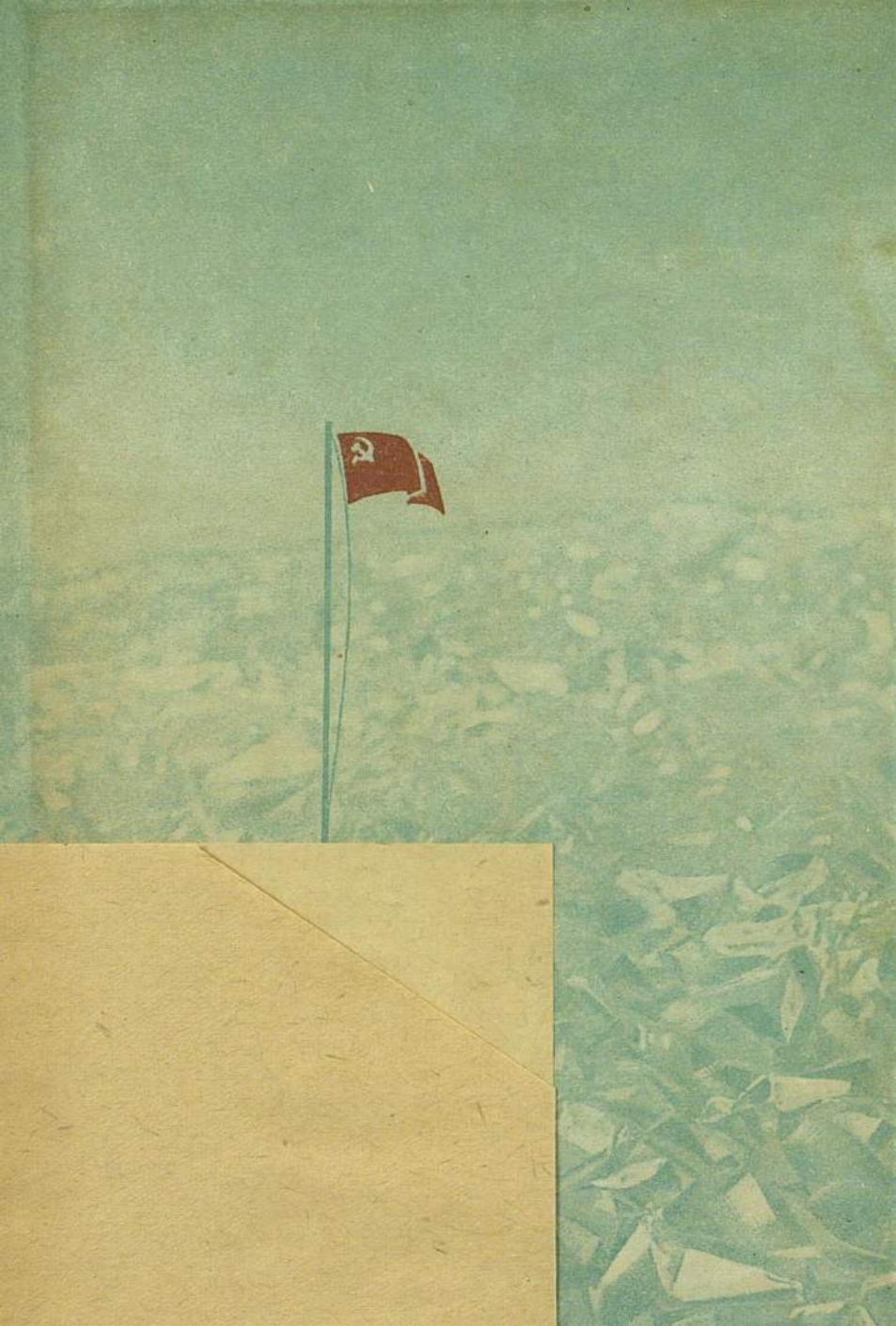


М. Б. БОДОПЬЯНОВ



МОЙ ПУТЬ  
К ПОЛЮСУ











XVIII Съезду  
Коммунистической  
Партии большевиков  
посвящен

М. Водяному

THEY HIGH-ROTOR

CHILLING AIR





Обязательный контрольный экземпляр

М. В. ВОДОПЬЯНОВ

39-4  
176

# МОЙ ПУТЬ К ПОЛЮСУ



ВОРОНЕЖ  
ОБЛАСТНОЕ КНИГОИЗДАТЕЛЬСТВО

1 9 3 9

Ответственный редактор

М. Я. БУЛАВИН

\*

Технический редактор

В. Т. ЮЩЕНКО

\*

Художественный редактор

Б. И. МАЛЮЧЕНКО

\*

Корректора:

А. В. СКВОРЦОВА, Е. А. ТРЕТЬЯКОВА,

З. В. ОРЛОВА

Сдано в на-  
бор 2/II—1939 г.

Подписано к печати

27/II—1939 г. Формат бу-

маги 62×94<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бум. л. 11<sup>3</sup>/<sub>16</sub>.

Печ. л. 24. Учетно-авт. л. 22,3.

Знак. в бум. листе 86320.

Тираж 8200 экз. Уполн.

облшта № 332. Изд.

№ 22. Изд. инд. 3-X/D.

Заказ № 665.

Тип. изд. „Коммуна“, Воронеж,  
пр. Революции, 51.

Цена 6 руб. 50 коп.

Переплет 2 руб. 50 коп.

Иллюстрации в тексте

Е. Н. ИВАНОВ

Переплет, форзац, титул и заставки

Б. И. МАЛЮЧЕНКО



### ||| ЗАРОЖДЕНИЕ МЕЧТЫ |||

Моя сознательная, творческая жизнь началась после Великой Октябрьской революции. Именно революция дала мне возможность стать новым человеком нашего советского общества. Она открыла мне путь из темной, кошмарной действительности старой деревни в светлую, культурную жизнь.

Наша молодежь не знает старого деревенского быта, уродовавшего людей, сжимавшего, словно тисками, засасывавшего, как болото.

Тысячи смелых, честных и талантливых людей погибли в этом болоте, попытку описать которое я сделал в первой главе этой книги: «Царство темноты».

Каковы были мечты молодого человека в дореволюционное время? Я, например, в детстве мечтал стать пастухом, любил щелкать кнутом; меня привлекала к этой профессии возможность быть целыми днями одному, думать, мечтать — уходить от действительности. Это была вполне реальная, легко осуществимая мечта. А вот стать летчиком в то время я не смог бы, как бы сильно ни было это желание. На мое счастье, первая мысль об авиации и желание стать летчиком появились у меня именно после Великой Октябрьской революции.

Увидев в первый раз самолет «Илья Муромец», я решил стать летчиком. Меня приняли добровольцем в Красную Армию — и это был первый радостный день в моей жизни.

Красная Армия, воспитав меня, открыла мне широкий путь в новую, радостную жизнь, породившую иные мечтания...

Научившись управлять автомобилем, я пережил вторую радость в жизни. Потом я стал мотористом-бортмехаником, и, наконец, — летчиком. С этих пор моя жизнь стала яркой, радостной, плодотворной.

Став летчиком, я медленно, но верно поднимался со ступеньки на ступеньку чудесной лестницы моей жизни. Меня учили, мне помогали и, главное, я всегда учился сам. Урывками, по ночам, на аэродромах, между полетами, я все время осваивал высшую технику авиации.

Это было очень трудно: мое деревенское образование ограничилось тремя месяцами учебы в церковно-приходской школе. Все же мне удалось овладеть техникой любимого дела. Я стал грамотным и достаточно смелым летчиком. Меня влекло к разрешению самых сложных и, пожалуй, подчас опасных задач.

Во время выполнения одного из ответственных заданий в условиях зимней ночи, в мало изученной в то время метеорологической обстановке, я потерпел тяжелую аварию. Я получил сотрясение мозга, трое суток был без сознания. Никто не верил, что я буду после этого опять летать. Но, благодаря силе медицины и сталинской заботе о человеке в нашей стране, я через три месяца снова стал в ряды летчиков.

Мне хотелось летать еще лучше, чтобы прославить свою родину и великую партию Ленина — Сталина, воспитавшую меня. Я был готов на любую жертву, на любой подвиг. Так зародилась мечта о полете на полюс.

21 мая 1937 года я, бывший возчик камня и гонщик лошадей, благодаря мощи нашей великой страны, первый в мире посадил свой воздушный корабль на Северном полюсе.

За эту великую честь, оказанную мне моей страной, моей партией, я всегда готов отдать свою жизнь, если этого требует обстановка, но предварительно уничтожу врага.





## ЦАРСТВО ТЕМНОТЫ

Родился я в селе Студенки бывшего Липецкого уезда, в бедной крестьянской семье.

Село Студенки ничем не замечательно. Историка может заинтересовать лишь то обстоятельство, что девяносто процентов жителей села были неграмотны. Хотя село расположено рядом с городом, никто из жителей до революции не ходил ни в городской театр, ни в кино. Занимались хлебопашеством и огородничеством, пили водку, ссорились, по праздникам наряжались в дешевые и мешковатые костюмы...

Когда мне исполнилось семь лет, отец мой задумал переселиться в Сибирь, на новые места. Причинами поездки были развал хозяйства и раздоры отца с моим дедом.

Отец продал за тридцать рублей лошадь, полученную в приданое за матерью, и купил два билета до станции Тайшет, где-то около Иркутска. Уехавшие раньше односельчане писали, что там прокладывается новая железная дорога и работы много.

Семья наша состояла из четырех человек: отец, мать, я и маленькая сестренка семи месяцев.

Тяжелые вещи уложили в сундук и сдали в багаж, но получили сундук по приезде в Тайшет почти пустым — вещи украли.

Поселились мы в бане у одного дальнего родственника — Дубинина, который давно жил в Тайшете и имел свой дом.

Отец начал работать на железной дороге: выгружал из вагонов уголь для паровозов. Работа была сдельная: за двенадцать-тринадцать часов можно было заработать полтора-два рубля. Зажили ничего, стали покупать к чаю белый хлеб, мясо ели почти каждый день, — не то, что в деревне. Но недолго длилось наше «счастье».



Однажды вечером подали к станции два вагона угля. В этот день почти не было подачи, и рабочие сидели без дела, покуривая за сараем... Начали спорить — кому выгружать? В конце концов, уговорились — всем. Открывают один вагон — что такое? Кирпичный чай. Открывают другой — чесунча.

— Вот так уголь!.. Давай, ребята, выгружать чесунчу домой.

Отец запротестовал, но его чуть не пристукнули лопатой по голове:

— Привяжи язык. Знаешь, что за это бывает?..

А утром приходит жандарм и говорит отцу: «Собирайся». Пошли.

Отец был запуган. В участке сказал, что ушел с работы рано и никаких вагонов не видел.

— Не бойся, Водопьянов,— уговаривали его,— мы тебя не выдадим, только укажи виновников.

Отец не указал.

— Тогда мы тебя посадим... На тебя показали, что ты открывал вагон.

Повезли отца в Иркутск, посадили в тюрьму. Там он попал ламповщиком к политическим ссыльным. Научили они отца грамоте и долго просвещали его, доказывая, что скоро будет равенство, на что отец никак не соглашался: «Как это так — равенство: один работает, другой лентяй, один ученый, другой пахарь, — нет, уравнивать нас нельзя».

Но недолго пришлось ему спорить,— перевели его в Нижнеудинск. Пользовался там он доверием, ходил в «вольной» одежде и жил в кирпичном тюремном сарае.

С тех пор, как забрали отца, жизнь у нас круто изменилась. Квартире пришлось сменить: только недавно переехали в хорошую, а теперь опять в баню. Чтобы прокормить нас, мать стала торговать на станции пирожками и жареной печенкой, а я сидел дома за няньку. Как только приходила мама, я убегал к ребятам играть. Нередко больно влетало мне за эти игры от матери.

Раз как-то мама с сестренкой уехали к отцу в Нижнеудинск на свидание. На другой день после ее отъезда приходит к нам сосед — дедушка Медведев с каким-то татаринном. Хороший старик был этот Медведев, мы, ребята, очень любили его. Летом он брал нас с собой на сенокос,— он косит, а мы собираем, а потом и прокатимся на дедушкиной лошади.

— Мать дома?

— Нет, уехала к отцу.

— Мы пришли нанимать тебя гонщиком.

— Сколько тебе лет? — спрашивает татарин.

— Девять.

— Лошадью править умеешь?

— Умею, я в деревне еще правил, когда ездил с отцом за снопами.

— У меня работа не тяжелая, песок тебе будут насыпать, а ты возить станешь, куда укажут, а сваливать будут свальщики. Вот и вся твоя работа. Пять рублей в месяц жалованья положу на готовых харчах.

«Пять рублей, да еще править лошадью», подумал я и сразу согласился. Попросил дедушку Медведева, как только мама приедет, сказать ей, где я, и собрался в дорогу.

Работа моя, действительно, была не тяжелая, только приходилось рано вставать — в четыре часа. В карьере работало пятьсот лошадей. Делали насыпь новой железной дороги.

Рабочие звали меня «казак» за барашковую шапку, которую я носил. Делал я все, что приказывали старшие: за водкой сбегать — пожалуйста, плясать заставят — пляшу. Всегда был веселый. А песок возил хорошо.

Хозяин очень хвалил меня.

В конце октября 1910 года я первый раз получил жалование — всего семь рублей пятьдесят копеек, а четыре рубля хозяин удержал за одежду. Один рабочий сказал мне, что хозяин обсчитал меня на рубль. Поругался с хозяином, но тот не прибавил мне ни копейки.

Снял я сапоги, завернул деньги в портянку, чтобы не украли в дороге, и поехал к матери. Когда приехал в Тайшет, опять разулся, достал деньги, несу в руках, бегу, подпрыгивая от удовольствия. Как обрадовалась мне мать, как радостна была ей моя первая помощь семье.

Эту зиму мы прожили у отца в Нижнеудинске.

Возле тюрьмы стоял маленький домик. Раньше там жил надзиратель, потом он перебрался на лучшую квартиру. Отец пришел к смотрителю тюрьмы просить разрешения жить в этом домике вместе с семьей. Снял шапку, стоит перед ним.

— Ваше благородие, будьте отцом родным... Положение у меня тяжелое — жена ходит последнее время, да еще двое ребят...

Смотритель согласился быть «отцом», хотя он был гораздо моложе моего отца.

— Хорошо. Только старайся.



И поселились мы всей семьей в этом домике.

Наступила весна. Домик кому-то понадобился, и мы снова собрались в Тайшет. Ожидая поезда на вокзале, я с любопытством глазел по сторонам. Подходит ко мне какой-то человек и спрашивает:

— Мальчик, не знаешь, где тут найти гонщика?

— Я гонщик. Прошлый год работал у татар.

— А пойдешь ко мне гонщиком?

— Пойду, но ты поговори с моей мамой.

Подходит он к матери, беседует, уговаривает отдать меня в гонщики.

— Жена у меня добрая,— говорит человек,— ему плохо не будет. Жить будем вместе — одной семьей. Жалованье — на всем готовом — положу восемь рублей. Вам куда ехать?

— В Тайшет.

— Ну, вот и по дороге нам. Не доезжая Тайшета, мы и сойдем на станции Косыревка. Фамилия моя Белоусов.

— Ну что ж,— говорит мама,— пусть едет. Только вы его не обижайте.

Работать у этого хозяина было не плохо. Но опять приходилось вставать затемно, а по праздникам надо было еще заготавливать сено. Отоспаться было некогда.

Через три месяца хозяин отправил меня домой.

Приезжаю в Тайшет,— темно, боюсь идти по улицам. Все же рискнул.

Подхожу к дому, сердце замирает от радости — приехал и привез «массу» денег, почти двадцать рублей. Стучу, слышу голос:

— Кто там?

— Я, мама, открой... А папа дома?

— Дома.

— А я денег привез много.

Вхожу, отец встает:

— А, сынок приехал! Ну, старуха, сходи за полбутылкой, с приездом выпить надо.

Отец уже был на свободе и работал на кирпичном заводе у хозяина, получал «с тысячи». Зарабатывал он хорошо, но частенько выпивал и бил маму.

Осенью я пошел в школу, а отец уехал верст за тридцать в тайгу тесать шпалы.

В начале декабря прихожу домой из школы, смотрю — какой-то старик сидит у нас. Увидел меня, говорит:

— Здравствуй, внучек.

Тут я узнал деда.

— Не можем,— говорит,— больше жить без вас. Старуха день и ночь кричит: «Поезжай,— говорит,— привези, пропадут они там, опять посадят Васю в тюрьму, такой уж проклятый край — Сибирь эта».

В этот же день поехали за отцом в тайгу. Отец приехал, сухо поздоровался с дедом:

— Ты зачем приехал?

— Поедем, Вася, домой. Соскучились мы, мать каждый день голосит.

— Не поеду я. Делать мне там нечего.

— Поедем, Вася, полдома подпишу. Хозяйство без тебя не идет.

— Обманешь, я знаю тебя.

Встал дед на колени перед иконами, начал креститься:

— Вот перед богом говорю, отсохни у меня язык, руки и ноги, если обману. Как приедем, так сразу и подпишу. Если не желаешь жить вместе, поставим тебе дом — у нас сруб есть большой,— и живи один с богом. Лошадь дам, у нас их две. Сказал, полхозяйства отдам, значит, отдам, вот тебе крест святой,— и опять крестится на икону, а сам плачет.

И я заплакал; кроме отца, все плакали.

Когда отец согласился, сразу ожили все. Я был особенно рад — опять увижу бабушку, дядю Ваню...

Приехали мы из Сибири под рождество, 24 декабря 1911 г. С неделю ходили к родственникам и знакомым. После праздника и свиданий скучно стало. Как-то раз, после обеда, пошел я с дедом в школу.

— Привел внука — учить надо,— говорит он учителю.

— Поздно, Андрей Гаврилович, у меня ребята прошли уже букварь... Куда я его возьму?... — и, обратившись ко мне, спросил:

— Знаешь буквы?

— Знаю.

— А ну-ка, напиши на доске мелом.

Я смело взялся за мел и, написав, сообразил, что ошибся, хотел поправить, но учитель не дал. А в школу все-таки принял и посадил на последнюю парту, с отставшими.

Через месяц я догнал товарищей.



Дедушка Андрей Гаврилович, несмотря на свои семьдесят лет, был крепкий старик. Носил он острую бородку и низко



подстриженные в кружок волосы. Волосы он по воскресеньям смазывал деревянным маслом из горячей лампадки. Скуп он был до невозможности.

Семья у нас была большая, хозяйство середняцкое, но дело никак не ладилось: отец не мог ужиться с дедом.

— Батя,— начинал обыкновенно отец, обращаясь к дедушке,— скоро полгода пройдет, как ты обещал мне подписать половину хозяйства. Помнишь, ты перед иконами клятву давал, что подпишешь, как только домой вернемся? Не зря я, видно, тогда отказывался. Чуяло сердце, что обманешь. Так и вышло...

Дед обычно отмалчивался. Этот разговор был ему явно неприятен. Но отец настаивал на своем:

— Не хочешь подписывать половину хозяйства — не надо. Отдай мне хоть новый сруб — все равно он тебе не нужен, продавать собираешься. К тому же ты ведь обещал этот сруб отдать мне. Вот и отдай. Сам, небось, знаешь, что вместе мы все равно не уживемся.

— Нет тебе сруба,— с сердцем отвечал дедушка.— Если хочешь уходить — уходи с чем пришел, я тебе ничего не дам.

Дед был уверен, что с пустыми руками отец не уйдет, и этим хотел удержать его.

Не хотелось ему выделять отца. То пообещает дать сруб, то отказывается. А, в конце концов, сруб продал.



Весной 1912 года отец и несколько наших мужичков решили построить кирпичный сарай. В компанию пригласили Андрея Никаноровича — одного деревенского кулачка.

Построили сарай. Начал отец делать кирпич. Дядя Ваня и сын Андрея Никаноровича помогали ему. Кирпич делали мы наливной. За каждую выработанную тысячу кирпича они получали три рубля. Я тоже стал работать. Дело у меня пошло хорошо.

Сарай мы строили на огороде Митьки Конного. За аренду земли платили ему три рубля в месяц. А избенка у этого Митьки стояла на курьих ножках. Отец пошутил как-то:

— Продай, Митрий, мне свои хоромы.

— Купи,— говорит,— я ухожу в отцовский дом.

— Ты не шутишь?

— Нет, не шучу.

— Сколько возьмешь?

— Сто пятьдесят рублей в два срока.

Решил отец купить этот дом и отделиться от деда,— все равно тот его обманул, отец это чувствовал. Где только взять деньги?

Пошел отец на сборную избу и стал предлагать свою землю на шесть лет в аренду. Земли у нас было на две души. Вдруг и дедушка приходит на сборную избу. Не желая упустить землю— она у нас была вместе,—предлагает отцу сдать ему.

Сдал отец землю, кое у кого занял, набрал восемьдесят рублей. При свидетелях отдал за избу первую половину, а семьдесят рублей уговорился уплатить через месяц. Тут же собрали мы свои пожитки и переехали в свой дом.

Пришло время платить за дом. Шестьдесят два рубля отец набрал, восемь рублей нехватает. В долг больше никто не дает. Обращается отец к деду:

— Через два часа платить надо, а то ведь пропадут и те, что заплачены.

— Ну, ладно, дам восемь рублей, но ты подпиши полнивы, которые под рожью.

— Да ведь она у меня последняя.

— Что ж, что последняя... Деньги даром никто не дает.

И пришлось подписать своему же отцу последнюю полниву (полдесятины) посеянного хлеба.



Весной 1913 года, скопив деньжат, отец решил купить лошадь.

Чтобы не ошибиться, он попросил дедушку помочь ему сделать эту покупку. Дед согласился.

Они долго ходили вдвоем по конной ярмарке, пока не приглянулась подходящая кобылка. Запрягли, попробовали. Кобылка сильная, везет хорошо. Видно, что и деду она понравилась. Спросили о цене. Хозяин запросил семьдесят рублей.

Торговались долго, били друг друга по рукам. Один сбавит рубль, другой прибавит полтинник. Наконец, сошлись на пятидесяти девяти рублях.

— Батя,— обращается отец к деду,— дай десятку, у меня нехватает.

Деда как иголкой кольнуло. Не отвечая, он начал еще раз осматривать лошадь. Посмотрел губы, отошел в сторону, посмотрел на ноги и говорит:



— Не годится она, Вася, зря ты за ней гонишься. Погляди хорошенько: ведь у нее передние ноги кривые. Опоена кобыла, не иначе.

Отец удивленно посмотрел на деда.

— Что-то не замечаю...— протянул он. Потом, махнув рукой, отрезал:— Брось крутить мне голову, батя. Хорошая кобыла, нечего бога гневить. Понравилась она мне, лучше ее и не желаю. Дай десятку, батя, через неделю отдам. Не веришь, — хоть сейчас подпишу полнивы, которая под хуторами.

С дедом отцу пришлось торговаться не меньше, чем с хозяином кобылы. Наконец, дед сдался, десятку дал, и лошадь была куплена.

Дома радость была неопишима. Как же: наконец-то своя лошадь в хозяйстве. Ой, как много это значило в то время!



Про десятку дедушка не забыл. Ровно через неделю прислал дядю Ваню за долгом.

— Приходи завтра,— сказал отец.

Он решил воспользоваться случаем и проучить деда за скупость. За этой несчастной десяткой дед приходил несколько раз. Теперь уже отец его поддразнивал, пока, наконец, не отказал напрямик:

— Деньги я не отдам, хоть и обещал. Ты мне сруб тоже обещал, да не дал. Теперь мы в расчете. Что ты мне должен, я прощаю, да и то только потому, что ты мне отцом приходишься.

А через час приходит бабушка, вся в слезах, прямо с порога бросилась на колени.

— Сынок, милый, христом богом молю, отдай деньги. Старик нам житья не дает. Отдай, не мучь ты нас.

Я никогда не видел такой свою бабушку. Она умоляла отца, кланялась ему в ноги, причитала в голос. Я забился в угол и тоже заревел. Не выдержал и отец: достал золотую десятку и швырнул ее на пол. Монета со звоном покатилась под лавку. Бабушка на коленях поползла за ней.

Прощаясь, бабушка сказала отцу:

— Тяжело мне все это видеть и переносить. Я и тебя понимаю, Вася... Если бы у меня были деньги, я бы не пожалела для тебя хоть сто сот. Но ведь ты знаешь своего отца, какой он...

После покупки лошади дело пошло лучше.

Зимой мы возили известковый камень на металлургический завод в трех верстах от нас. Отец ломал, я возил, а летом опять били кирпич.

Отец стал уже третьим компаньоном. Он начал похаживать с Андреем Никаноровичем и Максимом Платоновичем (своими компаньонами) в трактир чай пить и заказывать «сазанчика». А я с двумя работниками бил кирпич.

Когда удалось выкупить часть земли, отец поставил меня к сохе.

С тех пор я и стал пахарем.

Семейные отношения в деревне того времени чрезвычайно ярко рисует один эпизод, который мне в свое время рассказывал дядя Ваня.

Дело происходило в нашем селе. Когда-то здесь жил середнячок Гордеич. Было у него три сына. По средам и субботам он любил ходить на базар, а с базара обязательно заходил в трактир, к Сергеичу, заказать «сазанчик».

Время шло. Сыновья Гордеича выросли, поженились. Семья стала готовиться к разделу. И во время раздела разгорелся спор: с каким сыном должен остаться старик? Младший сын, и особенно его жена, категорически отказывались от старика. Средний тоже отказывался. По традиции, старик должен остаться на «старом корню». Хотя этого и не хотел старший сын, но тем не менее ему пришлось согласиться: против традиций не пойдешь.

Чтобы отец понапрасну не ел хлеб, сын решил его послать в школу:

— Ты, батюшка, учись грамоте,— сказал он.— Потом внучат обучать будешь.

Ничего не поделаешь — пришлось Гордеичу ходить в школу вместе с детворой.

