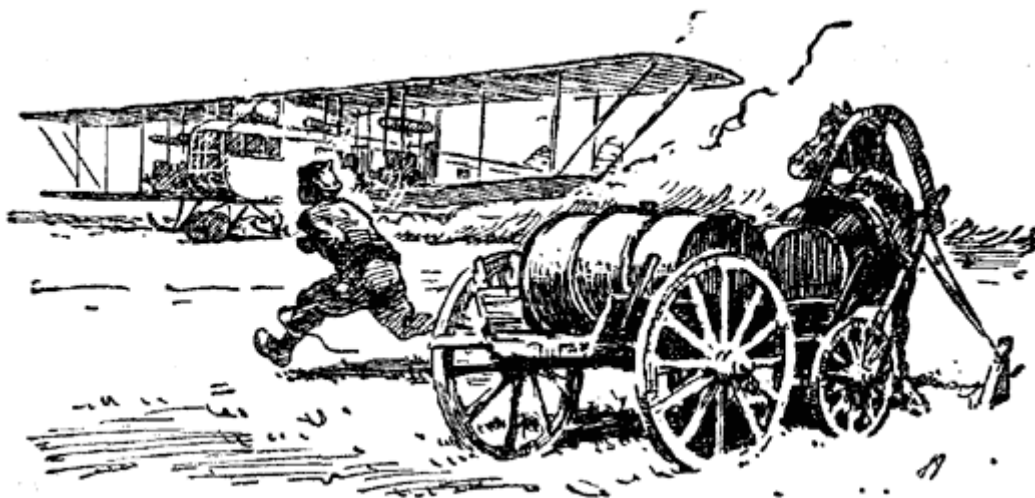
Конюх на аэродроме

— Что ты умеешь делать? — спросил меня командир дивизиона воздушных кораблей, когда я явился к нему для прохождения службы.

— Всё, что прикажете, — ответил я.

— А что ты хотел бы делать?

— Работать на ваших аэропланах.
— А за лошадьми ты умеешь ухаживать?
— Ясно, умею! — удивился я.
А сам думаю: «При чём тут лошади?»
И вдруг командир мне говорит:
— Вот и хорошо! Будешь у нас на аэродроме конюхом, обозным.
«Как же это?» — оторопел я. Командир прочёл на моём лице разочарование и поспешил утешить.
— Будешь подвозить бензин к самолётам, — объяснил он. — Ведь без бензина самолёт летать не может. Это очень важная работа — быть обозным.
— Хорошо, — сказал я. — Раз важная, то я согласен.
И началась служба. Действительно, мне поручили подвозить к самолётам бензин. После разъяснений командира я относился к этой «авиационной работе» с полной ответственностью.
Я был рад каждому случаю повертеться подольше около самолёта. Машины притягивали меня к себе, как магнит. Я старался как можно больше «помогать» механику: наливал бензин в бак, подавал инструмент, придерживал крыло, когда он пробовал мотор, при посадке самолёта бежал навстречу, чтобы помочь лётчику подрулить на место стоянки.
Вскоре я прослыл таким любителем авиации, что мне (до сих пор не знаю, в шутку или всерьёз) дали звание: «наблюдатель правого крыла» — я должен был следить за чистотой правого крыла самолёта. И я по-настоящему гордился своей работой. С какой любовью я чистил, мыл, вытирал крыло после каждого полёта и перед уходом в воздух! Я сам порой был не так чист, но «моё» крыло блистало, как зеркало.
В дивизионе ко мне относились неплохо, и скоро я дослужился до «повышения»: меня назначили командирским кучером. Мне выдали кожаную куртку, которая произвела такое впечатление на моих родных, что они даже называли меня лётчиком.



Вечерами я посещал школу для взрослых. Из всех учеников я, пожалуй, был самый беспокойный. Никто не задавал столько вопросов учителям, сколько я. Но нужно сказать, что учителя не были на меня в обиде и охотно рассказывали обо всём, что меня интересовало. Они понимали, что мне не терпелось наверстать то, что было упущено в детские годы.
Когда у нашего командира появилась машина, меня сделали помощником шофёра. В автомобиле я, разумеется, мало понимал, но, помогая шофёру мыть, заправлять и чистить машину, приглядывался, расспрашивал. Понемногу это чудо стало для меня проясняться. Шофёр был доволен своим помощником, но учить меня управлять машиной не хотел. Это меня очень огорчало, и я решил перехитрить его.
Рано утром, когда он ещё спит, заправлю машину, заведу мотор и начинаю: то назад, то вперёд... то назад, то вперёд... Далеко я уехать не мог. Все мои «манёвры» происходили на крошечной площадке, где даже нельзя было сделать разворот, но всё же эти упражнения принесли мне пользу.
Как-то мой шофёр раздобылся.
— Садись, — говорит, — за руль и попробуй управлять... Вот это педали, это конус, это тормоз, этим дашь газ, а вот это рычаг перевода скоростей. Не волнуйся, спокойно.
А я несколько не волновался: всё, что он мне показывал, я уже хорошо изучил, внимательно присматриваясь к его действиям, когда он вёл машину. Да и утренние занятия помогли.

Когда я поехал, шофёр удивился:

— Из тебя выйдет шофёр. Неплохо ведёшь.

Однажды он заболел. Командир дивизиона сам хорошо водил машину. Как-то в дороге он сказал:

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

— Виноват, товарищ командир, я умею!

— Ну-ка, попробуй!

Я смело берусь за руль, хотя ещё не вполне уверен в себе. Переезжаем железную дорогу. Стоп... На самом переезде неловко перевёл скорость, и мотор заглох.

— Что же ты! — говорит командир. — С таким шофёром ещё под поезд попадешь. Нет, брат, видно, придётся тебя обратно, поближе к коням, переводить.

Я видел, что командир шутит, но переживал свой провал ужасно. Тут же я дал себе твёрдое слово выучиться управлять машиной, как сам командир. Это слово я сдержал.

Всю гражданскую войну я провоевал в своём дивизионе. Сначала мы сражались в местах, где я родился. Недалеко от нашего города появился генерал Мамонтов, который хотел уничтожить Красную Армию и занять Москву, а вышло наоборот: Красная Армия разгромила Мамонтова. Потом нас перебросили на Украину для борьбы с Врангелем. Этому белому генералу помогали иностранцы. Они давали ему оружие, самолёты, даже присылали своих солдат. Но Красная Армия была непобедима. Врангель был разгромлен, так же как и другие враги советской власти.

За три года службы в армии приходилось мне быть и конюхом, и шофёром, и посыльным, и бойцом — я всем был доволен. Но мечта стать лётчиком меня не покидала, и я решил учиться.

Лёша Сибиряк

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

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

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

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

Вот что произошло в штабе.

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

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

Стоило только взглянуть на Силова, чтобы сразу понять, что он не из бывших царских офицеров. Невысокого роста, коренастый, с льяным чубом и обильно усыпанным веснушками круглым добродушным лицом, он совсем не походил на вчерашнего поручика или штабс-капитана. В царской России к штурвалу военного самолёта допускались только офицеры — сынки помещиков, фабрикантов, высокопоставленных чиновников. Нижним чинам из рабочих и крестьян доверяли лишь ремонт моторов и уход за машинами. После революции большинство авиаторов-офицеров оказалось в лагере белогвардейцев. Вот почему в Красной Армии в годы гражданской войны было мало самолётов и ещё меньше лётчиков. Кое-кто из бывших офицеров-лётчиков сорвал золотые погоны и перешёл на службу к красным. Им не всегда можно было доверять. Другое дело — свой брат-лётчик! Большие, в ссадинах и царапинах, тёмные мозолистые руки труженика были для Силова отличным «удостоверением личности».

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

— На разных, — не очень уверенно ответил Силлов. — На «Вуазене», например...

— Очень хорошо! У нас как раз есть беспризорный «Вуазен».

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

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

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

— Где учились?

— Самоучка.

Этого признания было достаточно.

Наш командир строгим, официальным тоном сказал:

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

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

Так появился у нас новый моторист. Вскоре, узнав получше непризнанного лётчика, мы по-настоящему полюбили его. «Лёша Сибиряк», как бойцы окрестили Силова, потому что он был родом откуда-то из-под Красноярска, оказался на редкость весёлым, сметливым, задушевным парнем. Он уже второй год служил добровольцем в частях Красной Армии и стал очень квалифицированным мотористом. Руки у него были прямо золотые, да и голова тоже. Он неплохо изучил моторы разных марок, что было особенно важно, так как летали тогда на заграничных «гробах» — сильно потрёпанных машинах: всяких «Фарманах», «Вуазенах», «Моранах», «Лебедах»... Эти самолёты были похожи на непрочные этажерки из фанеры, полотна и проволоки, на которых стояли малосильные, капризные двигатели.

Тогда не хватало всего: запасных частей, инструментов, вместо бензина частенько наливали в баки спирт, а машинное масло заменяли касторкой. Нужно было немало смекалки, чтобы отремонтировать старый мотор, приспособить к нему какую-нибудь деталь, взятую с другого, отжившего свой век, самолётного двигателя.

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

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

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

Где взять детали? Над этим ломали головы и командование авиационно-разведывательного отряда и все механики, в том числе и Силов. Он был мотористом самолёта, на котором летал Шадрин. На плечах серой офицерской шинели этого лётчика светлели полосы от недавно снятых погон, а фуражку украшала огромная, вырезанная из красной материи звезда. Шадрин никаких особых подвигов в нашем отряде не совершил, но был всегда дисциплинирован и исполнительен. Возвращаясь с разведки, он обычно доставлял подробные сведения о противнике. К тому же Шадрин был заправским оратором и с завидным красноречием выступал на всех собраниях и митингах, а они у нас бывали чуть не каждый день. Его у нас почему-то не очень любили, но уважали.

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

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

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

— Почему? Зачем в Сарапул? — удивился командир.

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

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

— На перекладных, — коротко ответил Лёша.

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

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

Они вернулись дней через пять. На аэродром торжественно въехала телега. Громыхало железо в мешках. Шадрин плёлся сзади, а Силов, помахивая кнутом, горячил еле плетущуюся костлявую лошадаёнку.

Ему, как видно, хотелось «с шиком», рысью подъехать к штабной палатке, но ничего из этого не получалось.

Лёша громко пел свою любимую частушку:

Высоко на самолёте

Увидала милого.

Кинул белую записку:

«Я воюю, милая».

Мы окружили телегу:

— Что привёз, Сибиряк?

— Богатство.

— А где рысак добыл?

— Реквизировал.

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

Лёша в самом деле привёз целое богатство.

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

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

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

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

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

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

— Не повезло мне тогда, — вспоминал об этом эпизоде Лёша. — И не случайно это. Летал я в понедельник — в тяжёлый день и, когда шёл на аэродром, повстречался с попом — знаешь, какая это дурная примета?.. Не надо было лететь.

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

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

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

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

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

Как Лёша потом сам признавался, несколько минут полёта вконец измучили его. Он уже сам был не рад, что взлетел один. Когда же решил идти на посадку, оказалось, что высота ещё большая, а граница аэродрома уже под крылом. Лёша сбавил обороты мотора, а он совсем остановился, и машина камнем пошла вниз.

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

К «лётчику» подошёл командир отряда:

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

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

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

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

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

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

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

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

И все с ним согласились.

Прошло недели три. За это время мы потеряли два самолёта. Погибло ещё несколько хороших товарищей. Мы уже перестали надеяться, что когда-нибудь увидим Лёшу Силова.

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

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

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

— Товарищ командир! — закричал Силов не своим голосом. — Мы ведь к белякам попали!

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

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

— Слушаюсь, ваше благородие!

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

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

«Вот артист! — подумал Лёша. — Вчера только на собрании распинался за советскую власть и тоже счастливым себя называл».

Тем временем Шадрин рапортовал подошедшему седуусому толстому полковнику:

— Я доставил важные сведения о расположении красных войск и этот трофей.

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

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

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

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

— Ты большевик? — спросил подполковник.

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

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

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

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

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

— Откуда ты это знаешь? — осведомился подполковник.

Лёша по тону почувствовал, что попал в точку. Он оживился, стал отвечать смелее:

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

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

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

— А каков шифр у господина поручика?

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

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

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

— Ваше благородие, разрешите обратиться!
— В чём дело?
— Господин полковник, вон там стоит старый «Вуазен». Разрешите, я его отремонтирую. У вас в эскадрилье будет ещё одна боевая единица.

— Как — отремонтируешь? Мне доложили, что его надо списать, — возразил полковник.
— Если я не приведу «Вуазен» в боевую готовность, можете меня расстрелять! — бойко ответил Сиров.

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

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

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

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

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

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

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

И вот однажды Лёша сказал Егору:

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

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

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

Вначале Сиров не очень доверял Дубинину — а вдруг его нарочно подослали к нему, чтобы проверить?

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

Но ничто так не сближает людей, как совместный труд. Мало-помалу Лёша узнал, что его помощник родом из Тулы, что он попал к белым прямо из царской армии. Служить ему здесь не по душе, но и красных он боится: вдруг расстреляют? Много часов провели они в душевных беседах, и Лёша сумел убедить Егора в том, что если они смогут принести пользу, советской власти, то их не только не расстреляют, но ещё и спасибо скажут.

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

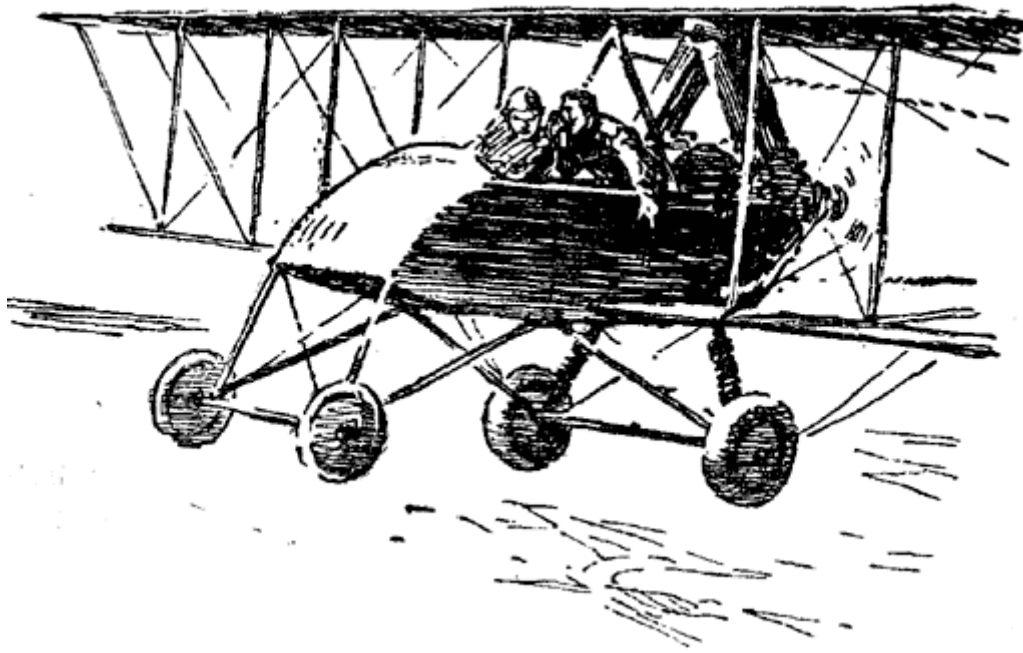
Сиров успокоил его:

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

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

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

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



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

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

Часовой несколько раз выстрелил им вслед, но не попал.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Мы были несказанно удивлены, когда увидели его, старательно перепрыгивающего через лужи, стоявшие на лётном поле.

Лёша шёл по аэродрому, весело распевая:

Я воюю, милая.

Командир отряда расцеловал его.

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

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

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

«Возьмите меня в школу!..»

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

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

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

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

— Добился всё же своего!

— Трудно было. Операцию глаза пришлось делать.

— Да ну!

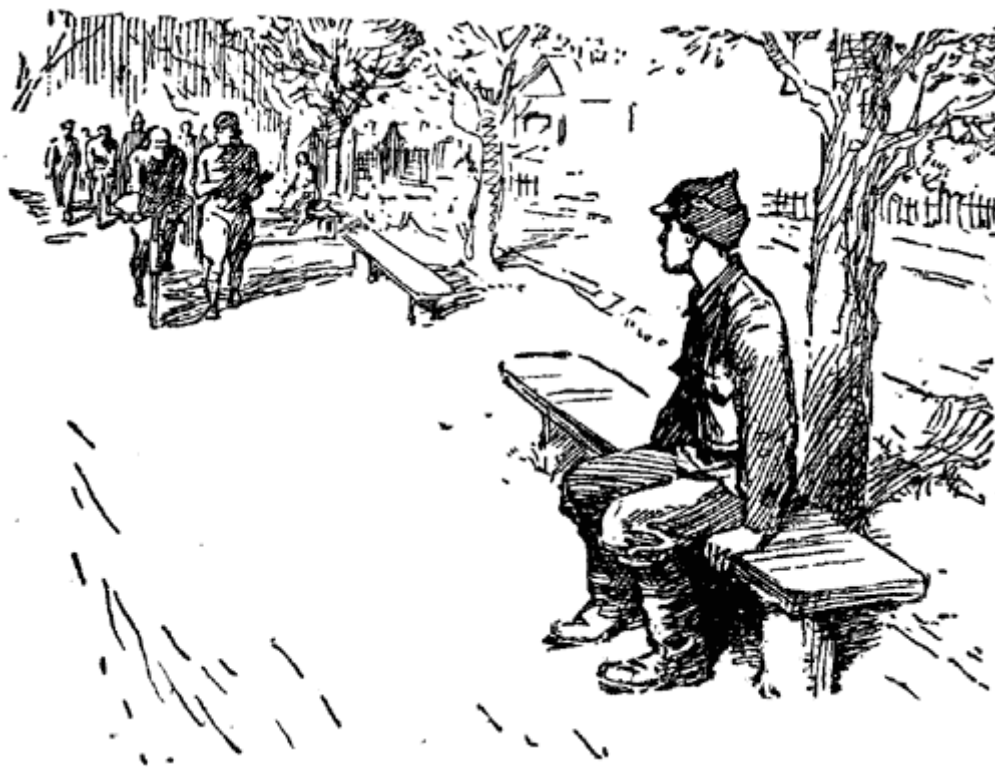
— Теперь всё в порядке. Как бог летаю, на «отлично».

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

— Это не так уж трудно, — утешил меня Сиров. — Пойди к нашему начальнику лётной части — он очень хороший человек. Попроси как следует — так, мол, и так, давно мечтаю. Думаю, что он тебе поможет.

В те времена я легко верил, что всё может быстро сделаться по-моему. Через час я уже сидел неподалёку от здания школы, на одной из скамеек Петровского парка, и пристально разглядывал всех прохожих. Начальника не оказалось, но мне сказали, что он должен скоро быть. Я задумал: если угадаю среди множества людей, шедших в школу, кто начальник, значит, будет удача.

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



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

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

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

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

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

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

Проходя за ним в кабинет, я подумал: «Ну, теперь дело в шляпе: ведь если бы он хотел мне отказать, то отказал бы сразу. Ан нет — он в кабинет повёл, значит...»

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

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

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

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

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

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

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

Очень большое впечатление тогда на меня произвёл рассказ одного старого лётчика, Егорова, о начальнике Константине Константиновиче Арцеулове.

Дело было вечером, после ужина, когда у занятых целый день людей появляется возможность поболтать. Курсанты вместе с инструкторами сидели за столом, не торопясь расходиться... Разумеется, меньше всех торопился я. Все знали о моём разговоре с начальником и относились ко мне уже как к «будущему лётчику»...

Героем дня чувствовал себя молодой, среднего роста, с пушком чёрных усов Володя Абанин.

— Мне сегодня, — взволнованно начал он, — инструктор показал, как делать вираж с переменными рулями. Красота! Руль глубины при вертикальном вираже является рулём поворота, а руль поворота — рулем глубины. Минут пять он меня вертел. Так прижимало к сиденью, что думал — провалюсь вместе с креслом вниз. «Ну как, понял?» — спросил меня инструктор. «Понял», — неуверенно ответил я. «А ну-ка, попробуй». Ну, я и попробовал: загнул такой вираж, что не заметил, как сорвался в штопор — три витка сделал. И влетело же мне! «Тебе, — говорит инструктор, — на корове ездить, а не на самолёте летать!» Три раза срывался, потом наловчился так, что теперь любой вираж могу сделать без инструктора.

Вот эти-то слова и задели за живое Егорова. Не обращаясь ни к кому в отдельности, он сказал:

— Вы, молодёжь, которая хочет летать, приходите на готовенькое. Всё разработано, проверено — учись, и только. Вам даже кажется, что стоит человеку переступить порог школы, как он становится чуть ли не «хозяином воздуха» — лётчиком... А в наше время всё было иначе. (Егоров очень гордился тем, что ещё до революции работал вместе с Арцеуловым в Севастопольской школе.) Мы были тогда и лётчиками и инструкторами, а многие рисковали своей жизнью, чтобы поднести теперь вам точную науку безопасного полёта... Вот этот самый штопор. Если бы вы знали, сколько было волнений и страхов, когда Арцеулов задумал намеренно войти в штопор, из которого никто тогда не выходил живым!.. Теперь-то эта фигура кажется вам довольно простой, не так ли?

Конечно, не только я, но все, кто был в столовой, заинтересовались словами Егорова и попросили его рассказать историю первого штопора.

— Я начал свою работу в авиации, — сказал он, — в 1913 году. Тогда я был ещё мотористом, в этом же году сделался гражданским, а потом и военным лётчиком. Самолёты у нас тогда были только иностранные: «Блерио», «Моран», «Ньюпор», «Фарман». Скорость их была как будто небольшая, восемьдесят пять — девяносто километров. Но всё же не только ученики, которые уже начали летать самостоятельно, а даже и сами инструктора, потеряв скорость самолёта, попадали в штопор и гибли.

Из штопора никому не удавалось выйти. В Херсоне разбился капитан Самойлов, в Гатчинской школе — капитан Дмитриев и поручик Серов, подпоручик Артемьев с пассажиром; пилоты в Одессе, Севастополе — везде, где только летали... Жертв штопора было много. О штопоре шло много разговоров, но как предотвратить катастрофу, что предпринять, никто не знал.

Константин Константинович был тогда начальником истребительной группы Севастопольской школы авиации на реке Каче. Представьте себе наше изумление, когда он заявил, что, кажется, нашёл решение проклятого вопроса и хочет проверить его на практике.

«Что же вы думаете сделать?» — спросили мы его.

«А вот увидите, как я войду в штопор и выйду из него!» — ответил он.

Можете себе представить наше волнение! Нам казалось, что опыт, задуманный Арцеуловым, равносителен самоубийству...

От споров в это время было не передохнуть... Бывало, Константиныч вычерчивает свои схемы на чёрной классной доске, а кто-нибудь из старых, опытных инструкторов подойдёт и выкинет такую штуку: возьмёт тряпку, сотрёт плавную линию вывода из штопора, начерченную Арцеуловым, и вместо неё выведет прямую до земли... Да ещё поставит внизу крест!

Пробовали пугать новатора «дурными предзнаменованиями». Для этого был повод: некролог об Арцеулове, ходивший в то время у нас по рукам. В школе имелся экземпляр французского журнала, в котором было чёрным по белому написано: «Нам телеграфируют из Москвы, что известный русский военный лётчик Арцеулов, внук знаменитого художника Айвазовского, нашёл доблестную смерть в воздушном бою над полями Галиции». И портрет Константиныча в траурной рамке... Это было чистое недоразумение, но некролог всё же имелся налицо... Как-никак — дурная примета.

«Неужели ты всё-таки решишься?» — спрашивали его без конца. А французские лётчики, прикомандированные в качестве инструкторов к нашей школе (были такие лейтенанты Мутак и Линьяк), — те говорили прямо:

«Даже во Франции никто не рисковал делать штопор. Эта попытка — безумие, и она несомненно повлечёт за собой гибель лётчика и машины».

«Что же? — отшучивался Арцеулов. — Вашей прессе не придётся печатать некролог второй раз. Хватит с меня и одного... А впрочем, увидите сами».

Смех и шутки сразу прекратились, когда настал день, назначенный для полёта. Это было в 1916 году.

Как всегда в осенние дни, в Крыму стояла великолепная погода. В небе ни облачка... А на аэродроме — целая буря. Арцеулов пошёл в свой «безумный», как тогда говорили, испытательный полёт. С замиранием сердца мы следили за манёврами его машины. И вот на высоте тысячи пятисот метров самолёт как бы замер на секунду на месте. Мотор затих. Затем машина, свалившись набок, быстро завертелась в штопоре.

Боюсь, что мы внизу чувствовали себя намного хуже, чем он там, наверху. Правда, он уверял нас перед полётом, что хорошо продумал всё теоретически, но... мы же знали, сколько народу уже погибло, и плохо верили в спасительную теорию.

Со страхом глядя в небо, мы увидели, что после нескольких витков самолёт перестал вращаться и, перейдя в пикирующий полёт, плавно выровнялся. Снова заработал мотор. Но едва мы успели перевести дыхание, как он повторил этот опасный номер ещё раз. На высоте двух тысяч метров машина вдруг опять замерла на месте, затем, свалившись набок, снова завертелась в штопоре. На этот раз падение продолжалось дольше, и мы снова начали беспокоиться. Каков же был общий восторг, когда Арцеулов опять вывел самолёт из штопора и после пикирующего полёта плавно перешёл на планирующий спуск!..

Так был найден выход из штопора... Константин Константинович ещё несколько раз повторил свой опыт, а затем подал рапорт начальнику Севастопольской школы полковнику Стоматьеву, предлагая ввести штопор в программу обучения истребительной группы.

Насколько мне известно, во Франции и других странах штопор ввели в обучение намного позже.

Представляете себе, как кропотливо нужно было анализировать полёт, как верно представить себе режим штопора, чтобы найти это решение? Нужна была ещё и большая уверенность в своём искусстве пилотажа, прирождённая смелость, чтобы в окружении всеобщего недоверия решиться на практическую проверку. Вот какой человек ваш начлёт, — закончил свой рассказ Егоров.

Я был совершенно потрясён этим рассказом. Я понял, что пилотом быть не так-то просто. Многое ещё надо изучить, сидя спокойно на земле, прежде чем проявить храбрость в полёте. Слова «теоретические расчёты» даже немного напугали меня: ведь я был, в общем, неграмотным парнем. Но желание летать от этого не только не уменьшилось, а стало ещё больше.

Вернувшись к своим, я долго рассказывал им о том, с каким замечательным человеком познакомился в Москве. С большим уважением и любовью я отношусь к Константину Константиновичу и по сей день. Он и сейчас при случае вспоминает: «Возьмите меня в школу!» — и мы оба от души смеёмся.

— Хорошо, что ты тогда не «остыл», а продолжал упорно добиваться своего! — говорит мне теперь Арцеулов.

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

За рулём и у мотора

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

— Можете ехать домой: ваш год демобилизуется. «Вот тебе и фунт!» — подумал я и заявил:

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

Вижу, люди смеются, глядя на моё расстроенное лицо.

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

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

— Я водитель автомашины!

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

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

Вскоре меня всё же демобилизовали. Чтобы быть поближе к своей мечте, я поступил на работу в учреждение, которое называлось «Промвоздух». Близости к авиации я от этого никакой не испытывал. Единственно, что было «воздушным» в моей тогдашней жизни, — это ночёвки под открытым небом. Квартир у меня, конечно, не было. Вещей — тоже. И, пока товарищи не узнали о моём положении, я спал на скамейках Петровского парка, благо лето стояло хорошее. Но никакие лишения не могли охладить мой интерес к работе: ведь я ездил по улицам Москвы! Это искупало всё.

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

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

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

И тут они поднимали хохот на всю улицу.

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

Но Москва с её узкими улицами и трёхэтажными домами и тогда была нам дорога. Я колесил по её закоулкам два года. Конечно, за такой срок я прекрасно изучил мотор и, когда мне представился случай, с радостью перешёл на работу по ремонту авиационных моторов в «Добролёт».

Там я снова приблизился к лётным интересам, лётным людям. Бригадиром у нас был Фёдор Иванович Грошев, известный своими полётами на Севере с лётчиком Бабушкиным.

Через полгода с помощью этого замечательного человека я настолько хорошо изучил мотор, что меня назначили бригадиром.

Так, медленно, терпеливо, я приближался к своей мечте.



Наконец в воздухе



Я — летчик!



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

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

Лётчик внимательно посмотрел на меня и улыбнулся:

— А тебе очень хочется?

— Очень!

— Ну хорошо, полетим.

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

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

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

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

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

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

— Бери!

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

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

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

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

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

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

Но мне было не до Подольска. Я и не заметил, как мы его пролетели. Машина шла как пьяная. Её бросало из стороны в сторону. Я то брал штурвал на себя, то от себя. Пот лил с меня градом, но я никак не мог держать машину в строго горизонтальном положении. Наконец Аполлинарий Иванович поставил ноги на педали, взял второй штурвал и буквально одним движением поставил её в нормальное положение. Сделал круто разворот, и машина пошла обратно на Москву.

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

Теперь самолёт шёл уже лучше.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Начальник разрешил, и я горячо принялся за переоборудование.

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

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

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

Через три месяца наша тройка научилась летать.

Но это ещё не всё: надо выдержать экзамен.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Борьба с саранчой

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

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

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

В моём отряде было всего два самолёта: мой и лётчика Осипова. Нам было приказано перевезти машины поездом в город Краснодар, там собрать их и перелететь на место работы, в станицу Петровскую.

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

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

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

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

Саранча — страшный враг полей и огородов. Похожа она на крупного кузнечика. Зарождается она в плавнях, болотах, куда осенью откладывает яички.

Уничтожать её надо тогда, когда у неё ещё не выросли крылья, а уж если она полетела, то бороться с ней почти невозможно. Её так много, что она, как огромная чёрная туча, закрывает солнце.

Помню, один из лётчиков чуть не погиб, попав в такую тучу саранчи. Земля скрылась от него, вода в радиаторе закипела, так как саранча забила соты в радиаторе, и мотор остановился. Лётчик был вынужден сесть и поломал машину. Хорошо ещё, что место посадки оказалось ровным, а то погиб бы человек.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ночью на дневной машине

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

Однажды вылетел я, как всегда, из Свердловска в Казань и через пять часов был на месте. Сдал почту, собрался идти отдыхать. Вдруг ко мне подбегает начальник станции и говорит:

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

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

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

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

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

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

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

Предположение моё оправдалось. Полетел по шоссе, да недолго длилось моё счастье: до Покрова дорога была видна, а за городом потерялась. Только бы не сбиться, выдержать прямую!.. А в голову лезет всякая чепуха: вдруг я уже сбился и, не заметив, пролечу Москву стороной? Зачем я полетел? Что стану делать, когда кончится бензин? Куда садиться, если ничего не видно?..

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Ну, брат, ты много паники наделал! — встретил меня начальник линии. — Из центра звонят, спрашивают, чей это неосвещённый самолёт носится туда-сюда над крышами... За то, что ты доставил почту без опоздания, — продолжал он, — надо бы тебе объявить благодарность, а за то, что нарушил инструкцию — прилетел ночью на дневном самолёте, надо бы объявить выговор. Прямо не знаю, что с тобой теперь делать!

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

На этот раз дело было на Дальнем Востоке. Летал я с острова Сахалин в Хабаровск на дневной машине. По дороге у меня была посадка в Верхне-Тамбовской.

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

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

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

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

Нам надо подтянуться к берегу, закрепить машину, а её относит обратно на середину реки.

На берегу объявили аврал, общими усилиями машину вытянули.

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

С матрицами «Правды»

Для того чтобы газету «Правда» можно было читать рано утром не только в Москве, но и в Ленинграде, Харькове и других крупных городах Советского Союза, было решено доставлять в эти города матрицы «Правды». А там уже местные типографии должны были справиться с печатанием тиража. Отвезить же матрицы, конечно, следовало на самолёте.

Поэтому был организован отряд особого назначения, куда отбирались лучшие лётчики гражданской авиации, умеющие летать в любую погоду, в любое время дня и ночи.

На большом собрании лётчиков выступил начальник Главного управления Гражданского воздушного флота и сказал:

— Эта лётная группа не зря будет называться отрядом особого назначения. Отряду поручается ответственная, имеющая большое политическое значение работа. Доставлять матрицы центрального органа нашей партии в крупнейшие города страны — почётное задание. Его надо выполнять безупречно. Не должно быть ни одного случая, чтобы по вине лётчика целый город остался без газеты или получил её с опозданием. Отряд должен стать показательным и летать круглый год и полные сутки. Кто боится, кто не умеет летать в любую погоду, тот пусть лучше уходит сразу.

Я тогда был ещё молодым лётчиком и недостаточно владел слепым полётом. Слушая начальника, я подумал, не отказаться ли мне. Но меня остановили его слова: «Кто боится, тот пусть уходит сразу». Я не считал себя трусом, а опыт в конце концов приобретает. И через несколько дней я первый раз повёз матрицы в Ленинград.

Командир отряда приказал вылететь в два часа ночи, как только матрицы были доставлены на аэродром. Я честно сказал командиру, что с ночными полётами незнаком, а в Ленинград не летал вообще — ни днём, ни ночью.

— Ничего, — сказал он. — На Сахалин летал, а тут гораздо проще: поставь компасный курс на триста двадцать градусов. Выйдешь на железную дорогу, она приведёт тебя прямо в Ленинград.

Самолёт был приготовлен к полёту тщательно. Я проверил правильность курса по карте и внёс все поправки. Бортмеханик сказал, чтобы на всякий случай взял карманный фонарик: а вдруг перегорит лампочка, освещающая приборы, тогда мы ночью пропадём. Бортмеханик меня утешил, сказав, что летал в Ленинград уже два раза.

— Значит, дорогу знаешь? — спросил я его с облегчением.

— Будьте спокойны! — ответил он.

И мы полетели.

Ночь была облачная и пасмурная. Высота облаков — четыреста метров. Положил машину на курс, но прошло десять минут, полчаса — а железной дороги не вижу. Впереди мелькают огоньки, но мало ли под Москвой фабрик и заводов! Вдруг замечаю сзади какой-то луч света. Оборачиваюсь — вижу, что мой механик светит за борт карманным фонарём. Я испугался: наверное, что-нибудь неладно с управлением! Пошевелил ногами, подвигал ручкой — управление действует. Что он там высвечивает? Беру переговорную трубку и кричу:

— Почему светишь за борт?

— Хочу, — отвечает, — помочь вам найти железную дорогу.

— Да ты что, смеёшься?

— Я новую батарейку вставил, — ответил он.

Больше я его ни о чём не спрашивал и даже не рассчитывал на его знание дороги.

Так я и не нашёл железнодорожного полотна. Внизу показались редкие облака, а потом пошла сплошная пелена. Я стал, как по пологой горе, подниматься всё выше и выше и наконец попал в прослойку. Чёрные дождевые облака, как тяжёлый потолок, нависали сверху. То там, то здесь виднелись столбы тумана, как гигантские колонны, поддерживающие этот потолок. Я проходил между колоннами, иногда сквозь них. Такую картину я видел впервые.

На рассвете, снизившись под облака, на высоте ста метров я увидел землю. Подо мной — сплошной лес. «Где же железная дорога? — подумал я. — С какой стороны? Прямо хоть зажмурься и на пальцах гадай!» Справа я заметил дымок. Он быстро перемещался. Несомненно, это поезд. Я направил самолёт на дымок и минут через десять увидел поезд, который шёл в сторону Ленинграда. Быстро обогнав его, я полетел вдоль железной дороги.

Но долго радоваться не пришлось. Скоро появился туман и сгустился настолько, что идти над землёй стало невозможно. Вдруг мелькнула церковь. Я резко повернул вправо. Как не задел — удивляюсь. Каждую минуту я мог зацепиться за верхушки деревьев. Пришлось уйти вверх и лететь в тумане.

Приборов для вождения самолёта в тумане в то время было очень мало: «пионер», показывающий прямую и крен, указатель скорости, высотомер и компас.

Опытные лётчики и по этим приборам летают неплохо, но я был ещё слаб, и мне было трудно удержать самолёт в нормальном положении.

Я внимательно следил за приборами. Вдруг стрелка «пионера» стала показывать поворот влево. Пока я ставил стрелку на место, компас резко стал отклоняться. Только я хотел его поправить, как увидел, что теряю скорость. Через несколько минут я уже не понимал, что творится с самолётом: скорость то двести, то восемьдесят, машину трясёт как в лихорадке, от скольжения ветер дует то в одно ухо, то в другое, компас вертится, как карусель... Чувствую — «сыплюсь» на землю.

К счастью, в пятидесяти метрах от земли я увидел железную дорогу. Я быстро выправил самолёт. Смотрю на компас: вот так так! Да ведь я лечу обратно в Москву!

Оказывается, попав в туман, я несколько раз терял направление и незаметно возвращался к тому же месту, откуда туман начинался.

Вижу, дело плохо. Если пойду опять в туман — запутаюсь совсем. Надо где-то садиться. Ищу подходящего места. Внизу тянется лес, иногда попадаются небольшие лужайки. Но они настолько малы, что сесть на них невозможно.

Мелькнула какая-то деревушка. Стой, думаю, ты-то мне и нужна! Раз деревня — значит огороды. На них хоть с горем пополам, но сесть можно.

Потянулись огороды, да в таком количестве, что глаза разбежались. Покружил-покружил и выбрал себе огород побольше да поближе к железнодорожному полотну. Едва я коснулся своего «аэродрома», колёса завязли в размокшей от непрерывных дождей пашне. Самолёт остановился, а потом стал на нос.

Торопясь, я с трудом выбрался из машины. Приказал механику охранять её, а сам побежал к железной дороге. Мною владела только одна мысль: что бы там ни случилось, а матрицы должны быть доставлены вовремя. «Неужели, — сверлило у меня в мозгу, — я так опозорюсь, а главное, оставлю огромный город — и какой: город Ленина! — без газеты «Правда»? А если бы это было боевое задание, если бы я вёз важные для фронта документы — что тогда? Нет, во что бы то ни стало, любой ценой, матрицы должны быть в Ленинграде!»

Бегу с матрицами, чуть не по колено увяз в глине. Наконец вижу около путей кирпичный домик. Что-то знакомое... так и есть, станция! Ведь все они построены на один манер. Врываюсь в маленькую комнатку. У стены стоит человек в форменной фуражке, курит.

— Это что, — спрашиваю, — станция?

Человек даже испугался. Наверное, вид у меня был странный, да и вопрос звучал нелепо: ведь он не мог знать, что я действительно, как это говорят, «с неба свалился».

Не дождавшись ответа от оторопевшего начальника станции, я тут же спрашиваю:

— Скоро поезд в Ленинград?

— Скоро. Только он у нас не останавливается.

— Как это — не останавливается?

— Очень просто. Скорый — не почтовый, чтобы на каждом полустанке торчать!

— А у вас полустанок?

— Разъезд.

Тут я, торопясь и сбиваясь, рассказал начальнику, станции, как сюда попал. После долгих просьб он согласился дать депешу на ближайшую узловую станцию и попросить внеочередной остановки скорого. Только я успокоился немного, вдруг начальник так же спокойно говорит:

— А депешу давать незачем: всё равно поезд уже в пути, и никакого толку не будет.

Я напустился на начальника. Он вышел из себя и потребовал, чтобы я предъявил документы.

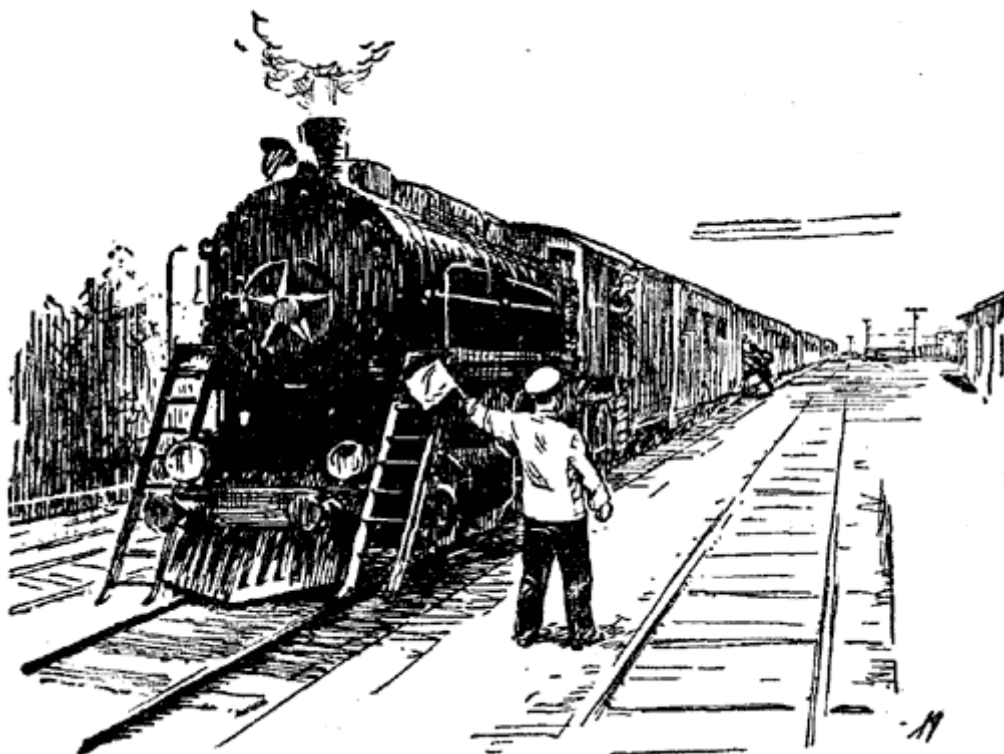
Поезд должен был подойти с минуты на минуту. Я протянул ему своё удостоверение и тут же решил, что, если услышу шум подходящего поезда, брошу, начальника с моим удостоверением и остановлю скорый сам. Пусть меня штрафуют, наказывают, но задание я выполняю!

В эту минуту начальник вернул мне документ и, сразу изменив тон, произнёс:

— С этого и надо было начинать! Пойдёмте, товарищ, поезд подходит.

Ничего не понимая, я двинулся следом.

Начальник станции пошёл навстречу скорому с красным флагом. Поезд замедлил ход. Я вскочил на подножку первого попавшегося вагона. Раздался резкий свисток, и поезд стал снова набирать скорость.



Не входя в вагон, я устроился в тамбуре и стал соображать, что же так подействовало на начальника? Вспомнил об удостоверении. Вытащил его из кармана и прочитал. Так вот в чём дело! Последняя строка гласила: «...имеет право останавливать скорые поезда...»

Значит, те, кто организовал полёт с драгоценным грузом, предусмотрели, что лётчик может попасть во всякое положение. А я-то думал самовольно остановить поезд! Почему же я взял своё удостоверение не читая? Так, думал, бумажка, удостоверяющая мою личность, и всё. А бумажку-то тоже уважать надо!

После нескольких случаев, когда я блуждал как потерянный, не умея определиться в облаках, в тумане, я твёрдо решил овладеть техникой слепого полёта.

«Без этого какой же я лётчик!» — подумал я и начал тренироваться.

Возвращаясь из Ленинграда или Харькова при облачности метров в шестьсот высоты, я сознательно лез в облака, чтобы вести машину вслепую. Через несколько минут я «ссыпался» вниз. Высота была хорошая, и, увидя землю, я быстро выравнял машину и опять лез в облака.

Через месяц я так натренировался, что выполнял задание при любой погоде.

Лед на шлеме

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Мысль конструктора долго билась в поисках средств борьбы с обледенением. Одни пробовали смазывать плоскости специальным маслом; другие покрывали лобовую часть крыла резиновой «калошей», проложив под ней резиновые же шланги. Шланги наполняли сжатым воздухом, и, расширяясь подо льдом, они должны были заставлять его трескаться. Третьи призвали на помощь электричество. Оплетая крыло проводом, нагревающимся под действием тока, они надеялись растопить ледяные наросты.

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

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



Не всё идёт гладко



На деревянном колесе



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

Получаю я однажды такой приказ:

«Командиру корабля № 744 товарищу Водопьянову.

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

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

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

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

— Но у меня предписание!

— А у меня инструкция. Могу выпустить только на лыжах.

Я решил запросить Астрахань о возможности принять меня на лыжах, а колёса взять с собой. Мне ответили, что в Астрахани совершенно нет снега.

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

Начальник разрешил мне «только попробовать».

Поднимая облака снежной пыли, я вырулил на старт. Даю полный газ. Машина то зароется в снег, то вылезет на утрамбованное лыжами место. Смотрю на скорость — шестьдесят, восемьдесят...

Добавляю форсаж — мотор заревел ещё сильнее. Скорость — сто! Рванул ручку на себя, вырвал колёса из снега — машина повисла в воздухе. Я не дышу — боюсь свалиться на крыло. Но, коснувшись два раза снега колёсами, наконец отрываюсь от земли.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Двести восемьдесят пять метров! Для посадки вполне достаточно.

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

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

В это время телеграф принял сообщение, что группа охотников терпит бедствие на льдине. Пока до них дойдёт пароход, необходимо сбросить на парашютах продовольствие.

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

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

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

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

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

— Я что-то не понимаю...

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

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

Мы тут же отправились в мастерскую, и к утру колесо было готово. На берегу моря я нашёл длинную полосу ровного песка и, не пользуясь игрушечным аэродромом современника зачинателей авиации, поднялся на помощь охотникам.

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

Домашние средства

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

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

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

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

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

Как-то раз наш самолёт попал в очень плохую погоду, пришлось набирать большую высоту, а в одном месте обходить циклон. На это ушло много времени и горючего. Пришлось залететь на остров

Большой Шантар, где была авиационная база. Но оказалось, что заправить бензин я не могу. И вот почему. Различные авиационные моторы работают на разных сортах горючего. Не зная, какой самолёт будет летать на разведках, на базе предусмотрительно заготовили целых три сорта горючего. К моим услугам был бакинский бензин второго сорта, грозненский первого сорта и бензол.

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

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

Что делать?

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

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

Таким образом были выбраны нужные бочки и машина заправлена.

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

Так простая деревянная палочка помогла нам выполнить задание.

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

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

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

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

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

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

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

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

— Это я знаю.

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

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

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

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

Да что палочки! В тяжёлых условиях приходилось додумываться до использования самых простых детских игр.

Однажды меня спасли... снежные бабы.

Дело было так. С одним из островов прекратилась радиосвязь. На Большой земле забеспокоились и решили послать самолёт. Я в это время находился недалеко от острова. Меня и послали.

Мы с бортмехаником нагрузили нашу машину «П-5» до отказа — взяли продовольствие, радиоаппаратуру и радиста, который должен был помочь наладить связь.

Когда мы подлетели к острову, то он оказался закрыт облаками. Я набрал высоту и полетел над облаками, надеясь, что они скоро кончатся. В это время с материка, откуда мы вылетели, сообщили по радио, что поднялся шторм и принять они нас не смогут. «Вот так попали! — подумал я. — Что, если весь остров закрыт облаками и мне не удастся найти зимовку?»

Летал я, летал и наконец в разрыве облаков увидел землю. Недолго думая я стал спускаться вниз. Мы оказались в долине. Боясь, как бы не налететь на какую-нибудь скалу, я решил сесть. Место показалось ровным. Пошёл на посадку.

Как я ни старался хорошо посадить машину, всё же в конце пробега одна лыжа задела за бугор и левая нога шасси сломалась; один конец крыла упёрся в землю, а другой высоко поднялся вверх. «Приехали!» — подумал я.

Машине необходим ремонт, а как его сделать? Ведь нет ни куска дерева, ни куска железа, чтобы исправить «ногу». Кроме того, нужно как-то поднять крыло, чтобы освободить сломанную «ногу». Для этого требуются козелки, а где их возьмёшь на пустынном острове!

Хоть бросай машину и иди пешком. Но машину бросить — нож в сердце. Это уж самое последнее, дело.

Вот мы сидим горюем и соображаем понемногу. Начали прежде всего искать материал для ремонта. Сняли бензиновый бак и забрали с него предохранительные планки и железные ленты, которыми он крепился. Мало... Помозговали ещё — и с болью решили снять приспособление для подогрева кабины. Опять мало! Начали разбивать ящики с консервами, предназначенные для зимовщиков. Кое-как набрали «стройматериалы».