И вот как-то, возвращаясь из школы, по старой привычке старик завернул к Сергеичу.

— Давненько, давненько не видно было,— встретил его Сергеич.— Что ж тебе, Гордеич, сазанчика, что ли, приготовить?

— Куда там, Сергеич! Плохо я жить стал. Сыновья меня не почитают. Да что там, обедать за общий стол не сажают,



на заднюю лавку стали подавать. Хожу вот в школу — сын учиться послал...

Сергеич хитро улыбнулся в свою козлиную бородку и говорит:

— Хочу тебе один совет дать, Гордеич.

— Говори, Сергеич. Умного человека приятно послушать...

Трактирщик склонился к Гордеичу и стал что-то шептать ему на ухо. Старик внимательно слушал, изредка не то непонимающе, не то отрицательно покачивал головой. Когда трактирщик поднялся, Гордеич обиженно произнес:

— Смеешься ты надо мной, Сергеич. Грех тебе, ведь когда-то другом был...

— Какой тут смех, — обиделся трактирщик. — Делай так, как говорю, плохого не будет.

Старик пришел домой и решил выполнить совет Сергеича. Потихоньку, чтобы никто не видел, сколотил ящик, аккуратно зашил его в холстину и понес попу.

— Батюшка, — сказал он отцу Константину. — Мне поговорить с тобой нужно.

Священник заинтересовался и попросил подождать, пока разойдутся прихожане.

Когда они остались вдвоем, Гордеич зашептал:

— Только, батюшка, это должно быть между нами. Сохрани бог кому лишнее слово обронить. Вот, видишь, ящик. В этом ящике все, что я сберег за свою жизнь. А принес я его тебе на сохранение. Храни, батюшка, вплоть до моей смерти. И когда помру, раздели все, что здесь есть, так: три четверти тому сыну, который меня докормит, а четвертую часть возьми себе за сохранение.

Священник поклялся на кресте, что не выдаст тайну, и Гордеич, почтительно поцеловав его руку, удалился с видом успокоенного человека.

Прошло несколько дней. Тайна мучила священника. Ну, хорошо бы она не касалась его лично, а то, поди ж ты, неожиданно-негаданно само богатство в руки лезет. Да какое богатство. Разве тут можно утерпеть?

Как ни крепился поп, но не выдержал и «под строжайшим секретом» сказал жене:

— Видно недаром, матушка, слух по селу ходит, что у Гордеича деньги есть. Целый ящик золота — пуда полтора — принес. Просил сберечь и после его смерти три четверти отдать тому сыну, который его докормит, а четвертую

часть взять себе за хранение. Вот ведь какой кремень — накопил.

Не утерпела и матушка. Дня не прошло, как «тайна Гордеича» стала известна старушке, которая двадцать лет у попа в прислугах жила. А старушка та приходилась дальней родственницей жене младшего сына Гордеича. Как же не порадовать родному человеку? Тем более, что нелады Гордеича с сыновьями были давно известны всему селу. Словом, пошел по селу слухок.

Гордеич живет попрежнему, о своих разговорах с попом и думать перестал. Однажды даже раскаялся, что послушал «этого старого охальника» и посмеялся над отцом Константином.

Но скоро Гордеичу пришлось удивляться.

Нежданно-негаданно к нему пришел младший сын с женой. Стали каяться, просить прощения, чуть ли не в ногах валяться и приглашать его жить к себе.

Старик ушам своим не верит. Не ослышался ли он? Младшая сноха, «самая зловредная баба», что больше всех ненавидела старика, сейчас нежно и ласково просит его перейти к ним жить.

— Прости нас, окаянных, — разливалась она, — нечистый, видно, попутал. Оставили мы тебя, батюшка, на старости лет. Отвернулись... Плохо тебе здесь. Обед, и тот на заднюю лавку подают. Как малое дитё, в школу послали. Иди к нам, батюшка. Хорошо тебе у нас будет...

Думал-думал старик, решил: дай испытаю, хуже не будет.

— Ладно, — говорит, — так и быть, пойдемте.

Пошел. Живет день. Живет два. Живет и диву дается: что со снохой случилось? Будто кто подменил бабу: как за лучшим гостем ухаживает, в передний угол сажает, курятиной кормит. А сын, так тот даже свои новые сапоги старику отдал: «Носи, — говорит, — батюшка, на здоровье».

Слов нет, хорошо зажил старик. За сколько лет первый раз сходил к цирюльнику, постригся...

Не прошло и недели, приходит средний сын, просит старика переселиться к нему. Младший отпустить отца наотрез отказался. Начали спорить. Дошло до скандала. Тут на шум подоспел и старший сын. Он тоже кое-что слышал, а к тому же уж очень подозрительным ему показалось поведение братьев.

Видя такое дело, старик решил незаметно удалиться.



«Как, мол, решат, тому и быть». А братья пошумели-пошумели и пошли на мировую. Решили кормить отца по очереди, по неделе каждый, а как умрет — наследство разделить поровну.

Ох, и зажилося старику! По плохой жизни и года бы не прожил, а здесь третий год живет. Гордо ходит по селу и хвалится:

— Смотрите, люди добрые, каких сынов вырастил. Холят они меня на старости лет, балуют, как малого ребенка...

Часто стал захаживать старик к Сергеичу, заказывать сазанчика. Сергеич, хитро подмаргивая, спрашивал:

— Ну, как живешь, Гордеич? Полегчало вроде?

— Какое! Прямо не узнаю своих детей. Балуют меня. Денег у меня столько, что могу не только себе сазанчика заказать... Ну-ка, ребята, присаживайтесь, на всех хватит.

В конце концов, старость взяла свое, и старик умер. Сыновья устроили пышные похороны — с двумя понами, с хоругвями, с хором. Поминки богатые закатили — два дня чуть не все село пьяным ходило.

Пришло время вскрывать завешание. Народу вокруг церкви столпилось множество, но в церковь ради такого торжественного случая пустили только родственников и близких друзей покойного. Пришел и Сергеич.

Отец Константин торжественно извлек заветный клад. Осторожно сдув пыль, он ножницами распорол холстину и вскрыл ящик.

И здесь разом все смолкли, застыли без движения, как громом сраженные: вместо ожидаемых денег, золота, ящик оказался наполненным осколками кирпичей и ржавым, никуда не годным железом.

Гробовое молчание продолжалось несколько минут. Первой его нарушила жена младшего сына.

— Ой, лишенько! — запричитала она. — Головушка ты моя бедная. И чтоб тебя перевернуло в гробу, обманщика окайного.

Мужики покрякивали. Мертвенная бледность их лиц переходила в багровую красноту бешенства.

Тяжелое настроение разрядил Сергеич. Он все время стоял в стороне и хитро улыбался в бородку. Теперь, когда всем стало ясно, что покойный старик жестоко посмеялся над их жадностью, Сергеич подошел к группе растерявшихся людей и спросил старшего сына Гордеича:

— После того, как вы разделились, он остался с тобой?







- Со мной.
- Что он делал?
- В школу ходил.
- Вот что значит наука. Одну неделю старик в школу походил, и то научился, как вас, дураков, обмануть.



Скоро я уже делал все без исключения: косил, пахал, молотил, доски пилил; кирпич бить перестали — не было времени. Выкупили всю свою землю, стали заниматься только крестьянством, а зимой возили камень.

Плохо было одно: отец пить стал много, иногда семь-восемь рублей прокучивал — это столько, сколько мы на двух лошадях еле зарабатывали за день.

В то время алкоголизм был страшным врагом деревни, и от водки страдал не только мой отец. По деревне на эту тему ходило немало разговоров. Особенно много рассказывали о чудодейственной силе попа из села Парой. К нему ездили сотни людей «зарекаться от запоя». Съездил к этому попу и отец, но пить так и не перестал.



В 1913 году я в первый раз увидел автомобиль. Я готов был бежать за ним без конца, — так он мне понравился.

Бывало, услышишь вдалеке сигнал — и ну бежать на большую дорогу, смотреть, как пронесется машина.

Однажды стою я возле лавки, сын лавочника вышел.

— Борис, — говорю, — сейчас пойдет автомобиль, я слышал гудок в городе.

— Эка невидаль — автомобиль. Я еще и не то видел в туманных картинках. Аэропланы летают, автомобилями сколько угодно, а какие города, — разве такие, как наш?

Я заинтересовался.

— Какие это, Борис, туманные картины?

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

— А где показывают?

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

«Вот, — думаю, — на свете такие чудеса творятся, а я и не знаю... А Борис моложе меня и все знает. Он сын лавочника, у него есть деньги, а я где возьму?»



Отец давал мне в праздник по три копейки, но был у меня еще один «доход». Каждое воскресенье меня посылали в церковь и давали десять копеек. Деньги эти я оставлял себе, и стал копить на «туманные картины».

Наконец, удалось накопить денег, и я в первый раз в жизни пошел в кинематограф. Все, что я увидел, поразило меня. Перед началом сеанса пел артист, потом на белом полотне замелькали люди, дома, автомобили...

Долго я не мог заснуть в тот вечер. С тех пор я часто стал ходить в кино.

Потянуло меня к другой жизни. По-своему я был счастлив, я видел больше чем мои товарищи. Вначале было плохо с деньгами, потом и это наладилось. Почти все наши деревенские ребята воровали дома рожь или овес и продавали тем, у кого своего хлеба до нового урожая не хватало. Мой отец тоже покупал у ребят краденый овес. Бывало, я насыплю дома мешок овса, снесу его товарищу, а он моему отцу этот мешок и продаст. Отец посмотрит, возьмет на руки: «Овес-то, — говорит, — как наш — желанный», и платит три рубля. Иногда один и тот же мешок по два раза продавали. Отец был злой и скупой мужик. Узнал — убил бы. Но кино брало свое...



Так шли годы. Началась и близилась к концу империалистическая война. Я уже стал подростком и больше не мечтал о профессии пастуха. Новые неясные мечтания овладевали мною. Мне хотелось увидеть мир, уйти из деревни. Но случилось иначе...

Однажды осенью поехали мы к престольному празднику в Студенские выселки к родным. Каждый год мы туда ездили. Но этот праздник мне особенно памятен. Возвращаемся домой. Я сижу — правлю лошадей, мать сидит в телеге на соломе, отец идет рядом, опираясь о палку.

Мать неожиданно для меня говорит:

— Ну, Миша, мы с отцом решили женить тебя. Года твои вышли. Надо посадить тебя дома, а то ты по театрам стал часто ходить... И помощница нужна в доме... Есть и невеста.

— На ком же это вы думаете женить меня?

— Да на Дашке Мешковой, — она у нас как своя.

— Не женюсь я на Дашке.

— Что ты его уговариваешь, как красную девку? — говорит отец. — Женим на Дашке — тому и быть.

По соседству с нами жила вдова Мешкова. У нее два сына и дочь — Даша. Сыновья оба на войне, остались семьи, а пахать некому. У них лошадь была, у нас — тоже. Тогда отец сговорился обрабатывать землю вместе с ними. Их три женщины, я — один мужчина. Я пахал, косил, они пололи, жали, вязали снопы и помогали возить. Даша была хорошей работницей. Наши давно решили женить меня на ней.

Через неделю после разговора о женитьбе отец мне заявляет:

— В воскресенье едем благославлять, помолвку гулять будем. Я уже сговорился с Мешковой: она согласна отдать Дашку.

— Она-то согласна, да я не согласен...

Тут отец встает: «Ты какие слова говоришь?». Да так ударил, что кровь брызнула изо рта. Я упал, он хотел еще ударить, но я уже проскочил в дверь. Он за мной долго бежал, но не догнал. Остановился, грозил кулаком. Тут я ему крикнул:

— Все равно не женюсь, хоть убей!..

...И забилося у меня сердце. Что делать? Решил скрыться из дому.

Пошел сначала к писарю просить удостоверение, чтобы получить в волости паспорт. Писарь не дал: «Молод еще сам брать паспорта, пусть придет отец». Тогда я пошел к дедушке. Прихожу, плачу; бабушка, глядя на меня, тоже в слезы. А дед говорит:

— Прячься скорее, отец приехал — убьет.

Я через двор — на гумно. Снег глубокий, бегу, падаю, стараюсь добраться до соседнего сада...

Отец уехал, гроза миновала. Прожил я на полотах у деда два дня.

Бабушка говорит:

— Иди, Миша, к отцу крестному, поживи там, а то отец узнает, что ты у нас — и нам влетит от него.

Пошел к крестному, но и туда отец пришел.

— Здорово, пропащий! Ты это что вздумал фортики выкидывать?

— И буду выкидывать, пока не отстанете с Дашкой.

На этот раз обошлось без боя.



Но жизнь уже была испорчена. Отец каждый день ругал, мама каждый день слезы проливала и приговаривала: «Сукин сын, и в кого же ты уродился».

Дед тоже перестал меня защищать.

Не раз поглядывал я на железную дорогу. Уехать, что ли, куда-нибудь да устроиться рабочим? Но не было документов.

— Возьми мне паспорт, — попросил я отца, — устроюсь на заводе.

— Нет, — говорит, — у нас и дома, что твой завод, только работай, а завод и без тебя обойдется. Вот женить тебя надо на Даше, а то ее уже сватают.

— Ну и пусть сватают.

Опять скандал, побои...

Тогда я решил применить последний способ — пойти и сказать Даше, что, мол, если ты пойдешь за меня замуж, буду каждый день тебя колотить, — может быть, она и откажется.

И вот прохожу я мимо дома Мешковых, смотрю, в дверях стоит Даша. Подхожу к ней. В руках у меня была палка. Подошел и не знаю, что говорить.

— Даша, — выдавливаю из себя, — ты так и решила пойти за меня?

— Мама отдает, а я не против.

— Не ходи, Даша, за меня — какая у нас с тобой жизнь будет? Ты ведь знаешь — я злой, колотить буду каждый день.

— Ну что же, колоти, поколотишь, поколотишь — надоест.

Ах, так! замахнулся палкой, а сам медлил ударить, выжидаю, пока она скроется за дверью, чтобы эффект был больше.

Даша скрылась. Я сильно ударил в дверь и сказал:

— Спасибо убежала, а то бы убил.

Слышу ее голос из-за двери:

— Нос не дорос бить, губастый чорт!

За обедом отец с матерью — опять за свое.

— А если я потом жить с ней не буду — тогда что?

— Ты только согласишься, а там как хочешь.

— Ну, — говорю, — я согласен.

Сразу у всех настроение изменилось.

— Давно бы так, — говорит отец.

Мать и обедать не стала, побежала к Мешковым.

Через неделю сыграли свадьбу.

Прожили мы с Дашей четыре года и разошлись.

Старые обычаи исковеркали и мою юность и Дашину. Проклятое прошлое! Как счастлива наша советская молодежь, не знающая этого страшного быта старой деревни — подлинного царства темноты.





## ■ СТАНОВЛЮСЬ ЛЕТЧИКОМ ■

Первый самолет я увидел в 1919 году. Вместе с отцом мы покрывали соломой крышу сарая. Я сидел наверху, принимал солому, а отец подавал. Вдруг слышу шум. Отец и говорит мне:

— Смотри, Миша, летит аэроплан.

Я так задрал голову, что чуть не свалился с крыши.

— Вон люди сидят, — закричал я, — вон они — на крыльях!

После я узнал, что это не люди сидели на крыльях, а стояли моторы, по два мотора на каждом крыле. Это летел тогдашний гигант воздушного флота — четырехмоторный самолет «Илья Муромец». На его крыльях были изображены красные звезды.

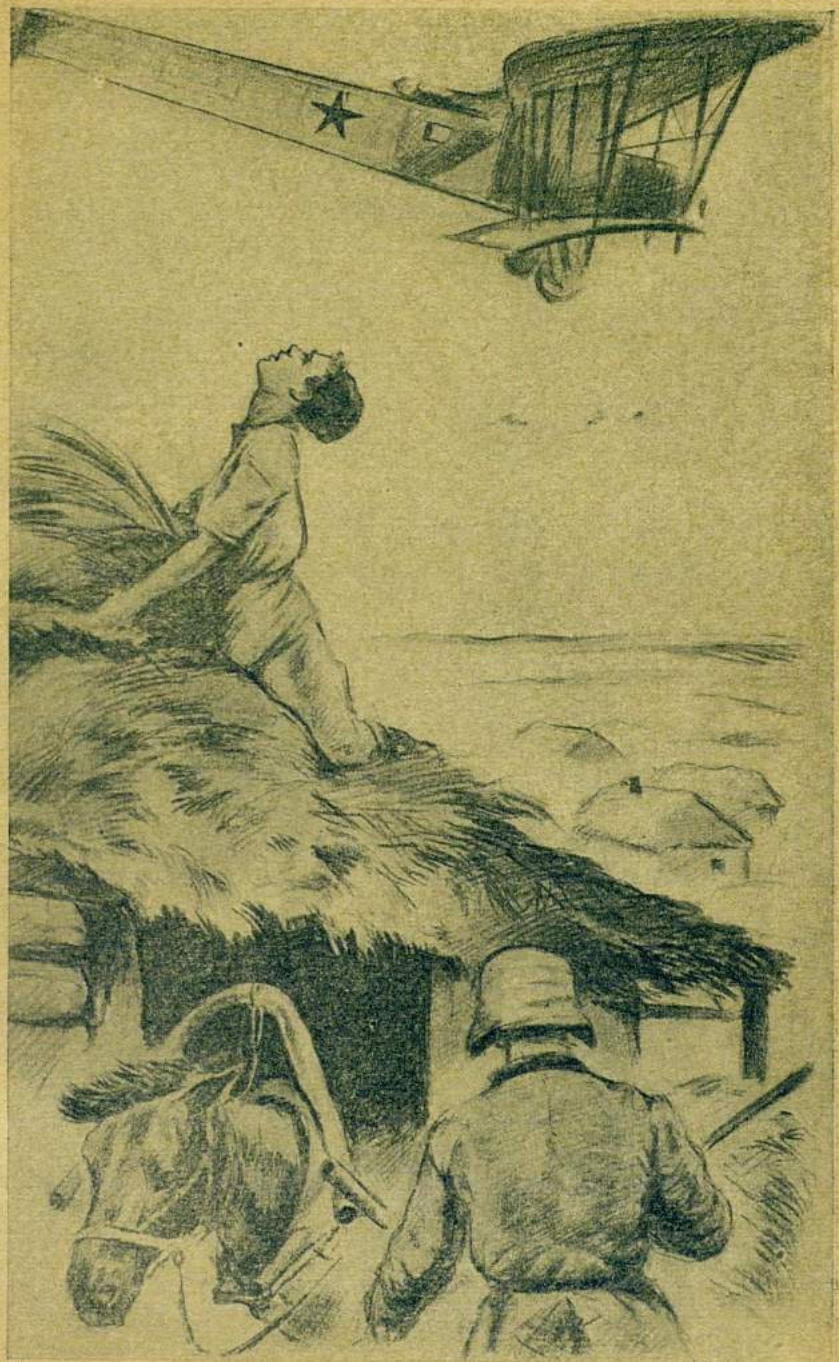
«Значит, это красный самолет», подумал я. Но откровенно говоря, в то время я еще не представлял себе отчетливо, что такое «красные» и «белые».

На моих глазах в 1917 году разоружали городских. В них бросали ледяшками смерзшегося снега. Я тоже бросал, но смысла событий не понимал. Городовых я не любил за то, что они плетками разгоняли хороводы.

С фронта возвращались солдаты, говорили о временном правительстве, о Керенском. Запомнился тщедушный, бывший себя кулаком в грудь, прапорщик. Он визгливо кричал:

— Керенский знает, кому давать чины, я вот унтер-офицер был, а теперь прапорщик!..

В Липецке и в нашем селе скоро появились большевики. Они говорили, что все должно принадлежать бедным: земля — крестьянам, заводы и фабрики — рабочим, но богатые помещики и генералы против народа идут. Не отдают землю... Это белые.







Смутила меня краснозвездная птица, и стал я ходить к аэродрому, но посмотреть на самолеты не удалось — без пропусков нельзя.

Зато я узнал от красноармейцев, что можно поступить обозным в дивизион воздушных кораблей. В Липецком Военном Комиссариате взяли с меня подписку на шесть месяцев, а я готов был дать хоть на шесть лет. Мысль, что я поступаю в Красную Армию и ухожу, наконец, из села, была огромной радостью.

27 февраля 1919 года я был принят добровольцем в дивизион воздушных кораблей «Илья Муромец», и с этого дня началась для меня новая жизнь. Сначала мне поручили подвозить бензин к самолету, но скоро я получил повышение — меня назначили командирским кучером. Но лошади мало интересовали меня. Меня тянуло к самолетам. Я придерживал крыло самолета перед полетом, помогал рулить, а когда самолет садился, бежал навстречу, помогал летчику поставить машину на место.

В нашем отряде было только две машины: «Вуазен» и «Илья Муромец».

В июне 1919 года отряд готовился к выступлению на фронт против Мамонтова — под Борисоглебск. Стал я просить командира, чтобы он взял меня с собой.

Командир обещал взять. Придя домой, я сообщил отцу, что уезжаю на фронт. Он начал кричать и велел немедленно уходить со службы; работы дома было много.

Но я уехал с отрядом. Отряд расположился на станции Жердевка. В тревожной обстановке постоянного ожидания налета Мамонтова прошло несколько дней. Однако командир регулярно вылетал на разведку, наблюдая за движениями врага. Неожиданно враг появился в районе Жердевки, и нам пришлось отступить.

Сразу же после нашего отъезда Жердевка была занята.

Переночевав в Грязях, мы на другой день приехали в Липецк, куда летом вернулся командир.

Дома обрадовались, что я вернулся с фронта невредимым. — Ты, сынок, не ездь больше на войну, — говорила мне мать, — а то убьют еще.

В Липецке формировался новый отряд в несколько самолетов «Илья Муромец». Через два дня мы должны были выступить на Орел. Мамонтов продолжал наступать.

Отец уговаривал остаться:



— У меня есть знакомый доктор, он за муку сделает тебя больным.

Я категорически заявил, что еду, и попросил на дорогу немного муки, но отец ответил:

— Не хочешь оставаться — нет тебе и муки.

В Орле нам пришлось основательно поголодать.

Долго мы переезжали с одной станции на другую, то отступали, то наступали. Но все же красные части ликвидировали банду Мамонтова. Наш отряд был отправлен на зимовку в Рязанскую губернию, в селение Кензино.

Деревня еще не видела самолета. Помню, что когда наши «муромцы» появились над селом Кензино, старики, старухи бросились на колени: «Свету пришел конец, нечистый прилетел».

В начале 1920 года я приехал домой в отпуск. Собрались родные. Я с гордостью рассказывал о том, как наш «Илья Муромец» летел на фронт против Мамонтова, и что наш отряд получил от Реввоенсовета благодарность за боевую работу.

Меня прервал уже заметно пьяный отец. Он поднял стакан самогона и произнес тост:

— Граждане, я хочу разговаривать! Давайте выпьем за приезд моего сына... Мишки... Глядите — какой он у меня, в кожаной тужурке, что твой липецкий комиссар...

— Во, какого я тебе сына родила, а ты все недоволен мной, — ответила мать.

Так назревал перелом во взглядах на жизнь и у моих родителей.

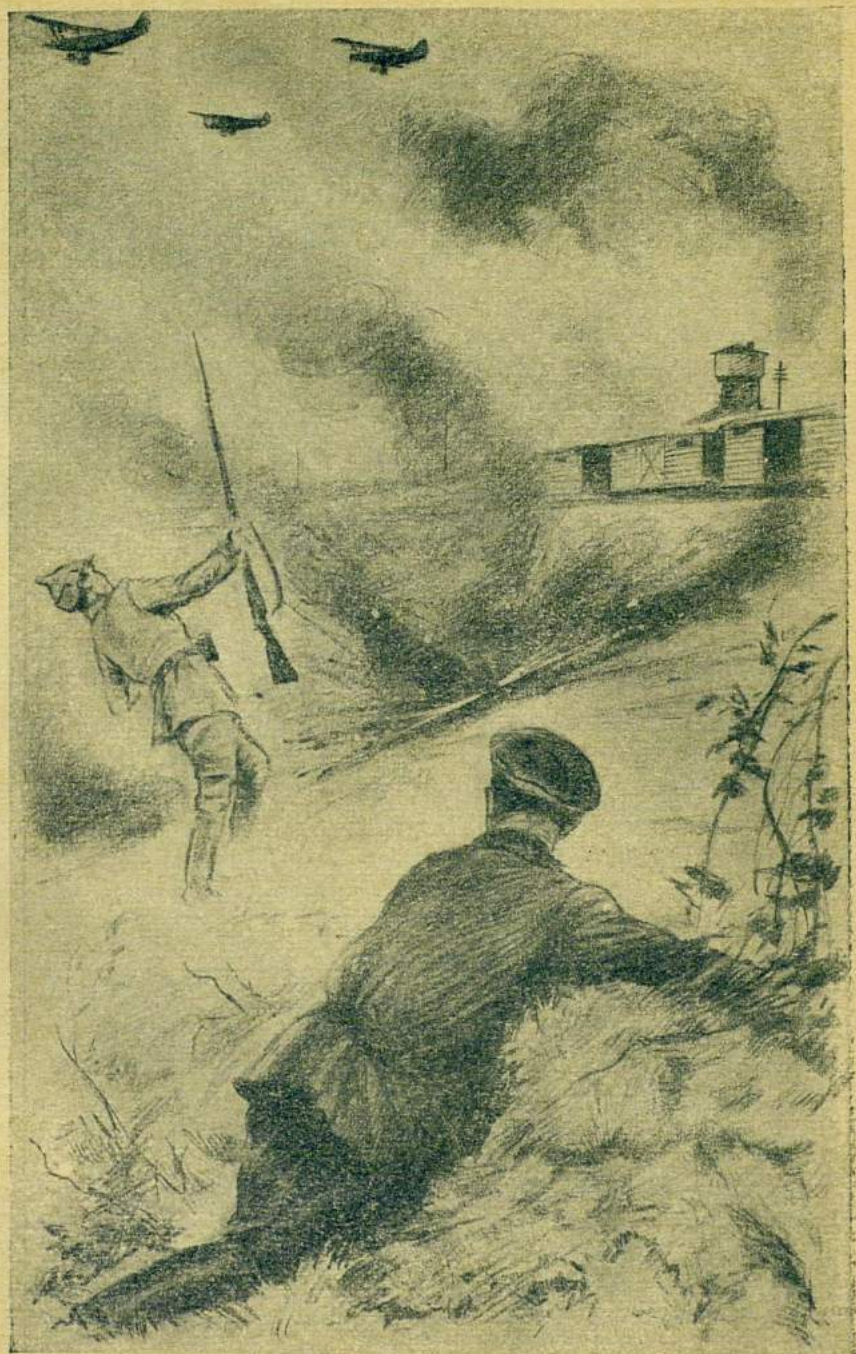


В мае 1920 года мы выехали на Украину для борьбы против Врангеля. Ехали в город Александровск на грузовике. Я уже был не чернорабочим, а помощником шофера. Шофер был очень мною доволен, но учить управлять машиной не хотел. Учился я сам. Рано утром заправлю машину, заведу мотор и начинаю: то назад, то вперед, то назад, то вперед.

Под Харьковом мой шофер раздобрился:

— Садись, — сказал он, — поправь немножко... Вот это педали, это конус, это тормоз, этим даешь газ, ну, а вот это рычаг скоростей. Не волнуйся, спокойно.

А я и не волновался. Выжал конус, поставил на первую скорость и поехал. Шофер удивился:







— Из тебя выйдет шофер. Не плохо ведешь. Ну, довольно, по городу тебе еще рано ездить.

Мне очень хотелось вести машину дальше, но раз приказывают — надо подчиняться.

Командир дивизиона сам хорошо управлял машиной. Однажды в дороге, когда я сидел рядом с ним, он сказал:

— Какой же ты помощник, Водопьянов, когда не умеешь управлять машиной.

— Виноват, товарищ командир, я умею управлять машиной.

— Ну-ка, попробуй!

Я смело взялся за баранку, хотя еще не совсем был уверен в себе. Переезжаем железную дорогу. Стоп. На самом переезде заглушил мотор.

— Что же ты? А говоришь — умею. С таким шофером поезд еще задавит, — засмеялся командир.

Я быстро выскочил, закрутил мотор, командир сел за руль. Как же мне обидно было!..



В Александровске на аэродроме собрались самолеты двух отрядов: эскадрильи Павлова — разведчики и Ширинкина — истребители. Жили мы в вагонах. Эшелон наш стоял поблизости от аэродрома.

В один из дней августа 1920 года из штаба армии было дано задание вылететь всем действующим самолетам на фронт. Аэродром опустел.

Неожиданно с юга донесся гул моторов. Я посмотрел вверх. Целая стая самолетов, непохожих на наши, приближалась к аэродрому. Механики и мотористы бегут и кричат: «Спасайся, сейчас будут бомбить — это белые!» Побежал и я. Бегу прямо на аэродром, не замечая дороги... Посмотрел вверх, — а самолеты уже кружатся над аэродромом. Разорвалась ракета. И сразу, одна за другой, начали рваться бомбы. Я лег в канаву и крикнул часовому: «Ложись за мной!» Лежим, а неподалеку от нас рвутся бомбы. Лежу, а самому хочется посмотреть вверх, на самолеты.

Взрыв. Бомбы падают недалеко от нас. Часовому страшно стало лежать. Он, вероятно, решил, что его видят, и побежал прятаться в вишневый сад. По дороге разорвалась бомба и убила его наповал.



В это время со стороны эшелона послышалась пулеметная стрельба. Позже я узнал, что это командир отряда стрелял из своего вагона. Хотя от бомбежки вылетали стекла в вагонах, командир, не переставая, все время стрелял по неприятелю.

Когда самолеты улетели, я пошел посмотреть, что же повреждено. Самолеты наши улетели на фронт, осталось только несколько неисправных да палатки. Бросали бомбы беляки отвратительно — не повредили ни одной машины.



После разгрома Врангеля я некоторое время работал шофером в Москве, а потом вернулся в Липецк. Но дома уже не сиделось — тянуло в авиацию. Тогда Липецкий военкомат по моей просьбе направил меня в Москву, в Гражвоздухофлот. Но в Москве мне заявили:

— Можете ехать домой. Ваш год демобилизуется.

Я отказался возвращаться:

— Я только что из дому, — говорю. — Хочу служить.

— Хорошо, — отвечают, — тогда вам придется дать подписку на шесть месяцев.

Подписку я дал с радостью.

Направили меня в Витебск, в разведывательную эскадрилью, шофером. В эскадрилье свободного автомобиля не оказалось, и мне пришлось сидеть без дела. Штабу эскадрильи срочно нужно было отправить в Москву человека с документами. В командировку отправили меня. Выполнив задание, я остался в Москве и начал работать шофером в «Промвоздухе» \*), но жить было негде. Две ночи я провел в Петровском парке. Полночи грелся, бегая вокруг скамейки, а полночи спал.

На третью ночь разыскал Бассейна — старшего моториста, с которым провел почти всю гражданскую войну. У него семья: жена и ребенок. Квартира неважная, но получше той, что была у меня в парке. Спал я на полу.

Бассейн в то время так же, как и я, мечтал стать летчиком. Он очень много рассказывал мне о своих планах.

Рассказы Бассейна меня волновали. У меня тоже была мечта — летать. Но до этого было еще далеко, хотя я был уверен, что своего добьюсь.

Вскоре я перешел в «Добролет», работать по ремонту

\*) Организация, ведавшая в то время зарождающейся авиационной промышленностью.

моторов. Работа мне понравилась, люди — тоже, и через шесть месяцев я стал мастером. Бортмеханики были всегда довольны моими моторами.

Лучшим бортмехаником считался Иван Васильевич Михеев, впоследствии известный летчик. В свободное от полетов время он никогда не ходил без дела, а приходил к нам в моторную, смотрел, как мы ремонтируем моторы.

В Добролете ему доверили лучшую пассажирскую машину. И было за что. Он отличался знанием своего дела, любил мотор, интересовался каждой деталью и не только знал теорию, не только умел хорошо ухаживать за мотором, но и сам ремонтировал его в любых условиях.

Прихожу я однажды на аэродром, встречаю там Михеева. Он подогревал мотор, готовясь к полету.

Я попросил его взять меня на самолет — прокатиться.

— Ну, что ж, садись, — разрешил Михеев.

Для меня было большим наслаждением подняться в первый раз в жизни на самолете. Передо мной в пилотской рубке сидели летчик и Михеев. Я увидел через окошечко, как летчик сделал знак бортмеханику, чтобы тот взял второй штурвал. Михеев выполнил приказание и принял управление. Я не почувствовал разницы в управлении самолетом. Михеев тогда уже был настоящим летчиком.



В марте 1925 года я выдержал испытание на бортмеханика. Но машины я еще не получил, а летать страшно хотелось.

— Аполлинарий Иванович, — обратился я к летчику Тимошевскому, — разрешите мне полететь с вами в Серпухов вместо вашего бортмеханика.

Летчик Тимошевский внимательно посмотрел на меня и улыбнулся.

— А тебе очень хочется полететь? — спросил он.

— Еще бы! Это моя мечта.

— Ну, хорошо, полетим.

Товарищ Тимошевский не раз летал на моторах, которые я ремонтировал, и оставался ими доволен. Поэтому он и взял меня, зная, что я неплохой бортмеханик.

Вырулили на старт. Самолет имел двойное управление. Аполлинарий Иванович сидел с левой стороны, а я с правой, на месте бортмеханика. Летчик дал полный газ, резко отжал



от себя штурвал, и машина быстро покатила вперед. Аполлинарий Иванович приподнял хвост самолета и, держа машину строго в горизонтальном положении, не сворачивал ни вправо, ни влево. Через несколько секунд мы оказались в воздухе. На высоте в триста метров летчик сделал круг над аэродромом, затем взял курс на Красную Пресню, а оттуда на Серпухов.

Я прислушивался к работе мотора. Он работал прекрасно, и я был спокоен — не подведет.

Прямо передо мной стоял штурвал второго управления. Я внимательно следил за четкой, уверенной работой летчика, и у меня появилось непреодолимое желание взяться за второй штурвал, положить ноги на педали ножного управления и править этой воздушной машиной.

Слева показалась железная дорога. Сверху хорошо были видны поля, леса, шоссе, дороги. Погода была ясная. Видимость хорошая.

В моих глазах Аполлинарий Иванович прочел желание управлять машиной. Он улыбнулся мне, кивнул на управление и крикнул:

— Бери!

Мои руки в первый раз в жизни коснулись штурвала, а ноги — педалей. Тимошевский указал рукой направление, велел держать железную дорогу под левым крылом и, отпустив штурвал, снял с педалей ноги.

Теперь машина шла, повинаясь только моей воле.

Сначала она вела себя хорошо, но потом нос ее стал почему-то подниматься, и она полезла вверх. Я, боясь резко изменить ее положение, стал медленно отводить от себя штурвал. Летчик улыбнулся.

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

Я отжал ручку больше. Машина круто пошла вниз. Тогда я опять взял ручку немного на себя. Машина снова полезла вверх. Самолет шел, словно судно по огромным волнам. Он то зарывался носом вниз, то становился на дыбы, то его бросало влево, то вправо. Тимошевский продолжал улыбаться.

— Ты спокойней. Не напрягайся так сильно. Уже Подольск пролетели! — крикнул он мне на ухо.

Но мне было не до Подольска. Я и не заметил, как мы пролетели огни. Машина шла у меня, как пьяная. Ее бросало из стороны в сторону. Я то брал штурвал на себя, то давал от себя. Пот лил с меня градом, но я никак не мог поставить

машину в строго горизонтальное положение. Наконец, Аполлинарий Иванович положил ноги на педали, взял второй штурвал и буквально одним движением поставил машину в нормальное положение.

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

Теперь машина шла прямее.

— Так, так, — слышал я голос летчика. — Правильно. Молодец.

Эти слова меня подбадривали и помогали мне. Я начал держать машину как-то увереннее. И так довел ее до самого Серпухова.

Как я был благодарен этому замечательному человеку и прекрасному летчику за то, что у него хватило терпения сидеть 40 минут, испытывая невероятную качку от моего неумелого управления машиной.

Над Серпуховым Тимошевский взял у меня управление. Машина почувствовала твердую руку и пошла спокойно. Сделав крутой вираж над аэродромом, мы плавно сели.

— Молодец, Водопьянов! — сказал товарищ Тимошевский, когда остановился мотор. — Из тебя должен получиться неплохой летчик.

— Что вы, Аполлинарий Иванович, — смущенно улыбаясь, ответил я, — я даже не смею и мечтать об этом. Мне просто хочется научиться немного управлять машиной, чтобы быть хорошим помощником летчику.

Через час мы вылетели обратно. Как только мы оторвались и набрали высоту, Аполлинарий Иванович, к великой моей радости, снова передал мне ручку управления.

— На, держи! — крикнул он мне.

За час пребывания в Серпухове нервы мои успокоились, и теперь машина шла гораздо ровнее. Я вел ее до самой Москвы.

Через 55 минут полета мы благополучно опустились на Московский аэродром.

Аполлинарий Иванович вышел из самолета, крепко пожал мне руку и сказал:

— Тебе надо обязательно учиться. Из тебя выйдет замечательный летчик.

Тут же, неподалеку, стоял начальник экспедиции по борьбе с саранчой, товарищ Косьмодимианский. Услышав слова Аполлинария Ивановича, он добавил:

— Да, из него может получиться хороший летчик. Я с



ним работаю уже два года. Он очень, очень способный человек.

— Что вы, куда мне, — отмахивался я, но тем не менее с этого момента мне в голову крепко засела мысль: «научиться летать и стать летчиком».

Осенью 1926 года Михееву разрешили учиться летать. Скоро он стал летчиком, а я пошел к нему бортмехаником.

Вскоре Михеева назначили командиром авиаотряда по борьбе с саранчой, и мы вылетели в Дагестан. Оба молодые (он пилотом, а я бортмехаником работали первый год), мы все же перевыполнили данное нашему экипажу задание и вышли на первое место из всех отрядов, работавших в это время по борьбе с саранчой.



Стоит рассказать, как уничтожают саранчу с самолета. На самолете устанавливают специальный прибор — аэропыл и насыпают в него ядовитый порошок. Саранчу с самолета видишь хорошо. Там, где находятся кулиги — скопление саранчи, — зелень с бордовым оттенком.

Пролетая над такой кулигой, летчик открывает аэропыл. Яд убивает саранчу.

За день самолет может запылить такую площадь, для запыления которой наземным способом потребовалось бы 350 лошадей и 3 500 человек. К тому же наземным способом не везде можно бороться с саранчой. В плавнях есть такие места, где человеческая нога еще сроду не ступала, а саранчи там полно.

Авиационный способ борьбы с саранчой показал хорошие результаты. Сначала научные работники не верили в него. На всякий случай расставили садки на площади, только что запыленной ядом, но скоро убедились, что смертность саранчи стопроцентная.

За хорошую работу в плавнях летно-технический состав нашего отряда наградили грамотами и значками активиста.

Наградили и меня.



Весной 1927 года летчик Пауль и я получили задание выехать в Казахстан в город Кызыл-Орда. Огромные кулиги саранчи наступали на поля казахстанских районов.

Выбрали площадку для старта, разгрузили самолеты и начали собирать их. Я собрал свой самолет № 13 и доложил об этом Паулю. Пауль отдал распоряжение заводить мотор. Завожу мотор — работает хорошо. Садимся. Пауль дал полный газ и пошел на взлет. Ветра не было. Впереди площадка ровная, длинная, вполне хватит оторваться.

Пробежали метров сто. Самолет набирает скорость и вот уже должен оторваться. Вдруг колеса начинают вязнуть в земле, хвост поднимается... Мягкая земля. В следующую минуту — сильный треск и удар.

Радиатор оторвало сломавшимся винтом и отбросило метров на пятьдесят в сторону. Мотор повернулся вместе с рамой вниз цилиндром и вспыхнул пламенем. Меня обдало огнем. Мы быстро выскочили из самолета. Пауль отбежал в сторону. Я схватил бортовой огнетушитель, открыл его, но мотор весь в огне — бензин льется из магистрали на мотор... Вот уже и колеса загорелись, сейчас дойдет до крыльев, — тогда пропала машина. Пауль подскочил ко мне, тащит сзади за ремень:

— Отойди подальше, сейчас взорвется бензиновый бак.

— Не взорвется, — кричу ему, — это не Р-1, до баков далеко, вон они — в верхних крыльях. Ты лучше закрой краник!..

Пауль бросился к горящему самолету и закрыл бензин. Тут подбежали товарищи с огнетушителями, оттащили самолет назад. Пожар удалось скоро ликвидировать. Сгорела только резина на колесах, и слегка обгорел мотор.

Начальник летного отряда долго ругал нас:

— Что вы, не видели ямы, что ли?

Пауль отвечает, что не знал о том, что эту яму, хотя и засыпали, но не утрамбовали.

Мне после всей этой истории страшно захотелось пить. Около самолета стояли ведро и большая кружка. Схватив кружку (воды было полное ведро), я подумал: «Наверное, кто-нибудь только что принес свежей воды». Пью большими глотками, вода приятно холодит горло. Выпил всю кружку, и вдруг почувствовал, что пустая кружка пахнет бензином.

— Что такое? — обращаюсь к товарищам. — Этой кружкой бензин наливали, что ли?

— Нет, — говорят, — наливали не кружкой, а ведром, в ведре чистый бензин.

— Как бензин? Здесь была вода.

— Я воду вылил, — говорит бортмеханик Волков, — и наливал этим ведром бензин в самолет... Увидев, что загорелась



ваша машина, бросил ведро и побежал с огнетушителем. А кто кружку положил, я уж не знаю...

— Чорт возьми, второе несчастье! — закричал начальник отряда.

Послали за доктором.

Доктор спросил, как себя чувствую, не жжет ли внутри?

— Чувствую себя хорошо, — отвечаю, — нигде не жжет.

Все обошлось благополучно. Только два дня была такая неприятная отрыжка, что я боялся курить: взорвусь еще, как бомба.

На другой день был произведен осмотр нашего самолета. Я заявил начальнику отряда, что берусь за неделю отремонтировать самолет.

Через десять дней наш самолет № 13 перелетел к месту работы. План мы выполнили. Начальник отряда меня премировал.



В 1928 году меня как бы повысили — перевели на фотосъемку к летчику Жирковичу \*). Я получил новый самолет Фоккер с мотором «М-5». Новый мотор был гораздо сложнее, чем старый.

При перелете в город Венева я заметил, что Жиркович часто накачивает ручным насосом воздух в бензиновый бак. Моторная воздушная помпа работала плохо. При накачивании ручным насосом самолет слегка меняет свое положение.

«Как же он будет летать на фотосъемке, — подумал я, — когда требуется абсолютно прямолинейный полет на определенной высоте?».

Пока мы долетели до Венева, я мысленно переделал бензиновую магистраль. Вместо воздушной помпы, я решил поставить бейзиновую шестеренчатую помпу. Такая помпа была у меня в запасных частях. В Веневе я осуществил свой замысел. Помпа качала бензин из главного бака в верхний, откуда он самолетом поступал в мотор.

После первого полета с переделанной бензиновой системой Жиркович одобрил это нововведение. Скоро бензинопитание всех самолетов «Фоккер», работавших на почтовой линии Москва — Иркутск, было переделано по моей схеме.

\*) Жиркович трагически погиб осенью 1935 года во время катастрофы с новым самолетом, который он испытывал.

И тут сбылась моя мечта: в виде поощрения мне разрешили учиться летать. Вначале возникло было препятствие: на нашем аэродроме не оказалось учебного самолета. Пришлось ждать, пока подвернется счастливый случай. В то время начать летную учебу было не так легко, как теперь.

«Счастливый случай» скоро подвернулся. В наш отряд прислали несколько учебных самолетов «Авро», для того, чтобы мы выяснили возможность их использования для борьбы с саранчой. Прихожу к директору Добролета, докладываю:

— У нас есть учебный самолет «Авро», разрешите мне в нерабочее время учиться на нем летать. Весной, когда самолет понадобится, я берусь сам поставить на него аэропыл.

Разрешение было получено. Я с энтузиазмом принялся за оборудование своей машины. Мне помогали товарищи по работе, тоже бортмеханики — Осипов и Камышев. Мне удалось их обоих втянуть в свою затею. Учиться летать мы стали втроем.

Начали мы учиться в конце 1928 года, а через три месяца сдали экзамен и получили звание летчиков.

Возвращаясь домой, я несколько раз вытаскивал из кармана полученное свидетельство и перечитывал его: «Товарищ Водопьянов — летчик третьей категории...»

Радость была так велика, что даже не верилось: как же это так, прошло только три месяца, и я уже не бортмеханик, а летчик.

Мне страшно хотелось летать, много летать, хотелось сразу пойти в какой-нибудь большой перелет, но начальство охладило мой пыл. Вместо перелета оно послало меня с товарищами... учиться в Академию воздушного флота.

Скажу по совести, не особенно понравилось мне это. Хотелось летать, а тебя сажают за учебу. Да и трудно было — ведь в то время мы все трое были малограмотными, читали и то с трудом.

Помню даже, как-то раз Осипов в шутку предложил Камышеву:

— Давай отколоти Водопьянова за то, что он втянул нас в учебу. Летать-то вот научились, это хорошо, а теперь грызи гранит науки, который нам не по зубам.

Чувствовали мы себя неважно, но это было только первое время. Академия нам очень много дала: до учебы мы были только хорошими практиками, а академия подвела под наши практические знания крепкий теоретический фундамент.





В 1929 году я впервые полетел в экспедицию по борьбе с саранчой, и не только как летчик, а больше того, — командиром отряда, состоявшего из двух самолетов. На втором самолете летел окончивший вместе со мной учебу товарищ Осипов. Отряд я подобрал исключительно из молодежи.

Мы должны были поездом перевезти самолеты в город Краснодар, там собрать их и перелететь на место работы — в станицу Петровскую.

Маршрут перелета пролегал по реке Кубани — ориентир был легкий.

«Подняли карты», просчитали курс. До Петровской всего 120 километров.

Самолеты у нас были «Коньки-Горбунки».

Осипов не пошел в строю, а полетел по левому берегу реки. Я летел по правому. Через сорок минут впереди показалась стена тумана. Я решил итти под туманом, не теряя земли. Да и смешно было бы итти над туманом. С таким опытом, который у нас был, мы сразу заблудились бы.

Перед станцией Славянской меня так прижало к земле, что я решил сесть и переждать, пока разойдется туман. Но где сесть? Смотрю — слева большой луг, на лугу — коровы. Я развернулся и пролетел над лугом. Вижу — коровы испугались шума мотора, разбегаются. «Стой, — думаю, — есть выход». Бреющим полетом пролетел над лугом еще несколько раз, разогнал всех коров и сел благополучно. Но где Осипов?

Через полтора часа туман разошелся, я прилетел на место. Осипова нет. Тогда я вылетел на поиски и обнаружил своего товарища в той же станице Славянской — он сел на проселочную дорогу и погнул ось самолета. Ось быстро выправили в кузнице и к вечеру прилетели на аэродром.

Первый мой, с позволения сказать, «великий» перелет кончился благополучно.

Мы получили задание запылить на берегу Азовского моря (в Кубанской области) 5 000 гектаров плавней, зараженных саранчой, и налетать сто летних часов.

Взялись за работу с большим желанием. Хотелось сразу же показать, что учились мы не зря и можем летать как следует.

Полеты по опылению производились только при росе — утром и вечером. Если бы мы летали днем, когда нет росы, яд — порошок осыпался бы с камыша. При росе он садится на камыш ровным и тонким слоем.

Летали мы настолько низко, что ни один раз привозили

на колесах камыши. Опасные это были полеты, но мы не сознавали опасности, а даже усугубляли ее.

Однажды я полетел на берег Азовского моря, на место, зараженное саранчой. Открываю аэропыл — яд не сыплется: слежался. Нужно бы лететь обратно, сесть на аэродром и размешать яд. Но мне жаль времени, да и дурости в голове было порядочно. Я начал качать машину, думал, что растрясую яд, но качка не помогла. Тогда я решил стукнуться колесом о землю, чтобы как следует встряхнуть самолет. Но где стукнуться? — Кругом плавни. Подлетаю к берегу моря и вижу дорогу. Один толчок о дорогу — и яд сразу же посыпался.

Конечно, это был недопустимый трюк, а я еще сдуру посоветовал Осипову в случае необходимости проделать то же самое.

Налетали мы свои сто часов, запылили 5 000 гектаров, а саранчи еще много. По закону, мотор больше ста часов летать не может — его надо перечищать. Перечисткой должны заниматься мотористы под руководством бортмехаников — летчикам эту работу делать не полагается. Значит, надо посылать моторы в Москву. Но ведь саранча ждать не станет. И решили мы «вспомнить старинушку». Плюнули на свое звание «летчика», сняли моторы и вместе со своими бортмеханиками перечистили их за двое суток. После этого мы налетали еще сто четыре часа и уничтожили саранчу на одиннадцати тысячах гектаров, выполнив задание на двести с лишним процентов. После этого начальник экспедиции заявил:

— За хорошую ударную работу вам и вашему экипажу объявляю благодарность. Сообщу об этом и в Добролет — там вас тоже отметят. Можете лететь в Краснодар, разбирать самолеты и отправляться в Москву...



В Москве я получил благодарность и, после короткой тренировки, был переквалифицирован в линейные пилоты. Меня назначили на почтовую линию Москва — Иркутск и дали самолет «Фоккер».

Я должен был вылететь из Москвы в Свердловск и летать на участке Свердловск — Казань. Впервые мне предстоял перелет в 1 500 километров в местах, требующих большого умения ориентироваться.

В конце сентября 1929 года я на рассвете вылетел из



Москвы, рассчитывая в тот же день добраться до Свердловска. Но долетев до станции Ковров, я запутался, как говорится, в трех соснах: полетел не на Нижний Новгород, а на Муром. Только через двадцать минут я сообразил, что лечу не по той дороге. До Коврова шла двухколейная железная дорога, такая же должна была быть до самого Нижнего Новгорода, а подо мной одноколька. И компас показывает не на восток, а на юг. Мне нужно было вернуться обратно на станцию Ковров и восстановить ориентировку, но я растерялся. Наконец, решил сесть и спросить, где я нахожусь. Выбрал ровное поле и благополучно сел.

Потом снова поднялся в воздух и полетел по компасу с расчетом выйти на Нижегородскую дорогу. А дороги все не видно. Минут через двадцать пять опять сел. Решил, что, не заметив, перелетел дорогу.

Спросил у местных жителей:

— Далеко ли до железной дороги?

— Всего пять верст...

Досадно... В хорошую погоду я бы увидел дорогу, но на мое несчастье шли низкие облака.

Когда я долетел до Нижнего Новгорода, облака спустились еще ниже. Я решил сесть и переждать, пока улучшится погода. В результате, я только к вечеру прилетел в Казань.

Дальше Москва решила меня одного не пускать, боясь, что если я опять заплутаюсь, может случиться авария. Мест, годных для посадки на Урале, очень мало. Дали распоряжение начальнику Казанского аэропорта выпустить меня вместе с другой рейсовой машиной. Но рейсовая машина в Казань не прилетела — задержалась из-за погоды на Урале, а в зале аэропорта сидит пассажир, которому срочно нужно попасть в Свердловск, и нервничает. Начальник аэропорта посылает в Москву телеграмму с запросом — как же быть с пассажиром? В Москве, вероятно, решили: пускай, дескать, Водопьянов все-таки один летит.

День был пасмурный. Моросил мелкий осенний дождь. Временами проходили полосы осадков. Видимость то улучшалась, то становилась хуже.