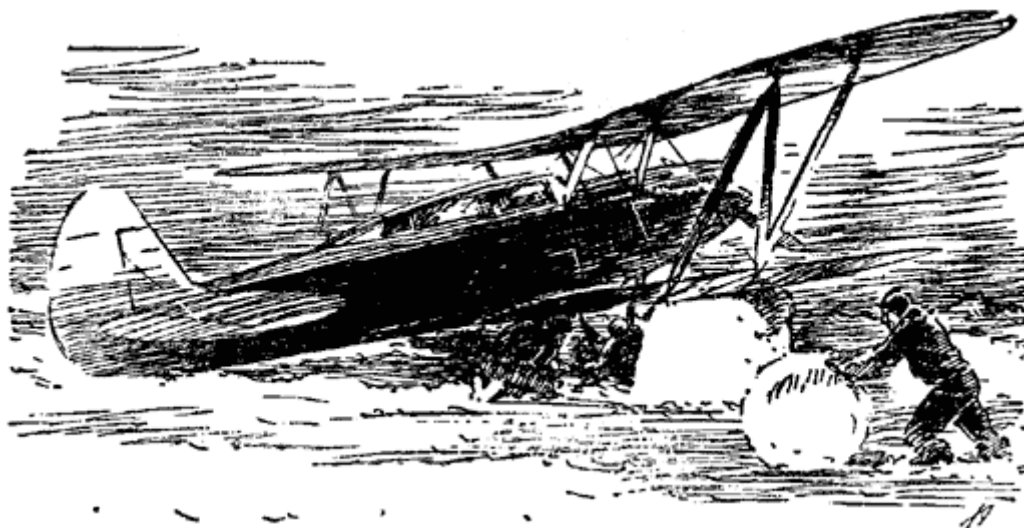
Но как поднять самолёт? Думали, думали — так ничего и не придумали. Утро вечера мудренее, решили мы и, поужинав, расположились на ночлег.

Утром проснулись с мучительной мыслью: как подвесить машину?

Один снег кругом. За ночь ещё выпал — свежий, мягкий. Если и был поблизости какой-нибудь твёрдый предмет, то его закрыло пушистым одеялом.

И тут вдруг механику вспомнилось детство, вспомнилось, как он катал снежных баб.

— Стойте! — говорит он. — Почему бы нам не накатать большие снежные глыбы? Ведь их можно будет подкатить под крыло.



Стоял июнь, снег был рыхлый, и мы с азартом принялись катать снежные комья. Работали восемнадцать часов без перерыва, укладывая внушительных «баб» под крыло. На другой день ударил морозец, и машина прочно оперлась на смёрзшиеся снежные глыбы. Тогда мы принялись ножами подрывать лыжу, чтобы «нога» повисла в воздухе. Это была тоже нелёгкая работа, и заняла она что-то около восьми часов. Зато была одержана полная победа. Ремонт был произведён. Так благодаря находчивости людей снежные бабы спасли машину.

В погоне за стратостатом

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

В половине шестого утра вместе с линейными пилотами выехал на аэродром.

Стоял сплошной туман; шофёр ехал очень тихо, боясь на кого-нибудь налететь.

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

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

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

В десятом часу приходит фотограф и говорит:

— Надо лететь. Стратостат будет подниматься через полчаса.

Стоял туман, но я всё же решил лететь. Запустили мотор. Полетели. Толщина облаков — пятьсот метров. Вышли за облака. Солнце. Делаю круги, набираю высоту три тысячи метров. Земли, конечно, не

видно Кружу над тем местом, где вышел из облачности. Если, думаю, облака куда-нибудь ветром сносит, то и меня вместе с ними. Стратостат полетит — и его тоже должно снести.

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

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

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

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

— Сняли! — кричу фотографу.

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

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

Это был наш первый неудачный полёт за стратостатом.

Вскоре командир отряда снова мне приказал:

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

— Слушаюсь!

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

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

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

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

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

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

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

— Его и без приборов хорошо видно. Смотри вон на эту точку — от неё вправо. Видишь?

— Вижу. Ну, он ещё держится высоко.

— Семнадцать километров! Идёт на снижение.

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

— Сколько времени он ещё будет снижаться?

— Часа два, не меньше. Сядет около Коломны.

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

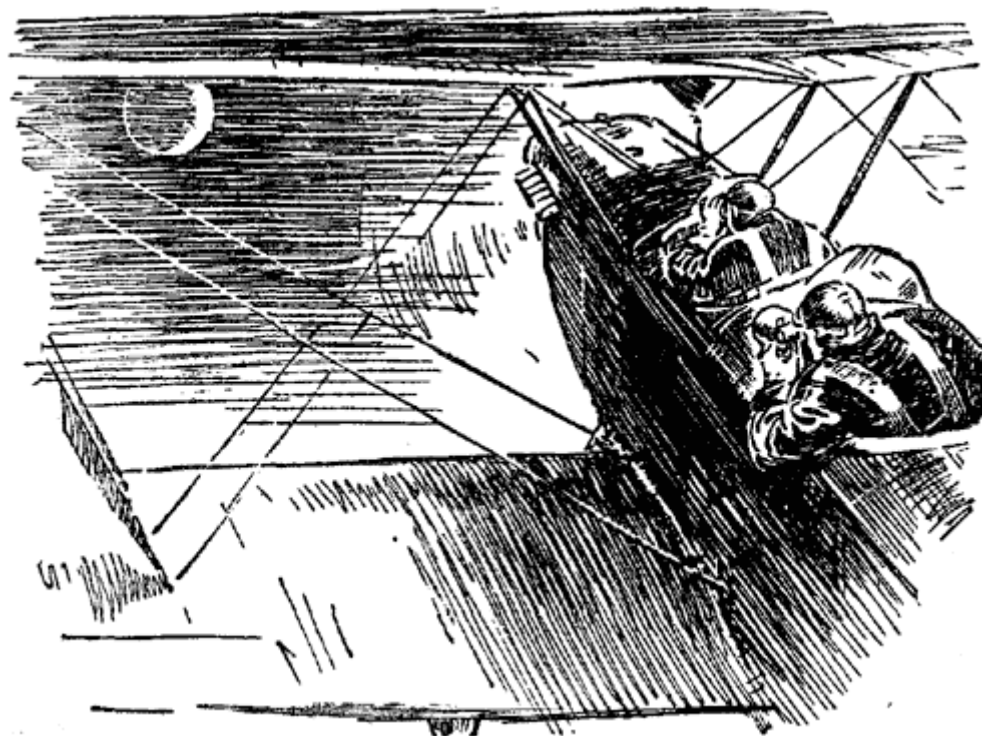
Опять набрали максимальную высоту. Смотрю вперёд — рассчитываю увидеть стратостат. Лечу уже тридцать минут, а стратостата не вижу. Спутники мои тоже вглядываются в пространство. До захода солнца осталось минут сорок. Вдруг замечаю жёлтый от солнца шар стратостата. Ага, наконец-то попался! Теперь-то уж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

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

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

Я лечу к стратостату и думаю: почему это он не снижается? Неужели опять поднимется в стратосферу и будет там ночевать? Он будто идёт не вниз, а выше.

Вот уже под нами Рязань, солнце скоро сядет, а ночью лететь в Москву опасно. Мой самолёт не оборудован для ночных полётов. Снова я махнул рукой на это дело и повернул на аэродром.



Минут за двадцать до прилёта в Москву солнце село.

Вдруг фотограф толкнул меня и показал назад:

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

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

Испытание бензина

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

Дело небольшое, меньше чем на час. Я согласился.

Как правило, при испытании самолёта пассажиров брать не полагается, но в данном случае испытывался не самолёт, а бензин. Было очень много желающих полетать: ведь тогда авиация была распространена не так широко, как теперь, и люди очень дорожили возможностью «покататься» по воздуху.

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

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

Полетали намеченные тридцать минут и пошли на посадку.

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

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

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

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

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

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

Сперва раздался грохот, а потом стало до жути тихо.

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

— Горим? — спрашивает.

— Нет, — отвечаю, — не горим. Если бы загорелось, то были бы уже в огне.

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

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

— Все живы?

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

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

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

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

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

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

Меня вызывает дежурный по аэродрому и говорит:

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

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

— За что?

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

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

Но это оказалось не так просто.

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

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

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

Гауптвахту строили на территории аэродрома, недалеко от различных служебных зданий. Вижу я, дело идёт очень медленно. Стал наведываться к рабочим. День хожу, два хожу — убеждаюсь, что они не торопятся: то уйдут обедать на два часа, то сидят раскуривают после обеда. Потом у них один плотник заболел, и дело пошло ещё медленнее. Тогда мне эта история надоела, и я сам вышел на работу. Плотничать я немного умею, а главное — надо было поднять настроение у людей.

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

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

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

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

«Незаметные» рекорды

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

Так вам скажет любой Герой Социалистического Труда, вырастивший небывалый урожай или выполнивший пятилетку в два года; так вам скажет знатный шахтёр, пианист, балерина, художник, лётчик...

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

Нередко этот опыт передаётся на другие предприятия.

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

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

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

Вот однажды дают мне и бортмеханику Матвеенку машину «П-5». Вдвоём (без пассажиров) мы должны доставить её в Хабаровск.

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

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

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

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

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

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

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

Поле большое, границы видны хорошо, прожекторы освещают посадочную полосу не прямо против посадки, а сбоку. Это особенно ценно — глаза не слепит. В моей практике бывали случаи, когда приходилось садиться против прожектора, и это плохо кончалось. Подходя к земле, очень трудно определить, далеко ли прожектор. Один лётчик в Москве въехал прямо в прожектор. Случалось и иначе: при посадке лётчику кажется, что он вот-вот въедет в прожектор, а на самом деле он ещё далеко. Избегая столкновения, лётчик грубо сворачивал в сторону, и... с колёс слетали покрышки, самолёт капотировал.

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

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

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

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

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

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

Неожиданность

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

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

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

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

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

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



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

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

Комиссия, приехавшая на место аварии, подтвердила наш вывод.

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

Предусмотреть всё, что может с тобой случиться в воздухе, очень трудно. Поэтому, как бы хорошо ни вела себя машина, лётчик не имеет права ни на секунду ослаблять внимание. Меня в этом убедил не один случай.

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

— Что случилось? — спрашиваю бортмеханика.

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

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

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

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

Я отступил в пассажирскую кабину. Огонь догнал меня и там. Загорелись передние кресла. Смотрю, на креслах валяются брошенные пассажирами портфели, на полу — чемоданы, мешки с почтой. Надо спасать!

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

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

— Спасайся! Сейчас начнут рваться бензиновые баки!

Этого я как раз не боялся. Баки были алюминиевые — они быстро прогорали, вернее — плавилась, но не рвались.

Я продолжал работать, выбросил даже кожаные подушки с четырёх кресел. На земле народ не успокаивался. Мне кричали: — Прыгай скорее! Сейчас самолёт рухнет! Минуты через две после того, как я очутился на земле, самолёт рухнул. Он сгорел весь, хотя и был металлический.

Много я пережил, перечувствовал после этой аварии. Ночью я бродил вокруг места, где сгорел мой самолёт, и всё думал: что же случилось? Почему лопнула покрышка? Ведь машина шла на посадку и села хорошо.

Приехавшая на место аварии комиссия установила, что там, где прокатилось при приземлении правое колесо, лежала давно брошенная борона. Зубья её торчали вверх.

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

Дело шло об ответственном правительственном задании. Для его выполнения отбирали лучших лётчиков. Всем, конечно, хотелось принять участие в этой работе. И мне также. Я подал свои бумаги и заявление.

Вдруг вызывает меня Валериан Владимирович Куйбышев.

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

— Сколько у вас было аварий?

— Четыре.

— А тут в ваших документах сказано, что семь. Я просто подскочил: неужели товарищ Куйбышев думает, что я ему солгал? Что греха таить, я покраснел, страшно смутился и начал сбивчиво объяснять, какие и отчего бывают аварии, что называется у нас аварией, а что — просто поломкой.

Валериан Владимирович слушал меня спокойно, потом улыбнулся и сказал:

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

Тогда я и рассказал историю с потерей в воздухе пропеллера.

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



Впервые на Севере



Самолёт и валяный сапог



Это было двадцать с лишним лет назад. Меня, молодого лётчика, вызвали в Управление Гражданского воздушного флота и предложили открыть и освоить воздушную линию Хабаровск — Сахалин, Я, откровенно говоря, растерялся.

Тогда Север слыл каким-то пугалом. О полётах в Арктике и Сибири рассказывали ужасы. Как раз в то время на обратном пути с Северного полюса потерпел крушение дирижабль «Италия».

Огромные трудности пришлось преодолеть первым советским полярным лётчикам Бабушкину и Чухновскому, которые летали спасать людей, попавших в аварию.

Рассказывали также, что на Дальнем Востоке, особенно в Татарском проливе и северной части острова Сахалин, бывали такие штормы, что не раз люди замерзали в пути.

Вполне естественно, что я колебался, прежде чем дать согласие на такое предложение. Но всё же я принял его, и оно определило мою дальнейшую работу.

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

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

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

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

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

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



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

— Не буду я больше тянуть, ну его к чёрту! — сказал обиженный пожарник, держась за лицо, и с достоинством добавил: — Пешком скорей дойдёшь до Сахалина, чем на вашем самолёте!

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

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

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

Но, как над нами ни смеялись, на тринадцатый день мы поднялись и улетели. Линия Хабаровск — Сахалин была открыта.

Сейчас пассажирские и почтовые самолёты надёжно связывают этот остров с материком. Но тогда это было большое событие. переброска людей, грузов и почты через бурный Татарский пролив требовала героических усилий. Летом, в короткие навигационные месяцы, на путешествие от Хабаровска до Сахалина нужно было потратить дней пять — шесть, а иногда и десять. А зимой связь почти совсем прекращалась.

Если же приходилось во что бы то ни стало пускаться в этот путь, то он отнимал по меньшей мере месяц: Татарский пролив в это время загромождён глыбами смёрзшегося льда. Приходилось переправляться на лошадях, на собаках и пешком. Мы же летели всего шесть часов.

И, когда мы благополучно приземлились на Сахалине, я понял: положено начало большому, важному делу.

На кустарных аэродромах

В первое время, когда мы летали на Севере, люди, жившие там, толком не знали, как надо принимать самолёт.

Казалось, что дело простое: надо приготовить ровную площадку, чтобы самолёт мог хорошо приземлиться.

Но на практике это простое дело оказывалось очень сложным. Люди, всей душой желавшие нас образцово встретить, по неопытности делали, прямо скажем, ужасные пакости. Не раз их наивность могла привести к печальному концу.

Теперь это дело прошлое, и я с друзьями вспоминаю самодельные аэродромы с улыбкой, как взрослые люди вспоминают о мальчишеских годах.

Летели как-то три самолёта из бухты Нагаева в населённый пункт Гижигу. Там нас ждали. По радио мы сообщили, чтобы приготовили аэродром размером тысяча на тысячу метров. Кажется, ясно? Люди и приготовили такой аэродром, но... в виде узенькой полоски — сто пятьдесят метров ширины на тысячу метров длины. А тут, как назло, дул боковой ветер. При боковом ветре садиться на такую узкую полоску никак нельзя. Но это ещё не всё. В воздухе я с ужасом заметил, что у нас отнята всякая возможность сманеврировать: обычно края аэродрома обозначают хвоей, ветками. В случае, если попадёшь на такую границу, ничего с самолётом не случится. Но в Гижиге хотели как можно лучше принять самолёты — и перестарались: вместо хвои аэродром обозначили здоровенными брёвнами, положив почти вплотную одно к другому. Попробуй сядь на такое бревно! Мало того. Где-то они нашли инструкцию и вычитали, что посадочный знак «Т» кладётся в начале аэродрома. Вот и положили «Т» как надо. Но так как ветер сдувал полотно, то для крепости прихватили его опять же брёвнами.

Летал, летал я над аэродромом, высматривал, где эти брёвна, и соображал, как бы их миновать. А внизу только удивлялись: почему это я столько верчусь и не иду на посадку?

Наконец с грехом пополам умудрился сесть. Бегут навстречу, радуются и первый вопрос задают:

— Ну, как вас встретили?

— Хорошо, да не дюже, — отвечаю я.

Но рассуждать было некогда: с минуты на минуту могли показаться товарищи. У них тяжёлые самолёты, и им садиться ещё труднее, чем мне.

Я приказал срочно убрать все брёвна.

Товарищи ещё не показывались. Время оставалось. Я решил посмотреть, нельзя ли расширить площадку. Мобилизовал людей. Мы быстро заработали лопатами и кирками и добились того, что аэродром стал клинообразной формы: в одном направлении — тысяча метров, а в другом — около четырёхсот. Это было всё же лучше, чем та узкая беговая дорожка, которую они нам приготовили. Кстати, к моменту приземления двух остальных самолётов ветер изменился и усилился.

Хорошо, что я прилетел раньше! Это короткое время спасло меня: при окрепшем боковом ветре посадка на лыжах вдоль узкого аэродрома была бы уже невозможна.

Через два дня полетели дальше, в Каменское. Там тоже должны были нас ждать.

В Каменское я прилетел опять раньше товарищей. Вижу, всё будто в порядке. По краям аэродрома для определения ветра зажжены костры. «Т» выложено. Захожу на посадку. Стал планировать, но сесть сразу не рискнул. Дал газ, пошёл на второй круг. Высота была небольшая — метров двадцать. Пролетаю над аэродромом. На границе много публики. Машут руками, платками — приветствуют. Но мне не до приветствий. Внимательно осматриваю аэродром. Что-то показалось мне подозрительным. Захожу ещё раз. Стал уже выравнивать самолёт, как вдруг бросились в глаза огромные надувы.

Я опять стал кружить над аэродромом. Подлетают товарищи. Учítывая, что у них есть на случай поломки запасные шасси, я дал им возможность сесть первыми. Один примерился и пошёл на посадку. Я стал сбоку наблюдать, как он сядет.

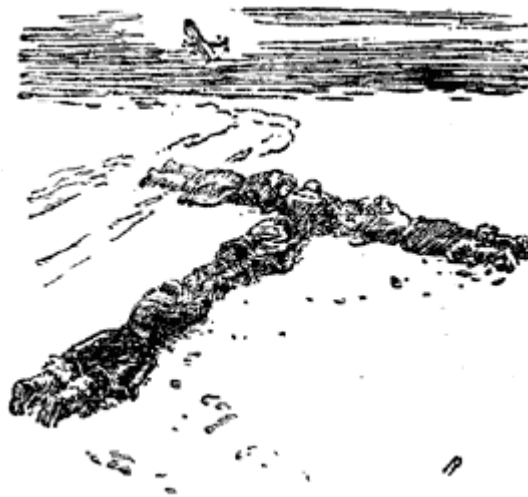
Самолёт коснулся снега, но тут же, попав на надув, сильно подпрыгнул. Пробежав несколько метров, подпрыгнул второй, третий раз, запрыгал козлом... Шасси не выдержали, сломались.

Самолёт лёг на лыжи и, согнув металлический винт, остановился.

Люди выскочили из машины, засуетились.

Я знал, что теперь, когда на земле четыре понимающих человека, я благополучно приземлюсь: они дадут мне знак, как садиться.

Чуть ли не в километре от выложенного каменцами «Т» я увидел, как экипаж пострадавшего самолёта разлёгся на снегу, изображая своими фигурами посадочную букву. Тогда я спокойно приземлился.



Каменцы были очень расстроены.

— Сколько, — говорят, — мы старались, как вас ждали... Рулеткой вымеряли аэродром, чтобы всё было точно, а вот какое несчастье!

Оказывается, по всей реке, протекающей около Каменки, можно садиться где угодно. Есть только одно место, где нельзя садиться. Именно его и выбрали для аэродрома.

Потом каменцы рассказали нам, почему так нескладно получилось.

К ним приезжал какой-то бывший авиатехник. Он руководил выбором площадки. «Здесь, — сказал он, — снег жёсткий. Тяжёлые самолёты на нём не провалятся, а бугры и надувы им не помешают». Его спрашивали, не лучше ли принять самолёты на том месте, где мы сели. Но он ответил: «Хотя там и ровное место, но снег рыхлый. В него может зарыться самолёт и поломать «ноги».

Доверчивые каменцы, не имевшие никакого опыта в этом деле, послушались совета «знающего человека».

— Теперь-то мы уже будем знать, что вам надо! — заверяли нас каменцы. — Дело-то не так просто, как кажется.

Мотор дал урок

Мотор — сердце самолёта. Это знают не только лётчики. Перед полётом мотор должен быть тщательно проверен. Если это «сердце» даёт глухие тоны, перебои, лётчик не отправится в полёт.

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

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

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

Я летел на Сахалин. Это был один из первых воздушных рейсов на отдалённый остров, служивший при царском правительстве местом ссылки. Теперь там такая же жизнь, как на Большой земле. Но для человека, отправившегося туда по воздуху, в слове «Сахалин» таились свои страхи.

Нам рассказывали про Сахалин самые неприятные вещи. «Там, — говорили, — бывают неожиданные ураганы. Не только самолёт может изломать — пароходы и то выкидывает на берег. А иногда пароходы по четыре — пять дней штормуют, болтаются в море и не могут подойти к берегу. Татарский пролив, отделяющий остров от материка, редко бывает спокоен. Это летом. Зимой ещё хуже. (А мы летали зимой.) Выпадет снег, ровно покроеет землю. Потом подует ветер, и получаются огромные надувы: там днём с огнём ровного места не сыскать, машину сажать негде».

Я не очень верил разговорам досужих людей, но всё же трудности перелёта для меня были ясны. Мы постарались сделать всё, чтобы победить их. И всё же мороз мне уготовил совершенно неожиданную каверзу.

Летим над Татарским проливом. Огромные глыбы льда нагромождены друг на друга. Дикими кажутся берега. Мысль о том, что именно здесь может закапризничать мотор, совсем не из приятных.

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

Мои размышления прервала неприветливая погода: началась пурга. Я обошёл её и вышел на восточный берег Сахалина. Скоро на берегу показались нефтяные баки. Значит, город где-то недалеко. Вот и аэродромные знаки.

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

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

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

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

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

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

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

К нам подбежали люди. Мы перетащили самолёт на аэродром.

Почему же у меня сдал мотор?

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

Узор на бересте

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

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

В течение не одного десятка лет этот учитель географии собирал и бережно хранил предметы материальной культуры гольдов, как раньше звали нанайцев, исконных хозяев тайги, охотников и рыболовов, с давних времён обитавших в лесах вдоль Амура. Старый учитель из Хабаровска, радушно принимавший меня, был хорошо знаком с Арсеньевым. В молодости он сам участвовал во многих экспедициях на Амгунь, Горюн, Хунгари и другие таёжные реки — сыновние и дочерние притоки Амура-батушки. Он мог часами рассказывать о тайге и её обитателях, и слушали его всегда с большим увлечением.

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

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

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

Ещё и ещё раз вглядывался я в нехитрый узор на бересте. В памяти всплыло одно событие прошлого.

— Если у вас есть время и терпение, — сказал я хозяину домашнего музея, — я расскажу вам одну историю.

Учитель молча наполнил стакан чаем и стал набивать табаком свою трубку, как бы приглашая этим начать рассказ.

— Это случилось двадцать пять лет назад. Однажды я летел из Николаевска в Хабаровск. Была весна. По Амуру сравнительно недавно прошёл лёд...

— А вы знаете, — перебил меня собеседник, — что по Амуру идёт разноцветный лёд. Местные жители говорят, что синий лёд — из Тунгуски, жёлтый — из китайских рек, зелёный — из Уссури.

— Слышал, — ответил я, — и сам видел. Только тогда льда уже не было. И широко разлившийся Амур был одного — грязно-жёлтого цвета. Вдоволь напоённая таёжными водами, низвергавшимися мутными потоками с косогоров, могучая река несла свои глинистые волны в океан. Бескрайний, беспокойный Амур затопил почти все островки и отмели, плескался и бился в обрывы.

Дул крепкий лобовой ветер. Я летел, с трудом преодолевая всё возрастающее сопротивление встречного воздушного потока, то и дело бросая тревожный взгляд на бензомер. На борьбу с ветром уходило очень много горючего. Хватит ли бензина до Хабаровска?

Лететь оставалось ещё километров пятьдесят, а столбик за смотровым стеклом бензомера приблизился к нулю. Стал фыркать мотор. Делать нечего, надо садиться. Без бензина не полетишь!

Я решил опуститься на фарватер реки, чтобы просить о помощи какой-нибудь встречный пароход. Как летел против ветра, так и пошёл на посадку. Поплавки коснулись воды, вздымая мириады брызг. Машина пробежала десяток-другой метров по реке, и в эту минуту окончательно заглох голодный мотор.

Нас покачивало на сильной волне. Как на грех, Амур в это время был пустынен, ни одной лодки на горизонте.

А ветер всё крепчал и крепчал. Беспомощный самолёт относило в сторону, к островку, поднимавшемуся в стороне от фарватера.

По моему приказанию бортмеханик «бросил якорь». Но и это не помогло. Ураганный порыв ветра сорвал нас с якоря и понёс в сторону.

Машину на воде повернуло, и она плыла теперь хвостом вперёд. Мы были не в силах изменить направление её всё убыстряющегося хода. Вот-вот самолёт разобьёт о берег. Мы приготовились к худшему, когда машина въехала в густой кустарник, окружавший остров. Но всё обошлось благополучно. Как лодка, повинувшись последнему сильному удару гребцов, вползает носом на берег, так и поплавки нашего самолёта, пятившегося назад, въехали на глинистый береговой откос. Закрепили как могли машину и пошли осматривать наше пристанище.

Остров был небольшой и необитаемый. Позади него, метров через семьсот — восемьсот бурлящей воды, поднимался обрывистый таёжный берег. Невысокие сопки на нём залегли ровными грядами. Тайга стояла ещё почти без зелени, но уже не была окрашена в скучный серый тон, как зимой. Она стала жёлто-красной с частыми зелёными пятнами кедров.

На нашем острове ольхи с крапинками на коре распустили красноватые почки. Зеленели вербы. Вокруг из мутной воды торчала щетиной чёрная прошлогодняя трава, успели распуститься и какие-то белые цветочки.

Воздух был пряный, насыщенный весенними таёжными запахами — свежей зелени, древесных соков, цветов, рыбы...

«Хорошо здесь. Я прямо чувствую себя Робинзоном», — сказал, улыбаясь, один из моих пассажиров — весёлый хирург из Хабаровска, летавший в Николаевск для срочной и трудной операции. Другой пассажир — немолодой грузный инструктор крайкома партии — молча курил папиросу за папиросой. Молчал и бортмеханик.

Мне остров не понравился, и вот почему: очень уж он был отдалён от фарватера. От главного русла, по которому шло движение пароходов, барж и плотов, нас отделяло по крайней мере километра полтора. В Амуре в тот год стояла такая высокая вода, что контуры противоположного берега еле различались в туманной дали.

Увидят ли нас здесь, услышат ли?

Вдалеке показался белый пассажирский пароход. Он медленно плыл, шлёпая по воде колёсами. Когда пароход поравнялся с островом, я сделал из револьвера несколько выстрелов в воздух. Вспугнутые утки стремглав вылетели чуть не из-под самых наших ног. Но на пароходе выстрелов не слышали. Покачиваясь на волнах, он шёл вперёд вдоль отдалённого от нас берега.

Начало смеркаться.

«Утро вечера мудреней, — сказал я. — Давайте, друзья, закусим. Что у нас есть съедобного?»

Запасы оказались невелики: пять банок мясных консервов и начатая буханка ржаного хлеба.

С утра следующего дня мы стали собирать валежник для костра, решив поддерживать его дотемна. Авось с реки заметят! Костёр разгорелся на славу, гудящий столб пламени и чёрного дыма отвесно поднимался в небо. Был составлен график дежурства у костра и заготовок валежника. Пылал неугасимый костёр, по оживлённой водной магистрали шли пассажирские пароходы и буксиры, но нас никто не замечал. Напрасно я стрелял, израсходовав все патроны, — в том, какая это была

непредусмотрительность, мы вскоре убедились, — напрасно размахивали рубашкой, привязанной к длинной жерди, — нас не замечали.

Вынужденная посадка затягивалась. В дурацкое положение мы попали: сидим на судоходной реке, и ни туда и ни сюда...

Консервы и остаток хлеба были уничтожены во время скудного завтрака. Больше есть было нечего. Доктор, не унывая, работал топором и подсмеивался над инструктором крайкома, уверяя, что его жировая прослойка позволяет голодать без вреда для здоровья по крайней мере дней десять. А тот мрачно посасывал соломинку — кончились папиросы и безумно хотелось курить. Мой молчаливый бортмеханик мастерил лук и стрелу. Да, лук! На это первобытное оружие, хоть мы и живём в двадцатом веке, была вся наша надежда.

Если бы мы попали в тайгу попозднее, она бы нас прокормила. Сколько в ней бывает всякой ягоды: клюквы, брусники, голубицы, разных грибов! А сейчас — ничего.

Злые и голодные, легли мы спать.

Третий день на острове был самым тяжёлым. Очень хотелось есть.

«Кажется, я не гожусь в Робинзоны. Не такое это весёлое занятие», — заявил заметно поскуцневший доктор.

Бортмеханик с его луком оказался не очень добычливым охотником. Только к вечеру он подбил тощего селезня. Самое же неприятное было то, что люди потеряли веру в возможность скорого вызволения. Костёр хоть и горел, но был не таким дымным, как накануне.

Однако, когда забрезжил мутный рассвет четвёртого дня, костёр всё-таки разожгли вновь.

Утро было тёплое и сырое.

Дождь не шёл, но на землю падала мельчайшая водяная пыльца. Река побелела и была похожа на густой туман, заставший всё вокруг. Одинокая лодка, плывшая вдалеке, казалась висящей в воздухе.

Мы, как дикари, стали прыгать вокруг костра и вопить во весь голос, стараясь привлечь внимание гребца.

И свершилось чудо: лодка пошла к острову.

Энергичными взмахами вёсел человек быстро гнал лодку к нам.



Вот она уже приблизилась настолько, что можно было увидеть, что это нанайская оморочка и сидит в ней девушка с длинными чёрными косами. На девушке был халат из синей китайской дабы — прочной хлопчатобумажной материи, — расшитый по подолу бисером. На ногах длинные кожаные чулки и улы — обувки из кожи щуки или линька.

Девушка подогнала свою оморочку к самому самолёту, но, не решаясь выйти, встала в лодке и крикнула:

«Ты — лоче?»

Партработник — местный старожил, как выяснилось, немного понимавший по-нанайски, — крикнул:

«Да, да, лоче!»

«Бать-гапу!» — раздался в ответ звонкий голос девушки.

«Она спросила, русские ли мы, — перевёл инструктор, — и поздоровалась с нами».

«Передай ей, что мы ужасно голодны», — сказал доктор.

«Мы очень есть хотим!» — крикнул инструктор.

Девушка почему-то удивилась, что-то сказала по-нанайски, потом села в лодку и, взмахнув вёслами, круто повернула оморочку от берега.

«Вот те раз, чего она от нас удирает?» — испугался бортмеханик.

«Не волнуйся! Обещала привезти мясо и рыбу. Будьте уверены — привезёт», — сказал инструктор.

Часа три прошло в томительном ожидании. А вдруг девушка не вернётся? Что тогда делать? Но вот показалась на жёлтой воде чёрная точка, двигавшаяся по направлению к нам, и у нас отлегло от сердца.

Девушка привезла здоровый кусище вяленой сохатины и десяток свежих серебристых хариусов, лов которых, как известно, особенно удачным бывает весной. Захватила она и соль в маленьком берестяном туюске.

Пока варилась уха и готовилось жаркое, наша спасительница оживлённо беседовала с инструктором. Я рассматривал молодую нанайку. У неё была матовая желтоватая кожа, выдающиеся скулы и алый рот. Взгляд иссиня-чёрных, чуть скошенных глаз внимательный и задорный.

Она что-то быстро-быстро говорила своему собеседнику и вдруг заливисто рассмеялась.

«Что это она смеётся?» — любопытствовал я.

«Говорит про нас: «По небу летал, на реку сажился».

Лицо девушки стало серьёзным и речь более медленной. Инструктор, выслушав её, сказал, что в стойбище сейчас нет мужчин — все ушли на рыбную ловлю. Дома остались лишь женщины, старики да шаман.

Узнав, куда она отвозит рыбу и мясо, шаман долго ругался и кричал, что это прилетел злой дух и кто с ним будет иметь дело, тому не будет удачи. Однако девушка не испугалась шамана, потому что знает, что лоча — русские — друзья нанайцев.

...Под вечер девушка доставила меня на лодке в своё стойбище.

Нельзя было не любоваться, с какой ловкостью и сноровкой она управляла своей утлой лодчонкой. Как видно, из поколения в поколение передавалось это умение сыновьям и дочерям отважного племени таёжных охотников и рыболовов.

В доме отца нашей спасительницы, полуземлянке, похожей на китайскую фанзу, в середине которой пылал очаг, собралось много старых и молодых нанайцев, вернувшихся с рыбалки. Все они были худые и темнолицые, закалённые морозами и свирепыми амурскими ветрами, обожжённые нещадным дальневосточным солнцем. От их одежды пахло звериным салом, рыбой, табаком и черемшой — диким чесноком.

Они были на редкость гостеприимны, хотя говорить с ними было не легко — запас русских слов у них был очень ограничен.

Девушка сидела поодаль и при тусклом огоньке светильника вырезала что-то на бересте.

Меня накормили вкусной кашей из чумизы с сухой кетовой икрой и жареной сохатиной и уложили спать на мягкие шкуры.

...Потом всё было очень просто. На лодке мы добрались до парохода, шедшего в Хабаровск, и остановили его.

Я передал с капитаном записку, и катер вскоре доставил нам бочку бензина.

Майла Заксор — так звали нанайскую девушку, которую я никогда не забуду, — провожала нас. Машина была уже высоко в воздухе, а она всё стояла в оморочке, приложив козырьком свою смуглую руку к глазам...

— Как, вы сказали, её зовут? — перебил меня учитель географии.

— Майла Заксор, я хорошо запомнил её имя.

— Майла Заксор! Ну теперь мне понятен узор на этом туюске. Я её знаю, — с удовлетворением сказал краевед. — Она замечательный мастер резьбы. Её недавно приняли в Союз художников. Майла Заксор живёт в Нанайском районе. Кстати, её сын учится в Москве, в художественном институте.

Потеряли полмиллиона

Самолёт шёл в селение Каменское. Машина была сильно нагружена почтой. Каждый член экипажа отлично понимал, сколько радости доставят людям эти мешки, набитые письмами, газетами,

журналами, книгами. На Севере человек не был тогда избалован регулярной почтой: авиасвязь только налаживалась. Большею частью зимой люди были совсем отрезаны от мира.

Но всё же лететь с таким огромным грузом было очень тесно и неудобно.

Чем дальше на Север, тем становилось труднее. Под нами расстилались дикие, необжитые места.

Пролетаешь сотни километров — и не видишь человеческого жилья.

Не видно было и подходящих посадочных площадок. К тому же начала портиться погода.

В таких случаях каждого члена экипажа начинает сверлить мысль: «А если придётся садиться? Сядем ли благополучно? А если сядем, то взлетим ли?»

Конечно, находясь в перегруженной машине, все невольно вспоминали о мешках с почтой.

Поэтому, когда у нас была последняя посадка перед Каменским, бортмеханики решили дать мне бой и избавиться от части груза.

С молчаливого согласия всего экипажа, бой начал радист:

— Прошу вашего разрешения оставить здесь, в Гижиге, несрочный груз — билеты осоавиахимовской лотереи для базы Каменской. Этот груз хотя и не особо тяжёлый, но места занимает много, а у нас и без того тесно, работать невозможно.

— А не получится ли так, — заметил я: — везли почту на самолёте, люди на неё надеялись, а она через год приедет на пароходе?

— На этот счёт не беспокойтесь. Отсюда в Каменское через каждые два дня почта отправляется на нартах. На третьи сутки будет на месте.

Этим доводом меня, что называется, «припёрли к стенке», и я сдался:

— Если так — сгружайте.

...На аэродроме всё готово к отлёту. Моторы нагреты, в них залито горячее масло. Выброшенные из кабин пачки лотерейных билетов лежат на снегу возле машин. Ветер треплет разлохматившуюся бумагу, в которую они завернуты.

Налили воду, приступили к запуску моторов. Сейчас они взрвут, и мощная струя воздуха от винта может разметать по полю плохо упакованные билеты. Чтобы этого не случилось, наш радист небрежно отбросил их в сторону.

— Что же ты почту не сдал? — спрашиваю я у радиста.

— Сейчас приедут возьмут, — весело отвечает он. — Никуда не денется!



Пора было вылетать, и мы, так и не дождавшись замешкавшихся почтарей, отправились.

Ярко светило солнце. Ослепительно блеснул снег. Установилась идеальная лётная погода, которая не балует нас на Севере. Настроение было превосходное.

Вот уже показались две радиомачты и кучка домиков возле них. Это и есть культбаза Каменское.

Как только люди слышали жужжание моторов в воздухе, из всех домиков, откуда ни возьмись, выбежало столько народу, что наши пошутили:

— Теперь понятно, почему такая большая почта. Тут плотность населения выше, чем в Китае.

— А вот, — сказал я, — сейчас они всей своей плотностью кинутся на почту, и кое-кому не хватит. Вот и неприятно будет!

Но неприятность оказалась не там, где я её ожидал.

Едва разошёлся тепло встретивший нас народ, ко мне подошёл начальник культбазы. Вместе с ним к самолёту подъехали нарты с вооружённой охраной и принялись забирать почту.

— Что это вы сегодня с охраной? — спросил я у начальника.

— Важная почта, товарищ Водопьянов!

Он лично развязал каждый мешок и по описи проверил его содержимое.

Когда машина была полностью освобождена от груза, начальник снова подошёл ко мне.

— А где же главная почта? — спросил он с беспокойством.

— Какая это — «главная»? — удивился я. — Здесь всё, что у нас было. Только лотерейные билеты в Гижиге остались.

— Нет, здесь не всё, — настаивает начальник. — Вот, смотрите: Хабаровск сообщил, что на вашей машине выслано полмиллиона денег. Куда вы их запрятали?

— Да что вы! — возмутился я. — Разве бы мы стали шутить с таким грузом!.. Не было у нас никаких денег. Мне не раз приходилось возить деньги на Сахалин. Я знаю, что их упаковывают в специальные кожаные мешки.

— Я не знаю, как и во что были упакованы деньги, — продолжал своё начальник, — я знаю только, что их с вами выслали из Хабаровска.

Здесь я уже обеспокоился не на шутку. Вместе с начальником мы перерыли всю почту, но никаких денег не нашли.

— Может быть, — говорит тогда он, — вы не лотерейные билеты, а наши деньги оставили в Гижиге?

— Что вы, шутите? — обиделся я. — Как это может быть? Билеты были в такой разлохмаченной бумаге... Разве деньги так пакуют!.. Впрочем, на всякий случай проверим!

Один из красноармейцев побежал на радию. Когда он вызвал Гижигу, я попросил вскрыть несколько пачек, брошенных нами на аэродроме, и узнать, что именно хранится в бумажной упаковке.

Прошло некоторое время — Гижига вызвала нас, сообщила, что в бумажных пачках нашли деньги счётом полмиллиона рублей, и запросила, что с ними делать.

Я до сих пор не знаю, почему эту сумму отправили без надлежащей упаковки. Мало ли что могло быть! Возможно, что в нужный момент просто не оказалось свободных кожаных мешков. Но, когда я вспоминаю валяющиеся в снегу и грозящие ежеминутно разлететься полмиллиона рублей, я говорю себе: «Если уж взял груз на самолёт, то изволь его доставить на место!»

Полёт за сапогами

В тот год на острове Сахалин должны были начать изыскания пути для постройки новой железной дороги. К городу Александровску подошёл ледокол «Добрыня Никитич». Он привёл пароход, на борту которого было пятьсот участников изыскательской экспедиции.

Люди сошли на берег. Им устроили радостную встречу. Всё было хорошо. Но уже на другое утро оказалось, что всё очень плохо из-за одной «мелочи»: все приехавшие были кто в валенках, кто в ботинках. Нечего было и думать о возможности начать работу. Без сапог и шагу ступить нельзя. А сапог, да ещё в таком количестве, в Александровске не оказалось.

Экспедиция сидела в вынужденном бездействии. Каждый день этой своеобразной «безработицы» большой группы людей приносил государству огромные убытки.

Срывались сроки изыскания новой трассы.

Местные власти забили тревогу: полетели радиограммы во все населённые пункты Сахалина. Сапоги нашлись в селе Верещагине, за триста пятьдесят километров от Александровска. Тем временем весна наступала всё более деятельно, лёд отошёл от берегов. Сообщение между населёнными пунктами на собаках и лошадях было прервано.

Как доставить эти сапоги?

Весенняя распутица сделала непроходимыми даже немногие тропинки. Морским путём тоже не воспользуешься: Верещагино расположено в северной части Сахалина, там стоит сплошной лёд. Положение безвыходное.

В это время прилетел я, и меня сразу попросили слетать в Верещагино за сапогами.

— Без разрешения начальника управления, — ответил я, — не имею права никуда летать. Пошлите радиограмму в Хабаровск. Если разрешит — полечу с удовольствием.

В тот же день пришёл ответ: «Категорически запрещая вылет Верещагино».

— Это неважно, — говорят мне в исполкоме. — Мы создали специальную комиссию по этому вопросу и вынесли решение: объявить военное положение и мобилизовать вас для полёта за сапогами. Отказаться вы не имеете права.

— Делайте что хотите, — ответил я, — но я не имею права лететь после такой радиограммы. А вдруг я поломаю машину? Что тогда? Ваша комиссия отвечать будет?

— Да ты пойми, — убеждали меня члены комиссии, начиная горячиться, — люди будут сидеть без дела полтора месяца! Ведь это же государственное дело... А ты рассуждаешь со своей колокольни!

Но я не рассуждал «со своей колокольни». Мне самому очень хотелось полететь, только я не мог пойти на такое нарушение дисциплины. Долго я ломал себе голову и наконец предложил такой выход:

— Вы свяжитесь с моим начальником по радио лично и попытайтесь убедить его. Скажите, что я лететь согласен. Каков бы ни был его ответ, я выполню то, что он скажет.

Утром мне сообщили, что начальник согласен, и я вылетел.

Село Верещагино стоит на берегу Татарского пролива. Полдороги я летел хорошо. Дальше попал в снегопад. С большим трудом добрался до места. Видимость отвратительная. Ищу место, где сесть. Только найду площадку, развернусь — и потеряю её.

Опять ищу... Летал минут сорок. В конце концов сел.

Машину нагрузили сапогами до отказа. Но вылететь обратно я не рискнул. Решил переночевать и попросил верещагинцев отправить радиogramму, что лётчик Водопьянов прибыл и ввиду плохой погоды вылетит обратно завтра.

Верещагинцы перепутали и отправили радиogramму в Хабаровск. Тем временем в Александровске поднялась паника.

Утром я, ничего не зная, спокойно вылетаю из Верещагина.

Повторилась та же история: сначала погода хорошая, но с полпути — мокрый снегопад. На крыльях стал намерзать лёд.

По берегу идти нельзя — облачность его почти закрывает. Морем тоже идти плохо — всё сливается в общий фон. Пришлось ориентироваться по плавающим льдинам, ещё не отошедшим далеко от берега. Всё это изрядно меня задержало.

В это время в Александровске люди тревожно обменивались догадками. Воображение рисовало им жуткие картины: Водопьянов разбился... самолёт сгорел...

Всю ночь, которую я спокойно провёл в Верещагине, и полдня, когда я крутился над льдинами, на аэродроме дежурили члены «сапожной комиссии». Они поддерживали огонь в кострах, надеясь, что я ещё прилечу.

В середине дня окоченевшие люди грелись у костра и уже толковали о том, что надо посылать на розыски экспедицию.

Вдруг они услышали шум мотора...

Встретили меня очень радостно. Ещё бы: благополучно прилетел да ещё сапоги привёз!

В Александровске с сапожным вопросом было покончено, но лично мне ещё пришлось им заниматься.



Возвращаюсь в Хабаровск. Начальник линии встречает меня словами:

— В Верещагино летал?

— Летал. По вашему разрешению.

— Никакого разрешения я не давал. Я изумился:

— С вами же говорил председатель исполкома!
— Первый раз слышу.
Начальник рассказал мне, как он беспокоился, получив мою радиogramму из Верещагина.
— Разве можно было идти в такой рискованный полёт? — ругал он меня.
— Зато мы выручили из беды целую экспедицию! — ответил я, а сам думаю: ловко меня эта «сапожная комиссия» провела! Оказывается, они и не думали с начальником разговаривать.

Как приходилось «куропачить»

В ту пору, когда наши лётчики только начинали летать над суровыми, малоисследованными северными землями, им частенько приходилось совершать вынужденные посадки. Причин для этого было много: коварство погоды, непривычка к условиям Севера, отсутствие точных карт, да и машины тогда были не вполне приспособлены.

Поэтому редко кто не усаживался на неопределённое время в необитаемых просторах тундры. Когда это происходило, люди окапывались в снежных ямах наподобие куропадок, зарывающихся от холода в снег. Постепенно среди лётчиков распространилось выражение «куропачить», то есть жить в тундре примерно в таких условиях, как эти птицы.

Сядешь, бывало, неизвестно где — и рад, что хорошо сел (если не сломал машину). А радоваться-то нечему: что ждёт в неожиданном плену, никто не знает.

Однако нос вешать у нас не полагалось. Остановишь, бывало, мотор и сообщаем экипажу:

«Приехали! В какой ангар будем ставить машину?»

И вот тут начинается «куропаченье»...

Лётчик Бестанжиев со своими товарищами просидел как-то двое суток, укрываясь от пурги под... крылом самолёта. Их так занесло снегом, что люди пробивали руками дырку и дышали через эту отдушину.

Примерно так же поступали и местные жители, когда непогода заставляла их в пути. Начинается пурга — каюр сейчас же останавливает собак и валит нарту набок. Собаки уже знают: раз нарта набок, значит, будет отдых. Даёт каюр им по одной юколе (сушёная рыба), а сам лезет в спальный мешок. Всех их скоро заносит снегом. Так лежат они долго, пока не проголодаются. Если к этому времени пурга не кончилась, каюр встаёт, берётся за ремень упряжки и по очереди вытаскивает собак из их снежных гнёзд. Встряхнувшись, они съедают новый паёк и опять ложатся на своё место. И так до тех пор, пока не кончится пурга.

Наши лётчики, или, как их звали на Севере, «воздушные каюры», тоже часто должны были поступать подобно каюрам земным. Тринадцать долгих дней сидели в снежной пещере лётчик Масленников и штурман Падалка; они выкопали себе «нору» до самой травы и питались ею.

Нередко оказывалось, что лётчики пускались в путь легкомысленно, не обеспечив себя ни запасом пищи, ни тёплой одеждой. Но постепенно, с накоплением опыта, сокращалось количество вынужденных посадок, а если уж они случались, то техника «куропаченья» повысилась настолько, что люди жили просто с комфортом.

Сели мы однажды в тундре.

— Приехали! — доложил я своему экипажу. — В какой ангар...

— Кто будет тут хозяином «куропачьего» чума? — перебили меня товарищи.

Из открытого крана под радиатором, весело журча, побежала струйка горячей воды. В снегу образовалась проталина. Медленно охлаждалось «сердце» крылатой машины.

Начинался шторм. Ветер гнал по земле тонкую позёмку. Три человека сидели на земле, по которой, может быть, ещё не ступала нога человека, вдалеке от людей. Но мы уже имели «куропачий» опыт и не собирались копать снег до травы.

Мы выбрали наиболее защищённое от ветра место и, начертив на нём лопатой квадрат, принялись копать яму. Яма нам нужна была для того, чтобы ветер не унёс палатку и не поддувал под её края. За работой мы хорошо согрелись, пришли, как это бывает с людьми, если они трудятся, в бодрое, даже весёлое настроение. Наши голоса далеко разносились вокруг, нарушая чуткую тишину.