Нагрузили машину почтой, посадили пассажира.

Я взлетел. Высота облаков — сто метров. Видимость плохая. Идет дождь, а в дождь я еще никогда не летал. Дождиком так очки забрызгало, что ничего не стало видно. Я сдвинул очки на лоб, их тут же струей ветра сорвало. Я наклонил голову за козырек и сбоку из-за козырька смотрю на

землю. Вперед смотреть невозможно — дождь больно стегает по глазам.

Лечу я по компасу, стараясь выйти на железную дорогу. Внизу мелькнула на мгновение дорога, но сразу же земля закрылась туманом. По приборам летать я тогда совершенно не умел. Надо возвращаться. Разворачиваюсь обратно, стараясь выйти из тумана. Машину сильно затрясло, задуло в левую щеку. Посмотрел на указатель скорости — стрелка показывает двести двадцать километров. «Ну, — думаю, — сейчас ударюсь о землю». Внизу показались мелкие деревья. Я быстро выправил самолет и полетел обратно.

Через несколько минут показалась Казань. С большим трудом разыскал я аэродром и благополучно сел. Начальнику аэропорта заявил: впереди туман, лететь не могу.

Пассажир мой в этот же день уехал в Свердловск поездом.



Вечером в гостинице я слушал рассказы летчика Малинина.

— Ты, — говорил он, — испугался, вернулся, попав в туман днем, а как же мы с Цветковым ночью летаем? В хорошую погоду летать ночью хорошо, но хорошая погода бывает очень редко, особенно осенью. Я не один раз ночью попадал в туман и по приборам выходил вверх и над туманом по компасу прилетал в Казань...

Слушая, я завидовал Малинину.

«Неужели, — думалось, — и я когда-нибудь буду так владеть самолетом, как он?»

Вечером прилетел из Свердловска летчик Скорик.

На следующее утро из Казани вылетели три самолета: Малинин — на Москву, и я со Скориком — в Свердловск. Полдороги летели хорошо. Я видел впереди Скорика, шел за ним. Но не смотреть же все время в хвост? Надо и трассу запоминать. Решив так, я начал смотреть вниз и... потерял Скорика. «Ну, думаю, — долечу и без него. Погода сегодня лучше, чем вчера». Лишь изредка попадались переходящие дожди. В Уральских горах меня прижало облаками к земле, но я шел дальше.

Скоро Свердловск. Осталось лететь минут пятнадцать, не больше. Вдруг дорога, по которой я ориентировался, ушла в тоннель. Перелетаю тоннель, — опять вижу железную дорогу.



Я еще подумал: «Вот хорошо, как я быстро нашел». Лечу над дорогой, но она почему-то отклоняется то на юг, то на запад. Я не обратил на это внимания. Лечу тридцать минут, а Свердловска все нет. Что такое? Неужели попал на какую-нибудь другую дорогу? Взял компасный курс 90 и решил выйти из Уральских гор на равнину. Горы кончались, но Свердловска все еще не видно. Внизу белая церковь. Думал — Свердловск, а это просто большое село. Решил сесть и спросить. Выбрал огромное поле. Сел. Смотрю — бегут ребятишки, за ними в отдалении взрослые. Не останавливая мотора, выскочил из самолета, побежал навстречу ребятам.

— Где Свердловск?

— Вон там, в семидесяти километрах. Туда идет большак прямо до Свердловска.

Посмотрел на поле: большое, для подъема вполне хватит. Крикнул ребятам, чтобы ушли в сторону. Даю полный газ. Поднялся и скоро прилетел в Свердловск.

Когда я рассказал о своих блужданиях, летчики объяснили, что я попал на новую ветку, которая идет на Челябинскую дорогу. На карте эта ветка не была еще нанесена... Вот почему я сбился.

На другой день вылетел назад в Казань. На этот раз долетел благополучно. Через два месяца я летал на этом участке без всяких приключений. А участок этот очень трудный. Летишь все время над горами и лесом. Железная дорога — единственный ориентир — то и дело скрывается в тоннелях. Но эта трасса — хорошая школа для молодого летчика.



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

— Выручай, Водопьянов, — лети обратно в Свердловск. Скорик заболел... Апендицит.

— Ладно, полечу.

Вылетел, доставил почту и вернулся в Казань.

На аэродроме московского самолета нет.

— Самолет сгорел, — говорит начальник станции, — летчик Малинин лежит в больнице. Ожоги третьей степени. Жаль такого товарища — старый ночной летчик.

— Что же с ним случилось?

— Случилось вот что: летел он рейсом в Казань, попал в сильный туман. Шел низко над землей, решил вернуться, но при развороте зацепил крылом землю, а выключить мотор не успел. Вот это и является причиной пожара. А тут еще Скорик заболел — хоть срывай рейсы... Ты, Водопьянов, слетай на скориковой машине в Москву, но предупреждаю — машина не оборудована для ночных полетов. Засветло ты успеешь долететь до Нижнего Новгорода, там переночуешь. А завтра утром будешь в Москве. Возьмешь почту и сразу вернешься. Может, и успеешь долететь до Свердловска — тогда у нас рейсы не будут сорваны.

— Что же, согласен.

Я в то время готов был лететь день и ночь.

Ветер был попутно-боковой, хотя и слабый. Вылетел я за три часа до захода солнца. До Москвы — четыре часа. Очень жаль, что нехватает одного часа, а то сегодня же долетел бы до Москвы и ночевал бы дома.

Долетел до Нижнего, а солнце еще высоко. Решил лететь до Владимира. Ближе к Москве заночую — это лучше. Но рассчитал плохо. Уже сумерки, а я все еще лечу. Аэродромов не видно. Что делать? Надо лететь до Москвы. Единственная надежда на маяки, по которым летали Цветков и Калинин ночью. Но у них самолеты были оборудованы для ночных полетов, приборы освещались, под концами крыльев висели ракеты. В случае вынужденной посадки они могли осветить землю и благополучно сесть. А у меня машина дневная, приборов уже сейчас не вижу.

Полетел по железной дороге на высоте в двести метров. Вечер был пасмурный, все небо покрыто облаками. Минут через десять совсем стемнело. Все превратилось в общую черную массу: трудно отличить поле от леса. Лишь еле видна железная дорога. Светящихся точек вижу много, но вряд ли это маяки. Мало ли света, кроме маяков? Сколько у нас больших фабрик и заводов!

Железная дорога дошла до какой-то станции. Пролетел станцию — не вижу ее; она слилась с черной массой. Повернул вправо. Знаю, что параллельно железной дороге идет Владимирское шоссе. Ищу его. Шоссе белее пути, оно будет виднее. Предположение оправдалось. Полетел по шоссе, да не долго мое счастье длилось — до Покрова дорога была видна, а за городом потерялась. Я, как утопающий, схватился за соломинку — наметил в этом направлении створ из световых точек. Только бы не сбиться теперь, выдержать прямую... А в



голову уже полезла всякая чепуха: вдруг я уже сбился с маршрута, зачем я полетел? До боли стиснул зубы. Надо долететь. Если бы хватило бензина, я бы летал до света, но его оставалось только на три часа. Дело было в конце октября, ночи большие. Что стану делать, когда кончится бензин? Садись, — а куда, когда ничего не видно. Решил зажечь спичку, осветить компас. Спичка моментально погасла, — снизу сильно поддувало. Тогда я взял сразу несколько спичек, чиркнул, на полсекунды осветил компас, увидел, что градусы на 45 лечу правее курса. Поправил «на-глазок» самолет, осветил второй раз — стрелка стоит правильно. Наметил створ по огням, лечу по курсу дальше.

В районе Москвы должно быть много светящихся точек. Это меня немного успокаивало. Я был уверен, что Москву не пролечу. Но меня начали пугать облака. Они снижались. Я уже летел на высоте полутораста метров вместо двухсот. А вдруг в Москве облачность до земли, тогда уж наверняка пропал.

Впереди показалось много огней. Подлетаю ближе — нет сомнения, что это Москва. Сверху Москву я никогда ночью не видел. На Москва-реке — отблески электрических огней. Вот стадион, вот Академия воздушного флота... но почему я так быстро пролетел столицу? Хотел развернуться, да во-время спохватился: догадался, что это не Москва, а Богородск. За Москва-реку принял Клязьму, а за Академию — какую-то большую фабрику.

Лечу дальше уже на высоте в сто метров. Впереди показался свет. Вдруг все скрылось. Я попал в нависший козырек облаков. Стал еще снижать самолет, вылетаю из облаков — передо мной море света — настоящая Москва. Но тут новая забота: кругом много радиомачт, а я лечу ниже их, могу напороться. Решил не рисковать и направил самолет к центру города. Там высоких мачт нет. Москву я знал хорошо. «Найду, — подумал я, — Тверскую, а по ней прилечу на Ходынку». Прилетел в центр, кружусь над крышами, пытаюсь узнать какую-нибудь улицу, но не так это легко было, как я предполагал, — все мелькает, не успеешь взглянуть, как уже пролетел. Видны площади, трамваи, но определить место, где находишься, — невозможно. Минут через десять увидел Сухареву башню. Ура! Теперь уж я найду Ходынку. Полечу сначала по Садовой, поверну по Тверской — и прямо на аэродром. Сделал круг, полетел по Садовой, повернул вправо по Тверской, увидел вокзал — скоро должна показаться Ходынка. Но это

оказался Курский вокзал, а не Александровский; я попал в противоположную сторону. Вернулся к башне, на этот раз сделал два круга, но... опять попал на Курский вокзал. Третий раз Сухареву башню не нашел. Летал еще минут десять. Что делать, как найти Ходинку? На мое несчастье, в этот вечер не горел маяк на Академии воздушного флота, и «бега» не работали. Эти два характерные «света» я не мог бы не заметить. Вижу Москва-реку. Полетел по реке, смотрю — справа Красная площадь, ГУМ, узенькая Тверская, по которой идет автобус. Полетел по Тверской — сам не верю себе, что лечу правильно. «Вдруг, — думаю, — за Москва-реку улечу?» Но раздумывать долго не пришлось: увидел Триумфальные ворота, Александровский вокзал и тут же — Ходинку. Аэродром был освещен прожекторами, я сел благополучно.

Встретил меня начальник линии товарищ Кириллов.

— Ну, ты, брат, паники наделал много. Из центра звонят на аэродром, спрашивают — чей это неосвещенный самолет летает? Носится над крышами, того и гляди зацепит.

Всего я над Москвой летал сорок минут. За то, что я доставил почту без опоздания, надо бы в приказе отдать благодарность, а за то, что нарушил инструкцию — прилетел ночью на дневном самолете, надо объявить выговор. Начальство решило молчать — не благодарить и не ругать.

На другой день я забрал почту и к вечеру прилетел в Свердловск. ,

С тех пор я стал летать осторожнее и вдумчивее и скоро стал пилотом, не пугающимся никакой погоды.





# СУРОВАЯ ШКОЛА

Первое декабря 1929 года — счастливейший день в моей жизни. В этот день я, имеющий за плечами немногим больше полугода летной практики, получил ответственное задание. Меня вызвал к себе заместитель директора Добролета и сказал:

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

— Я еще молодой летчик, — удивленно ответил я, — а вы меня посылаете на такую ответственную и трудную работу.

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

Я просто растерялся от такого неожиданного предложения и сразу не смог ничего ответить. Мне еще не приходилось летать дальше Уральского хребта, поэтому понятно, что я долго колебался прежде чем дать согласие на заманчивое предложение. Но, несмотря на колебания, я принял его, и это решение определило всю мою дальнейшую судьбу.

С тех пор прошло около девяти лет. Я много посетил и других районов, но я ни разу не пожалел о принятом решении. Наоборот, теперь я с гордостью вспоминаю о своих первых полетах на Севере.

Здесь, на далекой окраине нашей страны, я воочию убедился в огромном превосходстве самолета перед всеми другими видами транспорта. В то время освоение Севера еще только начиналось, и он огромными нетронутыми пространствами лежал под крылом самолета. Редкие селения, отделенные друг от друга сотнями километров непроходимой тайги, были оторваны от всей страны на долгие месяцы, а иногда и годы. И вдруг над таким селением появляется самолет. Люди

видят его впервые, но уже знают, что он, свалившийся с неба, как неожиданное счастье, везет им письма, свежие газеты, охотничьи припасы, медикаменты — все, в чем они нуждаются. Больше того: прибытие самолета означает начало регулярной связи с внешним миром.

Завидя воздушного гостя, люди не знают, что делать от радости, они готовы носить летчика на руках. Представьте себе и радость самого летчика. Он прилетел сюда с риском для собственной жизни над девственной тайгой и угрюмыми скалистыми сопками. Он тоже испытывает ни с чем не сравнимую радость победы в опасной борьбе с силами природы, радость того, что его самолет, преодолев все трудности, приносит людям счастье, а иногда и спасенье. В этих чувствах — могучая притягательная сила работы на северо-восточных окраинах СССР.

Стоит летчику только один раз слетать в такие места, где самолет является редким, но зато дорогим гостем, и его с неудержимой силой будет тянуть туда. Он уже не сможет больше летать «от куста к кусту» на спокойных, хорошо оборудованных линиях европейской части СССР, где не приходится бороться с природой и где на каждом шагу населенные пункты и промежуточные аэродромы. Скучно летать здесь пилоту, изведавшему счастье сотен тысяч километров напряженного полета над далекими краями, где еще не ступала нога человека.

Развитие промышленности на Дальнем Востоке предъявило свои права на сахалинскую нефть, уголь, лес, рыбу, пушнину и прочие богатства. И тогда встал во весь рост проблема надежной и быстрой связи острова с материком.

Сейчас почтовые и пассажирские самолеты надежно и прочно связывают Сахалин с краевым центром Хабаровском и важнейшим портом Дальнего Востока — Владивостоком. Не то было еще несколько лет тому назад — в 1929 году. Тогда даже радио не давало верной связи, а переброска людей, грузов и почты через бурный Татарский пролив требовала поистине героических усилий. Летом, в короткие навигационные месяцы, на путешествие от Хабаровска до Сахалина нужно было потратить пять-шесть, а иногда и десять дней, а зимой связь между материком и островом почти совсем прекращалась. Зимой поездка в окружной центр Сахалина город Александровск-на-Сахалине требовала по меньшей мере месяца времени и была сопряжена с почти непреодолимыми трудностями: Татарский пролив в это время загроможден глыбами смерз-



шегоса льда, разделенными бурными разводьями, через которые не всегда можно было перебраться.

Собираясь в командировку на Сахалин, местный работник обычно первым долгом закупал массу мехов в различных видах. Тут были и спальные мешки, и кухлянки, и специальные шапки и т. п. Затем нанимал подвод до Николаевска-на-Амуре. На этой лошади он добирался до Татарского пролива, менял вид транспорта и остаток пути проделывал на собаках. Так через двадцать пять — тридцать пять дней, не всегда невредимый, он попадал в желанный пункт.

Первая регулярная почтово-пассажирская воздушная линия была открыта по трассе: Хабаровск — Нижнетамбовское — Николаевск-на-Амуре — Александровск-на-Сахалине — Оха. Крайисполком согласился с этим маршрутом.

В начале декабря в Хабаровск прибыл из Москвы самолет.



14 декабря я приехал в Хабаровск. На вокзале меня встретил бортмеханик Аникин. Он был туда командирован раньше с самолетом.

В Хабаровске к моему приезду стояли тридцатипятиградусные морозы. Пока мы доехали до управления линии, я с непривычки промерз. «Как же, — подумал я, — я буду летать?».

Представился начальнику управления.

— В первых числах января будем открывать линию на Сахалин, — говорит он. — Вот карта. Я вас познакомлю с маршрутом. Полетим мы по Амуру. Первая посадка Верхнетамбовское, вторая Маринск и третья — Николаевск-на-Амуре. Дальше через Татарский пролив на Сахалин — в Оху; из Охи пролететь по восточному берегу Сахалина до реки Тымь, по реке до перевала и дальше — пересечь хребет прямо на Александровск.

— А теперь приготовьте самолет и попробуйте его в воздухе.

На другой день поехали мы с механиком и мотористом на аэродром опробовать самолет в воздухе. Однако не так-то легко удалось запустить мотор. Опыта у нас не было, на Севере никто из нас не работал. Лишь на десятый день мы втянулись в работу на морозе, приспособились, и запустили мотор.

10 января решено было вылетать. Со мной летели начальник линии и еще три пассажира. Оделись мы по-полярному.

Мне достались очень красивые унты. До первой посадки — до Верхнетамбовского — триста пятьдесят километров летели мы два часа двадцать минут. Уже в первый час полета ноги у меня стали замерзать, а к концу второго часа я готов был сесть — лишь бы их отогреть...

Гляжу вниз. Сесть негде. Мы над замерзшей торосистой рекой.

Странную картину представляет замерзший Амур с высоты в полкилометра. Огромная широкая долина — как на ладони. Там и сям, между бесчисленными желтовато-грязными островами, стелются, переплетаясь, различной ширины белоснежные ленты протоков. Чем уже лента, тем прихотливее она извивается. Смелым широким полотном уходит вдаль главное русло — форватер.

Вот промелькнуло черное остроконечное пятно. Что это? Лед, с которого сдуло снег, или чистая незамерзшая вода? Над пятном вьется кудряшками пар; очевидно, чистая вода.

Налево в тумане показался отдаленный хребет. Направо — заросший черным лесом гористый край. Казалось, нигде ни малейших признаков жизни. Часто смотрю на карту, испытывая страшный холод — ног почти не чувствовал. Через два часа тридцать минут — под нами село. Внизу видна площадка с углами и кругом, ровная, как скатерть.

— Тамбовское! — кричу я в форточку.

Первое живое существо, приветствовавшее нас, была собака. Она, видимо, выбежала из деревни навстречу невиданной птице вместе со всем остальным населением. Вслед за собакой появились мальчишки, бежавшие сломя голову; за ними грузной зимней походкой шли взрослые. Несколько минут спустя показалась черная цепочка демонстрации с красными флагами: школьники под руководством учительницы, женщины, во главе с делегатками, и члены Осавиахима.

Как только мы сели, я бросился в село и, забежав в первый попавшийся дом, снял унты и сунул ноги в печурку. Через несколько минут слегка пришел в себя. Осмотрелся — в доме никого: хозяева, не закончив обеда, побежали на аэродром встречать самолет. Минут через пятнадцать зашел один из моих пассажиров.

— Я видел, как ты забежал в дом... Что с тобой?

— Вам хорошо лететь в закрытой кабине, а у меня ноги замерзли. Не могу дальше лететь в этих унтах.

— А ну-ка, попробуй мои...



Померил — его унты больше. Правда, унты были старые, некрасивые, но ноги в них не мерзли.

Пока мы грелись, мотор нашего самолета все время работал на малом газе, чтобы не дать машине промерзнуть. Бортмеханик, стоя на крыле самолета, наливал в бак бензин, который крестьяне брали ведрами из лежавшей тут же бочки. Вокруг самолета собралась почти вся деревня. Как мне передавали впоследствии, тут были крестьяне не только из Верхнетамбовского. Многие специально приехали из ближайших сел, верст за двадцать, посмотреть на самолет.

Щупали крылья, хвост, фюзеляж. Молодежь забиралась по лесенке на крыло и заглядывала в кабину. Более смелые испытали счастье посидеть в кабине самолета и выходили оттуда с сияющими лицами. Взрослые поднимали детей и давали им возможность посмотреть, что делается внутри дикувиной птицы.

Нас, участников перелета, засыпали разнообразными вопросами, преимущественно практическими, деловыми.

— Сколько будет стоить перелет до Хабаровска?

— Часто ли будут летать самолеты?

— Будут ли возить письма и газеты?

— Не холодно ли в кабине?

— Можно ли летать больным?

— Сколько весит самолет? и т. д.

Мы терпеливо и подробно удовлетворяли их любознательность.

Наконец, баки были наполнены, и мы, простившись, полетели дальше.

Летели по прямой на Марининск. Появилась низкая облачность. Чтобы не потерять из виду землю, опустил до пятидесяти метров и пошел бредущим полетом.

Несущаяся быстрее вихря и со страшным шумом машина переполошила всю деревню. Лошади в загонах метались, как безумные. Две коровы, перескочив через изгородь, бежали по улице. Людей, однако, мы не заметили. Должно быть, прежде, чем кто-нибудь успел выскочить из избы, самолет был уже за пределами села.

Ближе к Марининску погода стала улучшаться. Я поднялся на свою обычную высоту — пятьсот метров. Изредка видишь белую ниточку и нанизанных на ней коричневых «жучков». Это — зимняя дорога на реке и возы с сеном. Лошадей, а тем более людей, разглядеть не удастся. С высоты кажется, будто «жуки» стоят на месте. Возможно, что

возницы, действительно, останавливаются, чтобы подивиться на проносящийся самолет.

В некоторых местах, около селений, на реке видны черные точки. Это окруженные елками проруби для водоезов.

Больших селений между Верхнетамбовским и Мариинском в это время не было.

Направо показалась широкая снежная гладь озера Кизи. Где-то близко должен быть Мариинск — конечный пункт нашего полета сегодня.

Но вот и он! Летим почти над крышами. Ищу костер на площадке, чтобы определить направление ветра. На реке, в одном из углов площадки, стоит вмерзшая в лед шаланда. Из трубы шаланды струйкой идет дым. По этому дыму определяюсь.

Еще в Хабаровске меня предупреждали, что площадка в Мариинске не совсем годна для посадки: река здесь открыта для ветров, сдувающих снег и надувающих опасные для самолета бугры. Сделав несколько кругов над площадкой, я сажусь без поломок. Довольно удачно. Но далеко не так мягко и гладко, как в Верхнетамбовском.

Бензину в моторе и времени в нашем распоряжении оставалось еще достаточно, чтобы засветло долететь до Николаевска. Но нужно подробно ознакомиться с местными условиями, так как Мариинск должен был стать узловым пунктом новой воздушной линии. Поэтому еще перед вылетом решено было заночевать в Мариинске. Летный день, таким образом, кончился.

Всего за этот день мы были в воздухе три с половиной часа и пролетели шестьсот километров, со средней скоростью в сто семьдесят с лишним километров в час. Самостоятельная скорость нашего самолета была сто пятьдесят километров в час. Двадцать километров прибавил попутно-боковой ветер, дувший с самого Хабаровска.

В Мариинске встретили нас не так гостеприимно, как в Верхнетамбовском. Здесь было много кулачья. Они смотрели на аэроплан как на опасного конкурента, который будет отбивать у них доход. Железной дороги нет, пассажиры передвигаются на лошадях и на собаках, а тут вдруг — аэроплан.

На другой день к десяти часам утра бортмеханик Аникин на костре нагрел масло до кипения. Когда он его налил в бак, то масло расплавilo целлулоидную контрольную трубку. Заменить целлулоид было нечем, и нам пришлось заделывать отверстие белым железом. С этим делом мы провозились до



вечера. Вылетать было уже поздно, и мы вынуждены были еще раз заночевать в Мариинске.

Вечер этого дня мы провели в дружеской беседе с участниками экспедиции, производящей изыскания трассы новой железнодорожной линии.

Из этой беседы мы узнали много интересного. Оказывается, судя по опыту работников экспедиции, самое удобное время для исследовательской работы в тайге — зима. Летом положительно невозможно работать из-за мошки, которая не дает покоя ни днем, ни ночью. Зимний же холод в тайге не так чувствителен, как на открытых местах. Густой лес защищает от ветра, а без ветра мороз не страшен. Погода все время ясная, в то время, как летом часто бывают дожди, туманы. Ночевать в палатках, в которые ставят железную печь, можно вполне.

— А что это за обувь у туземцев? — спросил я. — Неужели рыба кожа греет?

— Греет не кожа, а ветошь, — пояснил мне один из служащих экспедиции, местный житель — полугиляк, полурусский.

«Ветошью» здесь называют траву, которой гиляки набивают свои рыбы сапоги. Эта трава обладает удивительными свойствами. При ходьбе она не перетирается в труху, как сено, например, и не сбивается в комок, как вата, а разминается и превращается в шелковистое волокно, которое держит тепло лучше всякого валенка. Я никак не мог добиться более точного названия этой травы. А между тем, на траву следовало бы обратить внимание нашим ботаникам и технологам. У этой «ветоши», несомненно, должны быть какие-то особые текстильные качества.

Когда мы, наконец, потушили лампу, в окна прорвался лунный свет необычайной яркости. Я подошел к окну и долго молча любовался рекой и дальними горами, освещенными полной луной.

— Эх, жалко, что не полетели! — сказал я с горечью. — При таком свете берусь сесть, где угодно.

Утром мы долго изучали карту и обсуждали маршрут полета. От Мариинска до Николаевска-на-Амуре — двести восемьдесят километров по прямой же — не более двухсот. До Богородска долина Амура идет прямо на север, т. е. куда нам нужно. От Богородска же Амур сворачивает на северо-запад, и только у Тыра опять поворачивает на север и восток. Получается лишний крюк километров в восемьдесят. Не

лететь от Богородска прямо на Николаевск мешает хребет высотой с полкилометра, если судить по карте. Решили лететь по Амуру до Воскресенска, а затем воспользоваться низкой седловиной в хребте и взять направление прямо на Николаевск.

Выбранный нами маршрут оказался удачным, и через час сорок минут мы опустились в Николаевске.



В Николаевске мы застряли надолго. Два дня мне пришлось неустанно подниматься и садиться на ледяном аэродроме на Амуре. В эти дни несколько десятков лучших ударников города получили воздушное крещение на моем самолете. В благодарность за это трудящиеся Николаевска ознакомили нас с героической историей своего города, сожженного до тла японскими оккупантами и теперь отстроенного вновь.

Недаром за Николаевск так упорно дрались интервенты: окружающая город тайга сказочно богата. В недрах в то время лежали еще нетронутыми колоссальные запасы высококалорийного каменного угля, по берегам рек — богатые месторождения золота, в тайге — ценный зверь, а в Амуре — много рыбы, в том числе кеты.