Затем мы укрепили палатку, разостлали на снежном полу самолётные чехлы и свои спальные мешки и разожгли примус. Он весело загудел, распространяя приятное тепло.

Растянувшись возле примуса, мы почувствовали голод.

— Не вредно бы теперь пообедать... — мечтательно сказал наш радист.

— Кто будет главным коком «куропачьего» чума? Потянем жребий?

— Не надо, — заявил бортмеханик, — имеются добровольцы.

Он медленно поднялся и стал распоряжаться: перетащил в палатку продовольствие и кастрюли и начал священнодействовать.

Готовил он долго и что именно приготовил — сказать трудно. Я уверен, что ни один повар не сумел бы назвать это кушанье. Рецепт его был таков. Когда снег превратился в воду и она закипела, наш «кок» всыпал в кастрюлю несколько ложек сухого молока. Затем он положил туда две плитки шоколада

и две ложки сливочного масла. Постепенно мутно-белая жидкость на наших глазах превращалась в какую-то подозрительно зелёную, потом стала почти чёрной.

Нас, наблюдавших голодными глазами за чародейством «кока», это обстоятельство несколько смутило. Мы даже усомнились в качестве масла, но зря: оно оказалось абсолютно ни при чём.

Тщательное расследование привело к неожиданному открытию: на окраску супа повлиял олений мех, из которого были сшиты наши комбинезоны и спальные мешки. В палатке было тесно, мех сильно линял, и, пока варился обед, в кастрюлю набралось столько оленьей шерсти, что суп побурел.

Тем не менее бортмеханик торжественно объявил:

— Пожалуйста к столу!



— Пожалуйста к столу!

Мы бросились «к столу» и только тут спохватились, что есть-то нам не из чего! Кажется, всё на случай «куропаченья» предусмотрели, а вот миски забыли.

Обнаружив столь досадное упущение, я молча вышел из палатки и стал искать в самолёте чего-нибудь подходящего. Мой взгляд остановился на маленьком обтекателе, прикрывающем краник. Сию же минуту я снял обтекатель и, хотя он сильно пахнул краской, с торжеством доставил его в «куропачий чум».

На лице бортмеханика отразилась вполне законная досада: как это он, бортмеханик, забыл, что у него на самолёте есть такая удобная часть! А радист не растерялся и заявил, что он записывается в очередь после меня.

— Ну нет! — заявил тут наш главный «кок». — Я вас знаю! Пока до меня дойдёт очередь воспользоваться этой «пиалой», вряд ли что останется в кастрюле. Поэтому я, по праву повара, снимаю первую пробу.

Не теряя времени попусту, он поднёс к губам горячую кастрюлю и начал пить прямо из неё, закусывая галетами.

«Полярный суп» оказался неплохим, и мы основательно подкрепились. Выразив свою глубокую признательность повару, мы, совсем как курортники, улеглись спать, упаковавшись в свои мешки.

Теперь пурга могла делать что ей угодно.

Так прошло три дня. На четвёртые сутки погода начала улучшаться.

— Пора бы, товарищи, прикрыть наш «куропачий дворец». Но как? Бензина маловато. Без горячей воды мотор не запустишь. А в чём греть воду? Нужно не менее шести вёдер.

И «куропачий совет» начал изобретать.

Чайником перелили бензин из всех баков в два верхних. После этого сняли с самолёта добавочный девяностолитровый бак. Это оказалась подходящая посуда. Мы наполнили её снегом и начали подогревать паяльной лампой. Дело подвигалось очень медленно. Бак разогревался только внизу, и наши усилия шли впустую.

Тогда начали изобретать дальше.

Сняли с самолёта лист жести, который служил обтекателем правой стороны мотора, согнули из него противень, налили туда смесь масла с бензином, добавили тряпок и подожгли. Получился замечательный костёр. Правда, на этом костре сгорели чехол от радиатора и кожаное пальто бортмеханика, но зато снег начал топиться на славу.

Не прошло и суток, как мы нагрели достаточное количество воды.

Тем временем установилась идеальная погода. Воздух стал совершенно прозрачным.

— Эх, и полетим мы сейчас, как ясные соколы! Не всё нам куропатками сидеть... — заявили мои товарищи, сливая воду в радиатор, но тут же осеклись: не хватило полведра!

Пришлось выливать воду обратно в бак и начинать всё сначала.

Наконец наступила торжественная минута. Вода опять готова. Стараясь не пролить ни капли, осторожно налили её в мотор. На этот раз хватило.

У нас был с собой баллон сжатого воздуха под давлением сто атмосфер. С его помощью нам удалось быстро запустить подогретый мотор.

Ни с чем не сравнима была наша буйная радость в эту минуту. Такую радость, наверное, испытывают потерпевшие кораблекрушение, внезапно увидев землю после долгих скитаний по открытому морю.

Торопясь, сбивая друг друга с ног, мы бросились к своему ещё недавно такому уютному «чуму» и принялись собирать имущество. Мы сваливали его как попало в багажные ящики и пассажирскую кабину. Вслед за ящиками с продуктами туда полетели самолётные чехлы, палатка, спальные мешки, примус и паяльная лампа. Мы торопились. Каждая минута бесполезной работы мотора уменьшала запасы горючего.

В первый раз после пяти суток «куропаченья» я занял своё место в самолёте и почувствовал перед собой тёплый мотор, готовый поднять нас в воздух.

Едва дождавшись, пока товарищи заняли свои места, я дал полный газ, и машина легко и свободно пошла в воздух, охотно набирая высоту.

— На этот раз благополучно «откуропачились», взлетели без посторонней помощи! — сказал я товарищам.

— Не в первый и не в последний раз! — весело ответили они мне.

И действительно, «куропачил» я немало, но всегда с огромным интересом слушал рассказы о «куропачьем житье» других лётчиков. Я заметил, что есть одно неизменно общее во всех подобных историях: никогда никто из советских лётчиков ни в каких условиях — от снежной ямы до «комфортабельного куропачьего чума» — не испытывал тягостного чувства обречённости, одиночества, не терял мужества. После каждого испытания люди ещё больше проникались желанием победить суровую, капризную природу Севера, и они добивались этого.

Катастрофа

Меня избаловало собственное здоровье. Я слишком был уверен в своей неутомимости. Возможно даже, что в те годы мне было свойственно некоторое ухарство, пренебрежение к самому себе: я, мол, такой, что мне ничего не сделается! Было бы всё остальное в порядке, а моя личность выдержит.

Я заметил, что среди молодёжи такое отношение к себе — не заботиться о своём здоровье, презрительно говорить об отдыхе — считалось чуть ли не особым шиком. Бывает, что так рассуждают и взрослые люди. Я был в их числе. Несмотря на своё действительно идеальное здоровье и огромную выносливость, я жестоко пострадал из-за самонадеянности.

Мне поручили скоростной перелёт Москва — Петропавловск-на-Камчатке — Москва. Мы с бортмехаником Серёгиным должны были доставить в кратчайший срок почту в Хабаровск, Охотск, бухту Нагаева, Петропавловск-на-Камчатке и захватить оттуда письма в Москву.

На всех аэродромах по этому маршруту нас должны были обслуживать в первую очередь, иметь для нас горючее, в любой момент заправить и вообще сделать всё нужное для машины.

Рассчитывая маршрут перелёта, мы установили, что двадцать три тысячи километров пройдем за сто двадцать часов, если каждый день будем летать по девять часов. В такой нагрузке нет ничего неразумного.

Обсуждая свои планы, мы не спали всю ночь. Днём мне пришлось как следует набегаться в поисках нужного листа целлулоида. Раздражало отсутствие ещё каких-то мелочей, столкновения с равнодушными к этим мелочам людьми.

Садясь в машину, я невольно подумал: наконец-то я отдохну от всего этого в воздухе!

В час пять минут ночи мы вылетели, имея на борту запас бензина до Свердловска и около ста килограммов почты. Через восемь с половиной часов полёта я, как мне казалось — совершенно отдохнувший, благополучно опустился на свердловском аэродроме. Его начальник, зная, что перелёт скоростной, сообщил, что у них всё готово: аэродром может нас выпустить хоть через полчаса.

— Когда вы думаете вылететь? — спросил он.

Его сообщение было так соблазнительно, что я не задумываясь ответил:

— А вот позавтракаем — и отправимся.

Так мы и сделали. Машина была заправлена.

До Новосибирска нам должно было хватить бензина, и мы решили идти без посадки.

Летели очень хорошо. Из Свердловска было сообщено в Омск, что мы на пути. Омск должен был запросить Новосибирск о погоде и, если она благоприятствует, выложить нам знаки.

Подлетая к Омску, я увидел на аэродроме две длинные световые полосы. Это означало, что путь до Новосибирска открыт — погода держится. Я обрадовался: вот, думаю, значит, за один день мы пройдем три тысячи километров. И только я это подумал, как меня обдало паром. Облако пара, окружившее самолёт, закрыло землю.

В моторе кипела вода. Желая спасти мотор, я его выключил. Пар немного рассеялся, видимость улучшилась, и я стал планировать на аэродром. Хорошо, что это случилось около аэродрома! Сел благополучно.

Первое, что я просил сделать в Омске, — сменить шланг, который явился причиной нашей посадки, и налить воды в мотор.

— Пожалуйста, — сказал я начальнику аэропорта, — сделайте это и сразу запускайте мотор. А я отдохну немного: всё же за день пролетел две с половиной тысячи километров. Чувствуется.

Он обещал всё сделать. Я прошёл в лётную комнату и уснул.

Примерно через два часа просыпаюсь и вижу Серёгина, который только вошёл.

— Ну что, — спрашиваю, — всё готово? Можно лететь?

— Куда там! — хмуро отвечает Серёгин. — Ещё не запустили.

— Как так?

Я побежал на аэродром. Человек тридцать рабочих тащили наш самолёт к ангару, где легче было запустить мотор. Пока они тащили, прошло часа полтора. Мотор окончательно застыл. Срочно нужна горячая вода. Тут я убедился, какая на омском аэродроме неразбериха. Вижу — таскают воду к соседнему самолёту. Спрашиваю:

— Почему мне не приносят воды?

— Налейм воду в этот, потом в ваш!

— Но ведь вы знаете, что моя машина в скоростном перелёте! Дайте мне в первую очередь.

— Ну, раз мы другой раньше начали, так уж кончим.

Но тот мотор они так и не запустили.

Наконец после долгой суеты всё было сделано. Вместо того чтобы пробыть в Омске час, мы потратили двадцать два часа!

Дорога на Новосибирск оказалась довольно трудной: пока мы канителились в Омске, погода изменилась, начался снегопад. Но добрались всё же благополучно. В Новосибирске я попросил, чтобы мне заправили машину, и мы с бортмехаником пошли отдыхать. Отдых мы себе давали по самой жёсткой норме, особенно после задержки в Омске.

Нас хорошо встретили в Красноярске и Иркутске, но везде мы слышали одну фразу:

«Лучше бы вам лететь вчера. Погода начинает портиться».

Эти слова, конечно, подгоняли нас. Больше всего меня интересовало состояние погоды на Байкале, потому что это самый опасный участок перелёта. Но метеоролог в Иркутске успокоил меня: были сведения, что над озером стоит безоблачная погода. Это меня обрадовало, хотя опасение, что циклон, о котором все говорили, догонит нас, не оставляло меня.

Мы поспешили покинуть Иркутск. Видимость была неважная, но всё же, когда я взял направление на Байкал, с правой стороны была видна река Ангара.

К великому сибирскому озеру я вышел на три — четыре километра левее устья Ангары. В этом районе горы высокие. Посмотрел на альтиметр — высота восьмьсот метров. Стал пересекать Байкал по компасу.

Видимость на Байкале действительно была хорошая. Берег, который я только что перелетал, резко выделялся своими возвышенностями.

Через несколько минут самолёт сильно качнуло. Я догадался, что близок противоположный берег. Повернул налево. С правой стороны открылась большая, хорошо освещённая станция...

Всё это происходило ночью 13 февраля, а утром 16 февраля я как бы проснулся.

Голова забинтована... Что случилось? Где я нахожусь?

Мне отвечает больничная сестра:

— Вы потерпели аварию на Байкале и находитесь в верхне-удинской железнодорожной больнице.

Я спросил о Серёгине. Мне сказали, что он здесь же.

Я продиктовал сестре телеграмму: «Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительное ранение. Прошу дать распоряжение иркутскому управлению о выделении мне самолёта для продолжения полёта на Камчатку». Сестра записала телеграмму, но, конечно, не отправила. Она знала, что иногда люди после сильного шока не чувствуют острой боли и не могут оценить всю плачевность своего положения. Так первое время было со мной.

Постепенно со слов людей и по собственному состоянию я начал понимать всю нелепость своих надежд на продолжение полёта.

Вот что рассказала мне сестра:

— Четырнадцатого февраля в два часа ночи вы были доставлены в нашу больницу в полусознательном состоянии. Доктор приказал раздеть вас. «Что вы делаете? — спросили вы. — Мне ведь нужно лететь!» — «Сейчас переоденем, и полетите». Вы отвечали на вопросы вполне сознательно, но всё же спутали свою фамилию с фамилией механика и называли себя Серёгиным. Потом поправились и сказали, что вы Водопьянов. Рассказали о себе и назвали вашу должность.

Врачи обнаружили ряд кожных рваных ран на голове, из которых четыре были весьма серьёзны, перелом нижней челюсти в области подбородка, семь выбитых зубов и большую рану на подбородке. Надбровные дуги были порезаны, видимо, очками, разбитыми во время аварии. Обе брови глубоко рассечены. Ещё глубже рана на переносице. На все эти повреждения врачи наложили около тридцати швов...

Позднее, когда меня уже перевезли в Москву и сдали в Протезный институт на «полный капитальный ремонт», я узнал о своей аварии ещё более подробно.

Из материалов аварийной комиссии было видно, что, упав на Байкале, самолёт сначала коснулся льда носками лыж и пропеллером (это говорит о том, что самолёт шёл к земле под большим углом). После этого ломавшийся самолёт прочертил след длиной около двадцати метров.

Предполагали, что дело было так: от сильного удара я разорвал ремни и вылетел из кабины. Упал я на торосистый лёд. Через некоторое время мороз остановил кровотечение и привёл меня в неполное сознание. Я будто бы встал, подошёл к самолёту, вытащил из-под обломков своего бортмеханика, оттащил его на четыре метра от самолёта и посадил. Всю эту картину восстановили по следам. Что было дальше, никому не известно.

В восемь часом утра работники транспортного отдела заметили меня со станции Мысовой. Меня обнаружили бродящим около самолёта с окровавленным лицом и обмороженными руками. Когда я увидел подходивших ко мне железнодорожников, то попросил развести огонь и дать папиросу. Мне дали папиросу, я положил её в карман и попросил другую. Эту я тоже положил в карман и затем потерял сознание.



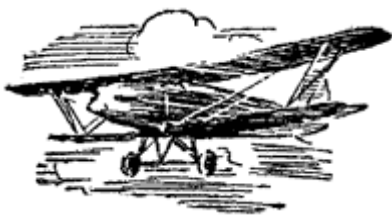
В чём же всё-таки была причина катастрофы?

Очевидно, над Байкалом сказалось моё сильное переутомление, и я на короткое мгновение потерял сознание. Неуправляемый самолёт перешёл в пологий штопор, из которого без мотора не выходят: он штопорит до земли.

Надо думать, что я очнулся и дал полный газ. Этим я вывел машину из штопора, перевёл в пике. Потом стал выводить из пике, но высоты не хватило, и самолёт винтом и концами лыж ударился в лёд.

Вот что случилось из-за самой обыкновенной человеческой усталости, из-за переоценки сил.

Долго, несмотря на то что меня хорошо подлечили, я чувствовал себя неважно: мучила мысль о разбитой машине, о не доведённом до конца полёте. Я решил повторить его, стал просить новый самолёт. Мне уже было разрешено возобновить прерванный маршрут, но тут случилось событие, всколыхнувшее всю страну: во льдах Чукотского моря раздавило пароход «Челюскин». Все моряки, все лётчики мечтали только об одном: принять участие в спасательной экспедиции. Мечтал об этом, конечно, и я. Свой полёт, думалось мне, я всегда успею повторить. А сейчас мой опыт работы на Севере может пригодиться для спасения людей. И я подал заявление о зачислении в экспедицию.



Пароход раздавлен льдами



Плавание «Челюскина»



Раньше, когда ещё не были освоены северные моря, для того чтобы попасть из Архангельска или Мурманска во Владивосток, на Камчатку или Сахалин, нужно было пройти длинный путь по чужим морям, заходить в иностранные порты — брать уголь и пресную воду.

Царское правительство пользовалось этим неудобным южным путём, хотя в России был свой путь, более короткий, — путь по северным морям.

До Октябрьской революции ни один пароход не проходил по северному маршруту за одну навигацию. Ведь северные моря всегда забиты льдом, их считали непроходимыми, и даже не пытались изучать.

Только наша партия и правительство занялись освоением этого трудного пути. В Москве было создано Главное управление Северного морского пути. По всему побережью Северного Ледовитого океана и на его островах стали строить научные станции, чтобы следить за погодой, изучать характер и движение льда, проводить другие научные наблюдения.

В 1932 году отправился в рейс ледокол «Сибиряков». Огромные трудности встретились ему на пути. На последнем участке похода во льдах он потерял винт. Но моряки не растерялись. Они поставили паруса и, с их помощью выйдя в открытое море, благополучно прибыли во Владивосток. Таким образом, «Сибиряков» впервые прошёл Северный морской путь за одну летнюю навигацию.

Это была огромная победа, но на ней не остановились советские люди. Нельзя было сказать, что Северный морской путь освоен, нужно было пройти ещё не один раз с запада на восток и с востока на запад.

И вот в 1933 году из Ленинграда по маршруту «Сибирякова» вышел ледокольный пароход «Челюскин».

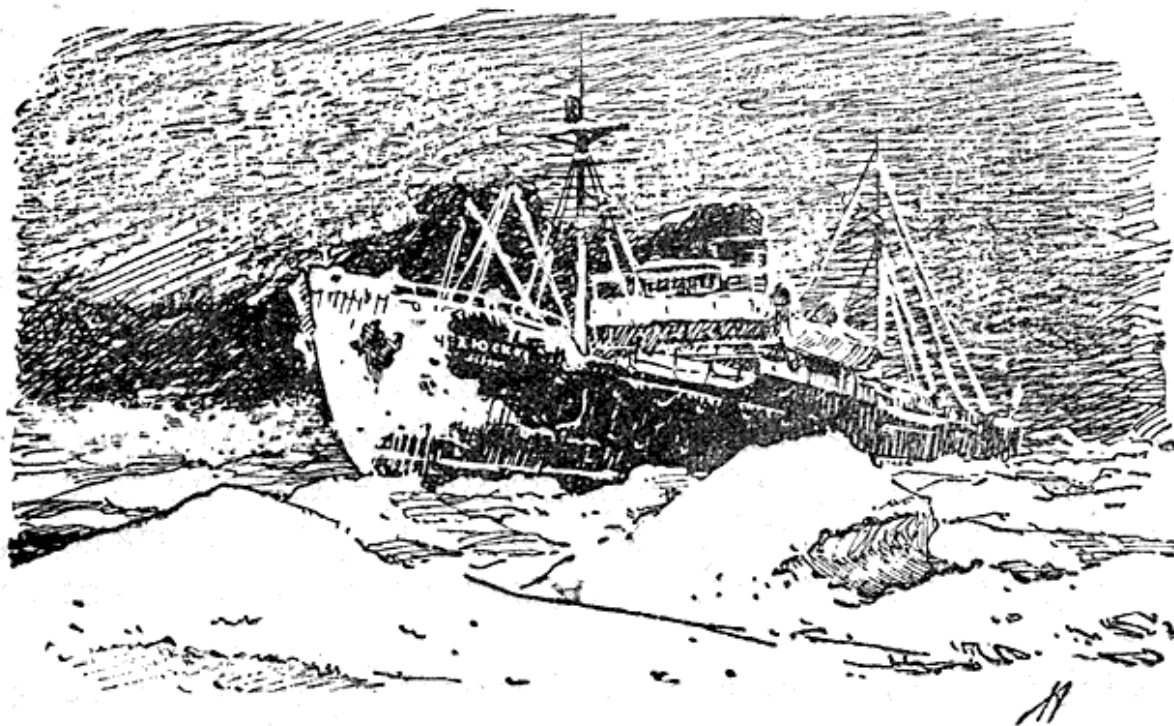
Первые тяжёлые льды в Карском море повредили ему носовую часть, но эти раны скоро были залечены, и пароход двинулся дальше.

В штормовую погоду «Челюскин» прошёл море Лаптевых и Восточно-Сибирское. Везде тщательно промерялись глубины, изучались и вода, и лёд, и воздух — состояние погоды. Велось всесторонние научные наблюдения.

Перед экспедицией стояло ещё одно задание — доставить на зимовку острова Врангеля новую партию научных работников.

Наконец в конце сентября с парохода увидели остров, но подойти к нему и высадить зимовщиков помешал старый лёд, через который не смог бы пробиться даже самый сильный ледокол. Ничего не оставалось, как следовать своим путём во Владивосток.

Впереди было коварное Чукотское море. Там «Сибиряков» потерял винт. Когда «Челюскин» вошёл в воды Чукотского моря, оказалось, что девять десятых его поверхности покрыто льдом. Пароход пробивался, получая повреждения, но люди быстро исправляли их: надо было спешить, нельзя было терять ни одного дня — уже кончалось короткое арктическое лето.



Вскоре вода между старыми льдинами начала покрываться молодым льдом. Море затягивалось сплошной массой.

Движение «Челюскина» замедлялось. Лётная разведка показала, что всего в пятнадцати милях впереди есть чистая вода, откуда нетрудно попасть в Берингов пролив, но выбраться из льдов «Челюскин» уже не мог. Он не столько расталкивал льды, сколько вместе с ними в дрейфе медленно продвигался обратно на запад.

Безуспешно стремился пробиться к «Челюскину», ледокол «Литке», вышедший на помощь, несмотря на множество полученных им самим повреждений.

«Челюскин» вмерзал всё сильнее и сильнее.

Так прошёл ноябрь, декабрь, январь и часть февраля. Уже кончалась долгая полярная ночь, и стало проглядывать солнце. Льды пошли словно приступом на судно.

Короткий день и всю долгую ночь слышались далекие, как пушечная канонада, удары, раздавался скрежет: это сталкивались и громоздились друг на друга гигантские ледяные поля.

Весь корпус корабля содрогался от напряжения, и люди прислушивались к громам разбушевавшейся стихии. Бороться с ней было уже невозможно.

На пароходе несли бдительную вахту, наблюдая за ветром и состоянием льдов.

Между членами коллектива заранее распределили обязанности на случай катастрофы, заготовили аварийный запас.

Вечером 12 февраля ветер усилился. Грозные глыбы атаковали корабль. Всё возрастал грохот наступающих льдов. Целую ночь неумолимый враг двигал один за другим огромные ледяные валы. Казалось, из последних сил пружинила металлическая обшивка судна...

Наступило такое же бурное утро. И вот ровно в полдень огромный ледяной вал, возвышавшийся около борта, ринулся на корабль, льды прорвали подводную часть. Вода хлынула в машинное отделение. «Челюскин» был обречён. Стихия победила.

Жизнь корабля измерялась часами. Капитан приказал людям выгружаться на лёд. Быстро, чётко, как будто всю жизнь только этим и занимались, люди начали переправлять на лёд свой аварийный запас. Ни один человек не ушёл с поста, не оставил погружающейся в воду палубы.

Были перерублены все канаты, крепившие стройматериал и другие грузы, с тем расчётом, что они всплывут после погружения корабля.

Но вот нос парохода стал уходить в воду, покрылась водой верхняя палуба. Тогда раздалась команда:

— Все на лёд!

Через секунду, после того как последним сошёл капитан, высоко поднялась корма. Показались руль и винт. С грохотом покатился отвязанный груз, и всё заволочло густым дымом.

Когда дым рассеялся, «Челюскина» уже не было. Сомкнулась гряда раскрошенных льдов.

На льду остались сто четыре человека.

На помощь!

Вся страна была взволнована сообщением о гибели парохода «Челюскин», о том, что сто четыре советских человека стали пленниками льдов сурового Чукотского моря.

Партия и правительство вынесли решение мобилизовать все силы и средства, чтобы вырвать людей из ледяного плена. Была образована специальная правительственная комиссия. Её председателем был Валериан Владимирович Куйбышев.

Комиссию засыпали просьбами: все хотели принять участие в спасательной экспедиции. Писали рабочие, студенты, служащие, журналисты, моряки, а особенно много, конечно, лётчики.

В это время я готовился повторить свой перелёт Москва — Камчатка, который был так неприятно прерван на Байкале.

Самолёт был уже готов: отеплён, оборудован приборами для слепых полётов; трубки указателя скорости и других приборов подогревались током от аккумулятора; были установлены добавочные баки для горючего. Чем дольше я обдумывал условия полёта за челюскинцами, тем больше приходил к убеждению, что моя машина неплохо для этого приспособлена.

Потом я стал соображать, насколько я сам гожусь для столь ответственного дела. Правда, в Арктике мне летать не приходилось, но зато я порядочно поработал на Дальнем Севере: летал на Сахалин, над тундрой и тайгой, туманным Охотским морем и бурным Татарским проливом. Условия полёта там были весьма сходны с арктическими.

Тщательно обсудив всё сам с собой, я решил просить правительственную комиссию разрешить мне лететь на помощь.

Путь к лагерю челюскинцев лежал через высокие горные хребты, через огромные пустынные пространства, где сотни километров отделяли один населённый пункт от другого. Никто ещё не летал в этих местах зимой.

Я изучал карту, составлял десятки планов и с волнением ожидал ответа на мою просьбу. В любую минуту я был готов сесть в свою машину и взять курс на северо-восток. Туда, к лагерю отважных людей, уже помчались десятки нарт с продовольствием, устремились ледоколы, полетели самолёты. Вся наша огромная страна жила думой о челюскинцах.

Нетерпение просто сжигало меня. Однако люди более умные, опытные и сильные волей дали мне с самого начала большой урок выдержки, который я запомнил на всю жизнь.

К моей великой радости, мне разрешили принять участие в спасательной экспедиции. Меня принял председатель правительственной комиссии товарищ Куйбышев.

— Покажите, — сказал он, — какой вы наметили маршрут.

Я доложил свои планы и добавил, что готов прямо отсюда, из кабинета, ехать на аэродром.

— Нет, — сказал Валериан Владимирович, — вы из Москвы поедете поездом в Хабаровск. А свой самолёт разберёте и погрузите на платформу.

Я растерялся. Как же так? Люди томятся в ледяном плену, ждут помощи, каждый день дорог, а я, лётчик, поплечусь поездом! Всё это в самом сбивчивом виде я попытался изложить товарищу Куйбышеву. Но он заранее предвидел мои возражения и спокойно предложил мне:

— Подсчитайте, каким путём вы скорее достигнете цели. Сейчас зима, дни короткие. Вы полетите на восток — стало быть, ещё более укоротите для себя день. Больше одного участка пути вы за день не осилите. А участков примерно десять. Поезд же до Хабаровска идёт девять суток. Кроме того, вас может остановить погода, а поезд она не остановит.

— Я хотел лететь и день и ночь... — пытался возразить я.

— Этого мы вам не разрешаем, — твёрдо остановил меня Валериан Владимирович. — Надо рассчитывать силы, не торопитесь! — тепло, дружески посоветовал мне на прощание товарищ Куйбышев. — Арктика не прощает оплошности. Когда соберёте свой самолёт в Хабаровске, опробуйте его в воздухе, проверьте всё хорошенько. Не рискуйте, действуйте наверняка. Помните: многое зависит лично от вас, от вашей выдержки.

Эти слова я часто вспоминал потом во время полёта, помню их и сейчас, как будто слышал вчера...

Когда я вылетел из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре по отлично знакомой мне трассе, в пути меня застал снег. Видимость ухудшилась. Я вспомнил слова товарища Куйбышева и спросил себя: не

рисковую ли я? И вернулся в Хабаровск. Лётчики и механики с удивлением смотрели на меня, когда узнали, что я вернулся из-за непогоды. Они хорошо помнили, что такого случая со мной ещё не бывало. И тогда я им рассказал о прощальном разговоре с председателем комиссии.

Переждав, я быстро нагнал время; полетел в Николаевск, оттуда в Охотск, затем в Гижигу, Каменское, Анадырь. Там меня ждало жестокое испытание: пришлось шесть суток выжидать погоды. Несколько раз я думал сорваться с места, но меня останавливал всё тот же дружеский и строгий наказ.

Из Анадыря надо было перелететь в Ванкарем. Они разделены высоким Анадырским хребтом. Я знал, что кое-кто из лётчиков несколько раз пытался взять хребет, но из-за плохой погоды в горах был вынужден идти в обход, а это увеличивало маршрут ровно вдвое.

Наконец в Анадыре погода улучшилась, а в Уэлене в это время поднялась пурга — значит, в обход лететь нельзя. Сколько дней ещё придётся ждать хорошей погоды, неизвестно, и я решил попытаться счастья — махнуть через хребет.

Не теряя времени, поднимаюсь в воздух и беру курс на Ванкарем. Через час впереди показались горы. Иду к ним, постепенно набирая высоту. Наконец хребет под самолётом. Горы здесь, как сказочные башни, своими огромными шпилями тянутся высоко в небо.

«А что, если остановится мотор? — промелькнуло у меня. — Ведь сесть-то негде. Не рискую ли я?» Пришлось взвесить все «за» и «против». «Погода в горах прекрасная, — рассуждал я. — Пролетели уже несколько тысяч километров — мотор тянул хорошо. Так неужели он не проработает ещё несколько минут, которые нужны для того, чтобы оставить хребет позади?»

Всё говорило за то, чтобы идти вперёд, и я продолжал путь.

Хребет оказался не таким уж страшным, как о нём говорили. Через двадцать минут я миновал его и вышел к Чукотскому морю, скованному льдами.

Под нами — пологий берег. Но где Ванкарем? Вправо лететь или влево? На этот немой вопрос некому было ответить.

Делая круг за кругом, я стал снижаться, стараясь по карте определить своё местонахождение.

Вдруг бортмеханик толкнул меня в плечо и указал вниз. Я думал, он предлагает мне сесть, но, присмотревшись внимательней, увидел: по берегу на собачьих нартах едут люди. Я очень обрадовался: в крайнем случае я сяду около них и спрошу, где Ванкарем. Но сесть не так просто — для посадки нет подходящего места.

Я стал соображать, что делать дальше. Пролетел над людьми бредущим полётом. Они дружно махали мне руками — видно, приветствовали «воздушного каюра». Спасибо, но мне-то от этого не легче — мне надо знать, в какую сторону лететь.

Я ещё раз пролетел над ними, стараясь разглядеть, что это за люди. Одеты все в кухлянки — значит, чукчи. А куда едут — на базу или обратно, неизвестно. Тогда я решил сбросить вымпел с запиской. Может быть, среди них найдутся люди, которые смогут прочесть по-русски; они укажут, куда лететь. Минут через пять вымпел был сброшен. Пока я делал круг, люди успели прочитать записку и дружно замахали руками в одном направлении, указывая мне путь на восток. Я сразу понял и в благодарность покачал машину с бок, как у нас говорят лётчики — помахал крыльями.

Люди, которые указали мне путь, были челюскинцы, их уже успели спасти; они ехали в Уэлен.

Не успел я сесть в Ванкареме, как сразу же решил лететь в лагерь. Пока бортмеханик освобождал машину от лишнего груза, лётчик Бабушкин, который был комендантом аэродрома, сказал мне, каким курсом я должен лететь в море.

— Через сорок минут, — пояснил он, — ты увидишь на горизонте чёрный дым — это в лагере жгут костры.

Чтобы взять больше людей из лагеря, я оставил бортмеханика на берегу.

От Хабаровска до Чукотского моря я пролетел больше пяти тысяч километров, но они не запомнились мне так, как этот короткий, в сто пятьдесят километров, путь к лагерю. От края до края горизонта я видел только нагромождение льдов. Я внимательно смотрел вперёд, стараясь увидеть чёрный дым. От сильного напряжения уставали глаза, они слезились, горизонт становился мутным. Протру глаза, дам им немного отдохнуть и опять смотрю вперёд.

Ровно через сорок минут немного правее курса показался чёрный дым. Я даже закричал «ура» от радости.

И вот подо мной лагерь. Я сделал над ним круг. Между ледяными глыбами, которые часто передвигаются с места на место, угрожая раздавить людей, стояли маленькие палатки. В стороне лежали две шлюпки, снятые с парохода на всякий случай. А на вышке развевался красный флаг, особенно выделявшийся на белом фоне.

Через несколько минут я благополучно посадил самолёт на крохотную площадку и, улыбаясь, крикнул:

— Кто следующий полетит на берег? Прошу на самолёт!

Меня окружили товарищи.

— Мы знаем, — сказал радист Иванов, — что вы к нам прилетели из Хабаровска, — а сам не спускает с меня глаз.

Смотрю — ещё подходят челюскинцы и, так же как Иванов, со всех сторон внимательно осматривают моё лицо, и так близко, что я сначала думал, что они хотят со мной целоваться. Я уже приготовил свои объятия, но оказалось совсем не то.

Один из челюскинцев не выдержал и спросил:

— Верно, что у вас, товарищ Водопьянов, золотая челюсть?

— Как это — золотая челюсть? — изумлённо спросил я.

— Нам товарищ Бабушкин сказал, что вам при аварии на Байкале раздробило челюсть, а кто-то добавил, что вам сделали золотую.

— Вас просто разыграли, — улыбаясь, ответил я.

...В этот же день я сделал два рейса и вывез со льдины семерых.

На другой день утром мы вылетели сразу на трёх самолётах: Молоков, Каманин и я. Это был последний рейс. В лагере оставалось шесть человек и восемь собак. Каманин взял на борт одного челюскинца и всех собак, Молоков — двух челюскинцев и вещи; я взял троих. Пока первые два самолёта поднимались в воздух, я заметил — что-то торчит из-под снега. Толкнул ногой — два пустых чемодана. Решил взять: найдутся хозяева — спасибо скажут. И в самую последнюю минуту за торосами я увидел ещё что-то — оказалась целая груда тёплого белья, пар сто. Решил и это взять. Не оставлять — так ничего не оставлять.

Когда мы поднялись, Кренкель попросил меня сделать последний круг над лагерем, где среди пустых палаток гордо развевался красный советский флаг. Через сорок минут мы опустились в Ванкареме. Сколько было радости, трудно передать. Кренкель вышел из самолёта и начал шупать землю.

— Как я по тебе соскучился, — сказал он, — родная моя земля!

Кто-то из товарищей крикнул:

— Это ещё не земля, а лёд!

— Как, я на льду? — испугался Кренкель и побежал на берег.

Сто четыре отважных полярника были выхвачены из ледяной пасти, готовой ежеминутно разомкнуться и поглотить их лагерь. 13 апреля — ровно через два месяца после гибели парохода — все члены экспедиции были спасены.

Как в чудесной сказке, люди из лагеря челюскинцев были перенесены по воздуху на твёрдую землю. На другой же день члены Политбюро вошли с ходатайством в правительство учредить звание Героя Советского Союза и присвоить его семёрке лётчиков, которая спасла челюскинцев: Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепнёву, Водопьянову, Доронину.

Это была огромная честь и счастье. Это говорило о всенародном признании успехов нашей авиации и лётчиков; а что признание действительно всенародно, мы убедились во время нашего пути в родную Москву.

Эти дни никогда не забудет ни один из членов коллектива, возвращавшегося из далёкого Чукотского моря в столицу нашей Родины.

Шестьдесят семь дней длилось путешествие, и не было часа, чтобы советские люди не дарили любовью и приветом завоевателей Арктики.

Ещё на побережье Чукотского моря немногочисленное население полуострова устроило челюскинцам самую горячую встречу. А между тем чукчи сами оказали неоценимую помощь делу спасения лагеря. Они помогли создать авиабазу в Ванкареме, перебрасывали туда бензин на своём первобытном транспорте — ездовых собаках. На нартах чукчей некоторые из спасённых были переправлены из Ванкарема в Уэлен. И, когда теперь чукчи выражали своё восхищение подвигом челюскинцев, те, в свою очередь, сердечно благодарили их. Мы, лётчики, просто многим обязаны чукотскому населению: если бы не его помощь, то не знаю, как бы справились мы со своей задачей.

Вот это ощущение единства с народом, сознание общности наших целей и радость победы и были замечательны в те дни.

Когда наш пароход подошёл к Владивостоку, нас встречали сотни тысяч людей. Как снег на голову, откуда ни возмись, на палубу посыпались белые душистые ландыши: их метко сбрасывали встречавшие челюскинцев самолёты, приветственно покачивая крыльями. Казалось, что спасению советских людей радуются и земля и небо.

А потом начался, уже по рельсам, путь в Москву.

От Владивостока до Москвы сто шестьдесят остановок — сто шестьдесят митингов. Где бы мы ни останавливались, в любое время дня и ночи поезд встречали колхозники и горожане со знамёнами и цветами, везде просили задержаться и рассказать обо всём, как жили на льдине; как спали, чувствуя под собой зловещее шуршание и треск готовых разойтись льдов; как пришлось сделать тринадцать аэродромов и как они по очереди ломались; как никто из челюскинцев не хотел улететь со льдины первым... Просили показать номера стенной газеты «Не сдадимся!». На одной станции поезд не

остановился, но шёл очень тихо. Рядом с вагоном бежала старушка. В руках она держала узелок и кричала:

— Детки, что же вы не остановились? А я вас ждала, вам пирожочков испекла!

Челюскинцы не раз смотрели смерти в глаза. Ни один мускул не дрогнул на их лицах. А когда увидели такую встречу, слёзы навернулись на глаза.

Мы несли вахту встреч до самой Москвы. Дежурили два челюскинца и один лётчик — Герой Советского Союза. Помню, только кончилось моё дежурство — поезд подъехал к Омску. Большой город, там организован митинг. Надо выходить. Все уехали на площадь, где собрался народ. В нашем вагоне остались только я и двое проводников. Я сплю, и вдруг на перроне появились партизаны — те, что защищали молодую советскую власть от белогвардейцев в гражданскую войну.

Проводники меня разбудили:

— Давай принимай народ!

Партизаны вручили мне огромные торты, на которых кремом было написано: «Привет челюскинцам и героям-лётчикам!». Потом подают что-то тяжёлое. Оказалось — два жареных поросёнка...

На всём пути нас просто заваливали цветами, всяческой старательно приготовленной едой и трогательными подарками собственного изделия — «на память».

Наконец 19 июля мы в Москве! По улице, усыпанной цветами, мимо тысяч улыбающихся лиц, машущих рук мы едем на Красную площадь, где нас встречают члены правительства во главе с товарищем Сталиным.

Тогда мне казалось, что я нахожусь на какой-то необыкновенной высоте. Пришёл я в себя, когда уже был на трибуне Мавзолея.

По площади нарядными колоннами шли москвичи. Они приветствовали челюскинцев и лётчиков.

Когда я думал о высокой чести носить звание Героя Советского Союза, я всегда размышлял так: ни в какой другой стране мира награда так не выражает чувства народа, как в нашей стране, потому что ни в какой другой стране пожелания народа не исполняются так точно и свято, как у нас.

И поэтому каждый человек, которого наше правительство отметило наградой, должен ценить её, как доверие великой партии, правительства и чудесного нашего народа.



Северные встречи



Авиационеры Севера



Встретился я как-то в городе Нарьян-Маре с двумя лётчиками — Сушинским и Клибановым. Оба они только год работали на Севере, но трудились не за страх, а за совесть и с большим жаром рассказывали мне о своих полётах.

Эти рассказы я помню до сих пор, хотя наша встреча произошла около двадцати лет назад. Мне понравилось в них упорное желание победить суровую арктическую природу и твёрдое стремление служить людям, живущим в этих условиях.

Итак, это было давно. Для Ненецкого национального округа только что были приобретены два первых самолёта. Один был поручен Сушинскому, другой — Клибанову. До тех пор авиасвязи в этих краях не было. Значит, не было и специальных полётных карт — никто не наблюдал и не изучал эту землю с воздуха.

Мало того: даже обыкновенные географические карты, которые тоже могут служить лётчику, и те были неточны.

Между тем Ненецкий национальный округ не такой уж маленький. Он даже больше некоторых европейских государств и тянется с востока на запад целых девятьсот километров. Поэтому-то здесь и была так важна авиация.

Дорог здесь в те времена почти не было. Люди тратили недели, чтобы добраться из одного населённого пункта в другой на оленях или собаках. Между отдельными пунктами связь существовала только четыре месяца в году, когда тундру сковывал сильный мороз. С апреля по ноябрь люди были отрезаны от мира.

И вот в такой край дали назначение советским лётчикам. Они знали, что тундра, над которой им предстоит летать, населена людьми, долгие годы терпевшими от царского правительства тягостные унижения. Ненцев презрительно называли обидными кличками: «самоеды», «дикие»... Никому не было дела до того, как живёт этот народ. В разбросанных по тундре стойбищах жили отважные охотники, рыбаки, оленеводы, искусные резчики по кости. К ним наезжали только алчные купцы, чтобы за бесценок выманить дорогие меха, замечательные изделия из моржовой кости.

В тундру не приезжал ни врач, ни учитель. Ненецкие чумы обогревались кострами. Эти дымные, грязные жилища кишели насекомыми.

Советская власть стала поднимать народ к новой жизни.

Лётчики, которые должны были первыми служить ненецкому населению, отлично понимали, что им придётся не только летать, но и нести на крыльях своих самолётов эту новую жизнь.

Казалось бы, что особенного — доставить в какой-нибудь населённый пункт почту или привезти врача! Лётчики гражданской авиации, выполняющие эту работу, зовут себя в шутку просто «извозчиками».

Однако в тундре и почта и врач были происшествиями огромной важности, а появление самолёта — просто историческим событием.

Первое время Клибанову и Сушинскому пришлось перенести немало трудностей — сказалось незнание северных условий. В тундре, например, оказалось совершенно негодным лётное обмундирование. Но это было легко исправить: они быстро перешли на национальную ненецкую одежду — влезли в меховые малицы, брюки и пимы.

В первую очередь решено было проложить трассу из Нарьян-Мара в Пешу. До сих пор здесь никто ещё не летал. Решили вылететь сразу на двух самолётах «У-2», чтобы в случае чего оказать друг другу помощь. Тут в дело ввязалось маленькое «но»: самолёта два, лётчика два, а бортмеханик один! Естественно, что справиться ему трудно. Ангара нет, маслогрейки нет и вообще, кроме огромного желания поскорее открыть первую линию Нарьян-Мар — Пеша, ничего нет.

Начали запускать моторы. Механик запустил один мотор и займётся другим. В это время первый остановится. Бросится к первому — остынет второй. А январский день маленький: не успеешь оглянуться — уже темно.

Три дня бились, так ничего и не добились. Решили, что первым вылетит тот, чей мотор раньше запустится, а бортмеханик, наладив другой самолёт, пойдёт со вторым лётчиком вдогонку.

Первым в воздух ушёл Сущинский. Скоро он попал в плохую погоду и вернулся предупредить товарищей, чтобы они не вылетали. Но было уже поздно — Клибанов улетел.

Клибанов вместе с механиком некоторое время шёл вдоль реки Печоры и скоро вышел в тундру. «Так вот она какая! — думал он. — Ровно. Снег. Сплошная посадочная площадка, но никаких признаков жизни. Уж лучше такой посадочной площадкой не пользоваться!» Но вышло иначе.

Появилась дымка, видимость настолько ухудшилась, что пришлось идти по приборам. Вдруг самолёт сильно подбросило вверх — начался шквал. Вокруг совсем ничего не видно, лететь невозможно. Отказал указатель скорости. Кое-как удалось сесть. И сели крепко: четверо суток крутила такая пурга, что кругом было темно. Ветер так рвал, что угрожал поломать самолёт. Мороз стоял сорок восемь градусов.

В эти дни «куропачьего чума» сказала вся неопытность новичков. Аварийный паёк состоял из трёх плиток шоколада и двух пачек печенья. Четверо суток, не вылезая из самолёта, питались этим пайком.

На пятые сутки, когда пурга наконец утихла, «пленники» с трудом вылезли из занесённой снегом машины. Тут выявилось новое упущение: забыли лыжи. А без них по глубокому снегу не сделаешь и шагу.

Кругом летали куропатки, но не было ружей — пришлось оставаться голодными. Кустарник не желал загораться, хотя в чумах у ненцев он прекрасно горел.

Мороз стал несколько мягче — градусов двадцать пять, но лётчики не чувствовали облегчения. Пробовали и в самолёте сидеть, и под самолётом, и рыли яму в снегу — всё равно было холодно.

Спас их вылетевший на розыски Сущинский. Вернулись в Нарьян-Мар, и началось всё сначала.

Второй рейс был удачнее. Когда самолёты приземлились в Пеше, там поднялся страшный переполох. Всё население выбежало навстречу воздушным гостям.

Люди, видевшие самолёт впервые, не верили, что лётчики прилетели из Нарьян-Мара за два часа сорок минут.

Какое было ликование, какой восторг!

В дальнейшем Сущинский и Клибанов так наловчились летать, что вынужденная посадка, даже в плохую погоду, считалась позором.

Мне тоже много приходилось летать в этих местах, и я хорошо понимал, какие трудности испытывали пионеры Севера. Но зато как приятно летать над тундрой в хорошую погоду! Смотришь вниз — и кажется, будто летишь над облаками. Внизу изредка мелькают чумы.

Ненцы-оленеводы при звуке мотора выходят посмотреть на самолёт. Стоит же только сесть близ чума, как попадаешь во власть гостеприимных хозяев. Они прямо-таки не знают, как лучше принять дорогих гостей.

Подают лакомое блюдо — сырую оленину в мороженом виде; в знак особого уважения хозяин предлагает тебе расколотую кость ноги оленя с мозгом. Действительно вкусная вещь!

Ненцы очень любознательны. Их страшно интересовало, например, почему самолёт тяжёлый, а летает. И вот, сидя с мозговой костью в руках, растолковываешь им теорию авиации и прочие премудрости. Среди молодёжи уже немало желающих пойти учиться на пилотов и техников. Сейчас на Севере появилось много лётчиков и механиков. В нашей стране от ненца-кочевника до пилота — один шаг.

Теперь и на Севере летают так же свободно, как в любой части нашей необъятной Родины.

Не везёт!

Управление Гражданского воздушного флота поручило лётчику Скородумову доставить в Москву начальника экспедиции с острова Вайгач. Дело было в апреле. Оба участника перелёта — и лётчик и бортмеханик — имели весьма смутное представление о том, как нужно летать на Севере. Из Москвы они благополучно долетели до Архангельска, затем до Усть-Цильмы. Всё шло хорошо. В Архангельске опытные люди посоветовали им взять на борт радиста, что они и сделали.

Оставалось лететь всего восемьсот километров.

Запас бензина был на полторы тысячи километров, Перед последним этапом перелёта, в Усть-Цильме, устроили совещание экипажа. Лётчик настаивал на том, чтобы максимально разгрузить машину. Однако запасного бензина он лишаться не хотел. В воздухе было всего три градуса мороза. Это подсказало «опытным полярникам» решение: чтобы облегчить машину, они выгрузили в Усть-Цильме всё своё полярное обмундирование. Машина оставалась тяжёлой. Тогда подсчитали: «До Вайгача всего

восемьсот километров. Сегодня будем на месте, переночуем, а завтра вернёмся обратно», и... оставили на аэродроме свой месячный запас продовольствия.

Полетели налегке. Бортмеханик — в кожаных ботинках и крагах. Радист — в кожаных сапогах. Лётчик — в торбасах, тоже кожаных. Взяли только два килограмма печенья и примерно столько же копчёной колбасы и полетели.

По пути на Вайгач, недалеко от Хайпудырской губы, самолёт попал в первую полосу тумана, заставившую его снизиться, а затем сесть. В течение получаса, не выключая мотора, лётчик ждал, пока туман рассеется. Горизонт действительно прояснился, и он полетел дальше.