Много интересного рассказали нам в эти дни трудящиеся Николаевска-на-Амуре о борьбе с белыми интервентами; рассказали о своем героическом настоящем — о начавшейся большевистской борьбе по освоению богатств края, о любимом промысле здешних мест — охоте на соболя, песца, куницу и выдру...

Прощавшись с гостеприимными хозяевами, мы 13 января поднялись с Николаевского аэродрома и вылетели на Сахалин.



Нам рассказывали про Сахалин всякие неприятные вещи.

— Там, — говорили, — бывают неожиданные ураганы; не только ваш самолет может изломать — пароходы и те выкидывает на берег. По четыре-пять дней пароходы штормуют в море и не могут подойти к берегу. Да и вообще Татарский пролив редко бывает спокоен.

— Вы же про лето говорите, — заметил я.



— Это все равно. Зимой еще хуже. Выпадет снег, ровно покроет землю, а потом подует ветер, и вы увидите огромные надувы. Там ровного места днем с огнем не сыскать...

Мы пересекали Татарский пролив. Грозное и величественное впечатление произвел он на нас. Огромные глыбы льда то и дело сменялись разводьями. Мысль о том, что именно здесь может закапризничать мотор, была не из приятных и не выходила из головы: ведь мы были первыми людьми, которые отважились пересечь на самолете Татарский пролив.

Вот уже под нами Сахалин, прежний остров страданий. Мы летим над рыбными промыслами. Различаю несколько радиомачт, трубы, домики. Чувствуется, что на Сахалине кипит социалистическая стройка.

Впереди видимость стала хуже. Началась пурга. Я обошел пургу и вышел на восточный берег Сахалина. Полетел на север. Скоро впереди, на берегу Охотского моря, показались нефтяные баки. Значит, где-то город недалеко. Лечу через залив Уркт. Вдруг вижу аэродромные знаки — углы. Стой, прилетели. Но почему же никого нет? Почему не встречают? Сделал несколько кругов, смотрю — зажгли костер. Значит, здесь. Сели, подрулили к сарайчику. Навстречу бежит техник.

— Мы не знали, что вы прилетите. Радиogramмы не получили.

— Где город Оха?

— Город в шести километрах...

Надо сообщить о нашем прилете, чтобы приехали за нами. Но кого послать? Смотрим — бегут маленькие фигурки.

— Это что за люди?

— Это японцы с водокачки.

«Любопытные» эти японцы. Прибежало шесть человек, каждый по очереди поздоровался с нами за руку и, не спрашивая разрешения, полезли прямо в самолет.

Невдалеке на собаках проезжали русские мальчики на Оху. Мы попросили, чтобы кто-нибудь из них съездил в город и сообщил о нас. Один охотно согласился, а другой остался у самолета. Часа три ждали, замерзли.

Наконец, приехали за нами.

Привезли нас в город, накормили, повели в клуб, где собрались все рабочие Охи.

На другой день утром я должен был покатать на самолете двадцать пять человек.

На аэродром мы приехали на собаках. Публики собра-



лось много: кто — летать, а кто — просто посмотреть. Мороз — тридцать шесть градусов.

Запустили мотор, погрели его, но, как выяснилось потом, недостаточно. Аэродром большой и неровный. Посадил я пять человек: четырех в пассажирскую кабину, а одного с собой, на место бортмеханика. Зарулил на старт против ветра, дал полный газ. Поднимались над узкоколейной железной дорогой, а за дорогой сейчас же начиналась тайга. Вдруг на высоте ста метров мотор сдал. Машина пошла на снижение. Вот уже и узкоколейка. Еле-еле перетягиваю через нее. Правым крылом должен налететь на телеграфный столб. Даю большой вираж налево. Столб мелькнул под крылом. Слышу два удара. Выворачиваю машину, но она тут же плюхнулась и побежала по снегу прямо на другой столб.

«Ну, — думаю, — поломаю машину».

На мое счастье, столб стоял на горе. Машина подкатилась близко к столбу, винтом около втулки уперлась в проволоку и остановилась. Отлегло от сердца. Пассажир, который сидел со мной рядом, держал фотоаппарат над головой, вытянув руки, боясь пошевелиться. Я, как бешеный, выскочил из кабины, обежал кругом самолета — все цело, только в левом крыле две большие промятины.

Мне просто повезло. Между двумя столбами оказалась ровная площадка, покрытая снегом. Снег был рыхлый, столб стоял на горе, одно к одному — все в мою пользу. Подбежал народ, перетаскивали самолет через дорогу. Я посадил снова тех же пассажиров. На этот раз поднялся хорошо.

Почему же у меня в первый раз сдал мотор? Мотор был исправный, но холодный. На холодном моторе подниматься опасно. Он сосет бензин, который не успевает испаряться. Когда засасывается в цилиндр неиспарившийся бензин, мотор снижает обороты. Этот урок я запомнил крепко.

Я покатал двадцать пять человек и полетел в Александровск. Около Александровска нужно было перелететь хребет. Он был весь покрыт облаками. Пришлось набрать высоту около двух тысяч метров.

Солнце уже на закате. Лететь осталось сорок километров, но место незнакомое. Компаса не разглядеть, приходится держать курс на зарево от солнца. Под облаками торчат шпили гор. Места такие, где не было ноги человеческой. Выйдем ли мы на Александровск — трудно сказать. Сколько раз я зарекался вылетать, когда времени в обрез, а понесла меня нелегкая и в этот раз...



Облачность кончилась вместе с горами. Стал снижаться. Вот уже виден Татарский пролив, по которому плавают льдины. Снизились метров на двести над проливом. Виден высокий обрывистый берег. Полетел влево. Летели минут пять, а казалось — целый час. Стало совсем темно, а Александровска все нет. Тогда я решил вернуться и лететь по берегу на север — все-таки в свою сторону, а не к Японии.

Через пятнадцать минут вижу свет. Подлетаю ближе: электричество, а я знал, что электрический свет можно увидеть только в Александровске. Обрадовался: наконец-то прилетели... Между двумя горами расположились дома, но аэродрома не видно. Куда же мы прилетели?..

Сделал два круга — костров никто не разжигает. Один из моих пассажиров несколько раз был в Александровске. Сидел он в пассажирской кабине на переднем сиденье. Я ему кричу в окно: «Что это за свет?!». Он отвечает, что это не Александровск, а, вероятно, Дуэ. До Александровска еще двадцать километров. Через пять минут я увидел зарево, гораздо большее, чем в Дуэ. Вот он — Александровск. Подлетаю ближе. По углам аэродрома развели четыре громадных костра. Сделал круг, сел хорошо. Публика бежит, указывает, куда рулить. Подрулил к сараю, остановил мотор. Но в моторе какой-то музыкальный шум. Прислушался — да это оркестр играет, нас встречают с музыкой.

После мне рассказывал председатель окрисполкома, как нас ожидали:

— Нам сообщили из Рыковского, что вы пролетели. Ну, мы, конечно, приготовились, все напряженно смотрим на небо. Лететь вам самое большее двадцать минут — всего только сорок километров. Прошло тридцать минут — вас нет, прошел час — вас нет. Что случилось? Я объявил публике, что тот, кто первый увидит самолет, будет первый на нем летать. Все смотрели в ту сторону, откуда вы должны были прилететь, каждый хотел увидеть первым, и вдруг услышали шум мотора с противоположной стороны. Самолет увидели все вместе. Придется вам всех катать...

16 января 1930 года линия на Сахалин была открыта официально.



Я регулярно стал летать с пассажирами: один рейс на Оху, один на Александровск — по очереди.

В середине марта летел я из Александровска. Мороз был

небольшой — пятнадцать градусов. Летели на смеси бензина с толuoloом. По берегу Татарского пролива дошли до Виахты, от Виахты повернули налево через пролив, на берег материка. Выйти на материк я должен был правее залива Де-Кастри. Пролетел уже больше половины пути, как прекратилась подача бензина из главных баков в верхний бачок, откуда мотор питался самотеком. Отказала моторная помпа. Попробовал ручную — не качает. По контрольному стеклу вижу, что бензин в верхнем баке заметно убавляется. Стал соображать, что делать. Вернуться обратно на Сахалин и сесть в Виахте — бензина нехватит. Ближе Виахты — посадка невозможна. Впереди берег материка. От берега начинается сплошная тайга и горы, а перелететь горы до озера Кизи и думать нечего. Посмотрел вниз на Татарский пролив — плавают льдины. Есть льдины очень большие, но сесть рискованно: вдруг да поломаю самолет. А делать что-то нужно...

У берега материка лежит ровный лед метров на сто шириной. Я решил сесть на эту кромку берегового льда. Особенно рассматривать, ровный лед или не ровный, не пришлось: бензин вот-вот кончится. Сел хорошо. Не останавливая мотора, стал искать причину порчи моторной помпы. Отвернул пробку, вытащил фитиль, а он весь забит кристалликами снега. Значит, кто-то нечаянно или с умыслом насыпал в бензиновые баки снег...

Все это мы исправили очень быстро, но как улететь? Лыжи самолета примерзли, нужно за конец крыла покачать, а качать некому. Самое близкое, где мы могли бы найти людей, — это в заливе Де-Кастри, а он от нас километров за пятьдесят. Давал несколько раз полный газ мотору, думал, сорвусь с места, — нет, не сорвался. Тогда я обращаюсь к пассажирам:

— Кто сидит у дверей, пусть вылезает покачать машину за конец крыла, а как только машина тронется, пусть бежит и садится на ходу. Я буду рулить тихо.

Один из пассажиров, самый молодой, вылез и стал раскачивать. С большим трудом удалось стронуть с места машину. Пассажир побежал к кабине, но попал в струю от винта. Сильным ветром сорвало с его головы шапку, и он побежал за ней. Пришлось остановиться — не лететь же без пассажира.

Говорю бортмеханику Аникину:

— Придется тебе заняться этим делом. От пассажиров, как видно, толку мало.



Аникин снял доху, положил на сиденье рядом со мною, и сам в одной фуфайке пошел к крылу. Зарулили на старое место. Я медленно стал рулить по направлению подъема. Аникин на ходу влез на крыло, перелез через капот мотора. Он еще как следует не забрался в пилотскую кабину, как я дал полный газ и стал подниматься.

Одной рукой управляю, а другой помогаю Аникину одеваться. Тесно, ветер дует, страшно неудобно, но, наконец, справился и с этой задачей. До Хабаровска долетели благополучно.



• Весна. Сообщение с Александровском на лошадях и собаках прервано. Лед от берегов отошел. Попасть на Сахалин можно было только на самолете. Я в последний раз прилетел в Александровск, закрывая зимнюю навигацию.

Возле Александровска стоят два судна: ледокол «Добрыня Никитич» и пароход. На пароходе приехало пятьсот человек, командированных Народным Комиссариатом Путей Сообщения для постройки новой железной дороги.

Изыскатели — кто в валенках, кто в ботинках. Их нужно обуть, а сапогов в Александровске нет. Люди не могут начать работать. Каждый день вынужденного бездействия приносит государству огромные убытки: срываются изыскания новой дороги.

Местные власти забили тревогу по всем населенным пунктам Сахалина. Вскоре сапоги нашлись в селе Верещагине, отстоявшем от Александровска на триста пятьдесят километров. Но как доставить эти сапоги, когда распутица сделала совершенно непроходимыми даже немногие тропинки? Морским путем воспользоваться тоже нельзя. Верещагино расположено на северной части Сахалина, а там у берегов еще стоит сплошной лед.

Меня вызвали в окрисполком. Там сидело несколько человек.

— Хорошо, что ты прилетел, товарищ Водопьянов, — обратился ко мне предокрисполкома. — У нас здесь безвыходное положение. Просим тебя: слетай за сапогами в Верещагино.

— Нет, товарищи, не могу.

Один из товарищей улыбнулся. Очевидно, мой ответ показался ему шуткой.

— Но почему же не можешь? — спрашивает начальник погранотряда.

— Без разрешения начальника управления не могу летать. Пошлите радиogramму в Хабаровск. Если разрешит, — с удовольствием.

К вечеру меня опять вызывают в окрисполком, показывают телеграмму из Хабаровска. Читаю: «Категорически запрещаю вылет Верецагино».

— Ну вот. Тем более не полечу.

А тут уже создана специальная тройка, «сапожная комиссия», как я ее назвал. Тройка заседает:

— Плевать нам на их запрещения. Мы объявляем военное положение и мобилизуем тебя лететь за сапогами. Не полетишь — посадим.

— Что хотите делайте, но я не полечу.

И ушел.

Жил я в одном доме с председателем окрисполкома. Вечером предокрисполкома снова обратился ко мне:

— Как же быть, Миша? Положение жуткое... Приехавших во чтобы то ни стало надо обути. Иначе будут сидеть без дела полтора месяца.

Я ему ничего не ответил, но все время думал, как бы слетать за сапогами. Формально я нарушил бы дисциплину, но зато оказал бы государству большую услугу.

— Хорошо, выход есть, — сказал я ему, наконец. — Я полечу за сапогами завтра утром. Обманите меня... Скажите, что будто бы вы получили разрешение на полет.

Они охотно «обманули» меня.

Утром вылетел.

Полдороги летел хорошо, погода была удовлетворительная. Дальше попал в снегопад. С большим трудом добрался до Верецагина. Село стоит на берегу Татарского пролива. Очень низко делаю несколько кругов, выбираю место для посадки. Видимость отвратительная. Найду площадку, развернусь — пропала площадка. Опять ищу. Летал минут двадцать. В конце концов, сесть удалось.

Сейчас же нагрузил полную пассажирскую кабину сапогами, но вылететь обратно не рискнул. Решил переночевать. Только попросил верещагинцев отправить радиogramму в Александровск: «Летчик Водопьянов прибыл. Ввиду плохой погоды вылетит завтра». Но, как это иногда бывает со срочными радиogramмами, она не захотела идти к месту назначения. Александровск радиogramмы не получил, а получил ее... Хаба-



ровск. Там радиogramму немедленно вручили начальнику воздушной линии. Он послал запрос в Александровск, но и эту радиogramму там не получили.

Утром я вылетел из Верещагина. Повторилась вчерашняя история: сначала погода хорошая, но с полпути начался сильный мокрый снегопад. На крыльях стал намерзать лед. По берегу лететь нельзя — облачность почти закрывала его. Морем идти еще хуже — там все сливалось в общий фон. Пришлось идти метрах в трех-четырех над плавающими льдинами, ориентируясь извилистым берегом. Ближе к Александровску снег усилился, и я рисковал каждую минуту зацепить крылом за берег...

Весь день и всю ночь на Александровском аэродроме дежурили члены «сапожной комиссии». Они поддерживали огонь в кострах, надеясь, что я прилечу. Шли тревожные минуты, воображение рисовало жуткие картины: Водопьянов разбился, самолет сгорел и т. д. Пробеждали они всю ночь. Наступил рассвет. Закопченные люди, греясь у костров, безнадежно поглядывали на тучи. В полдень, когда уже собирались послать экспедицию на розыски, раздался шум мотора.

Радости моей «сапожной комиссии» не было конца. Прилетел благополучно и привез триста пятьдесят пар сапогов.

На другой день запасся всеми документами и вылетел на материк. Поздно вечером прилетел в Хабаровск. Прихожу в общежитие, встречаюсь с начальником управления.

— В Верещагино летал?

— Летал. По твоему распоряжению.

— Никаких распоряжений я не давал.

— Как не давал, когда мне об этом сообщил председатель окрисполкома?

— Это недоразумение. Они тебя просто обманули.

— Неужели обманули? — засмеялся я.

А начальник злится:

— Получаю телеграмму из Верещагина: думал сначала, несчастье, заблудился ты, вынужденная посадка, — страшно беспокоился. Да как же ты полетел в такой рискованный полет, ведь в Верещагине негде спуститься?

— Спуститься там нашлось где, и ничего страшного нет. Подумаешь — триста пятьдесят километров... Но ты представляешь, что мы сделали. Мы выручили из беды целую экспедицию. За этот полет я получил с НКПС'а тысячу пятьсот рублей.

Позже начальник узнал, как меня «обманули».

После полета в Александровск я должен был еще слетать последний раз в Оху. Из Охи надо было забрать четырех пассажиров и вернуться ночевать в Николаевск-на-Амуре.

На аэродроме меня ожидало не четыре пассажира, а четырнадцать. Каждый подходил с большим мандатом и требовал, чтобы его перебросили на материк. Знали, что я последний раз к ним прилетел.

— Я-то при чем? — отвечаю я. — Есть у нас начальник станции. Кого посадит, того и повезу. Больше четырех человек взять не могу.

В конце концов, договорились, кому лететь.

Прилетели в Николаевск, переночевали. На другой день привезли еще два мешка почты. Аникин эту почту засунул под капот мотора.

Утром вылетел из Николаевска. Отлетел километров сорок. Повернул в горы. Вдруг почувствовал запах резины. Что-то неладно с мотором. Посмотрел под ноги — горим. Высота триста метров. Я резко развернулся, стал планировать и сел около гор на маленькую речушку. Выскочил, открыл капот. Смотрю — горит наша почта. Прогорел бок капота, на моторе сгорела краска, с правой стороны прогорели все провода от магнето. Быстро выбросили пылавшую почту, закидали ее снегом, убрали обгоревшие провода и на одном магнето полетели обратно в Николаевск.

В Николаевске достали провод, наладили второе магнето, составили акт на часть сгоревшей почты и на другой день благополучно прилетели в Хабаровск. Этим полетом закончили зимнюю навигацию.

За последнюю работу мы с товарищем Аникиным получили от Управления Добролетом благодарность, и из второй категории нас перевели в первую.

После закрытия зимней навигации меня вызвали в Москву для перегонки самолета В-33, предназначенного на Сахалинскую линию. В Москву я прибыл к Первому мая.

Пришел на Ходынку, ознакомился с новым самолетом. Смотрю — у одного из ангаров Добролета стоит красивая металлическая машина В-33 фирмы Юнкерс. Я остановился перед ней, с искренним восхищением разглядывал совершенство ее форм. Всем своим видом В-33 кричал о необычайной легкости и скорости.



Я не знал, что эта машина предназначена для нашей линии, и спросил начальника аэростанции, товарища Чулкова: — Что это за красавец? Кому он принадлежит?

В моем вопросе звучала искренняя зависть к тому человеку, которому придется летать на этой новой чудесной машине.

Чулков улыбнулся и спросил меня:

— Что, хороша машина?..

Я ничего не ответил, только развел руками.

Он продолжал:

— Эта машина предназначена для Хабаровска. Сегодня же ее прими и готовься к перелету.

Я обрадовался.

В то время мне еще не приходилось совершать больших перелетов, и вдруг такое счастье: первый перелет и на такой красивой машине.

Бортмехаником мне назначили товарища Грошева, моего старого бригадира. В 1928 году он уже стал бортмехаником и летал в Арктике с летчиком Бабушкиным.

Вылет был назначен на второе мая, но нас не пускала погода. Густые тяжелые облака и дымка тумана затянули небо и землю от Москвы до Свердловска. Об этом мы узнали по сводкам и решили отложить вылет до утра.

В два часа ночи я приехал на аэродром. Там меня уже ждал Федор Иванович Грошев.

— Ну, как погода, Миша? — спросил он.

— Хорошая, — коротко ответил я и приказал заводить мотор.

Грошев снял чехлы, покачал стабилизатор и руль, потом повернул блестящий металлический винт и крикнул:

— Контакт!..

Я ответил:

— Есть контакт!

Мотор зарычал, нарушая тишину наступающего утра.

Задолго до восхода солнца наша машина уже кружилась над аэродромом. Убедившись, что все приборы и мотор работают хорошо, я взял курс на восток. Не долетая до Владимира, мы попали в низкую облачность. Она нас прижимала к земле. В конце концов, я был вынужден перейти на бреющий полет. Но так долго продолжаться не могло. Облачность опустилась, и земля стала скрываться. Я вынужден был пробиваться вверх.

Несколько минут спустя, мы попали в прослойку между

облаками. Сверху — непроницаемые серые тучи, снизу непроницаемый белый туман. Мы летим вперед по компасу, не видя земли и неба.

Федор Иванович, который не привык летать, не видя земли, часто поглядывал на меня, стараясь прочесть на моем лице намерения на тревогу.

Через час в облаках стали попадаться окна. Мы увидели землю, но куда пришли — сразу я определить не мог. И только после того, как облачность кончилась, я восстановил ориентировку и убедился, что прямо передо мной город Гороховец.

Несколько часов полета, несколько городов, промелькнувших внизу, и мой В-33, круто накренившись, делает круг над зеленым лугом, по которому огромными белыми буквами выведено «Казань». Три часа сорок минут — и семьсот пятьдесят километров остались позади.

Из Казани в Омск мы в тот же день решили лететь без посадки в Свердловске.

До Свердловска дошли за четыре часа. У меня не было никаких сомнений, и мы смело прошли над городом. Но вскоре ветер изменился и стал дуть навстречу, значительно сократив скорость самолета.

Прошло три часа после того, как Свердловск остался позади. Солнце уже низко. Через какой-нибудь час станет темнеть, а мы все еще летим. Я не теряю надежды дотянуть до Омска. Но трезвый расчет говорит, что это вряд ли нам удастся. Лететь еще около трехсот километров, а времени осталось не больше сорока минут. Впрочем, это меня не особенно пугало. Я знал, что в Омске аэродром оборудован для ночных полетов. Меня больше беспокоило другое: хватит ли горючего? Ночью, если остановится мотор, трудно найти место для вынужденной посадки. Посоветовавшись с Грошевым, я решил сесть на первой попавшейся промежуточной площадке.

Скоро впереди показался Петропавловск. Пролетев город, я увидел аэродром и, долго не раздумывая, сел.

Несмотря на позднее время, навстречу нашей машине бегут местные жители. Вот уже они обступили нас, и каждый непременно хочет подержаться за металлические крылья самолета. Пришлось упрасивать и отгонять, пока я не поручил охрану самолета пионерам. Они с важным видом стояли у крыльев машины, точно в почетном карауле.

В Петропавловске нашелся и бензин. Силами работников



аэродрома наш самолет был быстро заправлен. В два часа ночи мы снимаемся и через час сорок минут садимся в Омске. Здесь мы закусываем, но отдыхать некогда — надо продолжать полет, чтобы возможно скорее выполнить порученное задание — долететь до Хабаровска.

Я вырулил на старт. Там, готовый к отлету, стоял почтовый самолет «Фоккер», только что вышедший из капитального ремонта. Моя машина была загружена имуществом и добавочным бензином. Я зарулил дальше, чем нужно, и при подъеме зацепился крылом за стойку почтового самолета. «Фоккер» немедленно отправили в ремонт обратно, а мы осмотрели свое крыло, на котором, к счастью, оказалась только маленькая вмятина. Ничего страшного, лететь можно, но в Хабаровск с таким крылом прилететь просто стыдно. Я решил его отремонтировать в Иркутске, а пока взлетел снова. Вечером мы сели в Красноярске.

От Москвы до Новосибирска лететь было хорошо, если не считать Уральского хребта. Кроме промежуточных площадок, здесь мы могли без особого риска сесть на любом поле. От Новосибирска начинается тайга. Она сопровождает нас до самого Хабаровска. В то время линия была плохо оборудована, особенно ее последний участок — от Иркутска до Хабаровска, но с таким бортмехаником, как Грошев, лететь было не опасно.

Переночевав в Красноярске, мы вылетели дальше и на третий день после вылета из Москвы благополучно снизились в Иркутске. Здесь первая, наиболее легкая половина нашего пути закончилась. Мы прилетели сюда за двадцать шесть летних часов, поставив рекорд скорости для машины нашей категории.

От Иркутска до Хабаровска мне пришлось лететь с другим бортмехаником, с моим старым товарищем по полетам на Дальнем Востоке — Аникиным. Мы решили с ним пойти от Иркутска до Хабаровска — три тысячи километров — без посадки.

Может быть, Иркутск очень хороший город. Не знаю. Но на нас он произвел не совсем отрадное впечатление.

Началось с первых минут после посадки. Осмотрев самолет со всех сторон, пощелкав пальцами по упругому алюминиевому гофру, «иркутяне» сели в автомобиль и уехали, бросив нас на аэродроме в восемнадцати километрах от города. Мы немного погоревали, а потом расположились с консервами и бутербродами под широким крылом самолета. Закусив,



заялись своими делами. Грошев сдал машину Аникину, еще накануне приехавшему в Иркутск, и теперь, отколов орден Красного Знамени от синей шерстяной блузы, стирал ее в бензине. Я лежал, вытянувшись во весь рост, на короткой траве и вслух сам с собой обсуждал возможные сроки ремонта крыла.

Часов пять спустя, после неоднократных звонков в город, к нам, наконец, приехали. Опять беда: оказалось, что начальник ремонтных мастерских, которого мы ждали, остался в городе.

Нам сочувствовали, говорили, что это очень обидно и что не нужно налетать на другие самолеты, а вот насчет срочного ремонта ничего сказать не могли. В Иркутске, мол, весь ремонт срочный, и раньше чем через два дня вас не выпустят.

Нам стало обидно, но делать было нечего. Поехали в гостиницу. Там долго не хотели понять, почему четыре человека хотят спать на четырех кроватях; убеждали, что одна простыня на двоих — это норма, а на рассвете разбудили и приказали немедленно вставать, так как постели отправлялись в дезинфекцию...

Через два дня крыло было исправлено, Аникин достал где-то новые бидоны, более емкие, чем наши, и запрятал их в машину. Вечером мы, распрощавшись с Грошевым, поехали на аэродром, чтобы подняться с первыми проблесками рассвета.

Но Иркутск, так плохо встретивший нас, не хотел отпускать: к ночи прошел дождь, и телеграф принес жуткий прогноз погоды. Простые слова: «в районе Забайкалья низкая облачность, временами снег, ветер шквалистый до десяти баллов», дополненные воображением, создали мрачную картину высоких сопок, щедро разбросанных в этих краях, снежных вихрей, упирающихся в крылья самолета, бесконечной «болтанки» и нолевой видимости, при которой нетрудно со всего двухсоткилометрового хода врезаться в скалу.