Удачный способ «борьбы» с туманом окрылил путешественников, и когда минут через сорок они снова попали в туман, то уже смело уселись и, не выключая мотора, опять стали ждать, когда наладится погода.

На этот раз ждать пришлось пятьдесят минут, и опять-таки всё обошлось благополучно. Правда, стартовали с трудом, но всё же полёт продолжили.

Пересекли Хайпудырскую губу. Опять туман. Это была уже не скоропреходящая полоса, а сплошной туман, который на Севере несёт с собой пурга. Пурга не заставила себя ждать, и самолёт засел основательно.

Пока совещались и спорили о том, что делать дальше, пурга разыгралась. В десяти шагах ничего не было видно. Бензин на исходе, мотор нужно выключать. На это было очень трудно решиться, так как все трое прекрасно понимали, что своими силами запустить мотор им не удастся. Но делать нечего — выключили.

Пурга свирепствовала трое суток. Всё это время никто не мог и нос высунуть: сидели в тесной кабине самолёта скорчившись, прижавшись друг к другу.

На четвёртые сутки, когда стихла пурга, ударил тридцатиградусный мороз. А «полярники» одеты почти по-летнему! Видят — надо что-нибудь предпринимать, иначе дело плохо. Стали копаться в грузе, предназначенном для зимовщиков острова Вайгач. Нашли бинты. Законопатили ими все щели в фюзеляже, обернули застывшие ноги. Но от этого теплее стало ненамного. Тогда бортмеханику пришла в голову счастливая мысль — отапливать кабину примусом. Попробовали — вышло. За находчивость бортмеханика единогласно избрали завхозом. Голод уже серьёзно давал себя чувствовать, а запасы продовольствия были очень скромны. Сколько придётся просидеть на месте, не знал никто.

Дневной рацион равнялся четырём печеньям и кусочку колбасы.

Целые сутки бились, чтобы запустить промёрзший моторчик рации. На пятые сутки позывные услышал ледокол «Красин» и сообщил, что выходит на помощь. Это сообщение настолько обрадовало невольных зимовщиков, что они на радостях съели половину скудного запаса продовольствия.

После радостного разговора «Красин» молчал четыре дня. Потом сообщил, что сам выйти не может. Помощь же будет организована на собаках из ближайшего населённого пункта — посёлка Хабарово.

Мороз с каждым днём увеличивался, а надежды уменьшались. Лишь на десятый день бортмеханик услышал отдалённый собачий лай. Когда он сказал об этом, лётчик молча указал пальцем на лоб. Тем временем бортмеханик с радостным криком: «Собаки!» — вылез из кабины. Лётчик тяжело вздохнул и сказал радисту:

— Один готов...

Но в следующую минуту они оба услышали звонкий собачий лай: упряжка подошла вплотную к самолёту.



Голодных, замёрзших людей отогрели, накормили, откопали занесённый снегом самолёт. Полдня грели мотор примусами, запустили и полетели снова. На этот раз в самолёте оказался ещё один пассажир. Это был участник спасательной экспедиции, который попросил взять его на Вайгач. В кабине, рассчитанной на одного человека, должно было поместиться трое. Решили выбросить радио, не брать с собой продуктов и потесниться. «Ерунда! — сказал лётчик. — Лететь всего полчаса. Не отказать же человеку, спасшему нам жизнь!»

Расчёты не оправдались. Пролетели не полчаса, а сорок минут, но зимовья не видно. Как всегда на Севере, погода начала неожиданно портиться. Спустился густой туман, ничего не видно. Бортмеханик кричит лётчику:

— Давай возвращаться обратно!

Тот, надеясь на такое же резкое улучшение погоды, продолжал вести машину вперёд. Вдруг вся машина задрожала от сильного удара. За ним последовало несколько других, и машина остановилась. Оказалось, зацепили за снег, разбили костыльную лыжу.

Что делать? Вокруг такой туман, что на расстоянии пяти метров ничего не видно.

Умудрённые опытом первой встречи с туманом, «полярники» решили отсиживаться, не выключая мотора. Но вскоре началась пурга, и, выключив мотор, все четверо засели в кабину. Окоченевшие, голодные, они провели так ещё четверо суток в каком-то забытии.

Первым очнулся бортмеханик. Не слыша привычного завывания пурги, он приоткрыл чехол кабины, высунулся наружу и прямо-таки ошеломенел от удивления: прямо перед ним, на расстоянии какого-нибудь километра, над низким туманом маячила церковь!

Оказывается, что они четверо суток мёрзли и не знали, что совсем рядом находится посёлок Хабарово. Продолжилась бы пурга дальше — все погибли бы в двух шагах от жилья.

Здесь, дожидаясь хорошей погоды и разогревая сильно застывший мотор, экипаж просидел ещё трое суток.

Лишь на двадцать четвёртый день после вылета из Усть-Цильмы им удалось опуститься на аэродроме Вайгача...

— Не везёт! — сказал лётчик начальнику экспедиции, когда они снова засели на обратном пути.

— Нет, — ответил ему начальник, — это, пожалуй, не вам не везёт, а вы не везёте.

Кончился этот перелёт тем, что по радио запросили помощь из Нарьян-Мара. Когда прибыла помощь, оказалось, что машина сидит на реке, а была уже середина мая. Из-под снега показывалась вода, местами лёд был промыт.

Самолёт втащили на небольшой островок, и пассажиры уехали с нарьян-марской санной экспедицией.

А экипаж самолёта сидел полтора месяца на пустынном островке, пока не вскрылась река и до них не добрался первый пароход.

Бесславная история этого перелёта стала известна среди полярных лётчиков, а слова «Не везёт!» приобрели особый смысл. Когда кого-нибудь хотели упрекнуть в легкомысленном отношении к делу, говорили: «Не везёт!»

Мальчик Кны

Я вёз врача на далёкую зимовку, где были больные. Когда мы прилетели, зимовщики попросили доктора в первую очередь оказать помощь мальчику Кны — сыну местного охотника.

Доктор поспешил к больному.

— Мне очень нравится, что вы так заботитесь о мальчике, — сказал я. — Он что, у вас один?

— Нет, ребят у нас много, но этот особенный, — ответили зимовщики.

И тут же рассказали историю про маленького охотника.

Не так давно Кны отправился в горы проверить капканы отца. Погода стояла ясная, тихая. Собаки шли хорошо, санки легко скользили. У Кны было хорошее настроение, он ехал и распевал песни. Но путь далёк. Песни все перепел, стало скучно. От нечего делать он начал упражняться в стрельбе на ходу. Наметит какую-нибудь цель и выстрелит. Дострелялся до того, что в винтовке остался один патрон.

Вдруг собаки неожиданно рванули вперёд так сильно, что он упал с нарт.

Часть собак в упряжке были медвежатники. Они почуяли добычу и, забыв об упряжке, кинулись к зверю.

Вывалившись из нарт, Кны некоторое время пробарахтался в снегу, а когда поднялся, собаки уже набросились на матёрую медведицу.

«Надо её убить», — решил Кны. Он знал, что в это время года медведи голодны и особенно злы. Дрожащими руками он выстрелил. Видя, что зверь только ранен, он бросился бежать.

Разъярённая медведица кинулась за мальчиком.

Она быстро настигала его, и Кны, поняв, что ему не убежать, упал в снег и закрыл голову кушляшкой.



Медведица своими огромными когтями сорвала кухлянку и сильно оцарапала левое плечо мальчика. Но Кны сгоряча не почувствовал особой боли. В это время собаки начали трепать маленьких медвежат, которые пытались бежать за матерью. Услышав визг детёнышей, медведица бросилась спасать своих малышей.

Тут Кны поднялся во весь свой небольшой рост и, быстро зарядив винтовку, пошёл на огромного зверя.

Как следует прицелясь, Кны нанёс медведице смертельную рану, и она, зарывав, повалилась в снег.

Только тут, когда всё было кончено, Кны почувствовал сильную боль в плече.

Даже бывалые охотники поразились, когда увидели, с каким матёрым зверем справился двенадцатилетний мальчик.

Убитую медведицу и двух бойких маленьких медвежат привезли на зимовку. К большой компании медвежат, пойманных раньше, присоединились и эти двое.

...Я оставил врача на зимовке и улетел по своему дальнейшему маршруту.

Через год мне снова пришлось побывать на этой зимовке. За это время Кны очень сдружился с врачом. Особенно сблизил их один случай.

Дело было так.

Семья Кны уехала в охотничье стойбище за пятнадцать километров от зимовки.

Вскоре во время охоты медведь сильно поранил любимую собаку Кны.

Отец хотел пристрелить искалеченную собаку, но мальчик упросил отца не убивать её. Он решил во что бы то ни стало вылечить собаку. На самодельных санках он повёз раненую любимицу на зимовку. По дороге он часто останавливался, подходил к умному псу и приговаривал: «Потерпи немного, я спасу тебя. Я отвезу тебя к доктору, который вылечил меня, — он поможет и тебе!»

Осмотрев собаку, доктор заявил, что у неё в трёх местах сломана правая передняя лапа, разорван бок. Нужно делать операцию, отнимать лапу и накладывать швы. Но собака всё равно останется калекой и работать не сможет. Тогда Кны сказал: «Я знаю, но это мой друг! Она пострадала потому, что смелая. И я буду всю жизнь кормить её и заботиться о ней. Только бы она была жива!»

Трое суток Кны прожил на зимовке. На четвёртый день он положил забинтованную собаку на санки и тронулся в обратный путь.

На полдороге их застала пурга. Мальчик не растерялся. Он сделал в снегу яму, положил в неё собаку, лёг рядом с ней, укрыв её и себя оленьей шкурой. Скоро их занесло снегом. Кны предвидел и это. Заранее запасённой палкой он проделал в снегу дырку, чтобы был доступ воздуха, и пересидел так в своём логове двое суток.

Когда пурга кончилась, Кны благополучно привёз собаку домой. Там он сделал ей отдельный домик, постелил в нём оленьи шкуры, чтобы больной было тепло, и выхаживал её долго и терпеливо.

Через месяц собака, ковыляя на трёх ногах, вышла погулять. Завидев своего спасителя, она с ласковым визгом бросилась к нему, лизала ему руки, всячески выказывая свою преданность.

Доктор не знал, что собака выжила. И вдруг мальчик явился к нему с подарком — прекрасным щенком, которого принесла выхоженная собака. Врач был очень тронут подарком, но ещё больше поражён тем, что Кны сумел спасти такую безнадежную больную.

Из мальчика вырос отважный охотник и прекрасный человек.

Кны был одним из первых комсомольцев в своём крае и пользовался большой любовью и уважением зимовщиков.

Впоследствии я узнал, что Кны стал начальником зимовки.

Красавчик и его мать

Далеко на крайнем северо-востоке Советской страны, в студёном Чукотском море, лежит большой гористый остров Врангеля. Почти десять месяцев в году там властвует свирепая зима. Море вокруг даже летом покрыто плавучими льдами.

Остров был открыт сто с лишним лет назад, а люди поселились на нём лишь в советское время.

Первые жители острова начали охотиться на огромных северных зверей — моржей, белых медведей и пушистых песцов. С людьми появились на острове и их друзья — собаки. Вот только оленей, самых полезных на севере животных, не было на далёкой земле.

Нет ни одного домашнего животного, которое так много давало бы человеку, как давно уже прирученный олень. Трудно себе представить жизнь людей в тундре без оленей. На Дальнем Севере олень является и лошадью, и коровой, и даже мануфактурным магазином. Оленей, как и ездовых собак, запрягают в нарты. Их недаром зовут быstroногими «конями тундры».

Олень даёт прекрасное, вкусное мясо, а его молоко питательней коровьего, так как очень жирное. Из оленьих шкур шьют тёплую и лёгкую одежду и обувь, они служат и одеялами.

Когда-то давно олени жили на острове Врангеля — не раз тут находили старые олени рога. Когда и куда олени исчезли, никто не знал — ведь остров-то был необитаем. Может быть, олени погибли от какой-нибудь болезни, а возможно, ушли на Большую землю по льду, спасаясь от голода в морозную зиму, когда во время частых ветров снег утрамбовывается до такой плотности, что и железной лопатой не докопаешься до земли. Возможно, часть оленей дошла до Чукотского полуострова. Дальний переход для оленей — дело привычное, ведь они — вечные странники.

Когда зимой летишь над северной тундрой, часто видишь большие тёмные пятна, движущиеся по белому снегу. Спустишь самолёт, и можно разглядеть неторопливо бредущее большое стадо оленей.

Олень очень неприхотлив и может жить повсюду на севере. И всё-таки олени ушли с неприветливого острова Врангеля.

Через много-много лет они вернулись сюда обратно необычным путём... по воздуху.

Вот что рассказали мне об этом.

...У колхоза «Новая жизнь» на Чукотке были огромные олени стада. Сколько их точно было, никто даже и не знал — наверное, десятки тысяч! Пастухи перегоняли стада оленей в поисках кормов с одного места на другое. Они кочевали и летом и зимой.

Летом искали, где трава посочней, а зимой, где снега меньше и легче поэтому добраться до скрытого под ним мха. У северного оленя, похожего на своих сородичей, обитающих в горах Кавказа, Алтая и в лесах Дальнего Востока, в отличие от них конец морды не голый, а густо покрыт шерстью. Поэтому он может добывать себе корм зимой в сильнейшие морозы, роясь мордой в снегу. Бывает, что олень выгрызает в снегу ямы до метра глубиной. С голой мордой этого не сделаешь — холодно, да и пораниться можно о край твёрдого снежного наста.

У старшего пастуха колхоза «Новая жизнь» Аналько был сын Вася. Он ещё не ходил в школу, а кочевал вместе с отцом и оленями по тундре. Зимой Вася любил бегать за оленями на лыжах, которые ему сделал отец.

— Ого-го! — кричал мальчик.

Олени убегали от него, а он их догонял.

И даже по самому рыхлому снегу олени бежали легко и быстро. У них ведь ноги устроены по-особому. Копыта северного оленя могут раздвигаться. Зимой между копытами и широко расставленными дополнительными копытцами вырастают длинные жёсткие волосы — щётки. Олени поэтому проваливались в глубокий снег не больше, чем Вася на своих лыжах.

Ранней весной, когда ещё не сошёл снег, взрослые олени стали сбрасывать свои рога, взамен которых за лето вырастут новые, ещё большие по размеру и ветвистее. В это время в стаде появились и оленята. Они были очень хорошенькие. Васе Аналько особенно понравился один оленёнок, белый как снег. Пёстрых или рыжевато-коричневых оленей много, а вот белый — редкость.

Белый оленёнок сосал ещё свою мать, но уже любил поиграть с Васей. Мальчик назвал его «Красавчиком».

Как-то утром в тундре, недалеко от места, где паслись олени, опустился самолёт.

Вася первым прибежал к нему. Он забыл всё на свете и не отходил от машины. Механик разрешил ему даже подняться в самолёт, посидеть на месте лётчика, подержать в руках штурвал.

Тем временем лётчик и штурман договаривались со старшим пастухом о том, чтобы он выдал им пятнадцать молодых и хорошо упитанных оленей.

— Мы летим на остров Врангеля, — сказал лётчик. — Должны доставить туда продукты и охотничьи припасы. Если на острове не хватит продовольствия, оленей забьют и будет свежее мясо и шкуры, в которых нуждаются островитяне. Сейчас возьмём семь, а потом прилетим за остальными.

Лётчик спешил — погода вот-вот может испортиться.

К самолёту подогнали первых попавшихся на глаза оленей.

Вася Аналько с интересом наблюдал, как механик готовит самолёт к полёту, как заводит моторы. На оленей он даже не взглянул.

Воздушный корабль был уже высоко в небе, а Вася всё стоял, задрал голову, пока не растаяла в голубой дали всё уменьшавшаяся точка. Только тогда он заметил, что о его ногу трётся белый оленёнок.

Мальчик погладил его и ласково сказал:

— Иди, иди, Красавчик, к матери, а я пойду обедать.

Оленёнок, однако, пошёл за ним следом, как собачонка. Он лёг у входа в походный чум.

Когда Вася после обеда и отдыха вышел из своего жилища, он опять увидел поджидавшего его оленёнка.

— Ты что делаешь здесь, Красавчик? Пойдём искать твою мать.

Белый оленёнок на своих тонких ножках засеменил за мальчиком.

Вася обегал всё огромное стадо. Несколько раз ему казалось, что впереди пасётся красивая, шоколадного цвета, с белой полоской на морде и белым боком мать Красавчика. Мальчик подбегал ближе и убеждался, что это не она. Так он и не нашёл её. Матери белого оленёнка не оказалось в стаде. Должно быть, второпях её погрузили в самолёт и отправили на остров Врангеля.

«Как могли это сделать? Бедный Красавчик!» — с грустью подумал Вася и бережно взял осиротевшего оленёнка на руки. Он отнёс его к себе домой и стал учить пить молоко из чашки.

Тем временем на далёкий остров опустился самолёт. Необычные пассажиры вышли на снег и стали энергично раскапывать его копытами. У оленей-путешественников после полёта появился аппетит, и они принялись закусывать.

Только одна молодая олениха шоколадного цвета, с белой полоской на морде ничего не ела и всё ходила вокруг самолёта. Заболела она, что ли, или с непривычки укачало её в воздухе?

Островитяне решили сохранить оленям жизнь. Продуктов было достаточно. Новых жителей острова Врангеля погнали пастись в тундру. Снег там неглубокий, а под ним сколько угодно оленьего лакомства — мха.

Самолёт разгрузили, и лётчик стал собираться в обратный путь. Когда же загудели моторы, олениха с белой полоской на морде, как стрела, примчалась на берег, к машине, словно хотела вернуться в родные места.

Самолёт улетел, а олениху угнали в тундру.

На следующий день самолёт опять прилетел на остров. На этот раз он доставил не оленей, а мешки с мукой, крупой и сахаром. Его встречали все жители острова и... олениха. Она прибежала первой к месту, где приземлился самолёт, всё ходила вокруг крылатой машины. Её никак не могли отогнать. Она тыкалась мордой в людей, будто хотела просить их о чём-то. И люди заметили слёзы в её красивых лиловых глазах.

Опять улетел самолёт, а олениха не уходила с берега.

Несколько дней мела пурга. Погода была нелётная.

Похудевшая олениха всё бродила в одиночестве по берегу. Упрямыцу несколько раз угоняли в тундру, но она возвращалась обратно...

Через несколько дней самолёт опять опустился возле стада колхоза «Новая жизнь». Вася с нетерпением поджидал «крылатого человека». Он попросил отца отправить Красавчика с очередной партией оленей на остров Врангеля. Как ни жаль Васе было расставаться со своим любимцем, он понимал, что нельзя разлучать мать с маленьким сыном.



Вася принёс белого оленёнка к самолёту. Лётчик, как все лётчики на Дальнем Севере, спешил — уж очень здесь погода изменчива: светит солнышко, а через полчаса может подняться ураганный ветер.

Вася расцеловал своего Красавчика и сам подал его пилоту:

— Уж вы, пожалуйста, присматривайте за ним по дороге. Он ведь маленький...

Самолёт поднялся в голубое небо. Вася Аналько плакал, уткнувшись в колени отца.

Самолёт опустился на остров. Олениха с белой полоской на морде первой встретила его. Когда же лётчик с оленёнком на руках начал спускаться из машины, олениха чуть не столкнула стремянку, устремившись к оленёнку. Она прыгала вокруг него и облизывала своего сына.

Не успели выгрузить восемь привезённых в этот рейс оленей, как счастливая мать сама повела сына в тундру. Оленёнок еле поспевал за ней, подпрыгивая на стройных ножках.

...Олени прекрасно себя чувствуют на острове. Их теперь стало во много раз больше.

Несколько лет назад, пролетая над островом Врангеля, я видел стадо по крайней мере в сто пятьдесят оленей.

Впереди его шёл рослый белый олень с огромными ветвистыми рогами.

Может быть, это был Красавчик?

Пари

В Арктике нельзя и шага сделать без оружия. Метеорологи, отправляясь за двести — триста шагов к своим приборам, и то обязательно берут с собой винтовку — а вдруг встретится медведь!

Белые медведи очень любопытны, поэтому они так часто и навещают жильё человека. «Хозяин» Арктики никого не боится: в снегах и льдах нет зверя, равного ему по величине и силе.

Бывают мишки весом в тонну. И этот огромный зверюга, неторопливо переваливаясь, бродит по льдам. Он почти незаметен на снегу, и это позволяет ему близко подкрадываться к своей добыче — тюленям и рыбе. А чувствует он её издалека: за пятнадцать — двадцать километров — так у него развито обоняние. Зрение у белого медведя тоже отличное — его не слепит блеск снега и льда. Медведь очень хорошо видит и под водой, от его взгляда не ускользает даже мелкая рыбёшка. Вот слух у него неважный, да он и не очень-то нужен ему: в грохоте и треске, сталкивающихся друг с другом льдин всё равно ничего не услышишь.

Такой «хозяин» Арктики — неуклюжий на первый взгляд и медлительный — на самом деле, когда надо, быстро бегаёт и очень увёртлив и ловок.

Я часто встречался в Арктике с медведями. Множество белых медвежат доставил на самолёте в зоопарк. Можно сказать, ни один полёт на Крайний Север не обходился без встречи с белыми медведями.

Так было и несколько лет назад, когда я совершал воздушный рейс Москва — Чукотка.

По ходу своего дальнего перелёта я приземлялся на ледяных аэродромах многих полярных станций и доставлял зимовщикам почту, а также лук, чеснок, лимоны, свежие овощи и фрукты, богатые витаминами, без которых людям угрожает страшная болезнь севера — цинга.

Полёт проходил удачно. Стояла нормальная для этих мест погода — мороз в сорок — сорок пять градусов. Самолёт благополучно опустился на мысе Шмидта. Осталось только перелететь Анадырский хребет, и мы достигнем конечного пункта нашего пути. Но тут лётное счастье нам изменило. Уже когда мы шли, окружённые встретившими нас зимовщиками от самолёта к их бревенчатому домику, я заметил, что начала «играть» тонкая позёмка — верный предшественник пурги. И на самом деле, ночью разразилась злейшая пурга, сухая и морозная. Пурга выла и злобствовала, поднимая слепящие снежные вихри. И только привычный метеоролог рисковал выходить из дома, пробираясь вдоль туго натянутых канатов — чтобы не заблудиться в снежную бурю — к своим приборам. Лететь, конечно, было нельзя. Пришлось ждать погоды. И ждали, мы её пять суток.

Зимовщики были даже довольны нашей вынужденной задержкой. Они радовались гостям с Большой земли. Ещё больше обрадовались нам местные жители — чукчи. Под вой пурги в жарко натопленном доме полярной станции мы подолгу беседовали. Особенно много вопросов было у ребят. Их интересовало буквально всё: и как ходят поезда метро, и в каких огромных каменных зданиях учатся школьники столицы. Всё это они видели на экране кино, но им казалось, наверное, что узнают лучше из рассказа свидетеля этих чудес.

В одну из наших бесед старый чукча вдруг сказал:

— А мы тебя хорошо знаем, твой самолёт-машина тоже знаем. На эта самолёт-машина ты челюскинцев спасал. А потом другому лётчику давал. Он много на эта самолёт-машина летал. Остров Врангеля был, разведку в море делал. В тундру летал. Один раз меня с собой взял, мы с ним оленей искали. А когда сломался, его утащили туда, где другие лежат. Здесь, недалеко...

Я заинтересовался рассказом чукчи. Очень хотелось посмотреть на останки моего верного спутника, моей любимой машины, и я попросил проводить меня на кладбище самолётов.

Проводниками вызвались быть два мальчика. Им было лет по двенадцать — тринадцать. Одного звали Ваня Тымнатуге, а другого Коля Рынторгин. Оба они были с головы до ног закутаны в олений мех, и только чёрные глаза сверкали из-под капюшонов.

Пурга немного стихла. Ветер уж был не так свиреп. Но идти было очень тяжело. Белый снег так ослепительно сверкал, что глазам было больно. Жмуришься, жмуришься и через минуту-другую начинаешь плохо видеть. Спасают светофильтры — очки с тёмно-синими стёклами. У ребят таких очков, конечно, не было, и я решил отложить поход на кладбище разбитых самолётов. Но чукчи-пионеры стали доказывать мне, что их глаза привыкли к северному климату и они не испытывают никаких болезненных ощущений от снежного сверкания. Пришлось с ними согласиться.



Ребята привели меня на кладбище. Вышедшие из строя самолёты занесло снегом. Один был без колёс, другой — без левого крыла, третий — с отломанным хвостом. На фюзеляже одной машины ещё можно было разобрать надпись «М-10—94». Это и был мой самолёт, мой добрый товарищ. Сколько раз я поднимался на нём в облака, сколько бурь мы с ним преодолели, через сколько завес тумана мы с ним пробились... А теперь он лежит передо мной — груда заржавевшего металла и старого дерева.

О некоторых полётах на этом самолёте я рассказал своим юным спутникам.

— Мы тоже хотим стать лётчиками, — в один голос заявили ребята.

— Я смелый, ничего не боюсь, — добавил Ваня Тымнатуге, — полечу куда угодно... Я один на медведя ходил и один в полярную ночь капканы на зверя ставил. У меня и медвежонок свой есть. Вместе с отцом его взяли. Пошёл раз я с отцом по льдам на охоту. Видим: у разводья медведица и двое маленьких. Сама то поплавает, то вылезет на лёд, а медвежата смотрят...

Тут я вспомнил рассказы бывалых полярников о том, какая заботливая мать белая медведица. Своих детёнышей ранней весной она выводит из снежной берлоги и начинает воспитывать. Медвежата крошечные, им нет и месяца, но они не боятся холода и семенят за мамашей. Медведица приводит малышей к воде. Она учит их часами ожидать, пока не покажется из воды круглая голова тюленя, и даёт им первые уроки плавания. Белые медведи — настоящие чемпионы водного спорта. Они могут плавать всеми стилями, известными человеку. Особенно быстро они плавают брассом. Кроме того, у них есть и свои собственные, медвежьи стили плавания. Они могут плавать и вниз, и вверх головой, и на боку, и на спине. И вот мать прыгает в воду и начинает показывать своим детям, как надо плавать. Потом она толкает их в воду. Медвежата трусят, пьются назад, но строгая мамаша хватает их за загривок и тащит в воду.

Наверное, во время такого урока Ваня с отцом и застал медведицу.

— Отец выстрелил, — продолжал рассказывать мальчик, — и ранил медведицу. Она бросилась в воду и утонула, — сказал Ваня. — Как видно, отец попал ей в сердце. Один медвежонок прыгнул за матерью и тоже утонул, а другого мы взяли живым.

— Где он сейчас?

— Я подарил его зимовщикам. Он уже подросток, совсем большой стал. Мне достать нового медвежонка плёвое дело...

— Видел я вашего медвежонка, — перебил я маленького хвастуна. — Только понять не могу, почему он такой дикий. Я ему сгущённое молоко и сахар давал, а он всё огрызается, близко к себе не подпускает.

— Это он вас не подпускает, потому что вы чужой, а с нами он ласковый, — заметил Коля.

— Давайте, ребята, пари держать, что никому из вас не удастся его погладить, — сказал я уверенно.

Ребята громко засмеялись.

— Да я его в санки запрягу, и он повезёт меня куда угодно! — с гордостью заявил Ваня.

— Хорошо, — согласился я, — если вы его погладите, покатаю вас на самолёте.

Мальчики недоверчиво посмотрели на меня: они, наверное, подумали, что я шучу.

Мы молча шли минут пять. Каждый думал свою думу. Я стал уже сомневаться в том, что выиграю пари, но вспомнил, что и повара, который его всегда кормил, мишка сегодня утром не подпустил к себе.

На зимовке за небольшой загородкой к стене склада был привязан прочной цепью большой медвежонок. Ваня первым подошёл к нему. Мишка со злым рёвом бросился на мальчика и острыми когтями распорол бок его оленьей кухлянки. Ваня словно кошка отпрыгнул в сторону. На рёв зверюги прибежали бортмеханик моего самолёта и повар зимовки.

— Ну, кажется, выиграл пари, — засмеялся я. — Ну что, Ваня, ты ведь самый смелый, один на старого медведя ходил, а молодого мишку испугался!

— Пари мы проиграли, — сказал удручённый Коля. — Но я хотел бы знать, что это с ним случилось?

— Вероятно, подросток и вот диким становится, — заметил Ваня.

— Совсем он не дикарь! — запальчиво ответил Коля. — Я по глазам вижу — с ним что-то стряслось. Наверное, в лапу гвоздь или острая проволока попала.

— Он ещё, чего доброго, сорвётся с цепи, — опасливо пробормотал Ваня. — Давай лучше застрелим его, а шкуру отдадим дяде Мише, он её выиграл...

— Дяде Мише я отдам другую медвежью шкуру, — перебил его Коля. — А вот, что с мишкой случилось, я хочу знать.

Коля не спускал глаз со зверя, подходил к нему всё ближе, заглядывая на него то справа, то слева.

Вдруг на лице его появилась улыбка.

— Нашёл! — радостно закричал он. — Это мы сами виноваты — надели ему жёсткий ремень на шею. А шея-то выросла и потолстела. Ремень надо ослабить. Эх, и повар-то не догадался...

— Ну, как же ты это сделаешь теперь? — спросил я мальчика.

— Трудно, — ответил Коля, — а сделать надо. Приведу отца и ещё кого-нибудь, накинём на мишку брезент, снимем ремень и выпустим — он и убежит.

— Убежит ли? — спросил механик.

— Конечно, убежит. Ему тогда не будет больно, он никого и не тронет.

— Ну, давайте сами попробуем, — решил я. — А ну-ка, сбегайте к кладовщику, пусть даст нам чехол от самолёта.

Пока механик ходил за чехлом, я и не заметил, как куда-то исчез «смелый» Ваня.

Нас собралось четверо. Мы долго подкрадывались к медведю и, улучив момент, набросили на него крепкий брезентовый чехол. Всей нашей тяжестью мы прижали его к земле. Коля быстро расстегнул ремень-ошейник. По команде мы вскочили и отпрыгнули в разные стороны.

Мишка несколько секунд лежал спокойно, а потом рванул в ворота и бросился стремглав по снежной пустыне.

— Теперь его уж не поймаешь, — сказал повар. — Рад небось, что вырвался на волю.

Коля держал в руках ремень, снятый с медведя. Он был весь в крови.

— Если бы не это, — сказал он с сожалением, — я выиграл бы у вас, дядя Миша, пари...

На следующий день погода прояснилась. Я решил поднять ребят в воздух: ведь они совсем случайно проиграли пари. Колю искать долго не пришлось, а вот за Ваней надо было посылать его приятеля два раза. Он не шёл, вероятно потому, что ему было стыдно... Ребята остались очень довольны воздушным катанием.

Когда мы шли с аэродрома мимо склада, я глазам своим не поверил: наш беглец мишка вернулся. Он с явным удовольствием уплетал вкусную еду, которую вынес ему повар в большой деревянной миске.

Товарищи терпят бедствие

Два самолёта — мой и другого полярного лётчика, Линделя, — выполняли задание разведывательного характера: мы должны были облетать большой северный район, чтобы установить, как организовать регулярное пассажирское и почтовое авиасообщение в этих краях.

Однажды в районе Анадыря, где, по плану, должны были сесть наши машины, мы попали в полосу сильного снегопада. Возвращаться обратно не было смысла, так как мы забрали на базе горючее до последней капли и ждать его было неоткуда.

Однако лететь вперёд тоже было нельзя: видимость ухудшилась, поднялся сильный ветер, самолёты стало резко бросать. Впереди — горы. С ними шутки плохи. Пришлось изменить намеченный курс и вместо удобного перевала идти в обход. Мы решили облететь горы ближайшими ущельями.

Но там нас поджидал такой встречный ветер, что самолёты почти стояли на месте.

Радист связался с Анадырем. Там ответили, что погода хорошая и нас ждут. Тогда, учитывая медленность нашего продвижения, мы радируем: «Запаздываем, прилетим ночью. Не жалейте керосина, жгите как можно больше костров. Если услышите звук мотора, сообщите, с какой стороны. Мы будем беспрерывно вас слушать. Боймся пролететь мимо».

Солнце село. Снегопад кончился. Мы шли на высоте тысячи двухсот метров. Настроение у меня поднялось. Предвижу скорую посадку. Хотел сообщить товарищу разговор с Анадырем, порадовать его, но на втором самолёте отказала рация. Он шёл всё время справа. С трудом в надвигающейся мгле я различал мутный профиль самолёта. Вдруг он стал резко снижаться, а через минуту я потерял его из виду.

Этого только не доставало! Что случилось? Отказал мотор? Но выяснять некогда, и я принимаю решение: лететь дальше. Лучше я сам потом буду разыскивать его, чем кто-то будет оказывать помощь нам обоим.

Сумерки быстро сгущались. Вскоре я уже шёл в сплошной темноте. Судя по времени, под нами должен быть Анадырский залив...

В конце концов я был счастлив, когда сел не в Анадыре, а на другом берегу залива — в Рыбкомбинате, работники которого тоже на всякий случай разожгли для нас костры.

За себя я был теперь спокоен. Но что случилось с моим товарищем?

Тут же я узнал, что не он один совершил вынужденную посадку. Мне рассказали, что два дня назад из бухты Провидения в Анадырь летели лётчик Масленников и штурман-радист Падалка. Они попали в пургу, и им пришлось сесть, не долетев километров сорок до Анадыря. К ним высланы нарты.

Настало утро, которого я дожидался с нетерпением, чтобы вылететь на помощь товарищам. Но об этом нечего было и думать. Началась пурга. Меня «успокоили» тем, что пурга здесь продолжается уже целый месяц. За всё это время было только полтора лётных дня: полдня, когда летел Масленников, и день, когда прилетел я.

Снегу нанесло столько, что едва виднелись крыши домов. Даже телеграфные столбы пришлось удлинять.

Мы с бортмехаником ужасно мучились. Становилось нестерпимо стыдно, что мы, люди, умеющие неплохо летать, имеющие в своём распоряжении прекрасную машину, сидим в тепле и бездействии, в то время как наши товарищи лётчики, затерянные в снежных равнинах, под ударами ледяного ветра, ждут нашей помощи. Но что можно сделать! Двигаться с места в такую пургу — полное безрассудство.

К вечеру мой товарищ со своим бортмехаником, видно, починили рацию, так как прислали нам радиogramму:

«Сели благополучно, не долетая ста километров до Анадыря. Сидим на реке Анадырь. Вышлите посуду для подогрева воды. Дров не надо — есть кустарник. Причиной посадки явилось сомнение, хватит ли бензина».

Настроение у нас, конечно, сильно поднялось. Мой бортмеханик ещё пошучивал, что «они живут там как на даче»: он подсчитал, что у них с собой чуть ли не целый мешок мороженных пельменей, есть палатка и спальные мешки. «Пускай поправляются!» — весело заключил он.

Я тоже был уверен, что высланные за моим спутником нарты быстро доберутся и легко обнаружат его, поскольку он сидел на реке, а это отличный адрес для поисков. На душе стало легче.

А вот с Масленниковым дело было хуже. Посланные нарты вернулись, не отыскав его. Положение было серьёзно. Совершив вынужденную посадку, он радировал в Анадырь:

«Сели хорошо, самолёт цел. Сами здоровы. Находимся, по нашему исчислению, примерно в сорока километрах от вас, в шести — восьми километрах от берега залива, но, возможно, и несколько ближе. Точно определить не можем. Горизонт закрыт облаками. Высылайте нарты. Завтра нас слушайте в четырнадцать часов».

Масленникову сообщили, что по указанному направлению высланы нарты, но на другой день от него пришла вторая радиограмма:

«Нарты не пришли. Живём в снежной берлоге, вырытой до самой травы. Продовольствия хватит дня на четыре. Вчера Падалка поднимался на сопку и пришёл к заключению, что мы находимся не там, где предполагали. Мы далеко от берега: километров шестнадцать — двадцать, а то и больше. В направлении от нас на двести тридцать градусов виден конец Золотого хребта, подходящего к Анадырю. Предполагаем, что находимся севернее Анадыря. Просим продолжать поиски».

Поиски Масленникова, конечно, осложнились благодаря такой перемене «адреса».

Отрадно было видеть, как местные жители по собственному желанию принимали деятельное участие в розысках пропавших лётчиков.

Из Анадыря по первому предполагаемому направлению посадки Масленникова вышли шесть нарт под управлением лучших каюров. Кое-кого из них я знал. Один был переселенец с Украины, но уже старый житель Анадыря — товарищ Наливайко. Ему было пятьдесят три года, а бегал он за нартой так, что не всякий юноша мог угнаться. Другой — осетин Семён Савосев, тоже давнишний житель этих мест. Он любил своих собак, но всегда утверждал, что «на ишаках ездить всё-таки лучше». Третий — бывший шаман, пятидесятилетний чукча Тырке. «Теперь, — говорил он, — люди поумнели, обманом не проживёшь. Надо работать». Не знаю, каким он был шаманом, но каюр из него получился очень хороший.

Кроме шести нарт, с которыми шла эта знакомая мне тройка, по пути к собачьим упряжкам присоединились ещё пять оленьих нарт, ведомых чукчами. Да из колхоза «Полярная звезда» приехали ещё несколько чукчей с упряжками и просили разрешить им принять участие в розысках.

Всё это было очень отрадно, но... поиски продолжались уже восемь суток. Правда, на шестые сутки был найден мой товарищ, но итог получился неутешительный.

От него пришла такая радиограмма:

«Нарты нас нашли. С помощью товарищей взлетели. Взяли курс на Анадырь. Попали в пургу и сели у левого берега Анадырского залива. Самолёт цел, все здоровы. Вышлите нартами горячее, бак для нагрева воды и дров. Находимся километрах в двадцати пяти от вас».

Таким образом, мой спутник уселся снова. Собачьих нарт в Анадыре больше не оказалось — все были на поисках Масленникова. Пришлось запрячь лошадь в сани с широкими полозьями.

Положение Масленникова и Падалки было значительно хуже.

Они передавали:

«Сидим на голодной норме продуктов. Продержимся ещё дня четыре, а там можно ещё неделю прожить на траве и мху. Однако всё же ищите нас возможно скорее. Мы здоровы. От голода не страдаем, но страдаем от холода и сырой одежды. Привет всем зимовщикам. Пусть не беспокоятся».

Каково было получать такие радиogramмы от товарищей, терпящих бедствие, и сидеть на месте!

Наконец погода улучшилась.

Мы с бортмехаником полетели на поиски Масленникова.

Часть Золотого хребта была закрыта туманом. Он закрывал также и горы, расположенные на север от хребта, и пришлось вернуться, ничего не обнаружив.

По дороге я решил проверить, добрела ли до моего товарища лошадка.

Прилетаю к Анадырскому заливу — никакого самолёта там нет! Это меня обрадовало: значит, он улетел.

Я направился к аэродрому через Нерпичий залив. У левого берега что-то чернеет. Подлетаю ближе — самолёт. Около хвоста стоит палатка. Из палатки вылезают люди, бегут в сторону от самолёта и ложатся на снег, изображая своими фигурами посадочное «Т».

Я сел... и встретился со своим потерянным попутчиком.

— Ты что же? — сказал я ему вместо приветствия. — Почему неправильный адрес даёшь? Я тебе послал всё, как ты просил, в Анадырский залив!

— Разве тут разберёшься! — махнул он рукой. — Снегопад... Ничего толком не видно — ну, малость и попутали.

Я слил запасной бензин в баки самолёта товарища, а сам полетел в Анадырь за горячей водой. Там быстро установили в задней кабине моей машины большой бак, налили в него семь вёдер горячей воды и укутали чехлами. Через двенадцать минут горячая вода была доставлена к самолёту, а через полчаса обе наши машины стояли на аэродроме.

Звено опять вместе, самолёты исправлены. Можно продолжать наш перелёт. Но разве улетишь, когда экипаж Масленникова ещё не найден, когда люди сидят где-то в снежной берлоге и ждут помощи!

Мы решили не улетать до тех пор, пока не найдём товарищей. А погода побаловала нас недолго. Снова все закрыло, замело, и вылететь на поиски всё не удавалось.

Масленников и Падалка оказались мужественными людьми. Они держались стойко, но тем не менее всё время настаивали, чтобы поиски проводились возможно активнее. В своих радиogramмах они сообщали:

«О полёте Водопьянова знаем, но его не видели. Сидим недалеко от реки. Предполагаем, что это начало реки Волчьей. Вчера Падалка ещё раз поднимался на сопку. На юго-запад и запад — равнина с незначительными холмами. Познакомьтесь с описанием местности, поговорите со старожилками».

Мы давно со всеми переговорили, все карты изучили, но шли уже двенадцатые сутки со дня их вынужденной посадки.

На тринадцатый день мы наконец смогли подняться. Летим и не знаем, застанем ли в живых наших товарищей: ведь уже несколько дней они питаются мхом и травой. Расчёт у нас как будто правильный: курс взяли на реку Волчью. По ней дошли до гор Ушканье и там, за невысокими горами, увидели самолёт.

Я делаю круг, другой. Людей не видно. Неужели мы опоздали?

Снизился метров до ста. Сделал ещё круг. Смотрю — из-под хвоста самолёта вылезает человек, за ним другой. Лениво пошли в разные стороны. «Знаки, наверное, выкладывать будут», — подумал я. Но они отошли метров двести от самолёта и упали на снег. Получились две чёрные, ни о чём не говорящие точки. Между тем они должны были показать направление ветра, чтобы лётчик мог сесть по всем правилам.

Я понял — люди просто не в состоянии двигаться. Я не стал больше кружить — пошёл скорее на посадку. Сел хорошо. Мы быстро выскочили и подошли к людям. Перед нами были два жгучих брюнета, странно выглядевших на белой поверхности снега. Они были словно загримированы: на каждомросло копоты не меньше чем на миллиметр.



— Кто из вас Падалка? — спросил мой бортмеханик. — Мы ему привезли из Москвы посылку и письма.

— Поесть что-нибудь привезли? — вместо ответа спросили в один голос оба.

Мы достали мешок с продуктами. Откуда только у них силы взялись! Схватили они его и моментально исчезли в своей снежной берлоге.

Мы принялись откапывать их самолёт и греть мотор, а «чёрные медведи» сидели в своей берлоге, уписывая галеты с чаем.

Я заглянул к ним. Яма была очень глубокая, в ней свободно можно было стоять. Пол ровный, покрытый густой травой. С правой стороны на примусе в большом бензиновом баке греется вода. Шум примуса заглушал шум нашего мотора, поэтому они его не сразу услышали.

— Вы что это, греете воду? — спросил я. — Знали, что мы прилетим?

— Нет, — отвечает Падалка, — это на всякий случай. Мы хотели сами попытаться запустить мотор.

«Молодцы! — подумал я. — Еле на ногах стоят, а не сдаются!»

Через два с половиной часа мы запустили мотор. Товарищи поели, пришли в себя. Они крепко жали нам руки, полезли было целоваться.

— Что вы! — отмахивался мой бортмеханик. — Посмотрите на себя: на кого вы похожи? Только после бани здороваться будем...

После бани в Анадыре все собрались на товарищеский ужин.

— Кто этот рыжий сидит за столом? — спросил я тихонько у соседа.

— Что с вами, Михаил Васильевич? — ответил мне тревожным вопросом сосед. — Ведь это же Падалка!

И под общий хохот он принялся нас знакомить.

«Хозяин» Арктики

Однажды к нам на зимовку пришёл огромный белый медведь. Первыми медведя заметили собаки и с громким лаем окружили его.

Услышав шум, мы схватили винтовки и выбежали из дома. Бедный мишка, как ни пытался, не мог уйти от собак. Одна схватила его за заднюю лапу, и только он хотел ударить её, как вторая схватила за другую. Они так завертели его, что он наконец сел и стал озиаться.

Собаки, усевшись в кружок, ожидали удобного момента, чтобы снова напасть.

Мы подошли совсем близко.

Радист Иванов вскинул винтовку. Лётчик Мазурук остановил его:

— Давайте сначала сфотографируем его, а потом уж убьём.

Мне стало жаль мишку, и я попросил товарищей не убивать его. Все со мной согласились.

Теперь надо было избавить «пленника» от собак. Мы начали стрелять вверх.



Однажды к нам на зимовку пришёл огромный белый медведь.

Эх, как он сорвался и, не обращая внимания на укусы собак, дал тягу в торосы! Там он бросился в первое попавшееся разводье и ушёл от собак.

Зимовщики не очень любили медведей. Встреч с «хозяином» северных пустынь у каждого из них было немало. Чаще всего медведи убегают от человека. Но не всегда. Это зависит от того, голоден медведь или сыт. Сытый он не нападает, но если ему хочется покушать, то всё живое он считает для себя подходящей пищей. Не раз приходилось встречать склады, разграбленные этими «коренными жителями». Они могут съесть буквально всё, что удастся стащить. Один раз мы нашли в желудке убитого мишки бинты, аэродромные флажки и другие не имеющие отношения к еде предметы, которые он почему-то принял за съедобные. Поэтому капитан «Челюскина» Воронин, последним оставляя льдину, задержал на несколько минут самолёт. Когда его спросили, почему он так долго возится, уж не жалко ли ему расставаться с лагерем, он ответил:

— Я очень не люблю беспорядка, а как только мы улетим, тут же появятся мишки и начнут всем распоряжаться. Я решил свою палатку заколотить, но забыл в ней шапку. Потом взял шапку — забыл рукавицы. И так три раза. Но зато я её как следует законопатил, и мишкам всё-таки ничего не достанется!

Наш брат, лётчик, медведей жалел, и зря их мы не били.

Мы не охотники, и если кто-нибудь из наших убивал медведя, то либо по необходимости, либо просто со страху. Я знаю случай, когда человек убил медведя «ни за что ни про что» и потом очень жалел об этом.

Дело было так. На одну зимовку приехал новый метеоролог. С «хозяином» Арктики он был ещё не знаком. Вот выходит как-то рано утром, когда все спали, снять показания со своих приборов. Погода была тихая. Освещённые солнцем торосы играли разными цветами. Человек сделал своё дело и, невольно залюбовавшись, стоял, опершись на винтовку.

Вдруг перед ним возникло какое-то видение. Словно торос сошёл с места и направился ему навстречу... Что такое? Медведь! Не задумываясь, он вскинул винтовку и выстрелил.

Медведь, очевидно не ожидавший такой встречи, кинулся прочь. Метеоролог, не теряя ни минуты, дал ещё два выстрела и бросился вслед. Медведь, ковыляя, скрылся среди торосов.

Тогда человек осторожно пошёл по следу. Он двигался среди торосов по пути, указанному пятнами крови. Этот путь привёл его к разводью. На краю льдины были те же пятна — очевидно, медведь бросился в воду.

Для метеоролога это было неожиданно, но старые зимовщики знают, что раненый медведь всегда бросается в воду. Рана горит, он пытается успокоить её холодной водой, но солёная вода ещё сильнее разъедает рану, и медведь с рёвом выскакивает обратно на берег.

Только на этот раз так не случилось: очевидно, зверь был сильно ранен и утонул.

Метеоролог пошёл обратно и решил проверить по следам, откуда появился медведь. Оказалось, что, пока метеоролог стоял в задумчивости, медведь мирно топтался за его спиной. Следы точно удостоверяли это. Затем мишка обошёл торосы и показался уже с другой стороны. Тут он в него и выстрелил.

Метеоролог пришёл к завтраку расстроенный. Он прекрасно понял, что медведь не тронул бы его и он зря загубил зверя. На новичка эта история произвела сильное впечатление. Разговорились. Я рассказал о случае, происшедшем с экипажем моего самолёта.

Нам дали задание установить на одном из островов Арктики радиопередатчик. Радиопередатчик должен был через каждые три часа автоматически передавать данные погоды.

Когда мы прибыли на место, радисты пошли устанавливать свои приборы, а экипаж самолёта занялся устройством жилья. Мы установили палатку на девять человек, расстелили оленьи шкуры, спальные мешки, приготовили еду.

К вечеру радисты вернулись. Мы поужинали, назначили дежурного и легли спать. Обязанностью дежурного было встать утром раньше всех, развести примус, чтобы согреть остывшую за ночь палатку, приготовить завтрак. Все остальные вылезали из своих мешков, когда уже было тепло.

Спали мы хорошо. Утром слышим — кто-то ходит около палатки, загремела лестница у самолёта. Мы все на местах. Кто же это?

— Медведь! — закричал радист.

Все мы как один, несмотря на холод, выскочили из спальных мешков. Радист схватил винтовку. Ждём, что будет дальше. Судя по скрипу снега, медведь приближается к нам. Да, кажется, их несколько... Радист приготовился выстрелить.

Я его остановил и напомнил о нашем уговоре: медведей зря не стрелять.

— Да он продукты поест! — не успокаивался радист. — Ведь около двери всё лежит: и масло, и мясо, и рыба, и консервы.

Вдруг в окно показалась морда медведицы.

— Стреляй! — кричу я радисту. — Только не в неё, а мимо. Она испугается и убежит.

Увидел бы нас кто-нибудь в это время — вот посмеялся бы!

На улице мороз тридцать пять градусов, да и в палатке не многим меньше, а мы все в нижнем белье, и нам жарко!

Раздался выстрел, потом второй. Медведица, озираясь, пошла прочь. И тут мы увидели, что с ней было ещё двое совсем маленьких медвежат. Они бежали за матерью. Один ловко вскарабкался ей на плечи, устроился поперёк могучей спины и смотрит по сторонам. А другой прыгает на шею матери, играет с ней... Такие бойкие медвежата!

Тут мы успокоились и были очень рады, что не поторопились убить медведицу — маленьких было жалко.

Разожгли примус, паяльную лампу. В палатке стало тепло. Потом позавтракали и пошли проверить, в порядке ли наши продукты. Не хватало одной рыбины и порядочно масла. Остальное было не тронуто.

Сидим покуриваем, обсуждаем наши дела. Снова появляется «хозяйка». Видно, ей понравились наши продукты. Мы выскочили из палатки, стали кричать, чтобы отогнать её, но она продолжала приближаться. Малыши семенили за ней.

Я выстрелил в неё из ракетницы. Убить таким выстрелом нельзя, зато напугать можно сильно. Попал ей в заднюю ногу, но медведица оказалась хитрой: когда задымилась шерсть, она языком погасила её. Всё же это, видно, пришлось ей не по вкусу, и она повернула обратно.

Радист побежал за ней, продолжая отпугивать. Мы стали звать его:

— Довольно! Теперь не придёт! Пошли домой...

Он повернулся, чтобы присоединиться к нам, — медведица бросилась за ним. В несколько прыжков она догнала человека. Радист упал. Медведица, не рассчитав, перескочила через него. Это его спасло. Только огромный зверь поднялся на задние лапы, чтобы расправиться с жертвой, как первый выстрел механика сразил его.

Медведица грузно повалилась рядом с человеком.

Когда мы подбежали, радист был бледен как снег.

Рядом с ним возились два медвежонок, которые не очень-то соображали, что произошло.

Медвежат мы решили взять с собой в Москву. День они прожили вместе с нами. Одного мы назвали Мишкой, другого — Машкой.

Вели они себя довольно тихо. Им нравилось есть и спать в тепле.

В день отъезда Машка очень нас насмешила и доказала, что у неё характер не хуже, чем был у мамы: лапу поднять на человека ей недолго...

В палатке царила предотъездная суета, и малыши ужасно нам мешали. Мишку выставили на улицу, да и Машку тоже. Но она быстро втёрлась обратно. Вертится под ногами, всюду нос суёт. Наш механик в сердцах ударил её по уху, чтобы прогнать прочь. Машка взвизгнула, откатилась немного в сторону.

У выхода из палатки сидел на корточках, собирая что-то, Александров. Машка подскочила к нему, и не успел радист оглянуться, как она огрела его лапой по уху.

Мы потом долго донимали Александрова вопросом, за что его так не любят белые медведи.

— Знаешь, брат, — сказал ему механик, — я вот что думаю: придётся тебе в отставку подавать! Нехорошо, когда хозяева недолюбливают.

— Нет уж, — справедливо ответил ему Александров, — пусть лучше сами хозяева уходят в отставку.

С тех пор мы и стали называть белых медведей «отставными хозяевами Арктики».

Муха Южанка и пёс Нелай

На одну маленькую зимовку, где было всего пять человек, прибыл груз.

Когда люди принялись разбивать ящики, то из одного ящика, где были свежие продукты, выползла муха.

Настоящая, живая муха в Арктике!

Кто её знает, когда и где она заползла в этот багаж и как проделала большое путешествие, но факт был налицо: необыкновенная гостья, единственная на всю Арктику муха, прибыла собственной персоной на зимовку.

Люди страшно обрадовались и решили всячески оберегать драгоценную жизнь маленького насекомого.

На Большой земле на неё не обратили бы никакого внимания, но Арктика — другое дело! Здесь муха напоминала о привычной обстановке дома. Она была представителем юга, Большой земли!

Муха зажила на зимовке, как королева. На обеденном столе для неё специально держали блюдце с мелким сахаром, блюдечко с водой. «Обедала» она вместе со всеми, и людей ужасно потешало её присутствие.

Никто не открывал двери без особой предосторожности, чтобы не выпустить муху на холод. Она свободно лазила по рукам и лицам зимовщиков, и они не позволяли себе смахнуть её, чтобы не причинить ей вреда. Ради мухи даже был отстранён на второй план всеобщий любимец — пёс Нелай.

Собака тоже была единственным представителем своей породы на зимовке. Её привезли сюда совсем маленьким щенком и с любовью выхаживали. Всем был хорош пёс, но одно огорчало воспитывавших его людей: пёс был нем. Он не только не лаял, но даже не рычал, не визжал и вообще не издавал никаких звуков. Поэтому ему и дали имя «Нелай».

Зимовщиков очень огорчало, что их питомец имеет такой изъян. Чего только они не делали, чтобы заставить собаку «заговорить»! Пробовали лаять сами, чтобы научить его; с рычанием бросались друг на друга, хрипели и теряли голос, а пёс только с удивлением поглядывал на своих странных хозяев.

Они винили себя в том, что завезли сюда одинокую собаку, которой даже не у кого поучиться лаять — ведь единственным четвероногим другом Нелая был медвежонок, с которым они вместе росли.

«Может быть, — гадали люди, — собака потому и молчит, что берёт пример с медвежонка? А может быть, она совсем немая от природы?»

Но, сколько они ни ломали голову, ничего не придумали.

Между тем щенок, подрастая, превратился в хорошую, умную собаку, которую даже приучили помогать людям. Нелай легко научился возить в упряжке сани и регулярно доставлял с берега дрова для зимовки.

Дружба с медвежонком продолжалась. Они вместе ели, играли, только медвежонок мешал Нелая работать: едва впрягут собаку в санки, он лезет играть и путается в упряжке.



Зимовщики додумались и впрягли зверя тоже. Удлинили верёвку, вперёд пустили собаку, а позади мишку, и он, пытаясь догнать друга, тянул свой хомут.

Таким образом он приучился к упряжке, и друзья стали прекрасно работать вдвоём. Медвежонок тянул свой хомут так усердно, что собаке и делать нечего было.

Зимовщики потешались над их вознёй и играми, радовались их росту, но вот появилась муха, и она всё затмила. Ей даже было дано имя «Южанка», в знак того, что она прибыла из тёплых краёв.

Теперь частенько в маленькой столовой, служившей также комнатой для отдыха, раздавался тревожный вопрос:

— Товарищи, а где же Южанка?

И все пятеро зимовщиков принимались за поиски, пока кому-нибудь не удавалось обнаружить её местопребывание, что было не так легко.

Однажды, когда Южанку долго не могли найти, кто-то из товарищей заметил:

— И чего мы, в самом деле, с ней так носимся? Уж не открылось ли у нас какое-нибудь массовое арктически-психическое заболевание? На Большой земле, бывало, бьёшь их и бьёшь да ругаешься — не знаешь, как избавиться, а тут королевой сделали! Всё равно как в песенке о блохе... Только что кафтан ей не сшили!



Но однажды произошёл совершенно непредвиденный случай, решивший судьбу обоих любимцев зимовщиков — и Южанки и Нелая.

После обеда Нелай растянулся у двери и, сонно потягиваясь, приготовился вздремнуть. В это время Южанка бродила по тарелкам с остатками еды. Затем она перелетела к окну, потом к двери и наконец уселась на нос Нелая.

Нелай, недоуменно мотнув головой, отогнал муху и слегка тявкнул.

Зимовщики затаили дыхание.

Муха, с обычной для их породы невозмутимостью, вертелась около носа Нелая и, очевидно, раздражала его: пёс не привык к подобному беспокойству и начал сердиться. Но назойливой Южанке не

было до этого решительно никакого дела. Она недолго думая снова уселась прямо на его нос. Тогда при общем восторге Нелай взвизгнул и твякнул ещё раз.

— Нелай залаял!.. Нелай залаял!.. — закричали зимовщики. — Ай да Южанка! Молодец муха, честное слово! — восклицали они.

Но этот «подвиг» дорого стоил мухе. Едва она снова уселась с прежним упорством на чёрный влажный нос собаки, та изловчилась, быстро вскинув морду, разинула пасть и... проглотила муху.

Зимовщики горевали недолго.

Муха «вылечила» их любимого пса, научила его «говорить», и они сочли, что этим она принесла свою пользу.

Вот и вся история про собаку и муху.

Полярные шутки

Полярным лётчикам частенько приходилось сидеть на зимовках в ожидании погоды долгие дни и ночи. Времени в таких случаях бывало много. Коротали свободные часы игрой в шахматы, в особо излюбленную на Севере игру — домино. Мне на пути к исполнению одного задания пришлось как-то сыграть более четырёхсот партий в эту игру.

Собираясь вечером в кают-компанию, люди тешили друг друга рассказами о небывалых приключениях — кто во что горазд. Сочиняли иногда истории вроде тех, какими славится Мюнхаузен, и были простодушно рады, если удавалось провести друзей и они принимали вымысел за чистую монету. От нечего делать иногда начинали подшучивать друг над другом, как говорилось у нас — «фазыгрывать». Шутки эти были безобидные, дружеские, но излишняя доверчивость ставила некоторых товарищей в смешное положение.

На острове Рудольфа собралось как-то много «гостей» — кроме основного состава зимовки, здесь застряли в ожидании погоды три самолёта. В их экипажах были и «новички» — люди, впервые попавшие в Арктику. Их, конечно, легче всего было «фазыгрывать»: они сами набивались на это.

Вот заходит однажды в комнату к молодым бортмеханикам один наш лётчик. Ботинки у него только что были вымазаны густым слоем жира — на швах и на рантах остались белые следы.

— А разве хорошо смазывать ботинки сгущённым молоком? — спросил у него один из бортмехаников.

Лётчик быстро смекнул, в чём дело, и не растерялся.

— А ты не знал? — ответил он. — Только сгущённым молоком и можно предохранить обувь от промокания. И главное — ноги никогда не обморозишь. Попробуй!

Парень стал внимательно рассматривать и щупать кожу.

Наклонился над ботинками, а лётчик еле выдерживает, чтобы не расхохотаться вслух. Наконец сдержал себя и говорит:

— Чувствуешь, какие мягкие? Это от сгущённого молока!

Тут другой бортмеханик, ни слова не говоря, взял банку сгущённого молока, открыл её и начал мазать свои ботинки.

— Ты, Ваня, погуше, — дружески советует ему лётчик.

Ваня постарался, не пожалел молока. Час-другой прошёл спокойно. Но, когда он явился в своих сладких сапогах в кают-компанию, ему открыли глаза и хорошенько над ним посмеялись. Целый день он потом отмывал клейкую массу под назидательные замечания товарищей:

— А ты на слово не верь, думай сам. Даже школьники знают, что кожу смазывают жиром...

Тот же Ваня, который прославился сгущённым молоком, попался снова. Он весьма нетерпеливо относился к тому, что нужно выжидать погоду, и много скулил по этому поводу. Всем, конечно, не терпелось, но люди приучены были к условиям Арктики и зря не ворчали — этим делу не поможешь! А наш «молочный Ваня» выпускал вздохи, стоны и ежеминутно повторял: «Когда же наконец мы полетим? Когда кончится это выжидание?»

Как-то раз отозвал его в сторонку старший бортмеханик и говорит:

— Есть средство разогнать туман, только они все ленятся. Я тебя научу. Смотри никому не говори, сделай сам!

— А я сумею?

— Проще пареной репы!

— Ну говори!

— Нет, сейчас в кают-компанию народу много — нас могут услышать.

— А когда же скажешь?

— Вот завтра приходи пораньше сюда, когда никого не будет, и я тебя научу. Всё расскажу подробно.

На другой день видим: наш Ваня повеселел. Ходит посвистывает, смотрит с видом победителя — готовит всем сюрприз! Бортмеханик рассказал нам, в чём дело, и все с любопытством ожидали, чем это кончится.

Вечером мы собрались в кают-компанию и попрятались кто куда — за портьеры, за пианино, один очень солидный товарищ залез под стол, другой лёг на пол и прикрылся географической картой. Те, кто не уместился, заняли посты у входной двери.

Наступает час свидания.

Ваня, немного торжественный и взволнованный, является первым. Потом приходит бортмеханик, В кают-компании тишина.

— Ну говори! — обращается Ваня.

— Только ты не удивляйся: это очень простое дело.

— Тем лучше, что простое: скорей сделаю. Надоело так сидеть.

— Ну так вот. У тебя насос для накачки воздуха в резиновые матрацы есть?

— Есть! Даже два! — радостно сообщил Ваня.

— Так ты возьми насос, который лучше, пойдёшь на высокое место, стань лицом к полюсу.

Потом...

— Ну, что тянешь?

— ...качай что есть силы — и разгонишь туман! — закончил свой рецепт бортмеханик.

Что тут поднялось в кают-компанию, трудно передать: кто лежал — вскочил, кто стоял — упал. Через двери ввалилась группа хохочущих и кинулась в объятия тех, кто прятался в комнате. Стоявший за портьерой в припадке смеха так вцепился в неё, что оборвал. Материя вместе с карнизом упала на пол. Это вызвало новые приступы хохота. Еле отдышались.

— Ну, брат Ваня, — сказали ему зимовщики, утирая слёзы, — больше не попадайся, потому что мы не выдержим. Так смеяться уж просто вредно для здоровья...

Но попадались не только «зелёные» полярники, а и бывалые арктические «волки».

Один «фозыгрыш», начатый на острове Диксон, прошёл с таким успехом, что последствия его докатились до Москвы, приведя в изумление работников Главсевморпути.

Было это так. Сидели мы вечером в кают-компании, и один из зимовщиков рассказал историю о том, как он спасся от шести белых медведей с помощью... ракетницы.

— Прихожу это я, — говорит он, — на метеостанцию. А ночь полярная была, тёмная. Облака нависли низко. Записал я с помощью карманного фонаря показания приборов и, только хотел идти обратно домой, вдруг вижу — меня окружают белые медведи. Что делать? Винтовку я с собой не взял. Хорошо, что со мной была ракетница — на случай, если заблужусь в пургу, чтобы дать о себе знать... Я прицелился в медведя, который был совсем близко от меня, и угодил ему прямо в глаз. Он как заревёт — и завертелся на одном месте. А остальные врассыпную кто куда...

Долго зимовщики рассказывали нам всякие были и небылицы в расчёте, что людей с Большой земли нетрудно провести на «арктической экзотике». Но пришёл и наш час! Они стали расспрашивать у нас, что нового в Москве.

У меня в экипаже был механик — что называется, «палец в рот не клади». Вот он начал зимовщикам рассказывать про новинки.

— В Москве, — говорит он, — инженер Коптяев изобрёл часы с героями. Видел я такие часы у начальника полярной авиации. Они интересны тем, что на циферблате вместо римских или арабских цифр нарисованы герои. Первый — Ляпидевский, потом — Леваневский, Молоков, Каманин и так далее.

Я слушаю его и думаю: как это я ничего про эти часы не слыхал? Но потом смекнул, в чём дело, а он продолжает:

— Посмотришь на такие часы и сразу скажешь: половина Слепнёва — значит, половина пятого, или там Доронин с четвертью — значит, семь часов пятнадцать минут. Страна должна знать своих двенадцать первых героев! А когда, — продолжал он, не унимаясь, — стрелка дойдёт до какого-нибудь часа, открывается форточка и высовывается белый медведь. Он издаёт столько рычаний, сколько в это время часов... Делают такие часы пока только для полярников, да и то по специальным заявкам. Модель ещё оригинальная — не освоена для массовой продукции...

Через некоторое время прилетели мы в Москву. Вызывает меня начальник полярной авиации и спрашивает:

— Что это вы на Диксоне наговорили полярникам? Получаю от них радиограмму: просим забронировать для нас часы с героями. И передают целый список, один даже жену свою вписал.

— А вы что им ответили? — спросил я.

— Запросил Диксон, какая температура была у радиста, когда он передавал эту радиограмму.

Напрасные поиски

Пришлось нам как-то из-за плохой погоды приземлиться на пустынном острове архипелага Земля Франца-Иосифа. Какой остров нас приютил, мы не знали. Конечно, хотелось определиться.

Несколько дней мы ждали хорошей погоды. Наконец видимость немного улучшилась.

Вооружившись биноклем, я тщательно исследовал каждую тёмную точку на ослепительно белом снежном покрывале.

Вдруг я заметил чёрный силуэт, сверху покрытый снегом, как нависающей на глаза шапкой.

«Дом... Да... А если не дом, то склад!»

Есть чему радоваться! Ведь возле каждой, пусть одинокой, постройки, возведённой рукой человека в Арктике, всегда возвышается гурий. Это груда камней, скрывающих под собой бутылку с запиской. Прочитав её, мы узнаём точные координаты острова, кто и когда посетил впервые эти места. Такой же обычай соблюдают путешественники в горах: они оставляют в бутылке записку о том, кем и когда совершенно восхождение на вершину. Только здесь башню из камней называют не гурием, а туром. Впрочем, как бы такая памятка ни называлась, нет на земле человека, который без трепета приблизился бы к ней. Встретить на пустынной, далёкой земле, где нет живого существа, следы её первого, может быть уже забытого и давно погибшего покорителя, — это ни с чем не сравнимое чувство. Тут вами овладевают и радость, и волнение, и великая гордость за человека, и уважение к ещё неизвестному имени вашего предшественника.

Не скрывая своего восторга, я позвал товарищей. Радист и бортмеханик вооружились биноклями. Они подолгу вглядывались в чёрный силуэт и полностью подтвердили мои предположения.

— Без сомнения, дом! — уверенно сказал радист. — И недалеко. Не дальше двух — трёх километров.

«Меньше слов, больше дела», — решили мы. И, захватив винтовку на случай встречи с «белым хозяином» этих мест, я весело зашагал к домику.

Вселившийся в нас столько надежд загадочный предмет оказался гораздо ближе, чем мы предполагали. Я насчитал до него пятьсот шагов. Но меня постигло жестокое разочарование.

Рассчитывая найти домик, в крайнем случае склад, я остановился у самого обыкновенного камня, да ещё таких ничтожных размеров, что, если бы он накрепко не примёрз к земле, я бы его легко донёс до самолёта.

Так я впервые столкнулся на практике с изумительным явлением Арктики — зрительной рефракцией. До этого я знал о ней только из книг.

Раздосадованные напрасными надеждами, мы залезли в спальные мешки и крепко уснули. Утро порадовало нас новым улучшением погоды. Стало совершенно ясно. На юго-западе открылась цепь островов, хорошо различаемых даже невооружённым глазом. Ближе других к нам был остров с высокой горой. Мы исследовали его в бинокль.

— Как по-твоему, — осторожно спросил я бортмеханика, — далеко до этих гор?

— Чепуха! — уверенно ответил он. — Километров пять — шесть, не больше.

— А не обманывает нас рефракция?

Тот смерил меня недоумевающим взглядом:

— О рефракции смешно говорить! Сегодня видимость прекрасная. Вон посмотри. — Он указал рукой на камень, вчера так жестоко разочаровавший нас, и с весёлой улыбкой добавил: — Теперь простым глазом видно, что перед нами не дом и не склад.

— Верно!

Мне это показалось убедительным. А так как гористый остров был явно недалеко, я решил забраться на его вершину, чтобы с неё как следует оглядеться и, возможно, определиться.

Сказано — сделано.

Рассчитывая скоро вернуться, я взял винтовку и на всякий случай плитку шоколада, чтобы подкрепиться. Товарищи почти насильно навязали мне несколько кусков сахара, который я терпеть не могу.

Попрощались.

Подгоняемый тридцатиградусным морозом, я легко зашагал по снегу.

Я смело шёл вперёд, не боясь заблудиться или потерять ориентировку. Слева были хорошо видны волны Баренцева моря.

Мне давно не случалось ходить пешком, и теперь прогулка в ясный морозный день доставляла большое удовольствие.

Иду час — остров не приближается. Иду два — дорога стала трудней: ровный настил уступил место торосам и айсбергам.

Теперь я чаще оглядываюсь и нередко за ледяными горами не вижу своего самолёта.

Пройденное расстояние заметно увеличивается.



Самолёт постепенно превращается в чёрную точку, а до острова ещё далеко. Мне начинает казаться, что я снова стал жертвой рефракции, но с обратным явлением: вчера, например, камень казался далеко, а нашли его совсем близко; сегодня же я никак не мог дойти до острова, который, казалось, был совсем рядом. Так рассуждал я сам с собой, вглядываясь в очертания острова.

Странное дело — я шёл к нему около трёх часов, а за это время он совсем не приблизился; больше того: теперь мне стало казаться, что он отодвинулся ещё дальше. Это заставило меня принять окончательное решение.

Взглянув в последний раз на желанный, но недостижимый остров, я круто повернул обратно и пошёл по своим следам.

На обратном пути начали сказываться первые признаки усталости. Я съел плитку шоколада, чтобы подкрепиться, и вскоре почувствовал мучительную жажду. Сделал ещё несколько шагов — и страшно захотел присесть и отдохнуть. Но одет я был легко и сесть побоялся: застынут ноги, и я не смогу идти дальше.

Так прошёл час или полтора. Стало ещё труднее. Я уже напрягал последние силы и уничтожал ненавистный мне сахар, закусывая снегом.

В начале пути я часто оглядывался: боялся, как бы не встретиться с белым медведем. Теперь винтовка обратилась в палку. Я шёл, опираясь на неё и совершенно не заботясь о том, попадётся ли навстречу медведь.

Не покидала одна мысль: «Только бы благополучно добраться до самолёта...»

Я всё время шёл в тёмных очках — светофильтрах, спасающих от полярной слепоты. Теперь очки вспотели, замёрзли, и через них ничего не стало видно. Я опустил их на подбородок и продолжал идти с открытыми глазами.

Снег сверкал ослепительно.

Мороз сильно пощипывал. Обессиленный, задыхаясь, я едва дошёл до самолёта. Наша жалкая палатка в эту минуту мне показалась чудесным дворцом.

Немало времени прошло, пока я пришёл в себя от усталости. Наконец я снова обрёл дар речи и рассказал по порядку о всех своих злоключениях.

Товарищей поразил мой рассказ.

— Да, — в раздумье заметили они, — удивительная здесь природа... Нельзя верить собственным глазам...

— Теперь я понимаю, — сказал радист, — что зимовщики говорили нам правду. Помните, на мысе Желания нам рассказывали, что случилось, когда они нас встречали?

— Нет. А что?

— Ну как же! Они жгли для нас костры на аэродроме и подбрасывали в огонь нерпичье сало — оно прекрасно горит и даёт густой, чёрный дым. Вдруг увидели приближающуюся чёрную точку. Обрадовались, что самолёт, а точка пропала! Они ещё сала подбросили — точка появилась. То есть, то нет. Они прямо с ума сходить начали: что с самолётом делается? Стали внимательно вглядываться — и оказалось, что прямо около них крутится привлечённый запахом сала большой белый медведь. Они его чёрный нос приняли за самолёт... Тогда я им не поверил.

— А теперь веришь?

— Ещё бы! Уж теперь-то я на всю жизнь запомнил, что такое рефракция.

Золотые лыжи

Однажды мне с группой товарищей довелось набрести на интересную находку. На Севере это случается не часто: что там найдёшь, летая над тундрой, льдами и водой!

Дело было на Земле Франца-Иосифа. Я должен был полетать над ней, ознакомиться с архипелагом с воздуха, сделать фотоснимки, выяснить состояние льдов в проливах и, сравнив расположение островов с картой, по возможности исправить её. Над Землёй Франца-Иосифа ещё никто не летал.

Эта работа была бы нетрудной, если бы дело не происходило в Арктике. Лётчики не зря говорят, что на Севере надо не только уметь летать, но и уметь ждать: уж очень редко там выдаётся хорошая погода и очень она неустойчива. Как-то один лётчик отправился в разведочный полёт на три часа, а вернулся через три дня: туманы не пускали. При одной температуре воздуха туман стелется над чистой водой; при другой температуре вода хорошо видна, а туман опускается над льдами; при третьей — он держится на островах и ледниках.

Долго пришлось ждать подходящего дня. Наконец он настал, и мы вылетели из бухты Тихой, служившей нам базой.

Вот внизу развёртывается величавая картина полярных льдов. Кое-где громоздятся замысловатые гряды торосов, и лёд кажется искрошенным, словно его пропустили через гигантскую мясорубку. То там, то здесь вздымаются красавцы айсберги самых причудливых форм. От них по белым полям далеко-далеко бегут тени...

Как зачарованный смотрел я на эту картину, стараясь запечатлеть всё до малейших подробностей. Вот показались очертания острова Рудольфа.

Получаю тревожную записку от радиста:

«Рация вышла из строя. Не пойму, в чём дело. Для ремонта необходима посадка».

Что делать? Какое принять решение? В коварной Арктике без радио никак нельзя. Придётся садиться!

Справа под крылом уже расстилается остров Рудольфа.

Я легко узнаю знакомую по карте бухту Теплиц. На берегу ясно вижу очертания каких-то полуразрушенных строений.

Приземлились. Оставив радиста возиться с ремонтом, мы с бортмехаником пошли на «экскурсию» — посмотреть, что сохранилось на этой земле от пребывания на ней человека.

Я знал, что в 1903—1904 годах здесь находилась американская экспедиция Циглера — Фиала. На неё были затрачены огромные деньги. Она должна была обследовать острова Земли Франца-Иосифа и достигнуть Северного полюса, но ни с чем вернулась обратно.

Первое, что мы увидели, — это огромный сарай. Вероятно, он когда-то был крыт брезентом, но время сделало своё: брезент сгнил, и его по частям сорвало ветром. На решётчатом скелете крыши кое-где болтались жалкие лоскутья. Из-под снега выглядывали разбитые ящики и несколько деревянных бочек. В ящиках ещё сохранились круглые банки консервов и квадратные — с пеммиканом. Все они проржавели; консервы и пеммикан испортились. Повсюду видны глубокие следы зубов и когтей полярных лакомок — белых медведей.

Неподалёку от сарая стоял деревянный дом. Около него также было множество медвежьих следов. Мы заглянули в разбитое окно: комнату забило льдом. Странно, что медведи не похозяйничали здесь и дали добру зарастать льдом.

Подожли к двери. Она не заперта и не занесена снегом. Что же остановило лакомок? Ага, понятно: двери открываются не внутрь, а на себя, и у мишек не хватило сообразительности потянуть дверь за ручку.

Несомненно, это было место стоянки экспедиции Циглера — Фиала. Мы убедились, что американцы были прекрасно снаряжены. Богачи не пожалели средств для удовлетворения своей тщеславной прихоти.

Но одними деньгами ничего не сделаешь.

Чего только не привезли они на остров! И механическую мастерскую, и токарный станок, и геофизическую лабораторию, целый склад боеприпасов, массу взрывчатых веществ, всевозможные продукты, вина, спирт, книги — одних библий оказалось восемнадцать штук...

Мы нашли пишущую машинку и собачью сбрую... Но это ещё не удивительно — я до сих пор ума не приложу, зачем им понадобились, например, конские сёдла.

Однако у нас были находки и поинтереснее: цилиндры, фраки, лакированные ботинки, манишки, галстуки и другие вещи, совсем не нужные на Севере.

Венцом всего были золотые (золочёные, конечно) лыжи. На них «завоеватели» собирались вступить на Северный полюс...

Но планы экспедиции провалились. Место для стоянки судна «Америка» было выбрано неудачно, и его раздавило льдами.

Среди членов экспедиции поднялась паника — домой возвращаться было не на чем. Многие ушли пешком на южные острова, где рассчитывали встретить какой-нибудь пароход. 30 июля 1905 года судно «Терра нова» подобрало этих людей, и они были доставлены в Норвегию...



Венцом всего были золотые лыжи.

Копались мы с бортмехаником в этих вещах — безмолвных свидетелях провалившейся экспедиции — и думали: «На золочёных лыжах ничего нельзя сделать, когда людьми руководит одно тщеславие, когда нет тесно сплочённого коллектива, высокой идейности. Грош цена в таком случае любому первоклассному снаряжению!»

Как все знают, Северный полюс завоевали мы — советские люди.



На полюс!



Мечта пилота



Издавна люди стремились попасть на Северный полюс, посмотреть, что там. Но природа крепко хранила эту точку, где сходятся все меридианы. Корабли, аэростаты, дирижабли, на которых первые отважные исследователи плыли и летели на полюс, разбивало штормами, заметало пургой.

Много смелых людей погибло на этом пути.

Когда я думал об этом, передо мной вставали образы смельчаков, отдавших свою жизнь покорению Арктики: Виллем Баренц, Алексей Брусилов, Роальд Амундсен, Владимир Русанов, Георгий Седов.

Особенно меня волновал образ Седова. Выходец из народа, энтузиаст полярных исследований, он не встретил поддержки царского правительства. Выпрашивая гроши у фабрикантов, купцов и министров, Седов всё же снарядил экспедицию на Северный полюс. Но маленькая шхуна «Св. Фока» только на второй год с трудом пробилась к бухте Тихой, откуда Седов со своими двумя спутниками — матросами Линником и Пустошным — пешком отправился на полюс.

По пути Седов заболел. Однако, лёжа привязанный к карте, он крепко держал в руке компас и продолжал двигаться только вперёд, к своей заветной мечте — Северному полюсу. Но осуществить свою мечту Седову не пришлось — он умер в пути.

Не дошёл до полюса и Нансен.

Гибли и те, кто пытался попасть на полюс по воздуху.

Шведский инженер Соломон Андрэ, вылетевший к полюсу на сферическом аэростате «Орёл», погиб ещё в начале пути.

Попытка Амундсена долететь к полюсу на двух гидросамолётах тоже не увенчалась успехом.

Только шесть человек из экспедиции Пири побывали в районе Северного полюса. Это были четыре эскимоса, по имени Укса, Ута, Эгингва, Сиглу, и негр Матью Хенсон. Пири взял их с собой потому, что ему нужна была только их физическая сила. Он не хотел делить славу с кем-либо из «белых» людей. «Пусть история запомнит только Пири», — думал он.

Пири пробыл на полюсе всего тридцать часов и не успел сделать какие-либо научные наблюдения.

Мы знали, что важно не только пролететь над Северным полюсом, не только «сделать ему визит», а изучить обстоятельно все происходящие там явления природы.

А для этого надо устроить зимовку, оборудованную самыми современными научными приборами, и остаться там на необходимый срок для научных наблюдений. Только таким путём можно разгадать вековую тайну Северного полюса.

Но как доставить туда людей, припасы, снаряжение, оборудование?

«Это должна сделать советская авиация, советские люди!» — думал я. Воображение рисовало мне величественную картину посадки на полюсе тяжёлых воздушных кораблей. Не раз я мысленно видел себя и своих товарищей, ведущих к полюсу советские самолёты... Вот мы садимся один за другим на

необозримые ледяные поля, вот мы с криком «ура», нарушающим вечное безмолвие, устанавливаем среди белого сияния снегов красный флаг нашей великой Родины...

Но вообразить можно что угодно, а как это сделать? Ведь в мечтах всё легко — можно и на Луну слетать и на любую другую планету!

Невольно от мечтаний я всё ближе подходил к практическим расчётам. Жизнь научила меня не мечтать впустую. Казалось, не так давно я, безграмотный деревенский мальчишка, жил надеждой стать лётчиком. Я стал им. Накапляя опыт, я ставил сам перед собой трудные задачи — и решал их. Когда челюскинцы оказались на льдине — как я мечтал долететь до этой льдины и спасти отважных людей! И это исполнилось. Поэтому и полёт на полюс постепенно превращался для меня из мечты в цель, и я стал искать пути к её осуществлению.

Я твёрдо верил, что партия, советский народ поддержат эту идею. А тогда — успех обеспечен.

С головой ушёл я в работу, зарылся в книги. Целый год перечитывал дневники Нансена, Амундсена, Седова, Фёдора Литке, Норденшельда, Пири и всё, что написано ими или о них и о попытках достичь полюса.

Мне надо было утвердиться в мысли, что посадка тяжёлых самолётов на полюсе возможна. Но опыт прошлых исследователей заставил меня крепко призадуматься.

В своей книге «Ледовитый океан» Амундсен писал так:

«Мы не видели ни одного годного для спуска самолёта места в течение всего нашего долгого пути от Свальбарда до Аляски... Наш совет таков: не летайте в глубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска».

Плохо дело! По Амундсену выходит, что в высоких широтах подходящей льдины для посадки самолёта не найдёшь.

Читая того же Амундсена, я познакомился с историей его экспедиции 1925 года, когда на двух гидросамолётах он пытался достичь Северного полюса.

Не долетев двухсот километров до цели, он вынужден был сесть в разводье. И только на двадцать четвёртый день ему удалось вырваться из ледяного плена на одном самолёте, а другой пришлось бросить.

А ведь у него были самолёты, которые могли садиться и на воду и на лёд. Это огромное преимущество. И всё же результаты экспедиции печальные.

Но я никак не хотел примириться с тем, что на полюсе нет льдин, годных для посадки самолёта. Если наши лётчики ухитрились садиться на лёд в Чукотском море — у челюскинцев, где свирепствуют сильные ветры и лёд непрерывно ломается, упираясь в близкие берега Большой земли и островов, то уж на полюсе тем более мы должны сесть! Там многолетний и очень толстый лёд и ближе чем на тысячу километров нет земли.

Сомнения, вызванные книгой Амундсена, несколько рассеялись, когда я взялся за книгу Нансена. В 1893 году Нансен и лейтенант Иогансен покинули судно «Фрам» и двинулись на собаках к полюсу. Но, не дойдя четырёхсот километров до полюса, они вернулись на Землю Франца-Иосифа — у них не хватило продовольствия. В своём дневнике Нансен писал: «Перед нами расстилалась ровная ледяная поверхность». Эти слова заставили меня невольно даже вскрикнуть: «Там есть поля для посадки! Можно смело лететь...»

Уверенность в успехе укрепила книга Пири. Он писал: «Утро выдалось на славу: ясное, солнечное, стоял тридцатиградусный мороз и дул лёгкий ветерок. Идти было значительно легче, чем в предыдущие дни: широкие многолетние льдины чередовались с высокими, но сравнительно отлогими торосистыми нагромождениями. Мы постарались наверстать упущенное время».

Я так живо представил себе, в каких условиях нам предстоит работать, какой лёд нас ждёт на полюсе, как надо снарядить экспедицию, какие избрать самолёты и как осуществить мечту, словно я уже побывал там.

Я написал книгу «Мечта пилота», и меня прозвали мечтателем.

Вопрос о полёте на полюс очень взволновал авиационный мир. Сколько споров и возражений вызвал проект этой экспедиции!

Как всегда, когда речь идёт о смелом, трудно достижимом деле, нашлось немало людей, считавших эту мысль жюльерновской фантазией. Многие полагали, что такая экспедиция преждевременна для современного состояния авиации. Другие выдвигали серьёзные доводы, что Арктика таит много ловушек, которых людям не избежать. Третьи считали поход к полюсу возможным, но расходились во мнениях, каким путём достичь его: предлагали лететь не на самолётах, а на дирижаблях; использовать летающие лодки; предварительно высадить воздушный десант, чтобы люди подготовили аэродром... «Сколько голов, столько умов» — говорит русская пословица, и все высказывали различные мнения.

Но наступил момент, когда все наши споры прекратились. Проект экспедиции был утверждён.

Завоевание полюса

22 марта 1937 года с московского аэродрома поднялись в воздух четыре тяжёлых воздушных корабля и взяли курс на Северный полюс, к далёкой, таинственной точке, на пути к которой погибло немало смельчаков. Люди, летевшие на этих самолётах, должны были поднять красный флаг своей Родины.

Взволнованные, счастливые, но и насторожённые, мы покинули Москву.

Флагманскую машину вёл я; за мной шли лётчики: Герой Советского Союза Молоков, Мазурук и Алексеев.

На борту наших самолётов находилась экспедиция, которой предстояло высадиться на полюсе и остаться там для проведения научной работы. Ведь дело было не в том, чтобы нанести полюсу «визит» и «открыть» его, а в том, чтобы обогатить этим открытием познания людей и принести им пользу.

Ещё год назад я обследовал Землю Франца-Иосифа и выбрал базу для экспедиции на острове Рудольфа. Там были оставлены грузы для будущих зимовщиков полюса.

По плану, первую посадку мы совершили в Холмогорах, около Архангельска. Уже там нам пришлось испытать своё терпение: десять дней нас не выпускала погода. Шёл мокрый снег, дождь, аэродром раскис, и наши тяжёлые машины на лыжах не могли оторваться от земли.

Все тешили себя мыслью, что на следующем этапе пути, в городе Нарьян-Маре, такой неприятности больше не приключится. Ведь Нарьян-Мар — столица Заполярья, там мы будем иметь дело с серьёзной, северной погодой!

Действительно, когда мы приземлились в Нарьян-Маре, стоял лёгкий морозец — градусов восемь — десять, и мы были вполне довольны.

Однако весна гналась за нами по пятам. Трудно представить себе наше разочарование, когда, проснувшись утром, мы увидели, что столица Заполярья угощает нас дождём...

Без конца тянулись дни томительного ожидания.

Теперь мы мечтали попасть на Маточкин Шар, надеясь, что уж он-то нас не подведёт.

Пролив Маточкин Шар пересекает Новую Землю. Он делит её на две части — южную и северную и соединяет два моря — Баренцево и Карское. Среди прочих арктических коварств Маточкин Шар отличается особыми «преlestями» — их называют стоками.

Стоки — это местные ветры, которые стекаются сюда, словно кто-то их специально гонит. Кругом ветер три — четыре балла, а в проливе свирепствует шторм. Поэтому, хотя мы и стремились попасть туда, раз нам полагалось это по маршруту, на душе было не совсем спокойно: уж больно ненадёжна погода на этом Маточкином Шаре!

Наши худшие опасения сбылись: на другой же день после прилёта поднялась такая неистовая пурга, как будто кто-то гигантской метлой сметал покровы с гор. Ураган поднимал снежные вихри на высоту пятнадцати — двадцати метров и нёс их из Баренцева моря в Карское. Откроешь дверь — и попадёшь в белую тьму: и бело и темно.

Это длилось трое суток. Вокруг самолётов намело такие сугробы, что мы их откапывали два дня. И вот тут началась обычная арктическая канитель: корабли стояли в полной готовности, на Маточкином Шаре наступили лётные дни, а на Земле Франца-Иосифа в это время разыгрался шторм. Когда там водворилась тишина, у нас снова поднялась несусветная буря, правда, к счастью, менее продолжительная. А было уже 17 апреля. И все ходили с одной мыслью, с одним желанием: когда же на Рудольф?

Наконец выдалась счастливая минута. Над Маточкиным Шаром стояли облака, но зато на Рудольфе их не было.

Мы поднялись и пошли над облаками. Внизу расстилались белые равнины. Был вечер, но не темно — в этом районе уже начались белые ночи. Плывёшь, как на лодке в тихую погоду, и лишь шум моторов говорит о стремительной быстроте.

Скоро перед нами открылось удивительное зрелище: на северо-западе появилось тёмно-вишнёвое зарево. Облака остались позади, а впереди заблестели лучи яркого солнца.

Я вёл машину прямо против его разгорающегося света, шедшего не с востока, а с запада. Так получилось потому, что в это время на Земле Франца-Иосифа солнце за горизонт не заходило — наступил полярный день.

Через несколько часов внизу под нами замелькали многочисленные острова архипелага Земли Франца-Иосифа.

Радостно встретили нас зимовщики на Рудольфе — они уже заждались. Нам приготовили прекрасный аэродром, жилые дома.

Свой дом они украсили флагами, а при входе поставили огромную убитую медведицу. Она была подпоясана красным кушаком, в лапах держала поднос с хлебом и солью, а на шее у неё висел большой ключ с надписью: «Ключ от полюса».

Эта шутка нам очень понравилась.

Как бы в награду за такую встречу, мы преподнесли зимовщикам письма, книги, а также пластинки, что было для них дороже всего, так как это были не обыкновенные пластинки, а наговорённые родственниками. Наперебой бросились товарищи к патефону. Каждому хотелось поскорее услышать родной голос с Большой земли.

Помню, первым занял место у патефона радист. К нему подбежал метеоролог:

— Вася, милый, разреши мне первому завести мою жену, а потом уж ты!

— Нет, — ответил радист, — сначала я послушаю своего Юрку. Он у меня большой, в первом классе учится.

«Здравствуй, папа! — раздался в патефоне детский голос. — Я, папочка, учусь на «отлично» и «хорошо». Только одно «посредственно» по рисованию, но ты не беспокойся, я его скоро исправлю. Привези мне, папочка, маленького белого медвежонка. Обязательно привези. Крепко тебя целую, мама тоже. До свиданья!»

* * *

Повар нам приготовил вкусный обед. Мы хорошо поели и легли спать.

На другой день погода испортилась, и мы надолго засели.

С нами был «хозяин погоды» — синоптик, который нас совершенно измучил. Он ежедневно собирал данные о погоде почти со всех концов Северного полушария — Советского Союза, Европы и Америки. По этим сведениям он составлял синоптическую карту. Иной раз видишь ясное небо, рвёшься в полёт, а синоптик говорит:

— Нельзя. Через три — четыре часа погода испортится: со стороны Гренландии идёт мощный циклон.

Мы начинали бунтовать:

— На Рудольфе хорошая погода, а что на полюсе, никто не знает! Там нет метеорологической станции!

Но говорили мы это больше для того, чтобы душу отвести, а сами отлично понимали, что не имеем права подвергать экспедицию риску.

И снова приходилось терпеть и ждать. В Арктике надо уметь не только летать, но и терпеливо сидеть на месте.

По вечерам мы собирались, чтобы послушать рассказы синоптика о том, как зарождаются циклоны и антициклоны. Он так картинно говорил о воздушных течениях, что мы боялись проронить слово. Но всё же любили над ним подшутить. Бывало, он кончит свою лекцию, а кто-нибудь шутя заметит:

— Всё это очень хорошо. Только, если бы не ваша наука, мы давно уже были бы на полюсе.

— Вижу, — с горечью отвечал он, — не уважаете вы нашу науку!

— Дайте хорошую сводку, тогда будем уважать!..

Коротали мы время планами посадки, походами по острову, уходом за машинами — работы находилось немало.

Между тем подходило 1 Мая. Мы мечтали встретить этот день на полюсе. Но осуществить эту мечту было не в наших силах: мешала плохая погода.

К вечеру 4 мая наши дела немного улучшились: синоптик разрешил пойти в разведывательный полёт. Большие машины и вся экспедиция оставались на месте.

На полюс отправился двухмоторный самолёт под управлением лётчика Головина.

Мы с нетерпением ждали радиogramм разведчика. Он сообщал, что идёт над сплошной облачностью. Он достиг полюса, но, к великому разочарованию, пробиться вниз не удалось: всё было закрыто облаками.

После разведки мы ещё долго «консервировались» на острове Рудольфа. Прошло 10 мая, потом 15-е — мы всё сидели.

И вот наконец 20 мая, в двенадцать часов ночи, когда голубое полярное небо было спокойно и безоблачно, мы получили долгожданную команду: лететь!

Было решено, что пойдёт одна моя машина, остальные двинутся позже по нашему сигналу.

Зимовка осталась позади. Все сияли, как именинники.

Во мне кипела такая бурная радость, что стоило больших трудов сдерживать своё волнение и вести машину по заданному курсу. Хотелось петь и чуть ли не танцевать.

Ярко сияло солнце, горизонт был чист. Мощное пение моторов вселяло уверенность.

Но как раз в те минуты, когда я любовно прислушивался к безукоризненному гулу моторов, бортмеханики в левом крыле переживали очень тяжёлые минуты.

Один из них заметил подозрительный пар, поднимавшийся от левого мотора. Ещё и ещё раз осмотрев мотор, они убедились, что из радиатора вытекает незамерзающая жидкость — антифриз. Это означало, что через час, а может быть, и раньше, один из моторов выйдет из строя.

Бортмеханик тихонько доложил об этом событии начальнику экспедиции Отто Юльевичу Шмидту. Шмидт приказал немедленно доложить мне, как командиру корабля.

Так же тихо, чтобы не беспокоить членов экспедиции, бортмеханик подошёл ко мне и сказал:

— Товарищ командир, скоро один из моторов выйдет из строя.

Я даже не сразу понял, в чём дело:

— Какой мотор? Почему?

— Левый, средний. Теряет антифриз.

Подумав, я решил лететь на трёх моторах.

Но нелегко сохранить секрет от таких опытных, наблюдательных пассажиров, какие были с нами в самолёте. То, что механики лазили в левое крыло, шушукались и пробирались от меня к Шмидту и обратно, показалось пассажирам подозрительным.

Ко мне подошёл главный штурман Спирин и начал как-то особенно ласково со мной разговаривать, хвалить погоду. При этом он внимательно следил за выражением моего лица, а я, отвечая ему, думал: «Ничего-то ты, дружище, не знаешь! Ведь с минуты на минуту должен остановиться мотор. Но я тебе пока не скажу — не буду расстраивать».

Оказывается, с этой же мыслью подошёл и он ко мне.

Все уже разнюхали о беде, но тщательно скрывали ее друг от друга.

Однако дело было не только в том, чтобы сохранить спокойствие. Ведь от этого опасность положения не менялась. И вот тут наши механики совершили свой скромный, незаметный подвиг.

Они прорезали металлическую обшивку нижней части крыла и нашли в верхней части радиатора течь во фланце. Тогда они обмотали трубку фланца изоляционной лентой.

Это не помогло: драгоценная жидкость продолжала капля за каплей уходить из мотора.

Не знаю, кому из них первому пришло в голову — возможно, всем троим: размотав ленту, они стали прикладывать к течи сухие тряпки. Когда тряпки напитывались антифризом, люди отжимали их в ведро, а затем перекачивали жидкость насосом обратно в мотор.

Для этой несложной операции механикам пришлось снять перчатки и в двадцатичетырёхградусный мороз, при стремительном ветре высунуть наружу голые руки. Очень скоро обмороженные руки покрылись ссадинами и ранами. На ладонях от ожогов горячей жидкостью появились волдыри. Но работа не прекращалась ни на минуту, и жизнь мотора была спасена.

Ко мне снова подошёл механик и сказал:

— Товарищ командир, летите спокойно, мотор будет работать!

Я ещё тогда не знал, какой ценой было достигнуто это сообщение, но волна счастья захлестнула меня.

— Спасибо, друзья! — от всего сердца сказал я. Машина уже приближалась к полюсу.

Внизу под нами расстилалась однообразная ледяная пустыня. Кое-где её пересекали разводья, похожие на узенькие речушки. Они тянулись на сотни километров, не имея ни начала, ни конца.

Теперь всё было хорошо, но показались облака. Пришлось подняться над ними. Мучила мысль: «А вдруг полюс закрыт?» Оставалось сто километров. Смотрю вниз — хоть бы увидеть окошко в облаках! Насколько низко спускается облачность? Неужели до льда?

Все в самолёте знали, что приближаемся к заветной точке. Осталось двадцать минут.

Люди притихли и ждали, когда наконец можно будет сказать короткое, но глубоко волнующее слово: полюс...

Наконец оно было произнесено. Штурман несколько раз проверил расчёты — всё верно! Сумеем ли приземлиться? Пробьём ли облака? Есть ли внизу ровные льдины? Что-то там, на крыше мира?