Мы остались...

В два часа ночи следующего дня задребезжал звонок будильника. Быстро одевшись, мы забрались в машину. Ветер попрежнему был попутный.

Поднявшись, мы быстро пошли навстречу восходящему солнцу, и скоро перед нами раскрылся простор Байкала.

Фиолетовый Байкал казался мрачным и негостеприимным. Тонкая ледяная кора, исчерченная паутиной трещин, не выдержала бы нашего веса, и В-33 вместе с нами навсегда бы спрятался на его глубоком дне... Впрочем, эти страхи были



очень надуманными. Мотор работал спокойно, и было не страшно, а радостно от ощущения Байкала под ногами.

Впереди на горизонте, изрезанном силуэтами гор, показались прозрачные белые облака. Солнце медленно вылезло из-за горизонта, забираясь в кабину сквозь левое окно. Под ногами уже тянулась запорошенная снегом бесконечная тайга.

Облака, тщетно пытавшиеся убежать от нас, все близились, и скоро мы увидели, что впереди над тайгой висит туча.

Можно было вернуться, но работа на Сахалинской линии приучила меня бороться с препятствиями. Мы врезались в серые тучи, и капельки дождя поползли по гофру крыльев, и, мгновенно провисев на тонком конце крыла, срывались, рассыпаясь короткими водяными кисточками. Машину сильно болтало.

Пролетев около трех часов, мы начали искать подступов к Яблонову хребту, но густой туман и тучи не позволяли пробиться над горами. Мы пробовали заходить с севера и с юга, набирали две тысячи метров высоты, стараясь пройти над хребтом, но погода была против нас. Тогда я вышел на железную дорогу и попытался пройти по ней, но и это не удалось. Пришлось сделать вынужденную посадку около станции Могзон.

И опять нас обступили набежавшие откуда-то люди. Аникин один остался у машины, мы вдвоем с сопровождавшим нас от самой Москвы журналистом поехали на станцию. Запросили погоду, съели что-то в буфете станции. Через три часа узнаю, что над Читой светло, бросились к машине и привели ее на старт в самый угол тяжелого кочковатого аэродрома.

С большим трудом нам удалось поднять машину у самого леса, и скоро мы сели в Чите, где нас прекрасно встретили военлеты.

В Чите хорошо отдохнули перед последним этапом и за несколько часов до рассвета стартовали в Хабаровск. К пяти часам вечера мы увидели мост через Амур, кирпичную трубу электростанции и радиомачту.

Вылезая из кабины, я посмотрел на часы и сказал:

— Восемь тысяч километров — за сорок часов сорок пять минут... Не плохо.



Добролетовцы Хабаровска устроили нам теплую товарищескую встречу. В этой встрече особенно приятно было ис-

креннее восхищение перелетом наших товарищей по профессии — морских летчиков. Они прибыли сюда несколькими днями раньше поездом и привезли с собой такие же В-33 в разобранном виде.

Утром я узнал ошарашивающую новость:

— Это был ваш последний перелет на колесах, — сказал начальник линии и приказал немедленно переменить колеса на поплавки.

Пришлось срочно «переквалифицироваться» в морские летчики, и я с радостью принялся за учебу.

«Шефство» надо мной приняли морлеты Капридов и Симоненко.

После четырех полетов с инструктором, я полетел самостоятельно. После трех самостоятельных полетов мне заявили:

— Подучились, и хватит. Отправляйтесь-ка в Александровск-на-Амуре.

Мне, проходившему учебу на реке, предложено было совершить самостоятельный полет с посадкой на море. Летчик, к которому я обратился за инструктажем, сообщил:

— В сильный шторм вам придется садиться, не долетая девяносто километров до Александровска, в заливе Виахта. В случае же штиля можно садиться у устья реки Александровки. Но в штиль бывают сильные «накаты» (волны), и при посадке навстречу «накатам» можно о них разбить самолет. Садиться вдоль «накатов» — лучшее, что я могу вам посоветовать.

Этот инструктаж мало порадовал меня, и я попросил, чтобы в этот перелет отправили старых морских летчиков, которые по возвращении из рейса смогли бы поделиться со мной опытом.

Со мной согласились.

Вylетели два самолета: один — в Александровск, другой — в Оху. Я с нетерпением ожидал возвращения отправившегося в Александровск самолета, но вместо самолета дождался телеграммы: «Вернулся в Мариинск. Татарском проливе районе Де-Кастри сплошной туман».

Вслед за этой телеграммой пришла другая: «После неоднократных попыток пробить туман пришлось возвратиться в Мариинск. Последнем полете сломался поршень. Прошу срочно прислать новый».

Мне приказали немедленно лететь с поршнем в Мариинск, отдать его, забрать застрявших пассажиров и переправить их в Александровск.



Пришлось лететь все-таки первым.

Благополучно прилетел в Мариинск. Отдал поршень, забрал пассажиров и вылетел в Александровск.

Подлетаю в Татарскому проливу. В районе Де-Кастри — сплошной туман. Он был невысок (восемьсот метров), и я пошел над ним по компасу, не видя воды, и через сорок минут увидел сопки Сахалина.

Приближаюсь к Александровску. Самолет не качает и не бросает — ветра как будто нет. Нет и тумана, море видно хорошо. Для того, чтобы окончательно убедиться, что нет ветра, я снизился и стал всматриваться в деревья. Деревья стоят спокойно. Заметил над каким-то зданием красный флаг. Не полощется. Ветра, значит, нет. Однако на море заметно волнение.

Как садиться? Вдоль или поперек волны? Накат это или волнение от ветра? Обращаюсь к бортмеханикам:

— Как по-твоему, большая это волна?

— А шут ее знает. Я в этом деле слаб.

Обращаюсь к пассажирам:

— Вы в море плавали?

— Плавали.

— Как по-вашему, большая это волна или маленькая?

Переглянулись мои пассажиры между собой, пожали плечами и замаялись. Увидя, что от нашего «совещания» толка мало, я начал мозговать сам.

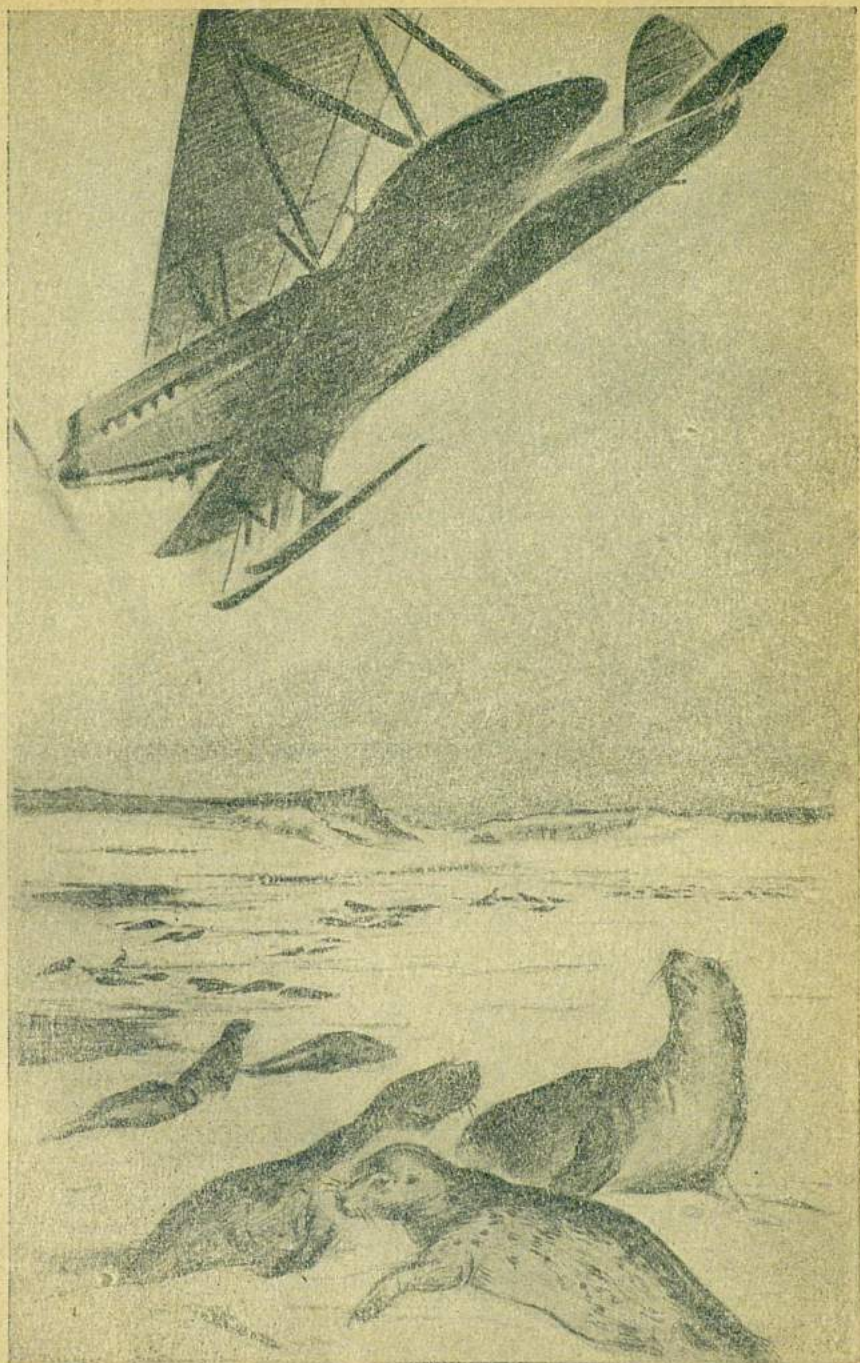
Сделав еще один круг, я увидел около знаменитых «Трех братьев» наименьшую волну и решил схитрить и сесть под углом  $45^\circ$ , что давало среднее между посадкой вдоль и поперек волны.

Сел удачно и очень мягко.

При ближайшем рассмотрении выяснилось, что на море ни волны — тишь, «мертвая зыбь». А я-то, впервые попавший на море, решил, что оно «бушует». Даже неловко как-то стало.

Стараясь сохранить невозмутимый вид (ведь пассажиры рядом), я стал рулить к берегу. Недорулил метров пятьдесят. Стоп. Сели на мель. Сидим и видим, что по берегу мечутся люди.

Пока по берегу раскачивались, начался прилив, и нас стало относить в море. Лица пассажиров побледнели, да и у меня настроение начало портиться. Но счастье и здесь не изменило нам. Подоспевший катер забрал нас на буксир и подвел к остановке.







Когда нас ввели в реку, я поразился ее величиной. Почему же я не заметил ее сверху? Начальник станции объяснил: «река эта очень мала и увеличивается только во время приливов». На метеорологической станции я взял расписание приливов, которым в дальнейшем и руководствовался.

На ошибках учатся. Этот перелет со всеми его злоключениями подковал меня к дальнейшим морским полетам. Дело пошло более гладко. С каждым днем я чувствовал себя уверенней. Больше того — я начал устанавливать рекорды. Были дни, когда я покрывал расстояние от Хабаровска до Охи на Сахалине и обратно (две тысячи триста шестьдесят километров) в тринадцать с половиной летных часов. В один из месяцев, в конце летней навигации, совершая полеты в труднейшей обстановке, я налетал двадцать пять тысяч километров, перекрыв месячный план на двести пятьдесят процентов.



Летом в 1930 году Институт рыбного хозяйства послал специальную экспедицию в Охотское море для определения количества морского зверя. Во главе экспедиции стоял молодой ученый, товарищ Дорофеев.

До этих пор в Охотском море зверь никогда не добывался. Только туземцы охотились на него кустарным способом у берегов Татарского пролива. А между тем, Охотское море очень богато белухой и нерпой. Эти природные богатства лежали мертвым капиталом.

Дорофеев обратился к начальнику управления с просьбой дать самолет на несколько разведывательских полетов в районе Шантарских островов. Начальник управления разрешил с условием, если пилоты сами согласятся летать в часы своего отдыха.

Первым полетел на разведку морского зверя я. Дорофеева я посадил рядом с собой, на место бортмеханика. Из пассажирской кабины ему было бы плохо видно. Аникин сел в пассажирскую кабину.

Погода была неважная. Облачность низкая, всего двести метров. Полетели сначала на восток. Шли два с половиной часа. Льда нет. Под нами чистая вода и перекачиваются огромные волны. Посадка на такую волну опасна. Повернули на север. Минут через тридцать Дорофеев кричит:

— Чувствуешь, холодной влагой понесло! Значит, недалеко лед.



И верно, минут через пять стали попадаться отдельные льдины. Сначала редкие, а потом все чаще и чаще. Увидели мы и черные пятна на льдинах. Снизились, летим над льдиной, смотрим — пятна зашевелились. Нерпа! Веселее стало. От одной льдины подлетаем к другой, а там зверя еще больше. Мы стали перебивать друг друга:

— Смотри, смотри!..

— А вот смотри сколько!..

Потом пошел сплошной лед, и нерпа стала попадаться реже.

— Нерпа — страстная путешественница. На сплошном льду ее почти нет, а на редко плавающих льдинах вы обязательно ее встретите.

Возвращаемся. Вдруг «забарахлил» мотор. Высота катстрофически теряется. Схватился за ручку помпы. Начал качать бензин. Мотор стал забирать высоту и заработал хорошо. Значит, отказала моторная помпа.

Посмотрел я на Дорофеева, улыбаюсь, спрашиваю:

— Ну, как, полетим дальше?

— Нет, — качает он головой, — полетим домой...

Разведка была удачной.

Через неделю опять летал с Дорофеевым. Облетели все Шантарские острова. На этот раз встречали не только нерпу, но и белух. Интересно смотреть на них сверху. Они плавают только парами, и каждая на спине, грея животы на солнце.

В этот день мы налетали восемь часов тридцать минут. Дорофеев остался очень доволен.

После полетов с Дорофеевым с месяц летал хорошо, без всяких приключений. Но в конце августа произошел со мной случай, о котором я всю жизнь буду помнить.



Летел я с Сахалина в Хабаровск. В Верхнетамбовском взял бензин. В моем распоряжении было три часа. Я должен был прилететь в Хабаровск до захода солнца.

Ветер сильный. На борту у меня четыре пассажира. В Верхнетамбовском посадил еще одного. Этот пассажир очень просил взять его: ему срочно нужно было быть в Хабаровске. В штиль я бы его не взял (с пятью пассажирами мне не удалось бы оторваться от воды), а тут оторвались легко: ветер помог.

Скоро ветер усилился до урагана. Самолет медленно про-



двигался вперед. До Хабаровска осталось лететь минут пятнадцать, а тут село солнце. Мне бы надо было сделать посадку и переночевать в каком-нибудь селе, да обидно показалось — Хабаровск рядом.

Минут через десять стало совершенно темно. Все слилось. Впереди показался свет — Хабаровск. Подлетаю к Хабаровску, лечу над городом, примерно на высоте в пятьсот метров: высотомера не видно. Справа от города — Амур, но там, словно кто разлил черную тушь. Полагается на берегу реки разводить костер, а костров нет. Делаю круг, чтобы потерять высоту. Только стал разворачиваться — ветром унесло за город. Темно. Свет города остался сзади. Ориентиров никаких не видно. Хотя бы какой-нибудь фонарик горел!

Продолжаю разворачиваться, все больше даю левую ногу... Вдруг самолет затрясло. Мотор затихает. Я быстро убрал газ, чтобы не остановить совсем мотора, а сам продолжаю разворачиваться. Чувствую, что управление ослабело и скорость потеряна. Резко отдаю штурвал от себя, чтобы набрать скорость, и самолет сразу же проваливается. Почувствовал нагрузку на руле, — значит, скорость набрал, самолет снова стал управляем. Мотор продолжает работать на малых оборотах. Самолет снижается, скоро земля. Крикнул Аникину:

— Скоро гроб!..

Вдруг впереди показался свет. Ориентируясь по свету, поставил самолет правильно в отношении земли. Дал газ. Мотор заработал. Теперь все в порядке. Лечу низко над городом прямо на Амур. Смотрю — на берегу Амура, около спуска, горят два огромных костра. Захожу слева, стараясь видеть костры, по которым легче сажать самолет. Вдруг почувствовал, что самолет коснулся воды. Быстро приближаюсь к кострам. Одно крыло полезло в воду, потом вылезло, зато второе полезло. Самолет выбрасывает прямо на спуск\*), туда, куда и нужно. Подбежало несколько человек, они схватили за крыло, стали привязывать к поплавкам веревку, но не успели... Самолет подхватило волной, бросило опять в реку, а следующей волной выбросило на берег, но уже не на спуск. Стали пассажиры вылезать, у одного из них ветер сорвал с головы фуражку и унес в Амур. Хорошо, что одна лишь фуражка и погибла.

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

\*) Спуск — деревянный наклонный к воде настил, по которому вынимают и спускают гидросамолеты.



В конце навигации приключилась еще одна история.

Летел я из Охи в Хабаровск. Смерклось. В сорока километрах от Хабаровска, над рекой, остановился мотор: кончился бензин. Стал планировать к центру Амура на фарватер. Я рассчитывал, что пароход, который я только что обогнал, подберет меня и доведет на буксире до Хабаровска. Но надежды не оправдались. Ветром нас отнесло в сторону и приблизило к одному из островков. Через некоторое время, уже в сумерках, мы заметили идущий вдаль пароход. Мы выскочили на берег, развели костер и начали размахивать головешками. Увы, нас не заметили, и пароход прошел мимо.

Было нас шесть человек: я, бортмеханик и четыре пассажира. Ребята все молодые, энергичные, здоровые, а на всех... шесть банок консервов. Мы их разделили поровну. Ни хлеба, ни посуды не было. У кого-то нашелся нож. Вскрыли банки, обстрогали палочки и по китайскому способу принялись ужинать. В освободившихся банках вскипятили воду и за вечерним чаем стали обсуждать создавшееся положение. Ни до чего не додумались и решили лечь спать. Двое устроились в самолете, остальные пытались уснуть около костра. Сильный холод заставлял вскакивать и согреваться в диких плясках.

На другой день обследовали свое пристанище. Это был небольшой, покрытый мелким кустарником остров. Кое-где попадались ягоды. Один из пассажиров заметил в воде затонувшую лодку. Мы вытащили ее и вылили воду. Лодка оказалась исправной, но без весел.

За день прошло много пароходов. Мы стреляли, махали, но нас никто не заметил.

Наступила вторая ночь. Я пытался поджечь остров с подветренной стороны. Гигантский костер привлек бы чье-нибудь внимание. Но кустарник как нарочно не загорался.

Переночевали вторую ночь.

Хоть бы ветер переменился! Мы могли бы на самолете по ветру доплыть до южного берега, а оттуда добраться до какого-нибудь селения. Но нет, ветер не меняется.

Решили послать двоих на лодке. Они должны были поплыть по течению, добраться до какого-нибудь села и сообщить телеграфом в Хабаровск о случившемся. Вместо весел вооружили их палками. Стали ждать. Есть хотелось ужасно.

Со стороны Хабаровска заметили черный густой дым, идущий из трубы военного корабля.

— Готовься, товарищи!

Становимся — кто на фюзеляж, кто на крылья. Начинаем стрелять, махать, — нет, не замечают.

Вот уже поравнялся с нами, уходит, но вдруг... замедлил ход и повернул в нашу сторону.

— Ура!.. заметили.

С корабля спустили шлюпку. Штурман с несколькими краснофлотцами подъехал ко мне. Я сказал свою фамилию. Меня на Дальнем Востоке знают. Штурман взял меня на корабль, на котором ехал сам командующий флотилией. Он сейчас же дал распоряжение радисту связаться с базой. По приказу командующего оттуда вышел катер с бензином. Меня накормили, товарищам отправили хлеб и консервы.

Через два часа пришел катер и привез бензин. Заправили самолет, полетели искать товарищей, уплывших на лодке. У нас с ними был уговор, что они разведут костер. Несколько сел пролетели — костров нет. Стали садиться, спрашивать. В одном селе сказали, что были два летчика, поехали в село Петропавловское.

Полетели. Нашли. Они путешествовали весь день, так и не найдя телеграфа.



Этим полетом я закончил свою работу, налетав за навигацию около ста тысяч километров. А всего я налетал на Дальнем Востоке сто двадцать пять тысяч километров.

До приезда в Хабаровск мне не приходилось бывать на Севере. Немало труда стоило освоиться с непривычными условиями полета. Но зато какая награда за труд — сознание, что ты делаешь дело огромной важности!

Работал я с большим настроением. Ведь шутка сказать — на лошадях и собаках на Сахалин добирались за тридцать дней. Каждому командированному на Сахалин выдавались две тысячи рублей — одна на обмундирование и одна на питание и оплату проезда. Мы брали триста пятьдесят рублей и доставляли пассажира за пять-шесть часов.

Правда, прежде чем обеспечить неслыханную в этих местах скорость передвижения, нам пришлось изучить линию, овладеть техникой полета в тумане и в сильном снегопаде, научиться свободно управлять самолетом, не видя неба и земли, — научиться хорошо бороться с суровой природой Севера и побеждать ее.

Впоследствии, когда мною все это было освоено, а для



жителей всех населенных пунктов, расположенных по трассе линии, самолет стал вещью знакомой и обыденной, я на весь полет тратил несколько часов: завтракал в Хабаровске, обедал в Александровске-на-Сахалине, а ужинал снова в Хабаровске. Бывали и срочные задания, когда в сутки приходилось летать на Сахалин по два раза.

Что и говорить — трудно было. Пришлось много работать, много учиться, чтобы оправдать высокое доверие, оказанное мне, тогда еще молодому летчику. И если бы не чувствовалось крепкой повседневной помощи товарищей, я вряд ли справился бы с таким ответственным заданием. В общем, полеты в ДВК явились для меня хотя и суровой, но прекрасной летной школой. Такой же школой были эти полеты и для моих товарищей, в частности, для товарища Мазурука, ныне Героя Советского Союза.

Он много рассказывал мне о своей работе, после моего отъезда. Многие из его рассказов не запомнились, но некоторые крепко врезались в память. Их-то я хочу передать здесь.



...На линии Хабаровск — Сахалин мы теперь летаем в любую погоду, — с нескрываемой гордостью начал он. — И вот однажды, в один из пасмурных зимних дней, когда в воздухе кружится мельчайшая пыль, уменьшая и без того плохую видимость, когда мороз заставляет надевать добавочный меховой комбинезон и огромные рукавицы, мне было дано задание спешно перебросить из Хабаровска на Сахалин двенадцать пассажиров и двести килограммов почты.

Ежась от колючего ветра, механики возились у моторов моего «Юнкерса». Ни мне, ни механикам, ни даже пассажирам — работникам Дальневосточного края — не было в диковинку летать в такую погоду. Трудности, которые мы преодолевали, мобилизовали в нас все наши силы и способности.

Через два часа мы уже были на полпути от Сахалина — в Нижнетамбовском. Здесь я сделал небольшую остановку — взял бензин. Самолет легко пошел в воздух. Через час я уже оставил далеко позади торосы Амура и вошел в сопки Сихотэ-Алиньского хребта.

Ровно поют моторы. В их песне скрыта безопасность четырнадцати человек. Это особенно сильно чувствуется здесь, где исключена всякая возможность вынужденной посадки. Механик не спускает глаз с приборов, время от времени переставляя ручки кранов.



Остались позади и обрывистые скалы сопки. Теперь под нами море — никогда не замерзающий Татарский пролив. Теперь только сорок километров отделяет нас от острова Сахалина. Но эти километры — чистая вода пролива.

Скучно лететь над водой на сухопутном самолете. Глаза поневоле ищут внизу какую-нибудь твердую точку, хотя бы плавающую льдину. Но внизу только лениво перекачивающиеся волны...

Я размышлял о том, где приятнее садиться: на скалы сопки, на лес или на чистую воду в открытом море, когда неожиданно сдал средний мотор. Самолет пошел на снижение. Мощности двух моторов не хватало для того, чтобы без снижения тянуть тяжелую машину.

Первой мыслью было вернуться. Уже в следующую секунду от этого пришлось отказаться: самолет быстро снижался, и береговые горы были выше нас. Значит, остается единственный выход — во что бы то ни стало идти вперед, тянуть как можно ближе к берегу...

Погода плохая: болтает сильно. Крайние моторы работают на полном газе, но машина продолжает снижаться. Сбрасываю рукавицы, чтобы как можно точнее вести машину. Кожа ладони моментально прилипает к штурвалу. Белеют концы пальцев. Но мне не до этого — дело идет о жизни двенадцати пассажиров.

Становится ясно, что единственное спасение — в облегчении машины. Приказываю механику немедленно выбросить за борт почту, инструменты и чемоданы пассажиров. Пока он выбрасывал почту и мелкий инвентарь, пассажиры с недоумением следили за ним, но когда дело дошло до их чемоданов, поднялся спор. Пассажиры наотрез отказались отдать свой багаж. Дорожа каждой секундой, механик кое-как объяснил положение. Пока он уговаривал пассажиров, у нас осталось всего двести метров высоты.

Самолет снижается, вода все ближе и ближе. Все возможное выброшено, но машина все еще тяжела. От ясного сознания страшной опасности крайне напрягаются нервы. Mobilizую все силы, чтобы овладеть собой. До воды всего сто метров.

Никакой зацепки, никакой надежды, а обессиленный мозг продолжает искать выход. Вдруг, внезапно повеселев, механик стал поспешно раздеваться. «Что с ним, — пронеслось у меня в мозгу. — Неужели он решил выброситься, чтобы облегчить самолет?» Но такого намерения у него не было. Он



просто решил спустить лишний бензин из запасных баков, спрятанных в глубине крыльев самолета. Узнав об этом, я кивком головы одобрил его намерение: это облегчит машину на двести килограммов. Теперь вопрос только в том, успеет ли он закончить операцию до тех пор, пока самолет коснется воды. Черные волны уже совсем близко, а впереди не видно, ни берегов, ни льдов.

Казалось, один момент, одно неосторожное движение — самолет зацепит лыжами за волны — и все кончено...

Вдруг я почувствовал, что машина неохотно, как-то вяло, рывками начала набирать высоту. Значит, успел. В ту же минуту из крыла показался обмороженный механик. Ему пришлось отверткой пробивать бензиновые баки, так как иного выхода не было. Бензин хлынул из бака, обливая лицо, руки, одежду...

Я крикнул механику, чтобы он разбил стекло компаса и обтер спиртом обмороженные места. Он испуганно замахал руками и прокричал мне на ухо:

— Что ты!.. Как же без компаса поведешь машину...

Впереди из тумана стал несмело вырисовываться берег. К этому времени мне удалось наскрести немножко высоты. Я тянул к спасительному берегу, выжимая из машины все.

Выборить место посадки некогда. Я знал, что здесь свободно только узкая прибрежная полоска. Дальше начиналась сплошная тайга, а мой самолет шел ниже дерева. Сразу убрав газ и наудачу посадил машину среди снежных бугров. Как ни странно, но шасси осталось цело...

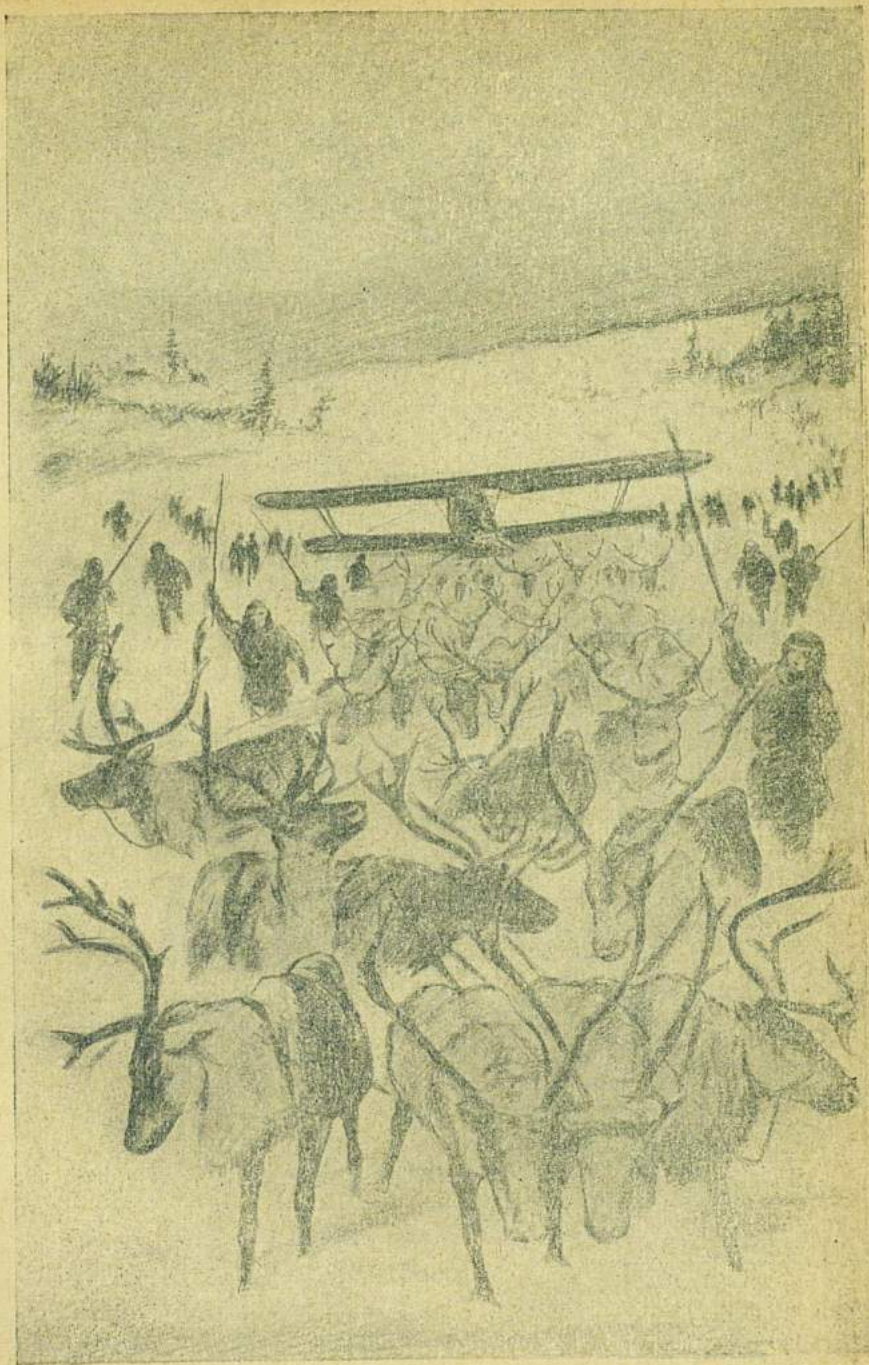
На другой день, отремонтировав мотор и расчистив площадку с помощью гиляков, мы благополучно взлетели и прибыли в Александровск-на-Сахалине.

Мелочь — неаккуратная заправка самолета — чуть не привела нас к гибели. Оказалось, что в бензин попала вода. Во время полета она замерзла в трубке, питающей средний мотор...



Рассказав об этом удивительном случае, Мазурук строился на лад воспоминаний. Я не прерывал его. Мы давно не виделись, мне уже несколько лет не приходилось бывать на Дальнем Востоке. Поэтому я с жадностью ловил каждое его слово. Мазурук продолжал:

— Да, летит время, Миша. Ты вот гордишься, что налетал здесь сто тысяч километров. Давно ли ты был здесь?..







А я вот после тебя уже успел налетать на одной только Сахалинской линии около трехсот семидесяти тысяч километров. Не раз приходилось попадать в переделки. Но одного случая никогда не забуду. Помню, как в прошлом году мне пришлось лететь из Охи в Александровск на стареньком «Юнкерсе», который ремонтировался никак не менее двенадцати раз. На борту самолета, кроме меня и бортмеханика, находились еще пассажиры — двое мужчин и женщина с ребенком.

Как и всегда, неожиданно, над дремучей сахалинской тайгой на высоте триста — четыреста метров сдал мотор. Делать нечего, без мотора не полетишь. Пришлось волей-неволей садиться прямо на лес. Приказал пассажирам привязаться к креслам, развернулся против ветра и очень удачно посадил машину на мелкоколесье. Только краску поцарапал.

Шел декабрь. В тайге лежал снег ровным слоем метра в полтора толщины. Лыж, как водится, у нас не оказалось. Но делать нечего — надо идти, искать людей. Будешь сидеть у самолета — замерзнешь, пропадешь, что называется, ни за поюх табаку.

Пошли.

Тайга, тишь, и под вековыми деревьями медленно пробираются вперед несколько людей. Все они — в неуклюжей зимней одежде, едва бредут, утопая по пояс в снегу, передавая друг другу ребенка. Каждый шаг давался со страшными трудностями, а здесь еще мороз донимает. Меховая одежда намокла, тяжелым грузом давила к земле, связывала движения, делала просто невозможным и без того тяжелый путь. А сбросить ее нельзя — замерзнешь...

Так мы шли не меньше двадцати часов, — до ближайшего селения на мысе Тыр. Впоследствии оказалось, что оно всего лишь в восемнадцати километрах от места нашей вынужденной посадки.

Узнав о нашем несчастье, тунгусы немедленно ушли в тайгу ловить своих оленей. Не успели мы как следует отдохнуть, как тридцать оленей было в нашем распоряжении.

Я, механик и шестеро тунгусов выехали к самолету. Двое суток рубили просеку и на оленях тащили самолет до ближайшей полянки, с которой можно было взлететь. Ночевали в тайге у костра, питались полусырым оленьим мясом — ни с чем не считались: только бы скорее освободить самолет из плена. И вот почти у самой цели неаккуратно увязанная веревка чуть не погубила все наши труды. Олени рванули и вырвали стойку шасси. Самолет остался на одной ноге...



Я совсем расстроился. Да и ты бы, наверное, не лучше чувствовал себя на моем месте. В самом деле: мотор не исправен, шасси сломано. Машины не бросишь, а помощи ждать неоткуда. Рации у нас не было, да хотя бы и была — толку мало: разыскивать нас некому. Единственный оставшийся в Хабаровске пилот Сахалинской линии товарищ Иванов тоже засел где-то около Николаевска.

Грязные, измученные, лежим мы с механиком на еловых ветках у костра и горюем: лететь нельзя, и самолет починить нельзя. Ведь у тунгусов ни кузницы, ни мастерской даже самой, что называется, паршивой нет. Как тут быть?

Подходит к нам старый тунгус Павел и начинает утешать:

— Я,— говорит,— очень люблю вас, воздушных каюров \*). Люблю самолеты. Моего сына еще Водопьянов на таком же самолете отвез учиться, а сейчас он грамотный, большой человек, советской властью управляет. Ты хороший каюр, ты как хочешь доедешь. Однако я тебе помогу. Я буду всю ночь работать, а ногу твоему самолету сделаю из черной березы,— крепкое дерево, как железо дерево. Для нарт полозья делаем...

Я поблагодарил старика и сказал, что у него из этой затеи ничего не выйдет, так как ноги самолетам делают ученые люди и материал для них подбирают специальный, а не какое-то дерево. Но старик стоял на своем. Всю ночь он своим ножом строгал обрубок, раз десять примерял его к самолету. И, действительно, к утру сделал такую ногу — залюбуешься.

Поставить и укрепить эту ногу представляло большой труд.

Установив стойку, мы впятером качали за крыло самолет, испытывая прочность «новой конструкции». Выдержала.

Дотащили машину до ровного места. Отремонтировали мотор. Вроде все в порядке, но нехватает масла. Но это уже полбеды. Добавили в бак рыбьего жира и взлетели.

И вот на таком самолете с деревянной ногой, с рыбьим жиром вместо масла в баке, мы летели сто двадцать километров над чистым морем. И вдруг у самого Александровска попадаем в туман. Да такой туманище — зги не видно! А садиться надо. И все-таки посадил самолет. Да еще как! Даже деревянная нога не подломилась.

\*) Каюр — погонщик собак.



Вот это-то мне здесь и нравится,— закончил Мазурук.— Крепко здесь любят нашего брата — летчика. Ведь ты подумай только: в тайге, у чорта на куличках пришел к тунгусам. Они и читать-то, наверное, не умеют. А увидели, что «воздушный каюр» в беде,— не ожидая приглашения, бросили свое дело, пришли на помощь.



Нужно сказать, что Мазуруку везет на трагикомические вынужденные посадки. Все дальневосточные летчики с удовольствием рассказывают об одной из них, во время которой Мазуруку пришлось выполнять обязанности... акушерки. А дело было так: в один из обычных рейсовых полетов на Сахалине Мазурука упросили забрать с маленькой рыбалки беременную жену директора. Рыбалка состояла из пяти-шести домиков, раскинутых на пустынном песчаном побережье Охотского моря. Жена директора должна была вот-вот родить, а на рыбалке не было ни врача, ни даже женщины, видевшей когда-либо рождение человека.

Гидросамолет Мазурука на этот раз был нагружен только наполовину, и летчик не заставил себя упрашивать. Он совершил посадку у рыбалки, забрал роженицу, уложил ее насколько можно, было удобнее на мешки с почтой, укрыл чехлами от мотора и вылетел в Хабаровск.

Полет выдался не из приятных. В пути сильно болтало, встречный ветер сокращал скорость самолета, и вечер застал Мазурука в сорока километрах от Хабаровска. Илья умеет летать ночью, но на этот раз ему не удалось воспользоваться своим умением: дорогу перегородила большая грозовая туча. Лезть в нее, имея на борту больную женщину, он не решился. И выбирая из двух зол меньшее, он опустил на Амур, чтобы переждать грозу.

Не успел он посадить самолет — разыгралась буря. К берегу подходить опасно — волна может выбросить машину на берег и поломать. Пришлось закрепить «Юнкерс» якорями и предоставить ему нырять в бесконечно набегающие волны.

Спустились сумерки, вступила в свои права бурная ночь. Тьма. Дождь бесконечно барабанил по металлической обшивке самолета. Ветер качает его на волнах, стараясь сорвать с якоря. Темнота изредка озаряется вспышками молний.

Скоро случилось то, чего так опасался Мазурук. Пассажиру, очевидно, здорово укачало. Под влиянием качки и



большой нервной нагрузки в полете, наступили преждевременные роды...

В течение многих часов, показавшихся в обстановке шторма очень и очень долгими, над Амуром раздавались душераздирающие крики несчастной матери...

Представьте себе эту картину: в темноте одинокий самолет на бурной реке, а вокруг пустынные обрывистые берега — ни одного человека, ни одного селения: помощи ждать неоткуда.

Мазурук со своим механиком — люди энергичные, не в таких переделках бывали. Они трезво оценили обстановку и стали готовиться к выполнению акушерских обязанностей.

Установили, что у Мазурука белье чище, чем у механика. Летчик сейчас же снял с себя белье и приготовил из него несколько более или менее чистых тряпок. Из старой консервной банки соорудили факел. Напильником наточили на всякий случай перочинный нож. Из компаса достали спирт для дезинфекции.

Вот и все готово. Время идет. Пассажирка кричит не переставая, а родов все нет и нет. И так всю ночь.

К рассвету шторм стал затихать. Мазурук со своим механиком решили выйти на поплавок проветриться и покурить. Не успели они вылезти из кабины, как крики и стоны внезапно прекратились. Чувствуя что-то неладное, они быстренько вернулись в самолет. И что же?.. Ребенок уже лежит у ног матери.

Мазурук принялся приготовленными тряпками обтирать малытку и тут вспомнил, что нужно перерезать пупок. Как на зло, приготовленный ножик куда-то запропастился. Видя такое дело, механик быстро протер спиртом плоскогубцы и перекусил ими пуповину. Тогда вспомнили, что пуповину завязать нечем: ниток нет. На этот раз выход нашел Мазурук, использовав вместо ниток тоненькую проволоку.

Закутали ребенка во все, что было сухим, и бросились запускать мотор. Стало почти светло. Наступило утро, но дождь не перестает.

— Чорт с ним, с дождем, — проворчал Илья. — Летим скорее. Все-таки акушерки мы липовые...

Запустив мотор, механик остался около новорожденного. Мазурук один с величайшей осторожностью взлетел и повел свой «крылатый родильный дом» к Хабаровску.

Через двадцать минут он уже мчался на автомобиле, отвозя мать и новорожденного в больницу...

В прошлом году Мазурук писал мне, что видел своего крестника в Охе на Сахалине. Он стал уже двухлетним здоровеньким мальчиком. Зовут его Икаром, в честь легендарного Икара, погибшего при попытке летать в древние времена.

Сейчас сотни, десятки сотен дальневосточных икаров обучаются полетам в планерных клубах, на планерах и на самолетах. Научившись летать, они поведут по новым трассам многомоторные пассажирские самолеты. А если... грянет война, то пересядут за штурвалы могучих воздушных крепостей, чтобы ударить на врага, если он попыбует посягнуть на их прекрасную родину, страну сопок, лесов и морей — на ДВК.





## ПАДЕНИЯ И ВЗЛЕТЫ

В начале 1931 года я вернулся с Дальнего Востока в Москву. К этому времени мой друг и учитель Михеев завоевал себе широкую известность. Под его руководством я освоил трехмоторный пассажирский самолет и стал летать на линиях: Москва — Харьков и Москва — Свердловск.

Летал я удачно и за короткое время налетал восемнадцать тысяч километров. Так продолжалось до моей первой аварии, случившейся 26 мая 1931 года.

В этот день я летел из Казани в Свердловск. На борту моего самолета было девять человек — я, бортмеханик и семь пассажиров. Примерно на полпути до Свердловска, в районе Янаула, я заметил, что манометр правого мотора перестал показывать давление масла. Спрашиваю у бортмеханика:

— Что случилось?

В полете осмотреть мотор — дело не легкое, но он осмотрел и доложил:

— В моторе нет масла, его выбросило через крепежную трубку...

Чувствую — дело дрянь. Без масла того и жди, что мотор сгорит. В это время впереди показался Янаул. У меня отлегло от сердца.

«Вот и хорошо, — думаю. — Сяду я в Янауле, возьму масла и благополучно доберусь до Свердловска».

В Янауле в то время роль аэродрома играла небольшая площадка, расположенная в районе железнодорожной станции. Конечно, ни о какой аэродромной службе не было и речи. Площадку обслуживал местный телеграфист, человек, ничего в авиационном деле не смыслящий.

Подлетаю к площадке — никого нет. Тем не менее са-

даться надо: боюсь, сгорит мотор. По паровозному дыму определил направление ветра, но, видимо, недостаточно точно. Самолет коснулся земли и покатился. Вдруг чувствую, стало кренить вправо. Оказалось, лопнула правая крышка. Обод колеса зарылся в землю, самолет стал на нос и тут же загорелся. Я крикнул механику, чтобы он выводил пассажиров, а сам бросился к огнетушителю.

Не прошло и минуты, как в пассажирской кабине никого не осталось. Даже механик убежал.

Между тем, огонь охватил крылья, а в них бензиновые баки — восемьсот пятьдесят килограммов бензина.

Я отступил в пассажирскую кабину. Смотрю, валяются оставленные пассажирами портфели, разбросаны чемоданы, мешки с почтой. Нужно все это спасти. Я разбил окно и начал выбрасывать вещи. Между тем, огонь наступает, уже горят передние кресла. Повернулся назад — тут еще ворох служебного груза. Начал выбрасывать и его.

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

— Спасайся, Водопьянов, сейчас будут рваться бензиновые баки!

Этого я не боялся. Баки были алюминиевые, они быстро прогорали, вернее — плавились, но не рвались. Я продолжаю спасать от огня все ценное, что было в моей горящей машине. Успел выбросить все, даже сорвал и выбросил подушки с четырех кресел.

С земли все время кричат:

— Прыгай скорее, сейчас рухнет самолет!

Ну, кажется, все! Посмотрел я в дверь и обомлел: высота-то какая! Как же отсюда прыгали пассажиры? Ведь это все равно, что прыгать со второго этажа. Решил спуститься на руках в разбитое окно — все-таки пониже.

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

Через пять дней в Янаул приехала аварийная комиссия.

Много я пережил, много перечувствовал в эти пять дней, пока шло расследование. Бывало, встанешь ночью и пойдешь ходить вокруг места, где еще так недавно стоял самолет, а теперь лежит гора искалеченного, обгоревшего металла...

Аварийная комиссия, расследовав дело, пришла к выводу, что авария произошла не по моей вине. Успокоенный, я вернулся в Москву.



В конце 1931 года Управление гражданского воздушного флота начало комплектовать отряд особого назначения для переброски матриц «Правды» в крупнейшие города Союза — Ленинград, Харьков и другие. В этот отряд подбирались лучшие летчики гражданской авиации, умеющие летать в любую погоду и в любое время дня и ночи. Я еще не был таким летчиком, но меня все же в этот отряд зачислили.

Мы получили одномоторные быстроходные машины и готовились начать свою почетную и ответственную работу. Помню, как перед первым полетом к нам приехал начальник Аэрофлота. Он собрал всех нас, тринадцать летчиков этого отряда, и сказал:

— Ваш отряд недаром назван отрядом особого назначения. Вы будете выполнять ответственную, имеющую большое политическое значение работу — доставлять матрицы центрального органа нашей партии в крупнейшие города Советского Союза. Ваш отряд должен стать показательным и осуществить лозунг: «летать круглый год и полные сутки». Кто боится, кто не умеет летать ночью и в любую погоду, тот пусть лучше уходит сейчас и не мешает товарищам.

В то время я не умел еще летать в тумане, не умел водить самолет по приборам, не видя земли и неба. Слушая речь начальника, я подумал: «Не отказаться ли мне?» Но это было не в моей натуре.

12 сентября я первый раз повез матрицы в Ленинград. Командир отряда приказал лететь в два часа ночи.

В Ленинград я никогда не летал. С ночными полетами не знаком. Обо всем этом я сказал командиру отряда.

— Чепуха, — ответил он. — Все страшно просто. Поставь компасный курс на триста двадцать градусов. Выйдешь на железную дорогу и дойдешь по ней до Ленинграда.

Вечером опробовал самолет в воздухе и закончил все приготовления к полету. Еще раз проверил правильность курса по карте и внес все поправки. Бортмеханику сказал, чтобы он запасся карманным фонариком на случай, если перегорит лампочка, освещающая приборы.

В два часа ночи запустили мотор.

Ночь была облачная и пасмурная. Высота облаков — четыреста метров. Сделав круг над аэродромом, я взял направление по компасу. Лечу в абсолютной темноте...

Через тридцать минут полета по обе стороны машины показались огоньки. Смотрю на карту. Должен быть Клин... Но









что за свет с левой стороны? Судя по карте, никакого города здесь не должно быть. С какой же стороны Клин?.. Не меняя компасного курса, лечу дальше. Еще через тридцать минут снова огни. «Тверь, что ли?».

С рассветом появился туман. Сначала редкий, отдельными тучками, а потом — сплошной пеленой. Земли совершенно не видно. Окна в тумане пропали. Черные дождевые облака, как тяжелый потолок, нависали сверху. То здесь, то там виднелись столбы тумана, похожие на высокие колонны, поддерживающие облака.

Минут через десять внизу показалась железная дорога. Полетел по ней. Но скоро снова появился туман, и над землей стало невозможно идти. Каждую секунду я мог бы зацепиться за верхушки деревьев.

Уходя от земли, я почувствовал, как задрожал самолет, и понял, что я «сыплюсь» на землю. И невольно вспомнил я слова инструктора Жирковича:

— Если попадешь в «пиковое положение», ставь ручку и ноги нейтрально, самолет выйдет сам.

Я исполнил это указание моего учителя, и, действительно, — самолет выправился и пошел правильно, со скоростью больше двухсот километров. Я потянул ручку на себя, перед самой землей вырвал машину и заставил ее снова идти вверх.

Скоро я опять «ссыпался» вниз.

Тут-то я убедился, что летать в тумане не так-то просто.

У самой земли, при плохой видимости, все же удалось выровнять машину. Вдруг мелькнула церковь. Я резко повернул вправо. Как за нее не зацепился — удивляюсь...

Решил еще раз попытаться пробить туман — и на высоте трехсот метров «ссыпался» в третий раз.

Тут уже я начал уставать. К моему счастью, в это время я увидел железную дорогу. Я быстро выправил самолет.

Необходимо во чтобы то ни стало сесть. Лететь дальше нельзя. Надо передать матрицы на поезд...

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

Раза два прошел над одним из огородов, внимательно осмотрел место и стал осторожно подходить к нему. Перед посадкой я выключил мотор. И это меня спасло. Только коснулся я своего «аэродрома», как колеса завязли и самолет опрокинулся на нос...

Торопясь, с трудом выбрался из машины. Мной владела



мысль: что бы ни случилось, а матрицы должны быть доставлены вовремя.

С большим трудом я вытащил чемодан с дорогим грузом и, крикнув механику, чтобы он остался у машины, по колено увязая в глине, побежал к железной дороге.

Подбегаю ближе — смотрю, передо мной — железнодорожная станция.

Весь в глине, с чемоданом в руке, ввалился я в маленькую комнатку. Вижу человека в форменной фуражке: начальник станции.

— Это что, — спрашиваю, — станция?

— Станция, — отвечает, — не трактир.

— Какая станция?

— Разъезд Плетники.

— Скоро поезд на Ленинград?

— Скоро, — ответил начальник станции. — Только вы зря торопитесь: поезд этот у нас не останавливается.

— Как не останавливается?..

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

После долгих просьб, узнав, в чем дело, он согласился дать денешу на ближайшую узловую станцию и попросить разрешения на «внеочередную» остановку поезда. Я был уверен, что дело уже наладилось, как вдруг начальник потребовал предъявить документы.

Поезд должен подойти с минуты на минуту. Я протянул начальнику станции свое удостоверение, проклиная в душе всех начальников станций на свете. Он внимательно прочел бумажку и, сразу изменив тон, произнес:

— С этого и надо бы начинать... Пойдемте, товарищ, сейчас подойдет поезд.

Ничего не понимая, я двинулся за ним.

Вдали показался поезд. Начальник станции пошел на встречу с развернутым красным флагом. Поезд замедлил ход. Начальник обернулся ко мне, возвращая мое удостоверение. Сунув его в карман, я вскочил на подножку первого попавшегося вагона. Раздался резкий свисток, и поезд стал набирать скорость.

Не входя в вагон, я в тамбуре уселся на чемодан с матрицами, стараясь найти причину неожиданной перемены настроения начальника станции. Вспомнил об удостоверении. Вынул и прочел его. Так вот в чем дело!.. Последняя строка гласила: «имеет право останавливать скорые поезда»... Значит,

те, кто организовал перевозку матриц, предусмотрели, в какой переплет могут попасть летчики нашего отряда.

В этот день в Ленинграде «Правда» вышла с опозданием на два часа, но все-таки вышла.



В сентябре 1931 года погода стояла хорошая, и отряд развернул работу на полный ход. Моя очередь лететь приходилась через четыре-пять дней. В октябре погода стала портиться. Летчики стали ломать машины, попадая ночью в туман или в низкую облачность. Скоро дело дошло до того, что в отряде осталось только три летчика. Теперь приходилось делать уже не один, а четыре рейса в пятидневку — два в Ленинград и два в Харьков.