Я убрал моторы и с высоты тысячи восьмисот метров, как с вышки, нырнул в облака. Солнце мгновенно скрылось. Машина окунулась в белёсый туман.

Тысяча метров — ничего не видно. Девятьсот — ничего не видно. Восемьсот... Семьсот...

Люди прильнули к стёклам окон.

Сквозь облака мелькнул лёд, но мы не успели разглядеть его.

Шестьсот метров... Наконец!.. Словно сжалившись над нами, облачная пелена разорвалась.

Под нами — крыша мира!

Насколько хватал глаз, тянулись ослепительные ледяные поля с голубыми прожилками разводьев. Казалось, беспредельная поверхность океана вымощена плитами самых разнообразных форм и размеров. Своими очертаниями они напоминали причудливые геометрические фигуры, вычерченные неуверенной, детской рукой. Среди них надо выбрать самую внушительную, гладкую и крупную «плиту» — льдину.

Все товарищи тоже заняты подыскиванием подходящей льдины.

— Михаил Васильевич, вот замечательная площадка! — кричит мне неистовым голосом кто-то.

— Погоди ты, здесь их много! — улыбаясь, отвечаю я. А сам волнуюсь: ведь опять самое главное впереди — как мы сядем?

Недалеко от разводя мне бросилась в глаза ровная площадка. На глаз — метров семьсот длиной, четыреста шириной. Сесть можно. Кругом этой льдины огромное нагромождение льдов. Судя по торосам, лёд толстый, многолетний.

Развернувшись ещё раз, я снова прошёлся над площадкой.

Штурман открыл нижний люк и приготовился по моему сигналу бросить дымовую ракету — определить направление ветра. Горит она всего полторы минуты. За это время надо успеть сделать круг и идти на посадку. Тут уж медлить нельзя.

Ракета сброшена. Развернулся против ветра и иду на малой высоте. Подо мной мелькают торосы — вот-вот задену их лыжами...

Сердце бьётся так, что кажется, будто у самолёта не четыре мотора, а пять.

Вот кончились торосы.

Самолёт мягко касается снега...

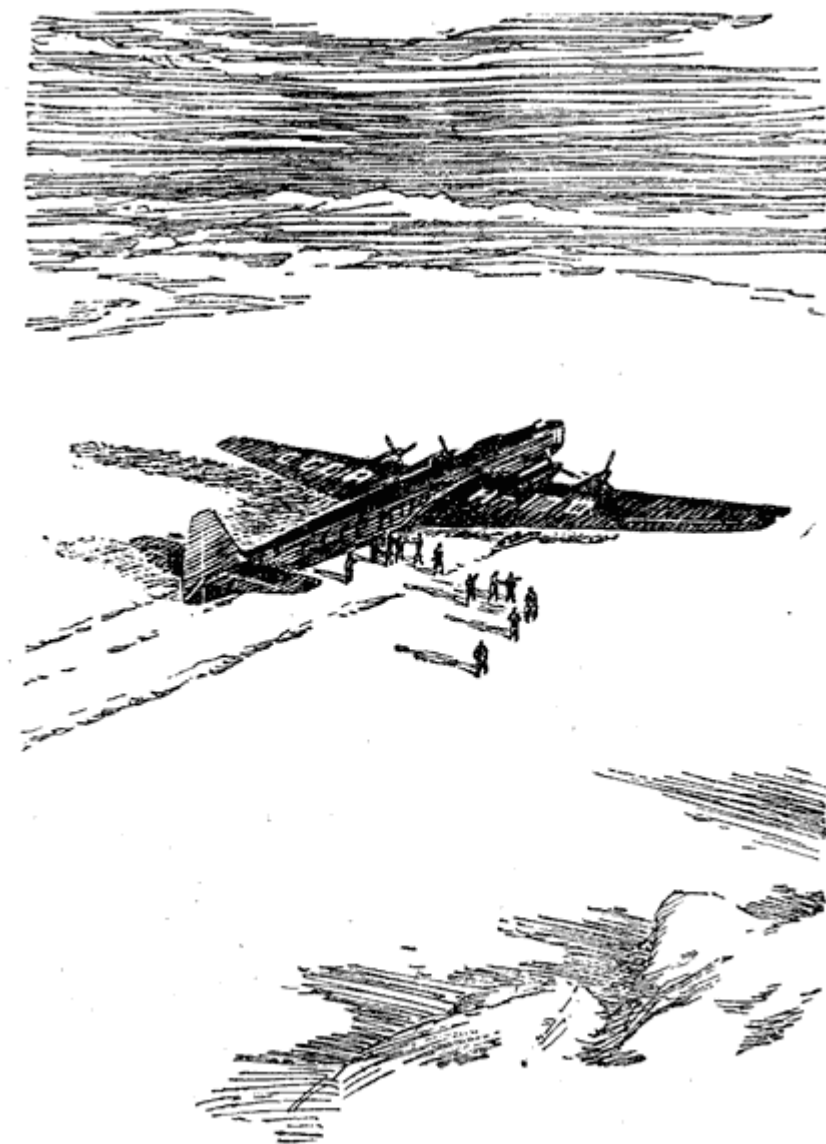
Мы на полюсе!

21 мая, одиннадцать часов тридцать пять минут.

Вот он, советский полюс, под нашими ногами! Растерявшись, мы молча обнимаем друг друга. А ещё через минуту в беспробудной, вековой тишине раздаётся громкое «ура» в честь нашей Родины.

Долго никто из нас не мог произнести первого слова. Наше напряжённое состояние рассеял начальник зимовки на полюсе Иван Дмитриевич Папанин. Он отошёл в сторонку и деловито притопывал ногой, проверяя, крепок ли лёд.

Тут все безудержно, радостно рассмеялись: рядом с Папаниным стоит тяжёлая машина в двадцать с лишним тонн весом, а он топает ногой!



Флагманский воздушный корабль сел на Северный полюс.

И уже после этого взрыва смеха мы немного успокоились и стали говорить все разом. Что мы говорили, не помню. Мы победили! Мы завоевали полюс! Мы выполнили задание партии!

Это было счастье!

Возвращение в Москву

Прошло четверо суток, как флагманский воздушный корабль сел на Северный полюс. Погода установилась хорошая, непрерывно светит яркое солнце, которое в течение шести месяцев не заходит за горизонт.

В этот день у нас было праздничное настроение: к нам прилетел Молоков, а ещё через несколько дней — Алексеев и Мазурук. С прилётом товарищей наша экспедиция была в полном сборе. Механики стали готовить машины в обратный путь.

6 июня, когда все самолёты были готовы к отлёту, мы собрались, чтобы провести митинг.

Начальник экспедиции товарищ Шмидт поднялся на санки.

— Сегодня, — начал Отто Юльевич, — мы прощаемся с полюсом. Прощаемся тепло, ибо полюс оказался для нас не страшным, а гостеприимным, родным, словно он веками ждал, чтобы стать советским, словно он нашёл своих настоящих хозяев... Мы улетаем. Четверо наших товарищей остаются на полюсе. Мы уверены, что они высоко будут держать знамя, которое мы сейчас им вручаем.

Наступила торжественная минута.

— Научную зимовку на дрейфующей льдине в районе Северного полюса объявляю открытой! Поднимите флаги!

По алюминиевым мачтам взлетели вверх алые бутоны, и на конце одной мачты затрепетал Государственный флаг СССР.

Мы дали три ружейных залпа, крикнули громко «ура» и во весь голос вдохновенно запели «Интернационал».

Через десять минут я отдал приказ запускать моторы. Простились с остающимися. И один за другим в воздух поднялись четыре самолёта, а на льдине остались четыре товарища.

Сделали над ними прощальный круг. Мы видели, как в стороне от палаток среди ледовых нагромождений стояли четыре чёрные точки. Товарищи махали нам руками, желая счастливого пути.

Несколько дней спустя из Москвы через Северный полюс в Америку пролетела краснокрылая птица. Самолёт вели Чкалов, Байдуков и Беляков. А ещё через несколько дней по этому же маршруту пролетели на таком же самолёте Громов, Юмашев и Данилин. Они пользовались сообщениями о погоде с Северного полюса — это облегчило им полёт.

Как только наши самолёты опустились на Рудольфе, мы сразу же стали готовиться к вылету в Москву.

Мы стремились теперь в нашу родную столицу, чтобы лично рапортовать партии и правительству о выполнении задания.

Но нас беспокоило, сможем ли мы сесть в Амдерме на лыжах.

Из Амдермы сообщили:

«Единственное место, где могут сесть корабли на лыжах, — это коса, расположенная в одном километре от посёлка».

Вместе с тем предупреждали:

«Если через два дня не прилетите, снег на аэродроме окончательно растает».

И, как назло, на Рудольфе испортилась погода. Появился такой густой туман, что о вылете не могло быть и речи.

Ещё два — три дня, и нам придётся засесть здесь — ждать, пока прибудет ледокол с колёсами, а прийти он сюда сможет только в августе, когда растает лёд. Всё это нас никак не устраивало.

Прошло два дня. Амдерминцы нас торопили — ежедневно они подвозили на тракторах снег из оврагов и закидывали им проталины. Но яркое солнце быстро уничтожало плоды их работы.

Мы сидели в своих кораблях и озирались по сторонам, стараясь уловить где-нибудь хоть малейшее просветление. Ветра совершенно не было. На хорошую видимость никто не рассчитывал. Решили вылетать в тумане.

Алексеев выбрал наиболее благоприятное направление для взлёта с маленьким уклоном и, чтобы выдержать прямую, поставил через каждые сто метров красные флажки. Но по рыхлому снегу лыжи самолёта скользили очень плохо. Флажки кончались, а самолёт скорость не набирал. В тумане можно заехать в какой-нибудь обрыв. Пришлось вылет отставить. И только на пятые сутки туман немного приподнялся, видимость улучшилась.

Даю распоряжение срочно вылетать. И, как всегда, вырулил на старт и пошёл на взлёт. Флажки один за другим мелькают под левым крылом. Но машина не набирает скорости. Вот уже последний флажок — начинается большой склон, и только тут стрелка указателя скорости начинает показывать сперва шестьдесят километров, затем восемьдесят... девяносто... сто... сто десять... Ещё мгновение — и мы в воздухе!

Встреча самолётов назначена выше облаков, над островом Рудольфа.

Пролетая низко над зимовкой, я увидел между островами Рудольфа и Карла-Александра огромное яркое пятно — это в разрыве облаков светило солнце.

Чтобы не попасть в обледенение, я воспользовался этим окном и поднялся выше облаков.

Сверху мне был хорошо виден мыс Аук, и, ориентируясь по нему, я начал делать круги на высоте тысячи двухсот метров, поджидая товарищей: Сима Иванов сообщил им об этом разрыве и месте, где мы их ждём.

Прошёл час — товарищей нет. Я приказал радисту запросить, почему не поднимаются остальные самолёты. Ему ответили, что они ушли на взлёт, но над зимовкой ещё не пролетали.

Прошло полтора часа — товарищей нет.

Запросили ещё раз. С зимовки вторично ответили: «Три самолёта ушли на взлёт, но в воздухе их не слышно. Где они, в тумане не видно».

Что же делать? Решаю снизиться и пройти над аэродромом.

На острове видимость заметно ухудшилась, стояла густая дымка. То и дело попадая в нависшие космы облаков, я снова прошёл над зимовкой, взял направление на аэродром и, пролетая над ним, сквозь дымку заметил три самолёта.

Я понял, что мои товарищи из-за рыхлого снега не смогли взлететь.

Как тут быть? Лететь одному? Погода уж очень хорошая — в Амдерме ясно. Если не улететь сейчас, то придётся долго ждать парохода, который доставит нам колёса. Всё было за то, чтобы лететь в Амдерму.

Но как я полечу без товарищей? Нет, если уж суждено будет сидеть на Рудольфе, то лучше сидеть всем вместе. Принимаю решение идти на посадку, хотя это и очень обидно.

Садиться на такой перегруженной машине опасно. Можно было бы слить часть горючего через аварийные краны, чтобы облегчить машину, но я этого сделать не могу: на базе не осталось ни одного килограмма бензина, и пополнить его будет нечем.

Решил, не сливая горючего, идти на посадку.

Вот уже подо мной ровный снег, слева мелькнул домик аэродрома. Убираю газ... И вдруг впереди вырастает самолёт Мазурука.

Я даю полный газ — все четыре мотора уверенно подхватывают мою машину. Резко тяну ручку на себя: «Ну, дружище, перетяни!» Ещё не потерявшая скорости машина легко, как хороший конь, берёт барьер.

Вторично иду на круг и на этот раз благополучно сажусь. Всего я летал около двух часов.

Машины товарищей, как я и предполагал, не смогли оторваться — им не хватило аэродрома. Немало времени потратили мы, пока с помощью тракторов и моторов поставили самолёты на старт.

На этот раз изменили направление взлёта, выбрали более крутой склон — от десяти до сорока пяти градусов — и решили, что первыми поднимутся Молоков, Алексеев и Головин, а затем я.

Туман волнами проходил через аэродром. Когда видимость улучшалась и становилось видно море, Молоков начинал запускать моторы; но, пока он готовился к взлёту, купол снова закрывало. И так несколько раз. Мы уже потеряли всякую надежду на вылет.

Вскоре купол закрылся основательно. В течение часа мы не могли дожидаться улучшения видимости. Начала сказываться усталость. Я ушёл в помещение и через десять минут уже спал крепким сном. Не знаю, сколько времени я проспал, как вдруг кто-то, встряхнул меня за плечо:

— Товарищ командир, погода улучшилась!

Я выскочил из дома, рассчитывая увидеть солнце, но, увы, не увидел ничего, кроме льдин на море.

Отто Юльевич в это время отдыхал в крыле моего самолёта.

Я не стал его беспокоить и дал распоряжение стартовать.

Первым поднялся, как мы договорились, Молоков, за ним — Головин. Поднимались они на запад, а с востока надвигался густой туман. Вот он уже совсем близко подошёл к самолётам.

Я мысленно тороплю Алексеева: «Скорей, скорей, а то закроет!»

Алексеев и сам понимал это и, ещё не потеряв из виду моря, быстро сорвался с места.

Купол закрыло туманом. Услышав шум моторов, Шмидт вылез из крыла. К нему подошёл Спирин и сказал, что товарищи поднялись в воздух.

Отто Юльевич посмотрел по сторонам.

— Как же мы поднимемся? — удивлённо спросил он. — Ведь кругом туман.

Подниматься в направлении, в каком улетели товарищи, я не мог — флажков там не было; не видя моря, я не сумел бы выдержать прямую.

Посмотрел на север, куда мы поднимались в первый раз, — с трудом удалось различить три флажка.

«Что же делать? Товарищи дожидаются над облаками. Как бы им не пришлось столько же летать, как и мне!»

После минутного размышления решил лететь.

При таких условиях только угроза таяния снега в Амдерме могла заставить нас торопиться с вылетом.

Даю полный газ. Самолёт едва заметно ползёт. Кончаются флажки, а скорость не развивается.

Я уже инстинктивно выдерживаю прямую. Отжав ручку от себя, высоко поднимая хвост самолёта и резко тяну штурвал к себе. «Что же ты не отрываешься?» Тут машину кто-то словно вытянул кнутом вдоль спины. Она слегка подпрыгнула и рванулась вперёд.

Смотрю на указатель скорости — семьдесят. И тут же стрелка полезла вверх — восемьдесят... девяносто... сто... сто десять...

Плавню тяну ручку на себя, но машина продолжает бежать. Наконец мне силой удаётся оторвать её.

Как только она повисла в воздухе, под нами мелькнул ледяной обрыв. Это напоминало цирковой трюк, но не «под куполом», а «на куполе».

Я стал пробиваться вверх. На высоте шестисот метров увидел солнце, а метров на пятьсот выше меня один за другим кружили самолёты.

Они заметили меня, присоединились, стали в строй, и мы взяли курс на юг.

Через шесть с половиной часов мы увидели Амдерму.

Делая круг над Амдермой, я усиленно искал аэродром. Где же он? Везде земля, а мы на лыжах. Стоя рядом со мной, Спирин указал вниз:

— Вот он!

— Где?

Под нами протянулась узенькая полоска, метров пятьдесят шириной и метров шестьсот длиной.

— И это аэродром?..

Разворачиваюсь, иду на снижение. Вижу, Головин на своей маленькой машине хорошо приземлился. Как-то сядем мы?

Ветер был боковой. При посадке мы легко могли зацепиться друг за друга, но нам повезло: все три корабля сели благополучно.

Через несколько дней мы в Москве рапортовали правительству о выполнении задания.

Необыкновенная демонстрация

Наш отряд самолётов возвращался домой после одной северной экспедиции. Вот мы снова на мысе Желания, откуда ещё недавно стремились вырваться, чтобы попасть на полюс. Снова нам препятствует погода. Только теперь аэродром не раскисший, как кисель, а твёрдый, будто выложен мраморными плитами.

Наступил день отлёта с мыса Желания. Было 29 октября. Конечно, нам всем хотелось попасть домой к великому празднику — 7 ноября.

Но обстоятельства сложились иначе.

Едва я начал рулить на старт, как совершенно неожиданно раздался оглушительный взрыв, словно разорвалась бомба. Машина резко накренилась в правую сторону.

Что случилось?

Штурман первый выскочил из самолёта и обнаружил, что лопнула покрышка правого колеса. Запасного не было. Пришлось отставить полёт.

Как быть? Бросить машину и улететь, разместившись в самолётах товарищей, — значит обречь машину на верную гибель: зимние штормы разобьют её.

Я немедленно послал радиogramму на остров Рудольфа. Оттуда ответили:

«Дано распоряжение ледоколу «Русанов» доставить запасное колесо из бухты Тихой».

Но нам опять не повезло: на Земле Франца-Иосифа ударили морозы. Бухту Тихую сковал крепкий лёд, и «Русанов» вмерз.

Мы стали думать, как выйти из трудного положения. Одному из наших механиков пришла в голову мысль снять с колеса покрышку и камеру и обмотать его обод толстым канатом. Так мы и поступили. В пазы обода намотали канат, каждый виток усердно били тяжёлыми кувалдами, а под конец крепко затянули канат сеткой из проволоки.

После этого наша машина выглядела так, будто она побывала в Протезном институте.

Машину разгрузили, насколько это было возможно. Лететь должны были теперь только пять человек.

Разместив оставшийся груз так, чтобы он не давил на «больное» колесо, мы снова пошли на старт.

Было уже 2 ноября.

Сначала самолёт двигался с трудом. Налетая на камни, металлический обод высекал искры. Но постепенно я набрал скорость и, приподняв правое колесо, побежал на одном левом. В это время канат, которым было обмотано увечное колесо, перерезало в нескольких местах острыми камнями. Он начал запутываться, цепляясь за стойки, оборвался и снова запутался. Наконец его так захлестнуло, что колесо совсем перестало вращаться.

Но мы были уже в воздухе.

Я отлично понимал, что если машина хорошо выдержит посадку, то второй раз с таким колесом стартовать всё равно не придётся. Поэтому надо во что бы то ни стало долететь до Амдермы, куда бы нам могли доставить из Архангельска новое колесо.

Но обстоятельства опять сложились иначе.

Самолёты шли под облаками. Погода ухудшилась. Под нами шумело море.

Амдерма радировала:

«Шторм одиннадцать баллов, видимость — пятьдесят метров. Принять вас не можем».

...Прошло уже три часа, как мы покинули мыс Желания. Нас беспощадно болтало.

В тумане последний раз мелькнули машины Молокова и Алексеева и пропали.

Вдруг из тумана неожиданно выросла огромная гора. Не теряя ни минуты, я дал полный газ всем моторам и до отказа потянул на себя штурвал. Машина пошла вверх. На этот раз я увернулся, но берег продолжал выскакивать перед нами самым неожиданным образом. Мы всё время попадали в какие-то каменные лабиринты и в конце концов просто запутались.

Едва мы повернули на юг и немного отошли от опасных скал, перед нами снова показались тёмные очертания берега. Он быстро рос, приближаясь к нам. Уйти было некуда. Но, к великому нашему

счастью, это оказался пологий мыс. Нам удалось перескочить его и вырваться к морю. Там видимость немного улучшилась, и мы стали разбираться в своём положении.

Очевидно, надо было подыскивать место для посадки где-то на Новой Земле, хотя бы просто в тундре.

Штурман предложил добраться до мыса Меньшикова. Он знает, что там есть домик: по крайней мере, будет где жить. Может быть, туда нам смогут доставить колесо.

Мы опять пошли к берегу Новой Земли. Вот мыс. Огромные волны, ударяясь о берег, рассыпаются тысячами брызг. Машину бросает то вверх, то вниз... Ну и погода!

Решение принято: сажусь.

Самолёт коснулся «здоровым» колесом поверхности острова и покатился, потом начал медленно опускаться на «больное».

Едва «больное» колесо коснулось земли, от сильного рывка лопнул канат; машина заковыляла, как подстреленная птица, но всё же осталась цела.

На снегу валялись разбросанные во все стороны куски каната и проволоки — теперь колесо собрать уже нечем...

Мы осмотрелись вокруг. Пустынный берег выглядел неприветливо. Домик действительно имелся, но рассчитывать на его гостеприимство не приходилось: временное сооружение давно пришло в негодность, обогреть его было невыносимо. Разбить палатку тоже было нельзя — бешеный шторм унёс бы её. Решили устроиться в самолёте.

Надули резиновые матрацы, вытащили спальные мешки и устроили себе «дом» в радиорубке. Немедленно вызвали Амдерму и запросили о судьбе своих товарищей: Молоков сел при одиннадцатибалльном шторме в Амдерме, а Алексеев — в заливе Благополучия.

Нам обещали выслать нарты с продовольствием и собирались отправить бот, но шторм не дал капитану даже сняться с якоря.

Нарты тоже до нас не дошли.

Трое суток люди плутали во льдах, а потом, измученные, вернулись обратно на зимовку.

Мы жили в самолёте и на «улицу» выходили через хвостовой люк. Несмотря на эту предосторожность, ледяной ветер пронизывал стенки. Пурга ревела вокруг нашего корабля.

Так шли дни за днями.

Наступило 6 ноября. Завтра — двадцатая годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Нас охватило волнение. Вся страна, наша столица будут радоваться и праздновать этот радостный день.

Очень хотелось и нам как-то отметить счастливую годовщину. Что придумать, мы не знали.

Ночью в канун праздника нам не спалось. Лежим в своих спальных мешках, прислушиваемся к вою пурги — и слышим, что она затихает.

Тогда мы все вышли и развели на берегу моря большой костёр из плавника, который море выбросило на берег. Долго мы не могли оторвать глаз от его яркого пламени. Нас обдувал ледяной ветер, но возвращаться в кабину не хотелось.

Близился рассвет.

Наступила знаменательная дата. У одного из нас сохранился неизвестно откуда маленький красный флажок аэродромной службы.

И вот пять человек, пять советских людей, заброшенных случаем на пустынный берег северной земли, взяли свой маленький красный флажок и пошли гуськом: сначала вокруг костра, потом обошли заброшенный домик. Встретили Октябрьскую годовщину в строю!

После этой «демонстрации» все вернулись в самолёт довольные: мы праздновали вместе со всей страной и действительно не чувствовали себя ни заброшенными, ни обездоленными. Как и весь наш народ, мы представляли себе Красную площадь, Сталина, принимающего парад, и на душе у нас было радостно и легко.

Чувство радости и единства с народом охватило всех нас, когда мне передали радиogramму из родных мест: земляки сообщали, что выдвинули меня кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР.

Это было блестящим подтверждением любви и внимания советской Родины к своим сынам, какого не знают люди капиталистического мира.

В этот день мне невольно вспомнилась английская экспедиция, предпринятая в 1911 году под командованием Скотта. Дойдя до Южного полюса, он нашёл флаг и записку, оставленные Амундсеном, побывавшим там за несколько дней до прихода Скотта.

И сам Скотт и его товарищи были сильно удручены: все их научные достижения за время длительного и трудного пути к Южному полюсу пропадут даром. Капиталистическому миру, в котором они жили, важнее всех научных открытий ценный для рекламы эффект первенства, который уже достался Амундсену.

Члены экспедиции Скотта возвращались домой подавленные. У них исчезла целеустремлённость, которая помогала им преодолевать трудные испытания, когда они ещё мечтали открыть Южный полюс. Не хватило сил добраться до населённых мест: они погибли от холода и голода.

Найденный через год дневник Скотта рисует страшную трагедию людей смелых, но сознающих своё одиночество. В последней записи Скотт обращается к своему другу:

«Дорогой мой Гарри! Мы умираем в очень безотрадном месте... умирая, прошу вас, мой друг, быть добрым к моей жене и ребёнку. Окажите мальчику помощь в жизни, если государство не захочет этого сделать».

Да, умирать с сознанием, что государство «не захочет» помочь семье, отец которой отдаёт жизнь за науку, мучительно и тяжело.

...До последних вечерних известий оставалось ещё полтора часа, когда радист Сима Иванов, уже настроивший приёмник, улыбаясь, шепнул мне:

— Михаил Васильевич, сейчас будет говорить... твоя дочурка.

Эти слова отвлекли меня от грустных размышлений. Трудно передать, что я испытывал, услышав голос моей Веруши.

— Дорогой папочка! — говорила она. — Дома у нас всё хорошо. И я учусь хорошо...

Верочка с увлечением рассказывала о своих делах, о своей учёбе.

Пурга продолжала бушевать. Вокруг нашего самолёта расстилось пустынное море, на много тысяч километров отделявшее нас от родных мест.

Глядя на спокойно спящих товарищей, я знал, что они, как и я, верят, что партия, правительство, наш народ не оставят нас ни в какой беде.

С этими мыслями я заснул крепким, спокойным сном.

Конец «глухонемым» полётам

Как-то случайно я упомянул при своих детях о полётах, которые мне приходилось совершать, не имея радиосвязи.

Мои ребята ужасно удивились. Они росли в то время, когда радио уже прочно вошло в нашу жизнь. С детства они привыкли к тому, что, как бы далеко ни улетал их отец, эфир передаст все подробности полёта. Особенно хорошо они помнили случай, когда я, во время вынужденной посадки, запросил жену, какие отметки у детей за последнюю четверть...

Бывали случаи, когда ребята сами говорили со мной по радио. Они глубоко были уверены, что самолёты так и «родились» с радиопередатчиками и приёмниками.

— Как так? — допытывался сын. — Неужели ты в полёте ничего не слышал? И на землю не мог ничего передавать?..

Пришлось объяснить им, что авиация вообще старше радио: машина, созданная Можайским, поднималась в воздух ещё в 1883—1884 годах, а демонстрация передачи электромагнитных волн на расстояние была впервые проведена Поповым в 1895 году...

Дело, разумеется, не только в том, какое из двух великих русских изобретений старше. Не так-то просто было объединить их на службу человеку — это стоило людям большого труда, творческих поисков, а иногда и мучений.

Что же касается нас, лётчиков, то нам действительно пришлось долгое время летать, как «глухонемым». А когда на самолётах появились приёмники, то не сразу удалось их освоить.

Чего же ещё не хватало, если на борту была уже рация? Нам не хватало опыта. Из-за этого происходили недоразумения, иногда смешные, иногда очень неприятные случаи...

Особенно трудно было работать без связи на Севере.

За Полярным кругом картина, видимая с самолёта, не отличается разнообразием. Здесь нет ни лесов, ни частых сёл, ни городов — всего того, что оживляет пейзаж центральной части нашей страны. Здесь всё под тобой бело. Изредка промелькнут чёрные пятна — небольшие селения, пасущиеся олени, камни или вода. Поэтому даже географическая карта, с которой лётчик обычно сличает расстилающуюся под ним картину, не может служить верным путеводителем.

К тому же в те времена, когда мы начинали летать над тундрой, просто ещё не было точных географических карт. Лётчики сами помогали исправлять их.

Я помню, что товарищи Сущинский и Клибанов, прокладывавшие воздушные трассы над Ненецким национальным округом, обнаружили множество рек, вовсе не показанных даже на десятивёрстных картах. Конечно, работать при таких условиях было трудно, но, к чести наших пилотов, нужно сказать, что они не терялись.

Сядет пилот Севера на вынужденную посадку и сам не знает, где он сидит, и попросить о помощи не может. Ну, и выкручивались собственными силами! А за эти трудности ещё больше любили свою работу.

К слову сказать, когда мы летели на спасение челюскинцев, раций у нас на самолётах не было. О судьбах людей, которых мы должны были снять со льдины, мы узнавали только при посадках на пути,

потому что передача из лагеря принималась наземными станциями. И самый лагерь нашли без радиосигнализации. Так что, можно сказать, и в «глухонемом» виде лётчики славно потрудились.

Правда, и в те времена некоторые самолёты уже были снабжены рациями. Например, лётчик, уходивший на разведку зверя в Белом море, передавал капитану тюленебойного судна о местах скопления зверя и отлично обслуживал охотничий промысел. Но это всё была работа на длинных волнах, которые, как известно, с большим расстоянием не справляются. Первые приёмники-передатчики в авиации обеспечивали связь не более чем на 600—700 километров. Конечно, при большом рейсе они были почти бесполезны.

Но вот наша страна одной из первых построила опытную коротковолновую станцию. Теперь можно было уже держать связь со всем миром. Появился смысл поставить радию на самолёт, уходящий в далёкий путь. Конечно, это не значит, что на всех наших машинах сразу появились приёмники. Мне, например, впервые установили на борту радио только в 1935 году.

Я тогда собирался в большой рейс Москва — Чукотка — Москва (длина маршрута туда и обратно — двадцать тысяч километров).

Перелёт на Чукотку прошёл очень хорошо. И всё же это не означало, что с тех пор у меня всё пошло как по маслу. К работе в эфире тоже надо было приноровиться...

Вот, кажется, уж на что проста схема пользования радиомаяком: как будто можно лететь, что называется, «с закрытыми глазами», а я вот в первый раз попользовался им так, что чуть не заблудился вовсе.

В этот год на мысе Желания только что установили радиомаяк. Я летел с мыса на Землю Франца-Иосифа, в бухту Тихую. Мне первому предложили идти с помощью маяка.

Что ж, я был очень рад. Провели мне в пилотскую кабину наушники и начали учить:

«В зоне полёта, пока будешь идти правильно, всё время будут звучать две буквы по азбуке Морзе: «А» и «Н». Правую границу зоны укажет буква «А» (точка — тире), левую — «Н» (тире — точка). Как только услышишь, что один из сигналов затихает, бери в ту сторону, с которой буква звучит слабей... И придёшь в Тихую, как по рельсам!»

Это было очень кстати, потому что на Севере магнитный компас работает с большими отклонениями. А как начнутся магнитные бури, так вовсе с ума сходит. Теперь я мог не обращать внимания на стрелку, если она занервничает, а идти только по сигналам «А — Н».

На всякий случай мне дали схему, где было показано: справа — «А», слева — «Н», а в центре, между двумя этими звуковыми лучами, — путь на Тихую... Тем не менее я чуть не перемахнул Землю Франца-Иосифа и едва не залетел в Ледовитый океан, куда мне, разумеется, вовсе не нужно было.

Сперва всё шло хорошо. Я старался привыкнуть к новому положению: ведь до сих пор я в полёте слушал только одно — мотор. Чутко воспринимая знакомый грохот, ухо улавливало малейшие изменения в ритме и тоне шумов. Теперь внимание приходилось делить между мотором и писком радиомаяка. Даже больше того — позабыть про мотор и слушать непривычный разговор «морзе». Буквы исправно пищали, и, следовательно, мы летели в зоне. Я отлично слышал и «А» и «Н». Прошёл час. Вдруг «А» стало затихать. Взял, согласно схеме, правее. Моя «точка — тире» совсем увяла.

Спрашиваю у радиста, что делать. Он смотрит на схему и уверенно указывает мне рукой: давай, мол, жми ещё правее!

Я так и делаю. А сигналы «А» возьми да пропади окончательно! Только «Н» (тире — точка) назойливо бубнит в уши... Значит, с курса сошли? Смотрю на старого друга — что-то покажет мне компас? А он говорит, что идём почти прямо на Север — к самому полюсу...

Плюнул я на радиомаяк, развернул машину на девяносто градусов и лёг на нужный мне курс по компасу.

Когда мы благополучно прибыли в Тихую, я запросил мыс Желания, какие это они дали мне «рельсы».

— Куда я по ним мог бы «приехать»? — поинтересовался я. — Как поживают там ваши буквы и почему одна из них по дороге сбежала? Она оставила свой трудовой пост. Это же просто дезертир какой-то, а не буква!

— Ах! — отвечает мне мыс Желания. — Какое счастье, что вы уже на месте!.. У нас идёт товарищеский суд над механиком радиомаяка: он отдал вам схему, а сам перепутал, где левая, где правая сторона! Переменил буквы местами!

— Ну, что ж теперь делать? — ответил я. — Не засуживайте его слишком строго: все мы в этом деле ещё «плаваем», а он ведь напутал не от чего-нибудь, а с непривычки.

— Да-да! Он потом хватился и стал передавать верно, но вы уже не слушали...

— Я обалдел от этого писка. Рад был сбросить наушники. Мне ведь тоже привыкать нелегко!..

На этом мы с мысом Желания и помирились. Но на обратном пути попали в конфуз с Амдермой.

Так как все станции были в курсе наших неполадок с маяком, они начали проявлять необыкновенную активность. Услышав, что наш радист ищет Амдерму, в передачу ввязались ещё три

станции: Вайгач, Югорский Шар и бухта Варнека. Радисты словно с ума сошли. Каждый, перебивая друг друга, передавал своё. Вайгач интересовался, не сядем ли мы к ним. Югорский Шар настойчиво предлагал своё гостеприимство. Бухта Варнека невозмутимо резала по цифровому ходу метеосводку. Амдерму совсем забили, и она смолкла. А сесть нам нужно было именно в Амдерме, и, естественно, меня крайне интересовало, какая там погода... Но с радиста пот лил в три ручья, и он ничего не мог поделать.

Тем временем самолёт шёл к цели. Вот уже и Амдерма подо мной... И, когда я разворачивался над посёлком, торжествующий радист передал мне записку:

«Связался с Амдермой! Сейчас получу погоду!»

«Посмотри вниз, — ответил я. — Я иду на посадку...»

...Вот в каких простых вещах мы путались, пока не приучились к стройному порядку работы в эфире.

Зато необычайно много радости нам приносили первые успехи в организации радиоперекличек, первые опыты двусторонней связи с Большой землёй.

Прекрасно помню 13 апреля — день второй годовщины со дня спасения челюскинцев. Я был тогда на мысе Желания. И вдруг радист предупредил нас, что сегодня в Москве будет торжественное заседание, посвящённое этой дате. Наверное, его будут транслировать.

В маленькой комнатке радиорубки собрались все зимовщики. Тесно прижавшись друг к другу, разместились около репродуктора. Мы прекрасно слышали выступления на этом собрании и горячо аплодировали вместе со всем залом.

Но вот кто-то из зимовщиков неожиданно надумал послать приветствие московскому собранию. Немедленно общими усилиями составили его. Радист сразу же передал в эфир.

Трудно рассказать, что творилось в маленькой радиорубке, когда мы услышали голос незнакомого человека, читающего притихшему залу нашу радиограмму. Потом до нас донеслись громкие возгласы приветствий зимовщикам, аплодисменты, и в конце концов мы уже не различали, где раздаётся крик «ура» — у нас, на Желании, или в Москве.

Кажется, ещё сильнее я волновался, когда должен был сделать доклад о своём полёте на Земле Франца-Иосифа сразу всем арктическим зимовкам. Вот когда уже был виден высокий класс овладения техникой полярными радистами, продемонстрировано качество нашей советской радиоаппаратуры!

В назначенный час началась перекличка. Я, докладчик, сидел перед небольшой группой зимовщиков, но меня приготовились слушать буквально во всех концах Арктики. Отовсюду раздавались голоса:

— Уединение слушает!

— Русская Гавань готова!

— Все зимовщики Маточкина Шара у репродуктора!

— Бухта Варнек в ожидании!

— Вайгач...

— Югорский Шар...

— Диксон...

Мне предложили начинать. Несколько минут я не мог ничего вымолвить. И первые слова, которые я наконец произнёс, были: «Дорогие друзья полярники! Разрешите прежде всего поздравить вас с участием в первом празднике нашей советской радиотехники!»

Бурные приветствия слушателей означали, что и они считают нашу беседу большим праздником, хотя это была самая обыкновенная перекличка.

Что касается моего радиста, Серафима Иванова, с которым я недавно пережил все неполадки, то он припомнил, как я подсмеивался над ним, и потребовал у меня признания:

— Теперь, Михаил Васильевич, вы убедились, что мы овладели техникой?

К сожалению, ровно через год техника жестоко отплатила ему за эту самонадеянность. Беда случилась в очень ответственный момент, в чрезвычайно важной экспедиции. Это было при посадке на Северный полюс, о чём помнят не только участники экспедиции, но все, кто следил тогда за нашим полётом...

Надо сказать, что, начиная с моего первого «радиофицированного» рейса на Чукотку, я не расставался с радистом Серафимом Ивановым.

Его все звали попросту Сима. Это был большой энтузиаст своего дела. Он считал радиосвязь самым существенным открытием за всю многовековую историю человечества. И вот этот самый Сима имел в жизни одну страстную мечту: передать первую радиограмму с Северного полюса. Трудно описать радость Симы, когда он узнал, что включён в состав экспедиции, да ещё для полёта на флагманском корабле! Обычно очень спокойный, даже немного флегматичный, он стал таким бойким и шустрым, словно его подменили. Мечта жизни исполнилась, и лицо нашего радиста так и сияло.

Пока мы шли к полюсу, многие члены экипажа даже посмеивались над торжественностью Иванова. Он не передавал радиogramмы, а просто священнодействовал! Да и все мы, конечно, чувствовали важность свершающегося события.

Но вот великая минута приблизилась. Нас слушал весь мир. За нами неусыпно следила Москва, товарищ Сталин. Мы достигли полюса...

Я сообщил начальнику экспедиции Отто Юльевичу Шмидту, что иду вниз и буду искать место для посадки. Шмидт составил радиogramму: «Снижаемся, будем искать место для посадки...» Иванов передал её... Что там делалось за моей спиной потом; я не знаю. Мне в эту минуту было ни до радиogramм, ни до Симы и вообще ни до чего. Я буквально слился со своей машиной. Все мысли и чувства были до крайности напряжены в одном стремлении: хорошо посадить машину на «крыше мира».

Я благополучно пробился через облака; стал кружить над полюсом, выбирая подходящую льдину; самолёт снижался и наконец коснулся лыжами льдины, покрытой снегом...

А в это время за моей спиной разыгралась целая трагедия.

Иванов получил от Шмидта текст радиogramмы о благополучном снижении, машина уже бежала по льду, а в эфир ушёл только номер сообщения и слог «Моск...»: передатчик неожиданно перестал работать.

Мы победили, полюс был наш, а Москва не знала! Пошли на снижение и пропали. Тут было о чём побеспокоиться...

Конечно, очень встревожились и у нас на льдине. Едва прошли первые минуты торжества, затихли крики «ура», как всем стало известно о случившейся беде: в передатчике сгорел умформер — прибор, получающий энергию и трансформирующий её в ток высокого напряжения, нужный для радиоламп.

Бедный Сима молча, чуть ли не со слезами на глазах помогал радисту Кренкелю выгрузить его радио. Все беспокоились о том, чтобы скорее наладить связь, и помогали обоим товарищам.

Нас ожидало жестокое разочарование: в радиии Кренкеля от мороза разрядились аккумуляторы. Прошёл уже час, как мы сели на полюс, а никто ничего не знает об этом...

Позывные нашего самолёта искали все радиостанции мира. Как мы узнали потом, по указанию правительства в Москве уже создавалась специальная экспедиция. Прошло шесть часов, как мы «пропали». Потом восемь. Десять. Одиннадцать. Двенадцать...

Только через полсуток удалось зарядить аккумуляторы и сообщить о причине нашего молчания.

И вышло так, что, когда первая радиogramма с полюса полетела в эфир, её отправление переживал не один радист, а весь состав экспедиции целиком и полностью...

На моей памяти это был самый тяжёлый и неприятный подвох со стороны радиотехники.

С тех пор прошло много времени. Над полюсом промчалась краснокрылая птица великого лётчика нашего времени Валерия Чкалова, совершившего вместе с Байдуковым и Беляковым перелёт в Америку. Вслед за ним прошёл по этому маршруту самолёт Громова. Много побед одержали лётчики нашей страны, и в этом помогала им радиосвязь.

Давно прошло время больших и малых неполадок, которые лётчики испытывали в первые дни «знакомства» с нашим великим помощником.

Теперь пилоты действительно пользуются радиомаяками, как «рельсами», которые точно приводят их в назначенное место. Мало того: благодаря пеленгации и радиокompасу лётчик не может заблудиться, как это бывало раньше. Если он почему-либо потеряет ориентацию, то может запросить: «Где я нахожусь?» — и ближайшие радиостанции немедленно засекут место нахождения самолёта.

Уходя в воздух, лётчик надевает шлемофон, который связывает его и с командиром и с товарищами на других машинах. Не раз во время Великой Отечественной войны увлечённые боем пилоты слышали дружеские предупреждения:

- На тебя пикируют два «мессера»...
- Разведчик скрывается над облаком!..
- Будь внимателен!
- Враг идёт к востоку от тебя, выше на километр...

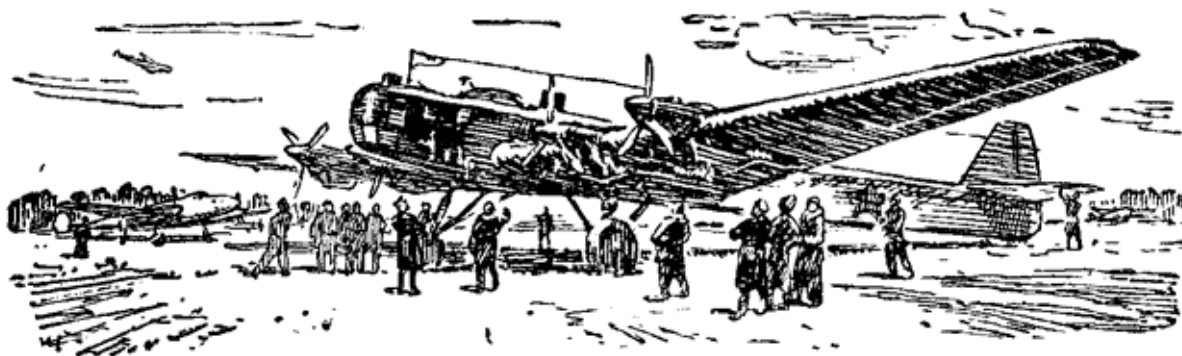
Конечно, радиомаяк, пеленгация, всесторонняя связь с окружающим миром теперь не могут никому казаться чудом. Они стали так привычны, что вот некоторые ребята и решили, что «всегда так было». Я хотел бы напомнить им: ничто не сделалось само собой. Самолёты не «рождались» с готовыми приёмниками. Люди долго добивались нынешнего совершенства радиосвязи. Их творческая мысль победила много трудностей, прежде чем лётчику заботливо надели современный шлемофон... А сами лётчики тоже немного «спотыкались», пока не привыкли к своему верному другу и помощнику — эфиру, и не избавились от «глухоты» и «немоты».



Дни войны



Боевое крещение



Тяжелые самолеты, на которых мы летали на Северный полюс, стояли в полной исправности на Центральном аэродроме. И, когда в 1939 году началась война с белофиннами, я вспомнил обещание, данное мною нашему правительству при возвращении с Северного полюса: «На этих мощных советских машинах мы завоевали Северный полюс. Если понадобится — эти же самолёты мы повернём в ту сторону, откуда посмеет напасть на нас враг».

Я явился к товарищу Ворошилову.

— Разрешите мне, товарищ Ворошилов, — сказал я, — сдержать своё слово. Моя машина поднимает пять тонн. Я могу перебрасывать раненых, перевозить технический состав с одного аэродрома на другой. У меня есть опыт полётов в зимних условиях...

На другой день я получил задание. На машине были установлены три пулемёта и бомбодержатели на пять тонн.

Я вылетел на фронт. Мне впервые предстояло воевать. Свою службу на аэродроме в годы гражданской войны я не мог считать боевым опытом. Я тогда был не лётчиком, а конюхом, да и авиация в те времена была в младенческом состоянии.

Итак, я должен был получить боевое крещение.

В Петрозаводске произошла очень тёплая встреча. Лётчики, механики обступили самолёт. Увидев бомбодержатели, они спросили:

— Не боевые ли полёты вы думаете совершать?

— Не прилетел же я сюда Южный полюс открывать! — отшутился я.

— Да вас на такой «корове» в первом же полёте собьют, — уверенно сказал командир полка. — Машина-то у вас окрашена в оранжевый цвет, для арктических условий. А тут вы только размаскируете нам аэродром... Какая скорость вашего самолёта? — неожиданно спросил он.

— Сто восемьдесят километров.

Со стороны послышались смешки и реплики:

— Да... На такой телеге далеко не уедешь! Больно неповоротлива... да приметна. Разве только ночью...

Я, конечно, не очень был обрадован такой оценкой моей «коровы», но делать нечего: товарищи были правы.

— Ночью так ночью, — покорно сказал я.

Однако смириться с этим на словах было гораздо легче, чем выполнить на деле.

Наутро все самолёты полка пошли на боевое задание. Возвращались, нагружали бомбы и летели снова. Боевая жизнь была в полном разгаре.

Экипаж моего самолёта (а мне дали опытного бомбардира и трёх стрелков) начал роптать:

— Товарищ командир! Мы что, прибыли сюда смотреть, как другие летают? Почему сидим? Бомбы подвешены, экипаж в полной готовности.

— Полетим ночью, — ответил я.

— Ночью мы слетаем само собой. Все говорят, что истребителей на этом участке фронта нет, так чего нам бояться?

Чем больше они меня «накручивали», тем больше мне казалось, что они правы. Подошёл к самолёту. Бомбы действительно подвешены.

— Как машина? — спрашиваю у механиков.

А они мне в ответ ту же песню: и чего, мол, зря сидим?

— Хорошо! Заводите моторы. А я пойду на командный пункт получать боевое задание.

Через час наш самолёт был в воздухе.

До линии фронта сто километров. Бомбы и пулемёты изменили лётные качества машины. О скорости сто восемьдесят километров не могло быть и речи — больше ста пятидесяти она теперь не давала. Высоту также набирала очень медленно.

Пока мы добирались до линии фронта, мне удалось подняться на высоту тысячи семисот метров. «Ну и хватит!» — подумал я. Из винтовки нас не достать, зенитными пулемётами — тоже (они стреляют на тысячу пятьсот). Правда, зенитные пушки стреляют на восемь тысяч метров, а выше нам всё равно не подняться. Но нельзя же требовать от фронтового полёта полной безопасности!

Пролетаем линию фронта. День ясный, впереди виднеется цель. И тут я вспомнил, как пионеры не раз спрашивали меня: «Товарищ Водопьянов, а вы смелый?»

Меня всегда смущал этот вопрос. Ну как ответить? Сказать — смелый, подумают — хвастает. Сказать — нет, — а как же я тогда летаю?

Вот и теперь я держал курс на цель и сам с собой рассуждал на эту тему. С одной стороны, я боюсь, как бы на нас не напали истребители. А с другой стороны, я уверен, что если нападут, то не они меня собьют, а я их. Смелость заключается в уверенности, решил я. Когда боец идёт в наступление с винтовкой в руках, его смелость решается уверенностью в том, что не враг убьёт его, а он — врага.

С такими мыслями я подлетел к цели.

На маленькой станции мы увидели что-то прикрытое брезентом. Вероятно, военное имущество. Через две минуты одна за другой на этот брезент посыпались наши бомбы. Что там, внизу, творилось! Всё белое стало чёрным. Несколько бомб угодило прямо на железнодорожное полотно. (Потом оказалось, что, разбив линию, мы отрезали путь к отступлению финскому бронепоезду.)

Выполнив задание, мы благополучно (если не считать, что нас обстреляли зенитки) вернулись домой. Наш полёт вызвал много разговоров среди лётчиков, а командир сказал:

— Ну ничего! «Корова» ваша, видно, дойная. Нам такая подходит!

Однако командование запретило нам летать днём — боялись, что рано или поздно белофинны нас подкараулят: уж слишком заметная машина. Но мы и в ночном полёте однажды так отличились, что рассказы о нашей машине долго ходили по всему фронту.

Дело было так.

В ту ночь мы хорошо положили свои бомбы и уже собирались идти домой. Мороз был тридцать девять градусов. Впереди показалась дымка тумана. В дымке могли замёрзнуть приборы, поэтому я решил включить подогреватель. Только успел я это сделать, как в нас вдруг начали палить из зенитных батарей, причём сразу из нескольких точек.

Что, думаю, за чудо: так вот взяли и разом на нас накнулись!

В тёмной кабине стало совсем светло. Мы шли на высоте тысячи двухсот метров. Снаряды рвались и выше и ниже нас. Вспышки залпов батарей доходили до нас как молнии.

Вот так ночной полёт! Светлей, чем днём!

На аэродром прилетели благополучно. Подругили к месту нашей стоянки.

К нам спешили лётчики. Они почему-то показывали на крылья и смеялись. Я никак не мог понять, отчего им так весело. Если у нас пробиты крылья, так ничего смешного тут нет. Выхожу из самолёта — меня окружают товарищи.

— Вы что, — говорит мне командир полка, — на международной линии пассажиров возите? Почему у вас зажжены бортовые огни?

— Как так? — изумился я.

Смотрю — и глазам не верю. Оказывается, я вместо подогревателя приборов включил бортовые огни. И ещё удивлялся, почему в нас палить начали! Только теперь стало понятно, почему они так энергично стреляли.

Получилось так, будто мы посмеялись над белофиннами: стреляйте, мол, всё равно не попадёте! С другой стороны, мы могли за этот «смех» заплатить жизнью.

Особенно ярко горела лампочка в хвосте самолёта, где сидел наш стрелок. Я подошёл к нему.

— Послушайте, — сказал я, — вы же видели, что загорелась лампочка, почему вы её не разбили?

— Виноват, товарищ командир, — смущённо ответил мне стрелок. — Я думал, вы нарочно включили лампочку, чтобы мне светлее было. Я выпустил все патроны. Думаю, удачно!

Победителей не судят. Командир посмеялся вместе со всеми и пошутил:

— Придётся, видно, разрешить вам летать днём, раз вы уж сами из ночи день делаете.

Кто такой Серёга?

Мы шли в боевой полёт на Берлин. Эта цель всегда создавала у лётчиков особенно напряжённое, даже несколько торжественное настроение. Бомбить самое логово фашистского зверя считалось у нас почётным заданием, и к его выполнению относились необычайно ревностно.

Поэтому, когда в полёте на Берлин у нас отказал один из моторов, было решено маршрут продолжать: сбросить бомбы на цель, а там — будь что будет.

Дело было так.

В начале пути погода была хорошая, но, когда мы пролетели линию фронта, она начала портиться: появилась облачность.

Я решил лететь выше облаков. Пришлось подняться на пять тысяч метров. Все надели кислородные маски.

По внутреннему телефону спросил стрелков, как они себя чувствуют, хорошо ли работают кислородные приборы. Получил ответ, что всё в порядке, и спокойно пошёл дальше.

Но дальше облачность оказалась ещё выше пяти тысяч метров. Поднялись на шесть и около трёх часов шли, не видя земли.

Вскоре высота достигла семи тысяч. Вдруг правый крайний мотор остановился.

— Далеко ли цель? — спросил я штурмана.

— Осталось двадцать минут полёта.

Возвращаться было обидно. А если сбросить бомбы, не долетев до Берлина, то что мы выиграем? Всё равно до своей земли можем не дотянуть. Нет уж, выполнять задание так выполнять!

И я продолжал вести машину по курсу.

Через двадцать минут дрогнул самолёт. Я сразу, понял, что это открыли люки. Сейчас наши бомбы будут сброшены на цель, и мы пойдём обратно.

Когда мы сошли с цели, я решил снизиться, чтобы запустить мотор. Мне уже стало ясно, что он остановился потому, что не хватало воздуха.

На высоте в три тысячи метров мотор снова заработал. Не успел я порадоваться, как штурман начал мне командовать: «Вправо! Влево!»

Что такое?

Впереди были заградительные огни немецкой батареи.

Мы быстро набрали высоту. На шести тысячах мотор снова остановился. Мои догадки подтвердились: ему не хватало воздуха. Приходилось снижаться, и каждый раз мы попадали под обстрел.

Нам пробили два бензиновых бака. Но все четыре мотора работали пока хорошо.

Начало светать. Впереди появились высокие обрывистые облака; они напоминали каменные шпили Кавказских гор. Казалось, что самолёт сейчас врежется в эти «скалы» и разобьётся о них вдребезги.

С облаками на нас надвигался мощный циклон. Обойти его не было никакой возможности: мы и так шли на высоте пяти тысяч метров. Когда мы попали в него, в кабине поднялась снежная пыль. В малейшую щёлочку проникал густой струйкой снег. Все приборы покрылись его тонким слоем. Мой «больной» мотор снова остановился.

По расчёту времени, наш самолёт находился уже недалеко от линии фронта. Бензин из пробитых баков продолжал вытекать, и я ждал, что вот-вот должны остановиться все четыре мотора.

Было решено снизиться под облака и восстановить по местности, где мы находимся: если уж придётся совершить вынужденную посадку, то надо знать где.

На высоте тысячи восьмисот метров показалась земля. Температура резко поднялась, снег в кабине быстро растаял, по окнам хлестал дождь.

Под нами была русская земля с густым лесом. Сёл больших мы не заметили, скоплений войск — тоже. Судя по всему, линию фронта мы ещё не «перетянули».

— Где мы? — спрашиваю штурмана.

— Фронт недалеко. Подтяните ещё немного!

В это время, как по команде, остановились все четыре мотора. Машина быстро стала снижаться.

Что делать? Прыгать с парашютом? Но это значит попасть к фашистам в руки. Садиться на открытое место тоже нельзя: расстреляют. Добежать до какого-нибудь укрытия не успеем.

Я принял решение: садиться на густой лес, подальше от дорог. По крайней мере, фашисты не скоро доберутся до нас, а может быть, нам посчастливится встретиться с советскими людьми. Что касается самой посадки на лес, мне лично это приходилось делать впервые, но я отлично помнил рассказ моего Друга Ильи Павловича Мазурука, которому пришлось однажды садиться прямо на таёжные заросли, и он даже не сломал машину.

По телефону предупреждаю товарищей: приготовиться!

Я видел, как один за другим товарищи уходили в заднюю часть самолёта, где меньше риска погибнуть при посадке.

Высота быстро сокращалась. Вот и лес... Выравниваю машину, стараюсь как можно больше потерять скорость...

Я упёрся рукой в козырёк, чтобы не разбить лицо о приборы, и мы врезаемся в верхушки густых сосен. Что-то трещит. Машина, подламывая деревья, «на брюхе» опускается до самой земли.

— Товарищи, — крикнул я, — вы живы?

— Мы-то живы, а вы как?

— Раз сам спрашиваю, значит, в порядке!

Оцарапанные, немного оглушённые, мы вылезли из машины.

— А где же хвостовой пушкарь? — спросил я.

— Он раньше всех вышел. Куда же он девался? — недоумевают товарищи.

В это время мы услышали глухой шум какой-то возни, пыхтение и наконец голос пропавшего пушкаря.

— Стой! Ещё кусаться будешь! — сердито кричал он где-то совсем близко.

— Пусти, окаанный! — крикнул в ответ высокий не то женский, не то детский голос.

Мы насторожились.

Пушкарь подтащил своего упирающегося пленника. Это был мальчишка в ветхой одежонке, лет двенадцати — тринадцати на вид.



— Вот, — доложил пушкарь, — под самый хвост машины подполз!

— «Подполз!» — дерзко сказал мальчишка. — Это вы чуть человека не задавили! Идешь по лесу — и на тебя самолёт валится... — ворчливо добавил он.

— Ты кто? — спросил его штурман. — Может, партизан? — мягко закончил он.

— Нет. Мой дед заболел, ему кисленького захотелось. Ну, я пошёл на хутор за капустой, а вы тут и плюхнулись... Чуть не задавили! — опять с вызовом сказал он.

— Что значит «плюхнулись»? — недовольно переспросил штурман.

— Ну как по-вашему — сели?

— Тебя как зовут? — вступил я в разговор.

— Серёга.

— Скажи нам, Серёга, далеко здесь немцы?

— Не знаю я, дяденька, — вдруг сменив тон, плаксиво заговорил Серёга. — Ничего я не знаю. Отпустите меня. И так чуть не убили. Меня дедушка ждёт!

— За кого ты нас принимаешь? — уже совсем ласково спросил я, видя, что парень «крутит».

— За лётчиков, — ответил хитрый мальчишка.

— За каких?

— За военных! — Он снова увернулся от прямого ответа.

— Ох, и хитёр ты, bestия! — потирая укушенное место, заметил ему пушкарь.

— Я не bestия. Bestия женского рода, а я мужчина.

Мы, несмотря на неясность момента, громко расхохотались.

— Ты что ж, мужчина, думаешь — мы немцы?

— Не знаю.

— А по разговору судя, мы немцы или русские?

— Не знаю я. Отпустите! Меня дедушка ждёт.

— Товарищ командир! — обратился ко мне пушкарь. — Будем самолёт всё равно сжигать, и его туда, же. Разве вы не видите? Это же немецкий шпион!

Глазёнки у мальчишки забегали: он старался понять, шутит пушкарь или нет. Наконец спросил:

— Аэроплан будете сжигать?

— А что же, немцам оставлять?

— Может, что зарыть? — нерешительно спросил Серёга.

— А потом ты приведёшь немцев и покажешь?

Вместо ответа Серёга самым неожиданным образом прыгнул в сторону и скрылся в чаще.

Штурман и пушкарь бросились за ним, но его и след простыл.

— Кто его знает, что за парень... Надо скорей уходить! — забеспокоились мы. — Может, действительно какой-нибудь шпионский прихвостень.

Мы живо подтащили сухих сучьев, разбили масляные баки — и запылал костёр. Тогда мы быстро, гуськом двинулись на восток.

Через несколько часов мы вышли на дорогу. Решили идти вдоль неё — может, удастся встретить кого-нибудь более сговорчивого, чем Серёга. Мысль о нём всё время беспокоила нас: кто его знает, что он за парень! Почему убежал? Может, беду навлечёт...

Мы недолго шли в ожидании встречи. Словно вынырнув из-под земли, перед нами предстали три всадника. Автоматы у них были наизготове.

— Стой! — «приветствовали» они нас. — Кто вы такие?

Не успели мы ответить, как, откуда ни возьмись, появились два немецких автоматчика.

Весь наш экипаж, как по команде, схватился за оружие. Бортмеханик и штурман кинулись вперёд. Штурман успел выстрелить, но не попал: его схватил за руку один из быстро спешившихся всадников.

— Тихо, товарищи! — сказал один из тех, кто оставался на коне. — Теперь мы видим, что вы наши. Это для нас ценнее всяких документов. А насчёт фашистов не беспокойтесь: они поддельные.

Заметив, что его не поняли, он добавил:

— Мы нарочно водим с собой таких «ряженных» — сразу людей распознаём. А то ведь фашисты сами тут в нашей форме бродят и по-русски хорошо говорят. С толку с ними собьёшься...

Мы познакомились. Рассказали партизанам историю своего полёта и вынужденной посадки. Они слушали нас с огромным интересом, расспрашивали, какие новости на Большой земле, рассказывали, как воюют сами. Чувствовали мы себя как дома.

— Да, — заметил наш штурман, — для нас большое счастье, что мы вас нашли.

— Тоже — нашли! — добродушно ответил один из партизан. — Это вы спасибо Серёге скажите. Если бы не он, неизвестно, куда бы вы ещё попали... Мы сами вас искали больше трёх часов.

— Так вот я какую важную птицу поймал! — охнул наш пушкарь.

— Очень важную, — без тени усмешки ответили партизаны. — Самый боевой разведчик. Только на вас очень рассердился, говорит — чуть не убили. Поэтому и не верил, что вы советские лётчики. «Разве, — говорит, — наши лётчики так плюхаются?»

В лагере мы снова встретили Серёгу. Увидев нас, он вдруг застеснялся и собирался было снова задать стрекача. Но на этот раз мы его без труда остановили.

— Ты что ж, — спросил я его, — такой специалист по авиации, что по посадке отличаешь советских лётчиков от фашистских?

— Не то что отличаю, а вроде как наши лётчики должны быть искуснее, — уклончиво сказал он.

— Ну, а мы, по-твоему, плохо сели?

Он шмыгнул носом и отвёл взгляд в сторону: вежливость не позволила ему сделать прямое признание.

Я долго объяснял Серёге, как трудно посадить машину на лес, чтобы не разбиться.

— А ты говоришь — «плюхнулись»! — не удержавшись, добавил я.

— Теперь я понял. Вы простите, что я не узнал вас.

— Ничего, ведь мы тебя тоже не узнали: всё шли и гадали, кто такой Серёга — друг или враг? А ты ведь наш спаситель!

— Вы-то зря гадали, — задумчиво ответил мальчик. — Я ещё не слышал, чтоб кто-нибудь из ребят фашистам продался. Так, по-моему, не может быть!

— Ты прав.

Действительно, за всё время войны я ни разу не слышал, чтобы подросток пошёл в услужение к врагам. А как много ребята помогали своим, я наблюдал сам и слышал от других.

Ледовая разведка

Полярный лётчик Антонов летал на ледовую разведку — он помогал капитанам проводить пароходы с грузом по Северному морскому пути. Самолёт был «ЛИ-2». В кабине вместо кресел и пассажиров лежали бочки с запасным бензином, чтобы лётчик имел возможность летать не десять часов, а все двадцать.

Работа шла успешно, капитаны оставались очень довольны разведкой Антонова, но сам лётчик не был удовлетворён этой работой. Он неоднократно просил начальника полярной авиации отпустить его на фронт, где на боевой машине он смог бы принести больше пользы отечеству, чем здесь, на будничной работе.

Однажды в начале августа ему пришлось лететь на одну из далёких зимовок. Летел он над Карским морем. Погода ясная, видимость хорошая. Моторы работали отлично. Лётчик включил автопилот, отрегулировал его, чтобы он вёл самолёт точно по курсу.

Освободившись от управления, он открыл термос, налил из него в металлическую кружку горячего кофе и стал пить, закусывая галетами. Глаза его безразлично смотрели вперёд, на бескрайнее море, а немного сбоку он увидел тень своего самолёта, которая ясно отражалась на зеркальной поверхности воды. Тень, окружённая яркими цветами радуги, стремительно бежала вперёд. Лётчик невольно стал любоваться этой изумительной картиной. И вдруг он увидел — тень самолёта пробежала мимо другой тени, но не яркой, а тёмной. Что это? Он выключил автопилот, взялся за управление и сделал круг над тёмным пятном. Сигарообразная тень стала уходить в глубь моря и скоро скрылась совсем.

— Под нами вражеская подводная лодка! — крикнул он. — Жаль, что у нас нет глубинных бомб, а то бы мы с ней расправились.

Штурман на карте отметил место, где обнаружен враг. Срочно была составлена шифровка и послана на свою базу. Через несколько минут Антонов получил ответ:

«На смену вам вылетают два военных разведчика. Дождавшись их, продолжайте путь своим курсом».

Через час прилетели разведчики. Полярным лётчикам тоже очень хотелось принять участие в поисках подводной лодки, но приказ есть приказ.

Обменявшись приветственными знаками, военные лётчики остались караулить подводную лодку, а полярный лётчик полетел выполнять своё задание.

На горизонте показались две высокие радиомачты. Но где дом и склад? Их не видно. Лётчик Антонов стал снижаться, и на высоте двухсот метров он заметил вместо дома только пять кирпичных печек. Дом и склад сгорели дотла.

Когда лётчик сел на песчаной косе, к нему подошли зимовщики. Начальник научной станции рассказал, как на них напали фашисты.

— Они, как видно, хотели застать нас врасплох, — начал он, — но их расчёты не оправдались. У нас ещё с начала войны было установлено круглосуточное дежурство. Мы несколько раз видели подводные лодки, а один раз даже военный корабль зашёл в наши края. Правда, уйти ему отсюда не удалось: по нашему сигналу прилетели с Большой земли самолёты и быстро потопили непрошеного гостя. И вот, как видно, они догадались, что наша научная зимовка не только сообщает на Большую землю погоду и ледовую обстановку, но и всё, что заметит в море. Поэтому они и хотели уничтожить нашу точку.

А сегодня дежурил не один, а двое: один сидел на крыше дома, а другой на аэродроме ждал вас. Ну, и заметили, как из воды сначала показалась башня, а потом и сама подводная лодка.

Не прошло и десяти минут, как мы установили свои два пулемёта, которые были завезены ещё в начале войны, и стали наблюдать, что будет дальше. Фашисты не заставили себя долго ждать. Спустили две надувные резиновые лодки, сели с автоматами и отчалили к берегу. Как говорится, решили высадить десант и взять нас живём в плен.

Но не тут-то было!

Как только они подошли метров на пятьдесят от берега, мы открыли огонь сразу из двух пулемётов. Что тут было! Несколько человек упали в воду. Шлюпки развернулись — и тягу. Мы, чтобы не тратить много патронов, перестали стрелять. Но зато с лодки открыли артиллерийский огонь. Через несколько минут запылали наши строения. Мало что успели спасти... Ну ничего, у нас здесь много плавника, к зиме построим новый дом, а пока поживём в палатках...

Когда Антонов вернулся на свою базу, ему сообщили, что лодка, которую он обнаружил, потоплена.

В воздухе уцелел — на земле разбился

В 1943 году вместе с командирами других кораблей я получил задание бомбить город Данциг. Мы вылетели ночью.

Над землёй стояла тихая лунная ночь. Сверкали крупные осенние звёзды. В такую ночь хорошо бродить по земле, молча вдыхать свежий воздух, слушать родную далёкую песню...

Но вот мы подошли к линии фронта, и под нами открылось море бушующего огня. Такая резкая перемена картины всегда вызывала во мне новый приступ ненависти к зачинщикам войны, к варварам, нарушившим нашу красивую мирную жизнь, прервавшим песни, зажёгшим огни кровавого зари. Я думал о своём экипаже — молодых механиках и стрелках. Какой весёлый, славный народ! Им бы работать, наслаждаться солнцем, познавать всю радость созидательной жизни. Но сейчас для них существует только одна радость — положить бомбы точно в цель, бреющим полётом пройти над вражьи колоннами и полить их свинцовым дождём: пожните, что посеяли! Никому жизнь не казалась слишком дорогой ценой за то, чтобы нанести врагу новый удар.

Я отлично понимал те чувства, которые заставляли наших героев-лётчиков идти на таранящий удар: своей гибелью они избавляли любимый народ от врагов. Своей смертью они обрекали на смерть сотни фашистов, приближая час освобождения отчизны. И перед этой великой целью они совершали последний шаг в жизни, вернее — последнее движение, без всякого колебания.

Все эти размышления быстро проносились в моей голове, пока я вёл машину к цели — городу Данцигу.

Вот справа показалось море, впереди чёрная точка — город. Мои товарищи начинают работать: открываются люки, и одна за другой сыплются бомбы. Мы ясно видим взрывы, затем вспыхнувший пожар.

За нами летели ещё самолёты — цель им была открыта, и мы с сознанием исполненного долга развернулись в обратный путь.

Дорога была знакомая. Мы весело шутили, высказывая предположения насчёт того, какую ещё «музыку» нам придётся услышать от вражеских зениток. Но всё прошло благополучно, и мы вовремя вернулись домой.

На другой день мы должны были снова идти на Данциг. За несколько часов до вылета меня вызвали в штаб. Я простился с товарищами, пожелал им удачи и поехал в Москву. По обыкновению, автомашиной управлял я сам.

Дорога была хорошая, и ехал я очень быстро. Из головы не выходил предстоящий полет моего экипажа. Мне очень хотелось быть на борту самолёта, там я волновался бы меньше. Но оказалось, что на земле меня тоже ждало серьёзное испытание.

За поворотом показалось село. Дорога была свободна. Вдруг, откуда ни возьмись, два мальчугана перебегают дорогу. Они бы успели её перебежать, но, когда я на всякий случай дал им сигнал, они неожиданно повернулись и побежали обратно.

Всё это произошло в одно мгновение.

Помню только, что я в отчаянии крикнул: «Что вы делаете!» — как будто этим можно было помочь. Затем я сделал то, что делать нельзя, если ещё собираешься жить на свете: резко повернул и затормозил.

Машина буквально завывала, шины зашуршали по асфальту, и мой автомобиль два раза перевернулся. Мне сильно разбило бедро. Как это часто бывает, сгоряча я не почувствовал ранения и выскочил из машины, но тут же упал.

Подбежали люди. На моё счастье, следом за мной ехал начальник санитарного железнодорожного управления. Он подобрал меня. Когда меня укладывали в автомобиль, я услышал разговор тех, кто был виноват в случившемся. Один из мальчиков авторитетно заявил другому:

— Разве это авария? Никто не убили... Вот на прошлой неделе была авария — сразу двое насмерть!

— А вы слышали, — спросил мальчиков мой шофёр, — о таком случае: никакой аварии нет, и машина едет себе дальше, а сразу двое насмерть?

— Такого не бывает!

— А так было бы сейчас, если бы ради вас командир не загубил машину и не поранил себя: вы двое лежали бы на дороге.

Тут я заметил — ребята что-то поняли.

— А он мог бы совсем убиться? — спросил один из них.

— Конечно, мог.

Они помолчали, переминаясь с ноги на ногу.

— А ему, наверное, страшно было, когда машина вертелась вверх ногами?

— Страшно не страшно, а надо было спасать ваши маленькие глупые головы...

О чём они дальше говорили, я не знаю — меня увезли в госпиталь.

Лёжа там, я вспоминал о славном экипаже моего самолёта, невольно волнуясь за то, как летают там без меня боевые товарищи. Живы ли они?

Представлялось нелепым, что после таких опасных полётов за линию фронта я потерпел аварию на земле.

Но, когда я вспомнил переминаящихся с ноги на ногу мальчишек, я подумал иначе: просто на фронте приходилось рисковать жизнью, чтобы истреблять ненавистного врага, а в тылу это пришлось сделать для спасения самого дорогого — наших маленьких советских ребятшек.

Штурман Фрося

Однажды к нам в полк пришла скромно одетая белокурая девушка.

Мы, лётчики и штурманы, только что кончили подготовку к боевому вылету и собирались пойти пообедать. Кто-то решил, что она пришла наниматься подавальщицей в столовую, и ей предложили:

— Пойдёмте, девушка, с нами. Мы как раз в столовую идём.

— Спасибо, я не хочу есть!

- Ну, с заведующим поговорите.
- Спасибо, мне не нужно.
- А кто же вам нужен?
- Командир полка.
- Интересно, по какому же делу, если не секрет?

— Видите ли, — охотно ответила девушка, — когда я кончала десятилетку, я одновременно училась в аэроклубе летать. Теорию сдала отлично, а практически оказалась малоспособной: поломала машину, и меня отчислили.

Кое-кто засмеялся, но многих её откровенный рассказ заинтересовал.

— Вы что же, — спросили её, — хотите поступить в наш полк?

— Да.

— Вам незачем идти к командиру.

— Почему?

— С такой практикой вы нам не подойдёте.

— Но вы ведь меня ещё не знаете, — возразила девушка. — Я окончила школу штурманов и работала уже в отряде. А потом заболела, и меня отчислили в резерв. Сейчас я здорова, и мне стыдно сидеть дома, когда все воюют.

— Нет, вы всё равно не подойдёте, — сказал ей старший штурман. (А я в это время подумал: «Молодец, настойчивая! Люблю таких».) — Наши штурманы летают ночью и имеют большой опыт, а вы?

— Я тренировалась и ночью.

— А сколько вам лет?

— Скоро двадцать два будет.

— Многовато, — сказал кто-то, и все засмеялись.

— С таким штурманом полетишь и заблудишься — домой не попадёшь! — заметил один из наших лётчиков.

Девушка начала кусать губы, чтобы сдержать слёзы. Немного помолчав, она взяла себя в руки и сказала:

— Что ж, за смех обижаться не приходится, а серьёзно меня никто не обидел. Спасибо и на этом!

Она повернулась и быстро пошла к воротам.

Всем стало жаль её. А я, глядя вслед уходящей, вспомнил свою молодость, своё непреодолимое желание летать, насмешки отца, который говорил, что мне «летать только с крыши».

— С характером девушка! — сказал главный штурман.

— По-моему, — заявил я, — надо попробовать её потренировать. Характер подходящий.

Девушку вернули. Командир предложил ей пройти медицинскую комиссию и сдать испытания.

Скоро у нас в отряде появилась новая боевая единица: штурман Фрося, как её все звали.

Фрося оказалась способным, грамотным штурманом. Кроме того, она знала радио и хорошо работала на ключе. Сначала её посылали на боевые задания с опытными мастерами своего дела. Но вскоре она была допущена к самостоятельным полётам и начала работать с лётчиком Беловым.

Однажды они вылетели в район Брянска. Связь Фрося всегда держала прекрасно. На этот раз они имели скромное задание — разведать погоду. Каждые пятнадцать минут мы получали от неё сообщения. Вдруг связь на некоторое время прервалась. Затем Фрося сообщила: «В районе Брянска большое скопление танков. Бросаю бомбы». Опять наступил перерыв — и новое сообщение: «Самолёт горит. Лётчик ранен. Стрелок убит». На этом связь была прервана.

У нас в полку сильно загоревали. Многие поговаривали, что, будь на месте Фроси старый, опытный штурман, надежда на спасение людей ещё таилась бы. «Дивчина она хорошая, но бывалый человек в таком положении оказался бы полезнее», — так судили у нас в полку.

Тем временем от потерпевшего бедствие экипажа никаких сведений не было. Белова и Фросю считали погибшими.

Прошло три месяца.

Стояла глубокая зима. В гуще Брянских лесов скрывалось немало партизанских отрядов. Лётчики нашего полка довольно часто получали задания на «малую землю»: мы возили партизанам продовольствие, оружие, одежду, вывозили раненых.

Однажды, когда из такого полёта вернулся самолёт, на его борту оказались Белов и наша Фрося.

Трудно рассказать о радости, испытываемой военными людьми, когда к ним возвращаются товарищи, которых считали погибшими! Фросю и Белова буквально на руках вынесли из самолёта... И уж действительно ни с чем не сравнима была наша радость и гордость, когда мы услышали историю их спасения.

Фрося скромно молчала. А Белов рассказал нам вот что.

Когда загорелся самолёт, Белов был тяжело ранен в бедро. Он не мог двигаться. Фрося вложила ему в руку парашютное кольцо и помогла перевалиться через борт машины. Тут же она прыгнула сама. Приземляясь, раненый лётчик не мог амортизировать ногами и от острой боли потерял сознание.



— Надо сказать правду, — рассказывал Белов, — что, когда Фрося нашла меня на опушке леса без чувств, она решила, что я умер. Тут наш штурман повёл себя не по-мужски: она кинулась на мой «труп» и так разревелась, что привела меня своими слезами в сознание. Начиная с того момента, когда она обнаружила, что я жив, её поведению может позавидовать любой храбрейший и мужественный боец и разведчик.

Положение наше было тяжёлое. Двигаться я не мог. Аварийного пайка могло хватить на два дня, и то по самой скромной порции. Кроме того, нас легко могли обнаружить фашисты. Неподалёку упал наш самолёт — мы видели зарево от догоравшей на земле машины. Этот костёр мог привлечь внимание врагов.

Уж не знаю, откуда у Фроси столько силы: она взвалила меня на спину и понесла. От боли я снова потерял сознание. Не знаю, сколько времени она меня так протащила. Говорит, что недалеко, но, по-моему, это неправда.

Я очнулся снова уже в шалаше, на довольно мягкой «постели» из сухого мха. Убежище у нас было прекрасно замаскировано, но положение опять очень неважное. Есть было нечего. Рана моя горела, и я по-прежнему совсем не мог двигаться.

Мы решили расстаться. Сидеть нам обоим в шалаше — значило обречь себя на голодную смерть. Если же Фросе удалось бы найти партизан или местных жителей, которые взяли бы нам помочь, мы были бы спасены. Она ушла в разведку.

Фроси не было два дня... Остальное пусть она сама рассказывает.

— Товарищ командир, — взмолилась Фрося, — я не умею. Вы уж начали, вы и продолжайте!

— Как же я расскажу о том, чего не видел?

— Вы и так всё знаете лучше меня!

— Ну, смотри не обижайся... Так вот, друзья мои, что сделала Фрося, — продолжал Белов. — Не найдя в лесу партизан, она проникла в занятый фашистами районный городок. Она сумела войти в доверие к фрицам, и её приняли в офицерскую столовую. Товарищи дорогие, если бы вы знали, какие изумительные блюда она мне приносила! Один раз умудрилась даже дотащить мороженое... Но разве дело в том, что она старательно выбирала для меня всё самое лучшее! За каждый вынесенный для меня

кусок, за каждый тайный уход в лес она рисковала жизнью. Я лично так считаю, что, добывая и доставляя мне питание, она совершала подвиг самого высокого героизма.

Тут Фрося надулась, покраснела и сказала совершенно серьёзно:

— Как вам не стыдно, Николай Павлович... Никогда не думала, что вы станете такое говорить...

— Сама виновата! Я предлагал рассказывать — не захотела. Теперь не мешай.

— Правильно! — зашумели лётчики. — Фрося, к порядку!

— Я вам ещё не то расскажу, — продолжал Белов. — Однажды она явилась ко мне с целым провиантским складом: им можно было полк откормить! При этом она заявляет, что, мол, не ждите меня — целую неделю не приду.

Я спрашиваю, как и что; она отмалчивается. Когда я стал беспокоиться, что её заметили, она рассказала, что ничего страшного нет: просто ей нужно связаться с партизанами, и всё.

Пожалуй, время её отсутствия было для меня самым тяжёлым испытанием за все дни нашего бедствия. Я не мог ни есть, ни спать. Никогда в моей жизни дни не тянулись так медленно. Я воображал себе всяческие несчастья, которые могли случиться с Фросей, проклинал своё беспомощное состояние, и мне не раз приходила в голову сумасшедшая мысль выбраться из своего логова. Но как я мог прийти к ней на помощь?

Не на седьмой, а на десятый день к моему убежищу подошла Фрося вместе с партизанами. И только уже в партизанском лагере я узнал, что она спасла весь отряд... Посмотрите на неё, дорогие товарищи! Эта скромная девушка сохранила нашей стране восемьдесят шесть человеческих жизней...

Фрося опять сильно покраснела. На этот раз она смутилась настолько, что на её глазах появились слёзы. Но, как в первый раз, когда она пришла к нам в полк, она взяла себя в руки и прервала Белова:

— Николай Павлович, честное слово, вы не так рассказываете. Уж лучше я сама.

Народ, слушавший всю эту историю, конечно, зашумел: требовали продолжения.

Фрося сказала:

— Не знаю, что тут такого? Каждый бы так сделал. Я работала официанткой у них в столовой. Никакого героизма тут нет: наоборот, очень противно было подавать этим гадам... Они думали, что я не знаю их языка, и свободно говорили при мне обо всём. А я немножко понимаю. И, когда я узнала, что готовится карательная экспедиция на партизанский отряд, я, конечно, пошла и предупредила. Вот и всё.

— Нет, не всё! — крикнул ей Белов.

— Как «не всё»?

— А документы?

— А-а... Ну, вот ещё что: когда я решила уйти и больше уж не возвращаться, я пошла в гардероб, где они оставляли свои шинели. Там я всё повытаскивала у них из карманов — на всякий случай. Конечно, могло оказаться, что ничего ценного бы не нашлось. Но один дурак оставил в кармане шифр радиопередач и список тайных осведомителей. Всё это очень пригодилось партизанам. Только, по моему, это не моя заслуга, а глупость врага... Ну, а теперь уж окончательно всё. — И Фрося вздохнула с облегчением.

В этот вечер долго не смолкали разговоры о Фросе. Она уже давно ушла отдыхать, а мы всё толковали о ней.

— Помните, — сказал кто-то, — мы решили, что она пришла к нам в столовую подавальщицей наниматься?

— Да-а... А кто это сказал, что с таким штурманом улетишь и домой не вернёшься?

— Это я сказал, — отозвался Белов.

На этот раз пришла его очередь покраснеть.

— Нет, — добавил он, — теперь я вижу, что с ней-то как раз откуда угодно домой попадёшь.

Недоразумение

Однажды во время Отечественной войны лётчик Михайлов, ныне Герой Советского Союза, получил задание доставить в город Миллерово полковника с секретными документами. Для большей безопасности полёт должен был состояться ночью. На подъёте к городу Михайлов увидел яркие лучи прожекторов. Во многих местах поднимались огненные фонтаны зенитных снарядов и трассирующих пуль.

— Город и аэродром бомбят фашисты, — сказал лётчик.

— Придётся подождать, когда кончат. Задание должно быть выполнено.

Лётчик стал делать круги, выжидая, пока отбомбятся фашисты.

Но бой не прекращался, а, наоборот, разгорался.

Михайлов забеспокоился, что в ожидании истратит весь бензин. Он решил зайти с другой стороны города. Только стал разворачиваться, как вновь показались вражеские самолёты. Снизу по ним давали сильный огонь. Начали стрелять и в Михайлова: ведь ночью не видно, свой самолёт или чужой!

Три прожектора поймали машину Михайлова и не выпускали её из своих лучей. Зенитки палили наперебой. Кабину так ярко осветило, что лётчику слепило глаза, и он перестал различать показания приборов. Невозможно разобрать, какая скорость, правильно ли идёт самолёт.

Стараясь уйти от прожекторов, лётчик снижал машину, развивая бешеную скорость. Наконец ему удалось уйти от ослепляющих лучей, и он увидел, что летит со скоростью трёхсот пятидесяти километров, а до земли осталось всего пятьдесят метров.

Сейчас машина врежется в землю... Холодный пот выступил на лбу у пилота. Он резко рванул штурвал на себя и, над самой землёй выровняв самолёт, пошёл в сторону.

В это время к Михайлову подбежал бортмеханик и доложил:

— Пробиты баки! Бензин вытекает. Немедленно надо садиться!

Но куда? Ведь ничего не видно.

Лётчик осветил землю своими фарами. Под самолётом он увидел кустарники и овраги. Сесть негде... Командир резко развернул самолёт и решил тянуть на аэродром — что будет... И вдруг заметил на краю оврага более или менее ровную площадку. Михайлов не задумываясь повёл машину на посадку. Самолёт коснулся земли, лётчик выключил моторы и нажал на тормоза. Перед самым оврагом машина остановилась. Не успели люди порадоваться благополучной посадке, как раздался женский голос:

— Руки вверх!

— Да мы свои...

— Руки вверх! Стрелять буду!

Ничего не поделаешь, пришлось поднять руки.

К самолёту подошло несколько девушек.

— Обыскать! — скомандовала одна.

Девушки отобрали у всех пистолеты.



*К самолёту подошло несколько девушек.
— Обискаты! — командовала одна.*

— Нефёдова, — командует всё та же, — беги к командиру, доложи, что наша батарея сбила немецкий самолёт. Экипаж взят в плен.

— Есть, товарищ старшина, доложить командиру!

Девушка козырнула, повернулась кругом по всем правилам воинской дисциплины и помчалась выполнять приказ.

— Послушайте, товарищ старшина, — сказал тогда полковник, — вы же видите, что мы не немцы. Посмотрите на самолёт — на нём красные звёзды. Мы вам сейчас предъявим документы.

— Мало ли что звёзды да документы! Это всё сделать можно. А зачем вы бросали на своих бомбы, если так?

— У нас пассажирский самолёт, — вмешался тут Михайлов. — Какие же могут быть бомбы?

— Прекратить разговоры! — заявила старшина. — Там, на батарее, разберёмся.

Пошли на батарею. По дороге полковник, лётчик и бортмеханик, которые были очень довольны благополучной посадкой, начали вслух обсуждать своё положение.

— Вот это здорово, товарищ полковник! — сказал Михайлов. — Вам приходилось когда-нибудь в плен к своим попадать? Я — в первый раз!

— А девушки — молодцы! — ответил полковник. — И стреляют неплохо и принимают хорошо. Только не очень вежливо!

— Как это — «неплохо» стреляют? — вмешался бортмеханик. — Очень даже здорово! Вы посмотрите на машину! Хорошо ещё, что они нас не продырявили.

Девушки шли всё это время молча и не показывали виду, что этот разговор касается их. Когда дошли до командного пункта, старшина доложила:

— Товарищ командир! Эти люди с того самого самолёта, который носился над нами и чуть не задел колёсами нашу батарею. Они хорошо говорят по-русски и уверяют, что свои.

Командир поднял голову и, ни слова не говоря, пристально всматривался в «пленных».

— Ваша фамилия? — спросил он наконец Михайлова.

Тот ответил.

— Я вас знаю, — сказал тогда просто командир. — Вы неоднократно прилетали к нам на аэродром. Садитесь, товарищи, и для порядочка предъявите документы: как и что... А на наших девушек не обижайтесь!

На лице старшины появился густой румянец.

— Извините, — сказала она, — получилось недоразумение.

— Никакого недоразумения нет! — весело ответил ей полковник. — Вы молодцы! Так и надо действовать. — Он крепко пожал всем девушкам руки и добавил: — Сегодня же позвоню в штаб противовоздушной обороны и попрошу, чтобы вас отметили в приказе.

Председатель сельсовета

Фронт проходил между Тулой и Орлом. Я летел с подмосковного аэродрома на передовую. Погода была хорошая, дул попутный ветер, и я очень быстро добрался до места назначения. Часа через два я уже возвращался в свою часть.

На этот раз лететь было много труднее. Ветер, дувший прямо в лоб самолёту, усилился. Скорость сократилась вдвое. Значит, у меня должно уйти вдвое больше бензина.

Я мысленно подсчитал количество горючего и понял: хватит, но в обрез. Чтобы сократить расстояние, решил идти бреющим полётом напрямую.

Лечу около трёх часов. Впереди блеснула Москва-река. Отлично! Скоро наш аэродром.

А пока иду над густым лесом. Самолёт сильно болтает. Внизу проплывает какое-то село, не обозначенное на карте. Сразу же за селом — снова лес.

Вдруг останавливается мотор: кончился бензин. К счастью, слева, недалеко от села, я заметил небольшую лужайку и благополучно сел на неё.

Вылез из самолёта, гляжу — из села со всех ног несутся ребятишки. Первыми подбежали два загорелых пионера. Спрашиваю:

— Есть ли тут поблизости телефон?

— Есть! — радостно отвечают они. — Видите этот дом с красной крышей? Это сельсовет. Оттуда можно позвонить.

Около сельсовета я встретил двух девушек. На вид им было лет по шестнадцать — семнадцать, не больше. Одна — светлая, с широко открытыми серыми глазами на круглом полудетском лице — спросила меня:

— Вы в сельсовет, товарищ лётчик?

— Да. Хочу позвонить в свою часть.

— А как вы сюда попали? — Её лицо стало строгим и немножко важным.

«Какие дотошные девчонки! — раздражённо подумал я. — И что им за дело? Нашли время допрос снимать!»

Но я ответил спокойно и даже шутливо:

— Вы же видели: самолёт сел на вынужденную...

— А вы не сердитесь, — ответила другая. — Сами понимаете, война...

В это время снова вмешалась решительная девушка с детским лицом и категорически предложила:

— Предъявите документы!

— А вы, собственно говоря, кто будете?

— Председатель сельсовета!

Признаться, я чуть не ахнул вслух. «Да, — думаю, — вот что делает война... Ведь это же ещё школьница, а на такой важной выборной должности...»

Пока я с сожалением смотрел на этого председателя, девушки рассмотрели мои документы.

Тут одна говорит другой:

— Шура, ведь это же товарищ Водопьянов!

Вижу, мой председатель немного смутился, но достоинства не теряет и говорит мне спокойно:

— Пойдёмте, я позвоню сама. Телефон у нас капризный — не всех слушается.

В часть мы дозвониться не сумели, но сообщили о вынужденной посадке секретарю райкома. Он прислал за мной машину, и, оставив самолёт под охраной колхозников, я уехал.

Но моё знакомство с председателем сельсовета на этом не кончилось.

На другой день я вернулся за самолётом. Меня ждали. В клубе было празднично убрано. Колхозники попросили меня рассказать, как воюют наши летчики.

Потом Шура Савёлова, как настоящая хозяйка, стала меня знакомить с сельским, как она сказала, активом.

— Вот наш секретарь сельсовета, — подвела она меня к почтенному старику с длинной бородой, похожему на старую икону. — А вот наши председатели колхозов и члены правления, — представила она мне других.

Все чинно кланялись мне, я — им.

Потом я увидел в стороне группу смеющихся девчат. Шура подводит меня к ним:

— А это наши бригадирши, лучшие колхозные стахановки...

Бригадирши сделали серьёзные лица и торжественно протянули мне руки.

Но вот перед нами сидит на лавке, как воробьи на телеграфном проводе, целая стайка подростков.

— Это, — сказала Шура, — молодые помощники механиков и трактористов.

Батюшки ты мои! У этих трактористов ноги висят в воздухе — до полу не достают...

Глубокая горечь охватила мою душу: вот, думаю, что сделала война...

Признаться, мне было от души жаль эту молодёжь, на плечи которой легла столь ранняя ответственность.

Но чем дольше и внимательнее присматривался я к молодым колхозникам, чем больше разговаривал с ними, тем на душе у меня становилось радостней и легче. Сознательно, с огромной любовью трудились они для своей Родины.

— Мы так считаем, — сказал один парнишка, — что каждый мешок зерна — это лишняя бомба на врага. Правильно? Или, может, два считать надо?

Мы долго дружески беседовали с колхозниками. Старики мне очень хвалили председателя сельсовета.

— Молода, а толкова, — говорили они солидно. — При ней у нас сельсовет лучшее место в районе занял. А ведь только в прошлом году школу окончила...

Я всё с большим уважением смотрел на эту девушку, которая заставила людей много старше её не только полюбить, но и уважать себя.

В тот же день я побывал в гостях у Шуры Савёловой. Она жила одна. Отец её и три брата были на фронте.

В домике оказалось очень чистенько, уютно. На столе ещё лежали ученические тетради Шуры. Но теперь я уже не относился недоверчиво к тому, что «школьным духом пахнет». Мне это уже нравилось.

После победы я поехал посмотреть, как живут и работают мои знакомые колхозники.

Буйно колосился урожай. Сельсовет по-прежнему занимал первое место в районе. Но председателя мне повидать не удалось: Александра Савёлова рано утром уехала в Москву — подавать заявление в Сельскохозяйственную академию имени Тимирязева.

— Ещё приедешь к нам, — сказали мне колхозники, — она либо председателем исполкома, либо академиком будет.



На плавающих льдинах



«Комсомольский» остров



Я летал на ледовую разведку, обслуживая корабли, шедшие по Северному морскому пути. Однажды на базе, куда постоянно возвращался наш самолёт, мы застали всех товарищей в сильном волнении.

— Что случилось?

— Не удалось добраться до «Комсомольского»... Ледокол возвращается — не пробился через льды...

Насколько эта новость была печальна, мог судить только тот, кто знал положение дел на зимовке, которую называли «Комсомольской».

Два года назад группа молодых энтузиастов Севера, только что окончивших учебные заведения, выехала на вновь открытую полярную станцию. Зимовка находилась на маленьком скалистом островке, круглый год закрытом тяжёлыми льдами. Вокруг маленького домика на берегу острова часто бушевал шторм. Море почти никогда полностью не очищалось ото льда. Пурга не раз так заносила жилища зимовщиков, что им приходилось откапываться. А с приходом весны над суровой землёй повисали густые туманы.

Все на Севере понимали тяжесть условий работы на островке и ценили самоотверженный труд молодёжи. В течение двух лет, какова бы ни была погода, здесь шла круглосуточная вахта.

Каждый час метеоролог снимал показания с поставленных на разных участках приборов. Магнитолог так же внимательно наблюдал своё магнитное хозяйство. Аэролог неукоснительно буравил небо Арктики радиозондами. Гидролог добывал верхние и глубинные воды, чтобы изучать их свойства. Радист держал связь с Большой землёй и передавал ценные данные о погоде. Хватало дела и начальнику зимовки...

Все шестеро точно и безотказно делали своё дело. Все шестеро были комсомольцы, и вскоре настоящее название острова перестали вспоминать: на всех полярных станциях говорили о нём просто: «Комсомольский»...

Надо сказать, что к единственному и первому населению «Комсомольского» острова повсюду относились с особой теплотой. Дальние и ближние соседи по зимовкам успели за два года заочно подружиться с молодёжью. Это была чисто арктическая дружба — по радио, и особенно активны в ней были, конечно, радисты. Радист нашей базы, например, стал так «неразлучен» с радистом «Комсомольского», что они договорились по окончании срока зимовки поселиться вместе в Ленинграде. Мало того: товарищи мечтали, что один из них женится на сестре другого.

На нашей базе отлично знали все подробности жизни каждого из комсомольцев, обсуждали их характеры и даже внешность. Помню, что в одной из стенгазет поместили дружеский шарж на ребят, которых никогда никто из нас не видел. Однако все самым серьёзным образом решили, что художнику очень удалось портретное сходство.

Можно себе представить, с каким увлечением у нас готовились к встрече комсомольской шестёрки, когда на остров отправился ледокол, чтобы забрать их на Большую землю! Ледокол повёз новую партию зимовщиков и большие запасы свежих продуктов. На обратном пути судно должно было зайти на нашу базу, и тут-то наконец и состоялось бы настоящее знакомство с заочными друзьями.

Но ледокол до острова не дошёл, и это поставило всю шестёрку перед катастрофой. Дело было не в том, что ребятам придётся прозимовать ещё один год — на это молодёжь охотно соглашалась, — вопрос стоял серьёзнее. На острове кончился пополняемый каждый год запас свежих продуктов. Здесь было сколько угодно муки, крупы, консервов и концентратов, но не осталось ни одной луковицы; кончились чеснок, картофель, капуста — все овощи, без которых человек не может обходиться. У комсомольцев уже начиналась цинга, и они терпеливо ждали дня, когда ледокол доставит необходимое питание...

Оставлять людей без витаминов было нельзя — это грозило им гибелью. А как перебросить их, никто не знал. Конечно, всё было бы очень просто, если бы на «Комсомольский» отправить самолёт. Но на скалистом острове приземлить машину до сих пор считалось невозможным; а прибрежные льды вокруг срастались хаотическими нагромождениями, были покрыты торосами, и среди них тоже до сих пор ни разу не создавалось ровного поля, похожего на аэродром. Поэтому на «Комсомольский» ещё никогда не летали.

Тем не менее мне предложили представить свои соображения насчёт полёта.

— По-моему, надо сбросить ящики на грузовых парашютах, — сказал я.

— Если бы они у нас были, — ответил мне начальник базы, — всё обстояло бы очень просто. Я потому и спрашиваю, что надо найти другой выход...

Я попал в довольно затруднительное положение. Ясно, что на остров надо идти с посадкой. А садиться негде. Вот и решай! Сбросить ящики на ходу, без парашютов бессмысленно: всё разобьётся о скалы или торосы, так что и остатков не собрать... Это будет медвежья услуга.

— По-моему, надо запросить ребят ещё раз, — посоветовал я. — Пусть снова поищут места для посадки... Может быть, хоть что-нибудь подходящее найдётся. Постараюсь сесть хоть на «пятачок».

Послали запрос, но тут на острове случилось новое несчастье: когда комсомольцы пошли заново обследовать свою землю, радист провалился в трещину и сломал ногу.

У нас на базе так расстроились, что даже начали ругать меня: вот, мол, надумал послать их на поиски по ледникам! Только беда случилась...

— Товарищи дорогие, но должен же я где-нибудь сесть? — «оправдывался» я, сам в глубине души проклиная минуту, когда была послана радиограмма.

Прямо скажу — мы тогда все просто растерялись.

Но вот с «Комсомольского» пришло новое, на этот раз приятное известие. Оказывается, ребята не сдались после случившейся беды и продолжали поиски.

«Недалеко от берега, — сообщили они, — меж старых, поломанных льдов образовалась большая полынья. Она зарастает свежим покровом. Сейчас толщина корки ещё мала — всего десять сантиметров, — но поле совершенно ровное, мороз усиливается: очевидно, лёд будет быстро нарастать. Надеемся, что сможем принять на нём самолёт».

И мы начали ждать, когда «потолстеет» новая льдина.

Каждый день с «Комсомольского» передавали: «Двадцать сантиметров... Двадцать три... двадцать восемь...»

Тем временем вместе с морозом надвигался наш новый враг — полярная ночь.

«Как думаете осветить аэродром? — запрашиваю остров».

«У нас есть дрова только на отопление дома, — отвечают оттуда».

Вот тебе и раз! Не могу же я посадить самолёт на небольшую льдину в темноте! Что делать?

Положение создалось очень тревожное. Радист, которому оказали первую помощь, лежал в самодельно устроенной шине. Если она наложена неудачно, то и кости могут срастись неправильно. Гидролог настолько ослабел от цинги, что уже «полёживал», как осторожно передавали его товарищи. По всему было видно, что и они сами еле держатся на ногах... А на нашей базе сидит врач, готовый

оказать нужную помощь, лежат ящики с продуктами и витаминами, и мы не можем вылететь, пока не «созреет» аэродром!

Тут-то комсомольцы и показали свою выдумку, без которой пришлось бы откладывать полёт ещё довольно долго.

В один прекрасный день они сообщили, что льдина приросла на двадцать сантиметров сразу. Мы обрадовались.

— Как такое счастье привалило? — спрашиваем у них. — Мороз сильный ударил? Небесная канцелярия помогла?

— Не канцелярия, а рационализация... — отвечают с острова. — Мы надумали растить льдину сами: поставили помпу с моторчиком и качаем воду из-под льда. Теперь он растёт с двух сторон. Причём сверху вдвое быстрее, чем снизу...

— Молодцы! — ответили им с нашей базы. — А насчёт освещения ничего не сообразите?

— Уже надумали! Собрали пустые консервные банки и заправили всяким сборным горючим. Там и сало, и масло, и керосин, но это неважно — горит хорошо. Когда будете вылетать, расставим банки по краям льдины. Устроим такую иллюминацию, что сядете, как днём.

«Ну, видно, с этими ребятами можно иметь дело», — подумал я.

И мы начали готовиться к полёту.

На «Комсомольский» шли две машины. Настал день, когда наши новенькие, мощные и красивые самолёты поднялись с базы и взяли курс на далёкий остров. В пути нас ожидала новая неприятность. Радист принял такое сообщение с «Комсомольского»:

«Ночью был сильный шторм. На аэродроме появилась большая трещина. Она расколола посадочную площадку надвое: одна часть теперь имеет пятьсот метров длины, другая — четыреста пятьдесят. На меньшей части ещё оторван угол. Ввиду большого риска возвращайтесь обратно. Мы ещё подождём».

Всякий поймёт, легко ли было изменить курс на обратное направление и отменить рейс, которого так долго пришлось ожидать. Мой механик даже рассердился:

— Им легко говорить «возвращайтесь»! Каково это оставлять ребят на расправу цинге?.. К тому же может выйти ошибка со сращиванием кости... Как тут вернуться?

— А как, по-твоему, сесть? — спросил я. — Вот поломаем обе машины, тогда и выйдет, что действительно «сели».

Трудно было взять решение такого вопроса на свою ответственность. Я запросил Москву, и мне ответили, что... я должен поступить по своему усмотрению!

Не помню, когда ещё я так мучился. Я был спокоен, что при посадке я не убью никого из пассажиров, но насчёт машины такой уверенности, конечно, не было. А разбить свой самолёт — лётчику острый нож.

Мне представлялись больные цингой молодые зимовщики — и я решал вести машину вперёд. Но как только я вспоминал, что мой самолёт, быть может, уже никогда не вернётся с этого острова, хотелось повернуть на базу... А ведь тем временем мы на месте не стояли, и особенно размышлять было некогда...

Просто не знаю, на что бы я решился, если бы трудное положение не осветилось, как молнией, одним воспоминанием:

«Ваша жизнь нам дороже любой машины», — такие слова сказал товарищ Сталин Валерию Чкалову...

Я понял, как надо поступать: продолжать держать курс на остров. (В глубине души я всё же надеялся, что удастся сохранить и машины.)

«Ставьте ваши банки! — радировали мы комсомольцам. — Через сорок минут будем у вас».

...Наконец под нами зажглась цепочка огней, очертившая точные границы посадочного поля. Буква «Т», указывавшая направление ветра, также оказалась выложенной самодельными, консервными, факелами.

Примериваясь к крошечному полю, я сделал круг, затем другой и третий. Товарищ должен был сесть вслед за мной...

Трудно передать мою радость, когда самолёт приземлился, вернее — «приледнился», благополучно, а вслед за мной сел и другой. Мы подкатили к самому краю водной пропасти, и обе машины замерли целёхонькие как ни в чём не бывало!

Посадка вышла по всем правилам, как на московском аэродроме.

И вот уже к нам бегут наши дорогие островитяне, и мы, не разбирая ещё их лиц, обнимаем и целуем ребят, как самых родных людей.



Мы быстро принялись выгружать ящики.

Доктора немедленно повели к радисту, А нам тоже нельзя было время терять: море кругом было беспокойно. Лёд не очень надёжен. Быстро принялись выгружать ящики. Минута промедления могла лишить нас возможности взлететь. Я был так разгорячён, что начал поторапливать двух помогавших нам зимовщиков:

— Давай, давай, молодёжь, поворачивайся!.. Сесть — полдела. Нам ещё подняться надо!

Оба молча пытели, пока я не спохватился: ведь ребята ослабели от цинги и так еле двигаются, а я им ещё работу дал!

— Отставить! — кричу. — Кто вы тут? Саша и Петя? Бросайте ящики. Сами разгрузим.

Но они ни за что не хотели меня послушаться, и мы чуть не поссорились... Бывает же в жизни такое: мечтал попасть к этим ребятам всеми силами души, а встретились — и накричал на них.

Как я узнал потом, почти то же самое происходило возле второго самолёта, где помогали два других товарища.

Несмотря на эти маленькие недоразумения, весь багаж был разгружен в какие-нибудь двадцать минут. Надо было тут же лететь обратно. Моторы работали... Но не могли же мы не повидаться с

радистом, не зайти хоть на минутку в дом, где жила дружная комсомольская семья! К тому же надо было узнать, что думает о переломе доктор. И мы пошли в домик зимовки.

Комсомольцы очень беспокоились, чтобы мы не задерживались у них в гостях.

— Ну, пора! — то и дело говорил кто-нибудь из них. — Нет уж, право, скорей идите... Вот только ещё минутку — сфотографируем вас на память... Теперь всё! Улетайте скорей!..

А погода действительно стояла ненадёжная. То и дело слышался предательский треск льда и стук огромных, громоздящихся друг на друга глыб.

Находясь в доме, я так и не разобрал толком, кто из ребят Ваня, кто Петя и кто Саша. Запомнился мне только больной радист, ожесточённо споривший с нашим доктором: он ни за что не соглашался улетать с нами.

— Не всё ли равно, где лежать! — кипятился он. — Как это я оставлю ребят? Раз мы вместе сюда поехали, вместе и вернёмся...

— Но мало ли что! — возражал доктор. — А если возникнет какое-нибудь осложнение? Вам надо быть под медицинским наблюдением. В хорошей больнице на Большой земле вы выздоровеете быстрее.

— Вы же сказали, что шины были наложены удачно! А теперь, когда вы сами сделали гипсовую повязку, остаётся только лежать. Видите, я лежу возле приёмника и отлично продолжаю работать! А в больнице что я буду делать? Нет, нет, как хотите, я своих ни за что не оставлю, и всё...

В этом споре верх одержал радист. Признаться, мы ему сочувствовали и, глядя на эту сцену, испытывали большое желание побыть ещё со славными ребятами, познакомиться с ними поближе, поговорить не спеша. Но это было решительно невозможно.

Мы оставили комсомольскую семью в прежнем составе и двинулись на аэродром. Кроме радиста, все, разумеется, провожали нас.

Ребята снова разожгли свою «иллюминацию». Мы в последний раз обнялись, и моя машина первая побежала на старт.

Самолёт хорошо шёл по ледяному полю. Я ждал, что он вот-вот оторвётся, как вдруг почувствовал сильный толчок. В следующую минуту я со всего размаха ударился лбом о верхнюю раму пилотского фонаря. Машина поползла «на животе». По моему лицу обильно лилась кровь.

Тут же самолёт остановился.

Приложив к раненому лбу платок, я вместе со всеми вышел из машины. Шасси было сломано. Что случилось? Оказывается, колёса попали в новую, только что появившуюся трещину, которую мы не могли заметить. Аэродром укоротился ещё на сто пятьдесят метров. Трещина продолжала расширяться на наших глазах.

К нам бежали встревоженные комсомольцы и экипаж второго самолёта.

Признаться, мы растерялись. Один только доктор как ни в чём не бывало полез в свою походную сумку и спокойно начал бинтовать мне голову. Я видел, что все очень обеспокоены моим ранением, и от этого волновался больше остальных.

— Что делать, товарищи? Что делать? — беспрестанно спрашивал я у остальных.

— Что делать? — отвечал мне доктор. — Я вам скажу: наклониться и стоять смирно. Не вертитесь и не мешайте работать. (Доктор был гораздо меньше меня ростом и, когда я стоял выпрямившись, не мог достать до моей головы.)

Когда товарищи немного успокоились и удостоверились, что, несмотря на ранение, я нахожусь в довольно приличном состоянии, все начали думать, как взлететь второму самолёту.

Первое предложение дали комсомольцы.

— А что, — робко сказали они, — если мы попробуем закидать трещину льдом и залить сверху водой? Может быть, тогда самолёт пройдёт её на скорости? Мы бы сейчас притащили помпу...

— Стойте, ребята! — перебил их я. — Ваша помпа вообще прекрасная идея. Конечно, закидать трещину на всякий случай нужно. Но ведь мы можем сделать трамплин!

— Как так?

Я объяснил товарищам, в чём состояла моя мысль. Она была проста. На край трещины набросать снега, заливая его с помощью помпы водой. Образуется трамплин, после которого самолёт с разбегу легко перескочит через трещину...

Мне даже не дали договорить. Все взялись за дело, и через несколько часов всё было готово для старта второй машины.

Больно было мне переходить на борт самолёта моего товарища.

Во второй раз я собирался улететь совсем не в таком бодром настроении, как в первый. Мучила меня не столько раненая голова, сколько мысль о машине.

— Погибнет красавица наша, — печально сказал я механикам, которые стояли возле самолёта, словно они могли ещё что-то сделать.

Пока механики о чём-то тихонько совещались между собой, я, глядя на них, соображал, кого бы из двоих оставить на «Комсомольском», чтобы снять хотя бы приборы. Вдруг оба решительно подошли ко мне и заявили:

— Михаил Васильевич! Разрешите нам здесь остаться. Мы всё-таки... сумеем...

Я молча обнял их:

— Оставайтесь! Очень хорошо. Продуктов теперь на всех хватит, а что перезимуете, не беда. Постарайтесь спасти хотя бы приборы и... моторы тоже снимите. Больше сделать вряд ли что удастся, но это будет хорошо!

Мы попрощались.

Расчёт на трамплин оказался правильным. Несмотря на то что машина была нагружена полностью, она легко перемахнула трещину и пролетела над второй половиной льдины ещё метров семь лишку. Уже с этой площадки она оторвалась, и под крыльями стали блёкнуть огоньки. Скоро всё поглотила темнота арктической ночи. Мы взяли курс на свою базу.

Прилетели домой благополучно. Из Москвы пришла благодарность лётчикам, доставившим на зимовку врача и продукты. О моей машине, конечно, ни слова. Ведь у нас везде знают, что люди всего дороже. Но сам-то я никак не мог успокоиться. Буквально все ночи мне снился мой самолёт, брошенный на растерзание льдам и штормам.

И вот тут-то я узнал, что ещё не сумел до конца оценить наших славных зимовщиков «Комсомольского» острова. Они оказали моим механикам такую помощь, что через неделю с острова пришла радиограмма:

«Самолёт разобрали и по частям перетасили на берег. Установили у самой стены склада. Сейчас делаем остальные три стены из снежных глыб. Машина будет в полной сохранности. Передайте Водопьянову привет и пусть не волнуется».

Ну не замечательные ли ребята зимовали на «Комсомольском» острове?! Была бы моя воля — я на всех географических картах переправил бы его название!

«Северный полюс — два»

Многие думают, что на самом «краю земли», в районе Северного полюса, нет никакой жизни. Ведь кругом на сотни километров простираются покрытые снегом сплошные ледяные поля да тёмная студёная вода, по которой медленно плывут искрящиеся на солнце большие и малые льдины. Где уж тут, в вечно движущейся ледяной пустыне, жить зверям, рыбам и птицам!

На самом деле на Северном полюсе, как и во всякой другой точке земного шара, жизнь кипит.

Весной на льдины в центре Арктики прилетают маленькие весёлые птички — пуночки. Летом здесь кружат в небе белоснежные чайки, залетают сюда и чистики. Из воды часто высовываются усатые головы нерп. На снегу можно различить следы песцов, похожие на отпечатки лисьих лап. А сколько здесь белых медведей — исконных обитателей полярных льдов! Взрослых медведей и маленьких медвежат так много, что опасно ходить по льдинам без ружья. Словом, есть на кого поохотиться. Вот только рыбакам здесь почти нечем «потешить душу». И всё-таки мне довелось однажды присутствовать на рыбной ловле вблизи Северного полюса.

Профессор Яков Яковлевич Гиккель, которого полярники ласково зовут «Як Як», склонился над прорубью в толще льда. Над его головой — круглая крыша тёплой палатки. Урчит механическая лебёдка, на её барабан наматывается крепкий стальной трос. Наконец в прозрачной воде на глубине сорока метров появляется цилиндр, прикреплённый к концу троса. Вот он вышел из лунки, лебёдка остановилась. Як Як открыл марлевый цилиндр-планктон и громко закричал от радости, как заядлый рыболов, снявший с крючка удочки десятикилограммовую рыбку. А на ладони его билась крошечная серебристая рыбёшка длиной всего-навсего с мизинец. Но зато это была рыбка, пойманная в самом северном пункте нашей планеты. Рыбку решили сохранить, и Як Як тут же бережно опустил её в банку со спиртом. Вместе с рыбкой-северянкой было выловлено множество всяких букашек и крошечных рачков, которыми кишмя кишат воды Северного Ледовитого океана.

Не остыли ещё моторы мощного воздушного корабля, доставившего учёных в «сердце Арктики», а на льдине уже вырос целый городок из палаток и на высоком торосе затрепетал алый флаг нашей Родины.

Лётчики, механики, штурманы, научные работники, как истые робинзоны, делали всё сами. Собирали полярные круглые палатки, натягивая на лёгкий металлический каркас одну за другой две тёплые матерчатые оболочки, монтировали лёгкую газовую плитку и баллоны с газом, захваченные из Москвы, нарезали лопатами плиты плотно слежавшегося снега, чтобы затем перетопить его в ведре для чая. Снег использовали и как строительный материал. Магнитологи быстро построили из снежных кирпичей загородки для своих чувствительных приборов, чтобы оградить их от ветра. Эти загородки были очень похожи на стены снежных крепостей, которые так любят возводить мальчишки.

В толще льда были пробураны отверстия, и в них заплескалась прозрачная вода океана.

Хватало работы и на расчистке ледового аэродрома. Лопатами разравнивали снежные надувы и заструги, пешнями и ломами скалывали ледяные выступы — ропаки. Словом, делали всё, чтобы следующие за нами лётчики могли опуститься на льдину без риска поломать машину.

И воздушные корабли один за другим стали опускаться на лёд, подвозя продукты, горячее и другие грузы.

Так весной 1950 года начала свою работу во льдах «Полюса недоступности» научная дрейфующая станция «Северный полюс — два». Наши воздушные экспедиции доказали, что для советских лётчиков недоступных мест в Арктике больше нет.

Кроме людей и грузов, самолёты доставили на льдину десять очень шумных, но полезных пассажиров. Это была упряжка ездовых собак. На них стали перевозить грузы с ледяного «аэродрома» в лагерь.

Полярники — люди весёлые, любят шутки и меткие прозвища. Назвали они свой лающий транспорт «ПСИ-10».

Молодой учёный, комсомолец Гудкович стал «по совместительству» погонщиком собак — каюром. За несколько дней он освоил нелёгкое дело управления «ПСИ-10». Не обошлось и без неприятностей. Много хлопот доставила ему одна строптивая собака. Она перегрызла ремень упряжки и убежала. Тут-то и проявили свой «характер» остальные девять псов. Очень их возмутило поведение «барыни»: бегаёт вокруг, а работать не желает! Едва завидев её, псы кидались в стороны, рвались из упряжки, опрокидывали нарту.

Бедный каюр просто терялся. Что делать? Пристрелить бы её, подлую, да начальник не велит!

Пробовали поймать собаку-лентяйку, но её не удалось подманить даже кусками жирного мяса. «Барыня» была сыта по горло — питалась отбросами.

На вторые сутки её случайно поймали товарищи по упряжке, и тут началась расправа... Собаку чуть не задрали насмерть, еле удалось её спасти. Когда на следующее утро попытались запрячь «барыню», псы даже не подпустили лентяйку к нарте. Кто-то посоветовал Гудковичу выпороть «барыню» на глазах у всех собак. Каюр взял тонкую верёвку и начал пороть непокорную собаку. Ох, и визжала же она! А остальные собаки сидели спокойно — наблюдали, как производится правый суд. Когда же «барыню» снова запрягли в нарты, псы её больше не кусали. Замечательная упряжка продолжала работать без всякого скандала, а бывшая «барыня» стала «заслуженной» полярницей.



Вскоре после того, как самолёты покинули льдину станции «Северный полюс — два», пришло недолгое полярное лето. Солнце светило круглые сутки. Только по радио зимовщики узнавали, когда день, а когда ночь. Снег постепенно оседал, становился рыхлым, водянистым. В середине июня высокие ледяные торосы совершенно очистились от снега. Во время ясного дня под лучами солнца ледяные нагромождения сверкали всеми цветами радуги. А потом между грядами торосистого льда появилась вода. Люди уже не растапливали снег, чтобы получить воду для пищи и умывания, а черпали чистую, прозрачную воду прямо из образовавшихся озёрков.

Разлив с каждым днём всё увеличивался. На льдине вблизи Северного полюса началось форменное наводнение. По лагерю плавали в резиновых надувных лодках — «клиппер-ботах». Вода затопляла палатки. Их несколько раз переносили с места на место. Переносили также научные приборы, запасы станции.

Нелегко было избавиться от воды, но механик станции Комаров придумал специальный бур, и зимовщики в болотных резиновых сапогах, стоя выше колен в воде, неустанно бурили лёд. В образовавшиеся отверстия вода, клокоча, уходила под лёд, в океан.

Когда на смену долгому дню пришла шестимесячная полярная ночь, появились новые трудности. Часто бушевала пурга. Ртутный столбик термометра опускался до сорока градусов. Но люди в холоде, под свист леденящего ветра, в кромешной тьме продолжали нести круглосуточную научную вахту.

И вот в такое трудное время выяснилось, что необходимо пополнить запасы продовольствия, доставить на льдину автомобиль-вездеход и доктора. Сделать это поручили мне. В экспедицию вылетели два двухмоторных самолёта под командованием известных полярных лётчиков Титлова и Осипова и четырёхмоторный воздушный корабль, который все называют «арктическим грузовиком», управляемый лётчиком Задковым.

Все грузы, а также доктора мы должны были доставить на льдину с мыса Отто Шмидта — крайнего северного посёлка на далёкой Чукотке.

Запросили по радио, в каком состоянии ледовый «аэродром».

Ответ был утешительный:

«Всё в порядке. Для посадки самолётов подготовлена полоса длиной в тысячу метров. Толщина льдины подходящая — более двух метров. Ждём!»

Раз ждут — надо лететь. На двухмоторные самолёты погрузили по одной тонне, а на четырёхмоторный — пять тонн груза.

«Хорошо! — подумал я. — Два полёта — и весь груз будет доставлен на станцию».

Но только мы собрались лететь, приходит тревожная радиограмма:

«Принять вас не можем. У нас пурга. Большая льдина, на которой расположена станция, раскололась на несколько частей, в том числе поломало и аэродром».

Вот тебе и выполнили задание!

На другой день и у нас на Чукотке испортилась погода. Такая поднялась пурга, что и в двух шагах ничего не видно.

Собрал я лётчиков, и начали мы вместе думать, как всё-таки перебросить грузы, которых ждут не дождутся зимовщики.

Тут выступил с предложением мой сын Володя, летавший вторым бортмехаником на «арктическом грузовике».

— А что, если, товарищ начальник экспедиции, — говорит он мне, отцу, строго соблюдая дисциплину, — сбросить небьющийся груз прямо с самолёта на льдину? Ну, например, целую замороженную тушу мяса. Завернуть её в оленьи шкуры, перевязать верёвками — и кидай смело. А уж лёгкий груз — замороженные пельмени, масло и папиросы — и подавно можно сбросить.

— Это идея! — говорят лётчики.

— Идея-то хорошая, — отвечаю я им, — но как мы сбросим вездеход или доктора Воловича? Его хоть в сто оленьих шкур заверни, всё равно разобьётся.

— Я ведь парашотист, — показывает на свой значок доктор Волович. — Сами видели, как я Первого мая прыгал на льдину.

— Прыгать-то вы прыгали, но где мы возьмём парашют!

Доктор огорчённо поник головой. Парашютов действительно у нас не было.

Через несколько дней пришла ещё одна радиограмма, сообщавшая, что от посадочной полосы осталось всего пятьсот метров.

Как ты посадишь тяжёлую машину на такой короткий «аэродром»? Но лётчики Титлов и Осипов — молодцы: в один голос стали просить меня разрешить им лететь.

— Сядем, обязательно сядем! — говорили они. — И на меньшие площадки приходилось садиться...

— Но ведь садились вы днём, а сейчас ночь, — возражал я.

А в душе соглашался с ними. К тому же из Москвы, от начальства, пришла радиограмма, требовавшая ускорить переброску грузов.

Думал я, думал и решил лететь вместе с Титловым и Осиповым поискать другую подходящую льдину, на которую можно было бы посадить четырёхмоторный корабль.

Через шесть с половиной часов полёта увидели мы костры на льдине.

Опытные лётчики блестяще приземлились. Мы доставили часть продовольствия и автомобиль-вездеход. Комаров сразу сел за его руль и торжественно повёз нас в лагерь.

Вместе с нами прилетел и доктор Волович. Его появлению на льдине особенно обрадовался начальник станции Михаил Михайлович Сомов. Он всё время держался за перевязанную щёку.

Волович быстро надел белый халат и в одной из палаток лагеря начал врачебный приём. Первым к нему пришёл Сомов.

Доктор внимательно осмотрел его зуб и покачал головой.

— Вряд ли смогу вам помочь, — сказал он. — Конечно, у меня есть всякие лекарства, чтобы облегчить боль, но у вас воспаление надкостницы. Нужно срочно удалять зуб мудрости, а это целая операция, и сделать её здесь трудно. Придётся вам слетать в больницу на мыс Шмидта.

Михаил Михайлович сначала не поддавался на уговоры, но зуб болел так сильно, что волей-неволей пришлось согласиться.

Сколько мы ни искали ровную льдину, на которую мог бы сесть тяжёлый воздушный корабль Задкова, так и не нашли. Кругом были одни торосы. Когда вылетали обратно, произошло несчастье — машина Осипова наткнулась на ропак, её развернуло, она врезалась прямо в торосы и сломалась. Полетели на одном самолёте.

На острове Шмидта Сомову сделали операцию, и он ожил, повеселел. Как только Михаил Михайлович избавился от зубной боли, он потащил меня на склады. До чего же жадным оказался «хозяин» зимовки! Ему вдруг понадобилось на льдине всё, что он увидел.

— Вот эти палатки тоже надо взять с собой, — сказал он мне.

— Зачем они вам? Ведь палатки без металлических дуг.

— Остов у нас хороший, а вот покрытие поистрепалось. Возьмём с собой эти палатки, натянем новый верх, и будет отлично.

Сомов всё отбирал и отбирал оборудование и продовольствие. Увидел он на улице арктического посёлка хорошую собаку, лайку, и стал просить меня:

— Узнайте, пожалуйста, кто её хозяин: хочу взять этого пса на льдину.

Владельцем собаки оказался чукотский мальчик-школьник. Когда ему сказали, что его питомца берут на Северный полюс, он охотно отдал собаку, но попросил:

— Возьмите и меня на полюс!

— Детей туда пока не пускают, — уклончиво ответил Сомов. — Вот подрастёшь, тогда видно будет...

Через двое суток Сомов улетел с Титловым обратно на льдину и взял с собой тонну груза.

Нам было дано задание перебросить в ледовый лагерь «Северный полюс — два» двенадцать тонн груза. После посещения Сомовым складов на острове Шмидта это количество увеличилось до двадцати тонн.

Что делать? На одном самолёте не перебросишь весь груз. Ведь машина берёт только одну тонну... И решил я испробовать идею сына. Дал задание командиру «воздушного грузовика» Задкову сбросить грузы, завернув в шкуры всё, что не бьётся.

Через два дня Задков вылетел. На остатке посадочной площадки развели костры. Куда кидать груз, видно. Штурман корабля Зубов в Великую Отечественную войну летал лётчиком-бомбардиром, здорово научился бросать бомбы на цель. Штурман дал команду лётчику:

— Держать курс вдоль площадки, приготовить груз для сбрасывания.

И началась невиданная «бомбёжка».

Опыт наш явно не удался. Как мы потом узнали, замороженные туши мяса бились об лёд так, что снег кругом краснел от мясной пыли. А пельмени так разлетелись во все стороны, что зимовщики долго потом искали их и собирали, как грибы. Сбросили и папиросы в хорошо запаённых ящиках. Многие пачки снаружи были невредимы, а внутри их не оказалось ни одной целой папиросы.

Зимовщики пришли в ужас и послали радиogramму на борт самолёта, но её там не приняли. Радист был в это время занят: он помогал сбрасывать мешки и ящики. Радиogramму приняли в Москве, и она попала в руки начальника Главсевморпути. Он тотчас же отправил грозный приказ мне на Чукотку.

Я стал срочно вызывать самолёт, а он молчит. Радист, как видно, не освободился. Наконец через полчаса командир самолёта Задков восторженно сообщает:

— Всё в порядке, груз сброшен.

«Ну и «порядок»!» — с горечью подумал я.

На следующий день вторично полетел с Титловым на льдину. В пути мы попали в мощный циклон, но всё же долетели и благополучно сели.

— Ну и задали вы нам работёнку! — сказали нам зимовщики. — Еле собрали ваши «подарки».

Потери оказались не очень значительными, и я успокоился.

Прожил я на льдине несколько дней, а подружился с её обитателями на всю жизнь.

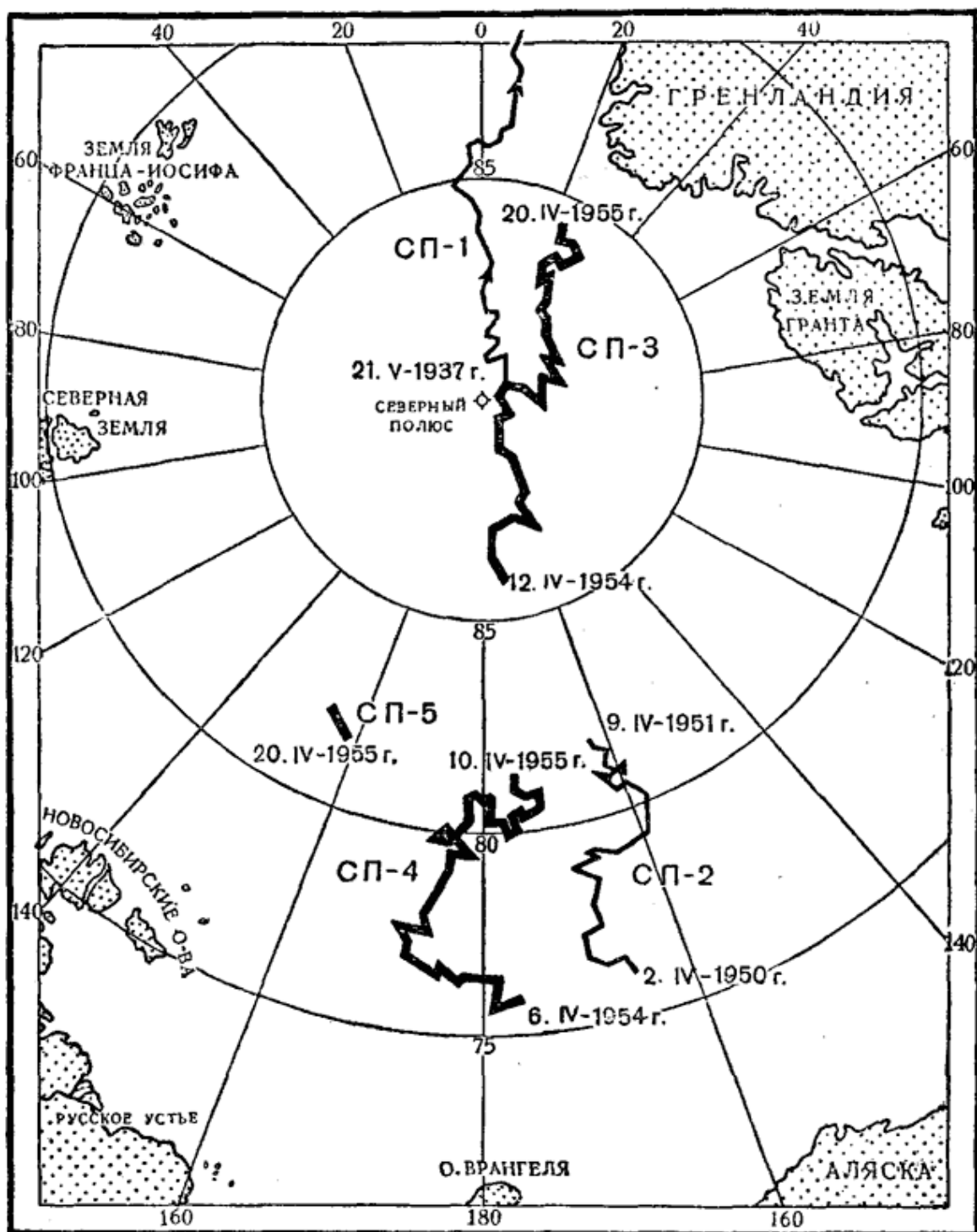
Замечательные пятнадцать товарищей были у Сомова — мужественные, трудолюбивые, никогда не унывающие. Какие только трудности им не пришлось испытать! Когда во время сжатия льдов треснула льдина, лагерь раскололся на несколько частей. Трещины появились всюду, они проходили и под палатками. Но все приборы и все запасы удалось спасти. Лагерь перенесли на новое место. И всё это делали во тьме, под вой не прекращавшейся несколько суток пурги.

На льдине мы встретились и со старым приятелем, доктором-парашютистом Воловичем. Ему почти не приходилось лечить — на льдине все были здоровы. Чтобы не сидеть без дела, он добровольно взял на себя обязанности повара. Хотя он и привез с собой большую и красивую книгу «О вкусной и

здоровой пище», поваром он оказался неважным. Редко удавалось ему сварить какое-нибудь блюдо, чтобы оно не подгорело и не пахло дымом. В честь нашего прилёта Волович решил приготовить грибной суп. Он набросал в воду сухие грибы и бесконечно долго варил их; получилась какая-то мутная бурда цвета кофе. Однако мы ели и хвалили — уж очень старался доктор-повар угостить нас получше.

Мне понравился механик станции, бывший лётчик Комаров. Золотые у него руки. Он ремонтировал всё: и лебёдки, и моторчики, и разные приборы. Комаров — полярный изобретатель. Он из старой железной бочки сделал трубу, приспособил моторчик, и такой получился насос, что можно залить водой любую льдину. С помощью этой помпы мы отремонтировали посадочную площадку. Накидали в разводе мелкие куски льда, залили водой, и через двое суток всё сковал мороз.

Вскоре на этот «аэродром» удачно опустился четырёхмоторный самолёт Задкова. Всё обошлось хорошо. Дружески простившись с зимовщиками, мы улетели в Москву.



376 дней вели научную работу на станции «Северный полюс — два» Сомов и его отважные друзья. Весной, когда наступил полярный день, лётчик Мазурук снял их со льдины и доставил на Большую землю.

Через четыре года лётчик Масленников, совершая ледовую разведку, увидел на льдине разбитые ящики и порванные палатки. Они напоминали чукотские яранги брошенного стойбища. Лётчик прошёл над льдиной бреющим полётом и убедился, что это остатки лагеря Сомова.

Зимовщики оставили свою льдину, когда она была на 82° северной широты. В 1954 году лётчик Масленников обнаружил её на 75° северной широты. Как же остаток льдины, на которой был лагерь «Северный полюс — два», оказался на семьсот с лишним километров южнее?

Льдина прошла большой путь, она сделала огромный круг по часовой стрелке и, хотя на ней уже не было людей, послужила науке. Благодаря находке Масленникова удалось ещё раз проверить догадки о том, как дрейфуют льды в Северном океане.

На плавающих льдинах

В последних числах декабря 1954 года мощный воздушный корабль отправился в очередной рейс из Москвы в район Северного полюса. Его вёл Герой Советского Союза Илья Павлович Мазурук. На борту самолёта рядом с ящиками и тюками лежали две бережно закутанные ёлки... Да, настоящие пушистые зелёные ёлки... В Арктику полетели и два больших деда-мороза, и гирлянды разноцветных лампочек, и множество игрушек — блестящих стеклянных шаров, звёзд, хлопушек, флажков... Кому всё это понадобится в центре Северного Ледовитого океана? Подарок белым медведям, что ли?

Конечно, не ради мишек старался Мазурук, ведя самолёт во тьме полярной ночи и борясь со штормами и пургой.

Множество льдин, больших и малых, лениво движется в тёмной воде Северного Ледовитого океана! На двух из них выросли населённые пункты из небольших домиков и палаток. В них, за тысячи километров от материка, живут и трудятся отважные советские люди. Это работники научных станций «Северный полюс — три» и «Северный полюс — четыре». Им-то и вёз новогодние подарки лётчик Мазурук. Кроме ёлок и игрушек, самолёт доставил в ледовые лагеря лимоны и мандарины из Грузии, яблоки из Крыма, шипучее вино с Дона, розовую лососину с Камчатки, украинскую колбасу, торты, любовно изготовленные лучшими московскими кондитерами. А сколько писем было на борту самолёта! Были тут письма не только от родных и друзей, но и от совсем незнакомых людей — рабочих, колхозников, домашних хозяек, студентов, школьников. Все они выражали своё восхищение подвигом зимовщиков, желали им счастливого дрейфа, сердечно поздравляли с Новым годом.

Научные станции «Северный полюс — три» и «Северный полюс — четыре» были организованы весной 1954 года после долгой и тщательной подготовки, участвовать в которой довелось и мне. Много пришлось поездить по заводам, исследовательским институтам и похлопотать, прежде чем были изготовлены новые, совершенные приборы для научных наблюдений и различное оборудование для станций на льдинах. Для них были сконструированы и построены удобные и тёплые разборные домики, поставленные на лыжи. Весит такой домик всего восемьсот килограммов, и несколько человек в случае необходимости могут передвинуть его с места на место. В таком домике стоят четыре очень лёгкие раскладные кровати, стол, стулья, шкафчик. Отапливаются эти «арктические особняки» специальными печками длительного горения. Ведро угля для такой печки хватает на сутки. Кроме того, в домике стоит газовая плитка, на которой можно вскипятить чай или разогреть ужин. Газ «прилетает» на льдины в специальных баллонах.

Чего только не было в больших и малых ящиках с необычным адресом получателя — «Северный полюс»! Электропилы для льда, лебёдки с моторами, радиостанции, телефоны, разобранные тракторы и автомобили-вездеходы. А сколько разного продовольствия было приготовлено для отправки — консервов, колбас, сыра, окороков, масла, мясных туш, шоколада, печенья, сахара, муки, рыбы, гусей, уток, кур, пельменей!

Наконец всё было готово для экспедиции. В раннее апрельское утро один за другим с подмосковного аэродрома поднялись мощные транспортные самолёты и, взяв курс на север, исчезли в голубом небе. Эти самолёты вели опытейшие полярные лётчики: Мазурук, Черевичный, Котов, Титлов, Масленников, Задков и другие. На борту воздушных кораблей находились научные работники. Тут были и совсем ещё молодые специалисты, недавно окончившие институт, и шестидесятилетний академик Дмитрий Иванович Щербаков, который впервые отправился в путешествие на Северный полюс.

— С твоим здоровьем — и в такой дальний путь! — с укором сказала академику жена, когда он поднимался по трапу в самолёт.

Однако Дмитрий Иванович великолепно себя чувствовал во время экспедиции. Когда мы пролетели над полюсом, его спросили:

— Каково ваше впечатление?

Он весело ответил:

— Земную ось нашёл в полном порядке, с исправными подшипниками...

А спустя месяц после работы на кристально чистом полярном воздухе, с изобилием солнечных лучей, загорелый и жизнерадостный, академик, выйдя из самолёта на том же подмосковном аэродроме, удивил своим видом встречавших его друзей:

— Дмитрий Иванович! Полнос-то, случайно, не около Сочи? У вас такой вид, будто вы с курорта возвращаетесь...

...Но не буду больше забегать вперёд. Поднявшись с подмосковного аэродрома, мы через два часа сорок минут были над Архангельском, у «ворот Арктики», как называют этот северный город полярники. Мы летим над тундрой. На сотни километров тянутся её заснеженные просторы. Редко, едва приметной точкой мелькнёт человеческое жильё. Прилетели в Амдерму — большой посёлок, почти город, в ненецкой тундре, расположенный на арктической границе Европы и Азии. Мы пробыли в Амдерме один день, и отсюда часть самолётов вылетела на остров Диксон, а другая — на мыс Отто Шмидта на Чукотке.

Бывает же в жизни такое совпадение! На мыс Отто Шмидта мы прилетели 11 апреля 1954 года. А ровно двадцать лет назад, 11 апреля 1934 года, я впервые прилетел сюда, в крайний населённый пункт далёкой Чукотки. С великим трудом добравшись тогда до этих мест, я вылетел с мыса Шмидта на льдину, дрейфовавшую в беспокойном Чукотском море, на которой в туманной мгле ждали спасения челюскинцы.

На этот раз мы прилетели на мыс Шмидта, когда жители арктического посёлка ещё спали. Распорядок дня у них такой же, как на Большой земле. В девять часов начинается рабочий день. В Москве в это время кремлёвские куранты отбивают полночь.

Когда я впервые попал сюда, на голом каменистом берегу возвышались три маленьких домика полярной станции, а чуть поодаль раскинулось небольшое чукотское селение, насчитывавшее четыре — пять яранг.

Теперь же на мысе Шмидта выросла целая улица хороших двухэтажных домов. Ни одной яранги я здесь не нашёл: чукчи также переселились в новые дома. В каждом доме — по четыре просторные квартиры, со всеми возможными на Севере удобствами. В арктическом посёлке мыса Шмидта есть всё: баня, большой клуб, больница, магазин. В этом чуть ли не самом северном магазине нашей огромной страны я купил пачку московских папирос, шоколадные конфеты фабрики «Красный Октябрь» и свежие лимоны, ярко-жёлтые, без единого пятнышка, пахучие лимоны — плоды солнечного юга! Стоит ли вспоминать о некогда страшной болезни Севера — цинге, когда всюду в арктических посёлках и на уединённых зимовках есть в изобилии лук и чеснок, часто бывают свежие овощи и почти всегда лимоны...

На мысе Шмидта я побывал в школе. Меня окружили чукотские дети. Многие из них приехали сюда за двести — триста километров. Они живут в хорошо оборудованном интернате, на полном иждивении государства весь учебный год.

Я спросил пионерку Зою Кангальвлэ, ученицу шестого класса, черноволосую, коренастую девочку, почему она и её товарищи по школе не уезжают на время каникул к себе домой.

— Я просто не знаю, где их искать в тундре, — сказала девочка. — Мои родители — оленеводы из колхоза-миллионера, они постоянно перекочёвывают с места на место — ведь оленям нужен корм. Пожалуй, пока их найдёшь, и каникулы кончатся!

Ребята оказались очень любознательными. Каких только вопросов они мне не задавали! И я охотно рассказывал им о своих полётах в Арктику, о Москве, о том, как живут и учатся школьники на Большой земле.

На прощание они показали мне «свои таланты» — весело танцевали, пели, декламировали по-русски и по-чукотски, так что я с ними нисколько не соскучился.

...Мы дружески распрощались с жителями мыса Шмидта и тронулись дальше в путь.

Хорошо на Дальнем Севере в тихий светлый день! Видимость здесь такая, какой не встретишь, кажется, нигде на земном шаре. Только поднялись в воздух, как увидели вдаль, в Чукотском море, вершины гор острова Врангеля. А до острова было двести километров.

Когда пролетали над островом, мои спутники заметили внизу стада оленей, пасшихся в разных местах. Откуда взялись на острове Врангеля олени, когда и люди стали жить здесь лишь с 1926 года? Оказалось, что олени эти не простые, а путешественники — их доставили на остров полярные лётчики.

Олени отлично себя чувствовали на новом месте — подножного корма вполне хватало. Они одичали, стада увеличились в несколько раз.

Сейчас на острове Врангеля разрешена даже охота на диких оленей.

...После вылета из Москвы прошло всего пять дней, а полярные лётчики, большие знатоки своего дела, посадили самолёты в заранее намеченные планом точки Северного Ледовитого океана.

Пять дней! В 1937 году на воздушный путь от советской столицы до центра Арктики ушло более двух месяцев. И дело здесь не только в том, что из скоростной машины «образца 1937 года» можно было

«выжать» не выше ста восьмидесяти километров в час, а современный транспортный самолёт легко делает больше трёхсот километров в час. Мы не столько летали тогда, сколько ждали подходящей погоды. А теперь наши лётчики, пользуясь новой техникой, летают при любой погоде, в любое время года.

...Много часов продолжались воздушные поиски подходящих льдин для основания станции. Четыре самолёта к северу от острова Врангеля по направлению к географическому полюсу искали ровное ледяное поле, пригодное для организации станции «Северный полюс — четыре». Два самолёта были на лыжах, они должны были первыми сесть на лёд. Два других были на колёсах и могли опуститься только на уже подготовленную площадку — машина ведь могла попасть в глубокий снег или налететь на скрытые под снежным покровом ропаки.

Кругом были торосы и частые разводья. Часа три летали — ничего подходящего. Вдруг по радио командир отряда лётчик Титлов сообщает:

— Кружу над подходящей льдиной.

Опытным взглядом пилот и учёные-полярники, бывшие с ним на самолёте, определили с воздуха толщину ледового покрова, выбрали мощную и ровную льдину.

Сесть первым Титлов не мог — он был на колёсах.

Самолёт лётчика Масленникова, на борту которого находился и я, принял сообщение. Штурман настроил радиокompас. Вскоре мы увидели самолёт Титлова; он шёл бреющим полётом над намеченной льдиной. Масленников сделал круг, сбросил дымовую шашку, чтобы определить направление ветра, и пошёл на посадку.

Признаюсь, я волновался не меньше, чем в ту памятную минуту, когда впервые сажал самолёт на Северный полюс.

Масленников повёл машину на снижение, и торосы, едва приметные сверху, теперь стали огромными. Мы неподвижно сидели на своих местах, но чувствовали первый толчок... Коснувшись ледяной поверхности, самолёт стал скользить всё тише и тише. Потом он остановился, мы открыли дверь кабины, прыгнули на лёд. Бывший с нами начальник высокоширотной экспедиции контр-адмирал Бурханов и новый «хозяин» льдины Евгений Иванович Толстиков первыми стали осматривать ледяной остров. Здесь ведь Толстикову и его товарищам придётся провести не один месяц. Льдина оказалась прочной, толщиной более двух метров. Мы проверили снежный покров и убедились в том, что и самолёт на колёсах сможет тут сесть. Из чёрного полотна выложили посадочный знак — букву «Т». Титлов сел удачно, а за ним и другие самолёты.

Это произошло на 76° северной широты, примерно за полторы тысячи километров от полюса.

В это время другой лётный отряд нашёл льдину на 86° северной широты, в четырёхстах километрах от полюса, на которой и была организована станция «Северный полюс — три». Её выбрал начальник станции Герой Социалистического Труда Алексей Фёдорович Трешников.

Зачем же сразу создавать на плавающих льдинах две научные станции? Ответить на этот вопрос нетрудно. Для науки очень важно, чтобы велись постоянные исследования Арктики не в одном месте. Это важно и для предсказания погоды не только в Арктике, но и по всему Советскому Союзу и для проведения научных изысканий.

Например, во время работ станций «Северный полюс — три» и «Северный полюс — четыре» удалось получить новые сведения о подводном горном хребте, тянущемся от Новосибирских островов к берегам Гренландии.

Когда летишь над льдами или стоишь рядом с неподвижным самолётом на заснеженной льдине, трудно представить, что на дне океана под толщей вод есть высокие горы. Но они есть. Советские учёные открыли их ещё в 1948—1949 годах. Измеряя глубину в разных точках океана, они обнаружили, что в одном месте лот опускается на три километра, а в другом — только на один километр. Там, где глубина меньше, находится вершина горного хребта, названного именем великого русского учёного М. В. Ломоносова.

Открытие гор имени Ломоносова безусловно одно из самых крупных географических открытий нашего века. Раньше думали, что дно Северного Ледовитого океана подобно гигантской чаше. Теперь мы знаем, что горный хребет делит океан на две части, на два самостоятельных бассейна — западный и восточный. Всё это сказывается на движении вод и льдов в Арктике.

И сейчас ещё продолжается изучение подводных гор. Из лагерей научных станций вылетают вертолёты, опускаются на окрестные льдины, научные работники делают лунку, рокошет моторчик лебёдки, и лот опускается на дно. Измерена ещё одна глубина.

Вертолёт — эта замечательная бескрылая стальная птица — хорошо помогает полярникам. В отличие от самолёта, вертолёт не требует площадки для разгона при взлёте. Он отвесно поднимается с любого «пятачка» и так же садится. Были случаи, когда эти замечательные машины спасали и людей и имущество. Во время передвижки льдов поломало «аэродром» лагеря Толстикова. Трещина прошла под стоявшим там одномоторным самолётом «АН-2». Не успели лётчик и механик опомниться, как самолёт

одной лыжей провалился в океан. Бросились спасать приборы и груз. В эту минуту вертолёт подлетел к тонущему самолёту, вертикально спустился, остановился в воздухе и взял на борт и людей и имущество. Вертолёт может также легко поднять неразобранную палатку со всем содержимым и даже домик и перенести их на другое место.

Дружно живут и работают учёные-полярники на льдинах в «сердце Арктики». Они готовы к любой неожиданности.

«Лопнет эта льдина — переберёмся на другую», — говорят они.

В лагере Трешникова даже прибавилось «местное население». «Заслуженная полярница», собака «барыня», та самая, которая доставила столько хлопот в лагере Сомова, снова живёт на льдине. Она принесла пять щенят. «Барыня» оказалась на редкость заботливой матерью. Правда, у неё есть «няня» — один научный работник; он в свободное время охотно возится со щенятами. Они хорошо растут, и уже стали лаять.

Полярники не чувствуют себя оторванными от Родины. С ними ежедневно говорят по радио. Самолёты часто привозят на льдины гостей — учёных, прилетающих сюда для кратковременной исследовательской работы, доставляют фрукты, овощи, почту и даже цветы. Письмо, написанное в Москве или Ленинграде, читают в океане, вблизи Северного полюса, через три — четыре дня.

Сейчас на станции «Северный полюс — шесть» и «Северный полюс — семь» почту доставляют за один день.