Работая в этом отряде, я каждый полет, в каких бы условиях он ни проходил, старался использовать для тренировки. Идешь под облаками, можно лететь спокойно, — так нет, обязательно лезешь в облака, мучаешься, но идешь только по приборам. В эти дни, говоря без преувеличения, мне не раз приходилось смотреть смерти в глаза. Влезешь, бывало, в туман: земля скрылась, неба не видно, ведешь самолет только по приборам. А их много. Нужно следить за поперечной и продольной устойчивостью самолета, за поворотами. Вот стрелка «пионера» пошла вправо, — значит, самолет пошел вправо. Исправишь, а в это время самолет уже накренился в левую сторону. Пока справишься с кренами и поворотами — компас завертелся или теряется скорость, вместо нормальных ста пятидесяти километров, имеешь только сто километров в час. Начинает дуть то в одно, то в другое ухо. Зашевелились все приборы: начинаешь теряться.

— Что делать? Как успокоить машину? Опыта нет, знаний нехватает. Вот в этом-то обстоятельстве и кроется причина аварий, во время которых нередко гибнут хорошие, но недостаточно натренированные летчики. Я убедился в этом, работая в тяжелых условиях нашего отряда. Уже тогда я решил не рисковать, а тренироваться исподволь. Возвращаясь из Ленинграда или Харькова в Москву при облачности метров в шестьсот-семьсот, я сознательно входил в облака, чтобы через несколько минут «ссыпаться» вниз. Высота была хорошая, и, увидя землю, я быстро выравнивал самолет и опять лез в облака. Я узнал, что овладение слепым полетом — мое спасенье в будущем. И, в конце концов, я так натренировался,



что стал считаться одним из лучших пилотов в отряде. За безотказную работу редакция «Правды» меня не раз премировала и наградила золотыми часами.

Теперь и ночью, и в облаках, и в тумане я чувствую себя легко и свободно. Теперь у меня не бегают приборы. У меня хватает времени не только смотреть за ними, но и повернуться к бортмеханику, дать ему необходимые указания.

Но научиться летать вслепую мало. Нужно еще хорошо изучить характер облаков, надо знать, в каких условиях и как летать.

Так, например, опасно летать в облаках или тумане при температуре от нуля до трех-четырёх градусов мороза. При этой температуре мельчайшие частицы воды, из которых собственно и состоит облако, осаждаются на лобовой части самолета и быстро замерзают. Самолет обледеневаает и изменяет свою форму, вес, а, следовательно, и летные качества. Если мне случается теперь попасть в такое положение и я вижу, что вернуться уже поздно, я всегда пытаюсь как можно скорее пробиться вверх. Именно — скорее: пока еще самолет не обледенел и не потерял своих летных качеств.



В начале октября 1931 года я вылетел на самолете Р-1 с матрицами в Ленинград. До рассвета оставалось добрых три часа.

Как только я оторвался от земли, свет электричества исчез. Я понял, что попал в низкую облачность. Боясь налететь на какие-нибудь высокие сооружения, я дал полный газ, с расчетом пробить облачность и идти поверх ее. Мне это удавалось не один раз. «Верхом», над облаками, ночью ходить хорошо. Звезды, кажется, горят особенно ярко...

На этот раз слой облаков оказался гораздо толще, чем я встречал до сих пор. Тысяча метров — звезд нет. Набираю полторы тысячи метров — и в это время чувствую, что у меня сбился шлем. Поправляя его голой рукой, я нащупал на шлеме тонкий слой льда. Тут я сообразил, что попал в обледенение. Будь бы я на другом самолете, хотя на П-5, я бы продолжал пробивать облачность, но у Р-1 бензин в мотор качают ветрянки, они могут обледенеть и остановиться, а это уже несомненный «гроб». Остался один выход — снизиться метров до двухсот и идти в сплошном тумане: там теплее, и лед может растаять. На высоте метров в пятьсот как бы рассвело.

Узнаю Тверь, залитую огнями. Это здорово обрадовало, — значит, с курса не сбился. Так и пришлось идти до Ленинграда почти бреющим полетом, лишь бы не потерять землю.



Возить матрицы «Правды» мне пришлось вплоть до 1932 года. В 1932 году бортмеханик Матвеевко удачно переконструировал водяную систему на самолете П-5 с мотором М-17. Управление гражданского воздушного флота предложило мне перегнать этот самолет в Хабаровск и по дороге, в промежуточных аэропортах, познакомить инженеров и механиков с переделкой водяной магистрали.

Мне давно хотелось попробовать свои силы в большом скоростном перелете, и я с радостью принял это предложение.

Вылетели мы в сентябре 1932 года. От Москвы до Хабаровска по летному маршруту считается около восьми тысяч километров. Мы с Матвеевко покрыли это расстояние в трое суток. В день пролетали по две с половиной тысячи километров. Это был рекорд. И этот рекорд мне удалось поставить потому, что со мной летел такой прекрасный механик, как Матвеевко. Сердце сжимается от боли, когда вспоминаешь, что он вместе с другими лучшими людьми нашей авиации погиб во время катастрофы с самолетом «Максим Горький». Как это нелепо получилось!



В декабре 1932 года я узнал из газет, что при Главном управлении воздушных линий организован Комитет по перелетам. Намечается ряд больших перелетов, и самый замечательный среди них: Москва — Петропавловск-на-Камчатке — Москва. В этот перелет был назначен я и бортмеханик Серегин. Мне было поручено доставить в кратчайший срок почту в Охотск, бухту Ногаево, Петропавловск и захватить оттуда письма в Москву.

Еще по дороге в Москву мы узнали, что нам предстоит испытать на дальность и быстроту перелета гражданский самолет П-5 с мотором М-17 в тяжелых зимних условиях. Кроме этого, нам поручалось обследовать районы намеченного маршрута и определить конструктивные требования к почтовому и пассажирскому самолетам, совершающим зимние рейсы.

Председатель Комитета по перелетам приказал мне состав-



вить маршрут и календарный план перелета. Я предложил следующий план:

Маршрут перелета: Москва — Омск — Иркутск — Рухлово — Хабаровск — Охотск — Гижига — Петропавловск-на-Камчатке.

Протяжение (Москва — Камчатка — Москва) — двадцать три тысячи километров, — сто двадцать летных часов. Перелет до Петропавловска-на-Камчатке займет шесть суток. На седьмые сутки мы будем в Петропавловске, там отдохнем два дня и через шесть суток снова будем в Москве. Всего перелет займет пятнадцать суток, а каждый день, в среднем, мы будем лететь по девять часов, что вполне нормально для такого рекордного перелета.

Время вылета было намечено твердое: 10 февраля в час ночи. В это время месяца ночи лунные, что значительно облегчает условия перелета.

На всех аэродромах, расположенных по маршруту Москва — Хабаровск, для нас должны быть заранее приготовлены горючее и смазочное, чтобы в любой момент можно было, не задерживаясь, заправить самолет.

9 февраля к двенадцати часам ночи я и бортмеханик Сергей явились на аэродром. По сведениям метеорологической станции, состояние погоды было хорошее. В час пять минут ночи мы вылетели, имея на борту запас бензина на тридцать часов, около ста килограммов почты, килограммов тридцать продуктов неприкосновенного запаса, инструменты и чехлы.

Сделав над аэродромом два круга, я убедился в нормальной работе мотора и приборов, зажег два раза фонари, сигнализируя провожающим, что все в порядке, и взял направление по компасу на Казань. По ориентиру из Москвы выйти очень трудно, железную дорогу на Владимир и Нижний Новгород отыскать ночью не легко, тем более, что она переплелась с Окружной железной дорогой, и вообще около Москвы так много дорог, что и днем трудно разобраться.

Через пятнадцать минут полета я увидел большую светящуюся точку — город Богородск, расположенный в сорока километрах от Москвы. Такие же светящиеся точки показались и дальше впереди.

Я знал, что это ярко освещенные фабрики, мимо которых проходит железная дорога. С правой стороны показалась железнодорожная станция, а еще правее изгибалась, как змейка, белая полоска реки Клязьмы. Курс был взят правильно. А еще через час, перелетев Оку, я стал ожидать появления Волги,



но, очевидно, меня снесло далеко вправо, потому что Волги я не заметил. Дальше я полетел по железной дороге и вскоре увидел железнодорожный мост чрез Волгу. От этого моста до Казани оставалось сорок километров.

Скоро впереди показалось море света. Это была Казань. Железная дорога направилась к северо-востоку, но я пошел прямо, рассчитывая через пятьдесят минут выйти на реку Вятку и станцию Вятские поляны.

Реку Вятку, так же как и Волгу, мне сразу найти не удалось. Самолет сильно снесло с севера на юг, и я вышел к месту впадения Вятки в Каму.

Отсюда я пошел по Каме. Она часто скрывалась от меня в тумане, но я держался все время компасного курса.

Стало уже светать, когда с правой стороны Камы показалась железная дорога. Вскоре я перелетел Урал и через восемь с половиной часов полета из Москвы опустился на свердловском аэродроме.

Погода была удовлетворительная. Начальник аэропорта спросил меня: «Через сколько времени вы хотите вылететь? Мы можем вас выпустить через полчаса, а сейчас идите скорее завтракать, машина будет заправлена». И, действительно, не успели мы еще позавтракать, как дежурный доложил, что машина заправлена до Новосибирска без посадки.

Через час мы вылетели на Курган. Летели очень хорошо. До Омска осталось километров двести. Солнце село, но я не боялся сбиться с дороги, так как знал, что от Кургана до Новосибирска трасса освещена вертящимися маяками.

Вскоре взошла луна, и я смог хорошо различать железную дорогу.

Из Свердловска было сообщено в Омск, чтобы запросили о состоянии погоды до Новосибирска и если погода хорошая — летная, выложили бы мне знаки.

Подлетели к Омску. Я увидел на аэродроме две длинные световые полосы — знак, что путь открыт до Новосибирска.

От Омска до Новосибирска осталось лететь три с половиной часа. «Вот, — думаю, — дойдем до Новосибирска, хорошо отдохнем, а на другой день свободно долетим до Иркутска. От Новосибирска до Иркутска останется лететь тысячу семьсот километров, а за сегодня мы прошли бы три тысячи километров». Только я об этом подумал, как стало сразу темно и меня обдало паром. Облако пара, окружавшее самолет, заслонило землю. В радиаторе закипела вода. Чтобы спасти мотор, я его выключил, пар немного рассеялся, види-



мость улучшилась, и я стал планировать на аэродром. Сел очень удачно. Хорошо, что это случилось в районе аэродрома.

Быстро выскочив из самолета, я подбежал к радиатору и поспешно открыл кран — вода не идет. Я вытащил шпильку и стал протыкать лед в кране: вода пошла, машина была совершенно целой.

Серегин стал осматривать мотор и вдруг обнаружил, что соскочил шланг с радиатора. Я сказал Серегину, чтобы он поставил шланг на место, закрепил его, через час мы полетим дальше. Сам же я пошел на станцию попросить, чтобы срочно привезли воды. После этого я рассчитывал немного отдохнуть, так как за тридцать с половиной летных часов мы пролетели около двух с половиной тысяч километров.

Я пошел на станцию в летную комнату и лег спать на чью-то кровать. Примерно через час я проснулся и увидел Серегина, только что вошедшего в комнату.

— Ну, что? Можно лететь?..

Он хмуро ответил:

— Мотора запустить не удалось, я устал и тоже пришел отдохнуть. Там остались люди. Когда запустят, тогда нас разбудят.

Мы проснулись рано утром и сразу же пошли на аэродром. Смотрим — стоит наш бедный самолет на том же самом месте, где мы его оставили. Серегин стал подогревать картер мотора, а я пошел просить, чтобы привезли поскорее воды для запуска мотора. Примерно через час мы нагрели мотор, но воды нам так и не принесли. В это время я увидел, что воду таскают к соседнему самолету, около которого стоял инженер. Я спросил у него:

— Почему мне не приносят воды?

Инженер спокойно ответил:

— Сейчас нальем воду в этот самолет, а затем приступим к вашему.

Я возмутился:

— Разве этот самолет собирается срочно куда-нибудь лететь? Вам, вероятно, известен приказ по Гражданскому воздушному флоту и цель моего перелета. Задержку я считаю преступлением. Мне дорог каждый час.

Инженер согласился со мной, но снова заметил:

— Вот как только запустят этот самолет, приступим к вашему.

Самолет они так и не запустили. Я совсем разнервничался,

подбегал к каждому встречному, требуя помочь запустить мотор. Наконец, решил пойти и сообщить об этом безобразии в Москву. Радист мне ответил, что с Москвой можно связаться не ранее, как через тридцать-сорок минут. Махнув рукой, я снова побежал на аэродром.

После долгой суеты нам, в конце концов, удалось запустить мотор. Я рассчитывал вылететь через час после вынужденной посадки в Омске, но вся эта канитель заняла... двадцать два часа.

Мы вылетели. Делая круг над аэродромом, я заметил, что не все приборы работают правильно, например, термометр верхнего бачка вовсе не показывает температуру воды. Ясно, что дренажная трубка замерзла. Пришлось снова сесть на аэродром и отогреть трубку.

За час до захода солнца мы вылетели в Новосибирск.

Скоро солнце село. Стал встречаться снегопад, и луны не было видно. Железная дорога исчезла. Я рассчитывал на маяки, но они не горели, хотя были высланы специальные люди, чтобы их зажечь.

Примерно через два часа трудного пути я, наконец, заметил маяк и увидел много огней — это был Новосибирск. Границы новосибирского аэродрома были отмечены электрическими лампочками. Горели два прожектора, и лежало световое «Т», которое показывало направление посадки.

Около ангара меня встретил начальник аэропорта с бригадой. Механик спросил меня, что нужно сделать с самолетом. Я попросил заправить самолет полностью, чтобы горючего хватило до Читы. Затем мы с бортмехаником пошли в аэропорт, где для нас был приготовлен ужин, и легли отдыхать. За час до отхода к нам в летную комнату вошли аэронавигатор и метеоролог. Аэронавигатор сказал, что приборы все исправлены, а метеоролог сообщил, что будут попадаться маленькие снегопады, вообще же погода удовлетворительная.

Ровно в три часа мы вырулили на старт. Начальник аэропорта предупредил меня, что на аэродроме, хотя его и равняли, имеются большие надувы.

Пройдя две трети аэродрома, я почувствовал, что самолет скорости не развивает и не оторвется до границы аэродрома. Ровное место я уже пробежал, самолет стал сильно прыгать на буграх снега. Тогда я убрал газ, подрулил к старту и попытался еще раз подняться, но безрезультатно. Пришлось из нижнего добавочного бака слить килограммов двести бензина: после этого с трудом удалось оторваться от земли.



Километрах в ста от Красноярска я потерял железную дорогу и вышел по компасу к реке Енисею немного правее города. По реке я пришел в Красноярск.

От Красноярска до Иркутска лететь было очень хорошо. На шестом часу полета прилетели в Иркутск.

В Иркутске кто-то сказал нам: «Лучше было бы вам лететь вчера, в хорошую погоду. Сейчас погода начинает портиться». Тут я вспомнил задержку в Омске и зло высказался о растяхах, задержавших мой самолет на целые сутки.

Вылет из Иркутска был назначен в два часа ночи. Мы с бортмехаником пошли отдыхать, попросив разбудить нас за час до отлета, однако никому не пришлось нас будить. Чем это объясняется — я не знаю, но в 12 часов ночи мы проснулись сами. Чувствовали себя бодро. Поужинали. Тут же в столовой мы встретили метеоролога, который сообщил нам последние сведения о погоде до Читы.

Больше всего меня интересовала погода на Байкале, потому что это самый опасный участок для перелета. Метеоролог сообщил мне, что до Байкала будет встречаться высокая облачность, но на самом Байкале совершенно безоблачно, и видимость — пятьдесят километров. Меня это сильно обрадовало.

Я не один раз перелетал Байкал на рассвете и днем, зимой и летом, но никогда такой хорошей видимости по метеосводке не получал. Метеоролог добавил, что за Байкалом погода также очень хорошая, а в Чите почти всегда бывают ясные дни и ночи. Садиться нам придется ночью на лед, на специально подготовленном на озере аэродроме.

13 февраля, в два часа ночи, мы получили старт и стали подниматься. Пробежав половину аэродрома, я решил убирать газ, — машина плохо отрывалась от аэродрома. Второй раз я зарулил еще дальше, и уже почти на границе аэродрома мне удалось оторвать самолет от земли.

Сделав круг над аэродромом (видимость была хорошая), я взял направление на Байкал и полетел над сопками. Хотя по метеосводке до Байкала погода была неважная, я все же видел с правой стороны прикрытую легким паром черную полосу Ангары.

На Байкал я вышел километра на три-четыре левее устья Ангары, посмотрел на альтиметр, показывавший высоту семьсот метров, и стал пересекать Байкал по компасу.

Видимость на Байкале, действительно, была хорошая. Берег, который я только что перелетел, резко выделялся сво-

ими возвышенностями. Через несколько минут самолет качнуло; я догадался, что близок противоположный берег Байкала. Около берега я повернул налево, и с правой стороны мне открылась большая хорошо освещенная станция. Вероятно, это была станция Мысовая.

Я пошел по берегу Байкала, решив дойти до реки Селенги, которая привела бы меня в Верхнеудинск.

Полет этот совершался 13 февраля, а утром... 16 февраля я... проснулся и взялся руками за голову. Голова забинтована.

— Что случилось?.. Вероятно, авария? Где я нахожусь?

Больничная сестра ответила:

— Вы находитесь в верхнеудинской железнодорожной больнице, вы потерпели аварию на Байкале.

Я спросил о бортмеханике Серегине. Мне ответили, что он лежит в другой больнице, так как в этой не было мест.

В этот же день меня навестил авиаинженер, работающий в верхнеудинском аэропорту. Он сказал, что бортмеханик Серегин поломал руку и ногу, и его отправили в Иркутск: от меня скрыли правду.

На место аварии из Иркутска выехала специальная аварийная комиссия, и один из членов этой комиссии приехал ко мне в больницу расспросить, как случилась авария.

Я ему объяснил, что помню, как перелетел Байкал, как повернул и пошел по берегу, но что случилось дальше, не знаю.

Первое время я не чувствовал сильной боли и думал, что через несколько дней смогу лететь дальше. Я даже продиктовал сестре следующую телеграмму в Москву:

«Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительные ранения. Прошу дать распоряжение Иркутскому управлению о выделении мне самолета П-5 для продолжения перелета на Камчатку».

Сестра записала телеграмму, но не послала.

Позже няня мне рассказала:

— Я дежурила ночью, когда вас привезли. Доктор приказал мне раздеть вас, я стала раздевать. «Зачем раздеваете? — сказали вы. — Мне ведь нужно лететь». «Сейчас переоденем, и вы полетите». Но свитр с вас снять было невозможно, так как голова была забинтована, пришлось его разрезать. А когда мы стали снимать валенки, вы закричали: «Что вы делаете, ведь у меня нога сломана!». Мы думали, что это правда, но вы тут же встали и прошли несколько шагов. Вероятно, нога была только сильно ушиблена.



... Как-то ночью я почувствовал сильную боль в голове, и сразу же из раны хлынула кровь, обливая меня и постель. Я крикнул. Прибежала няня и позвонила доктору, жившему рядом с больницей. Он пришел, перевязал мне голову и положил лед. После этого я стал чувствовать себя очень слабым, — на перевязку и в ванну меня носили уже на носилках.

Постепенно из разговоров с сестрой я узнал, когда и как я был доставлен в Верхнеудинскую больницу и что у меня повреждено.

— 14 февраля, — рассказывала она, — в два часа ночи вы были доставлены в полусознательном состоянии в железнодорожную больницу при станции Верхнеудинск. Отвечая на вопросы вполне сознательно, вы все же спутали свою фамилию с фамилией механика, но тут же сами поправились, что вы не Серегин, а Водопьянов, подробно рассказали, сколько вам лет и назвали должность. Врачи обнаружили ряд кожных рваных ран на голове, из которых весьма серьезных было четыре, перелом нижней челюсти в области подбородка, семь выбитых зубов и большая рана на подбородке. Надбровные дуги были также порезаны, видимо, очками, разбитыми во время аварии. Обе брови глубоко рассечены. Еще глубже рана на переносице. На все эти повреждения врачи наложили около тридцати швов. Доставлены же вы были специальным вспомогательным паровозом со станции Мысовая.

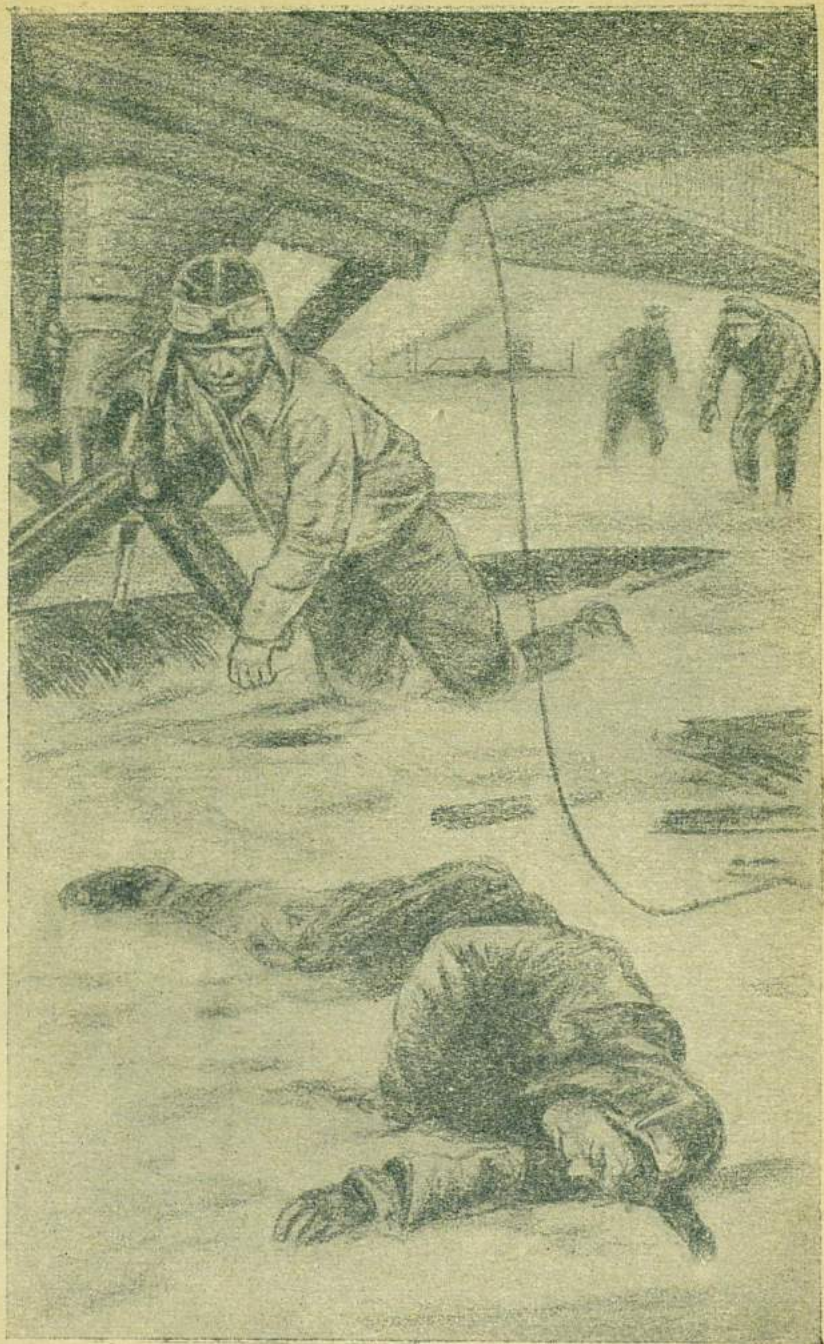
28 февраля доктор разрешил отправить меня в Москву, так как у меня плохо срасталась нижняя челюсть, а специалиста-челюстника в Верхнеудинске не было. В этот же день, утром, доктор положил меня на стол, чтобы перевязать раны, и обнаружил, что из раны на голове сочится кровь. Хирург побрил мне голову, сделал Г-образный надрез на голове, поднял кожу и разыскал сосуды, которые пропускали кровь.

7 марта доктор отпустил меня в Москву в сопровождении сестры.

13 марта мы приехали в Москву. Ночь я провел дома, а утром меня отвезли в Протезный институт.

Здесь я уже подробно узнал о своей аварии. Из материалов аварийной комиссии было видно, что, упав на Байкале, самолет сначала коснулся льда носками лыж и пропеллером (это говорит о том, что самолет шел к земле под большим углом). После этого ломавшийся самолет прочертил след длиной около двадцати метров.

Предполагали, что дело было так: от сильного удара я вылетел из кабины вместе с сиденьем. Упал на торосистый







лед, и через несколько часов холод остановил кровотечение и тем самым привел меня в неполное сознание. Я будто бы встал, подошел к самолету, вытащил бортмеханика Серегина, оттащил его на четыре метра от самолета и посадил. Что было дальше, никому не известно, потому что никаких следов больше не было.

В восемь часов утра работники транспортного отдела ОГПУ заметили меня со станции Мысовой. Я бродил около самолета с окровавленным лицом и обмороженными руками. Когда я увидел железнодорожников, то попросил развести огонь и дать папиросу. Мне дали папиросу, которую я положил в карман, попросил другую, эту тоже положил в карман и упал. Можно было предполагать, что я над Байкалом на мгновение потерял сознание. Здесь сказалось сильное переутомление. Неуправляемый самолет перешел в пологий штопор. Из пологого штопора самолет без мотора не выходит, он будет штопорить до земли. Очнувшись, я, вероятно, дал полный газ, вывел самолет из штопора, перевел в пики, стал выводить из пики, а высоты нехватило, и самолет винтом и концами лыж ударился об лед. Что самолет был мною выведен из штопора, подтверждает и сторож станции, который говорил, что самолет сделал над Байкалом три круга.

Неудача моего перелета — прежде всего результат неудовлетворительной подготовки. Встречи, заправки и отправки самолета отнимали у меня чересчур много энергии. Особого внимания к самолету и человеку, который идет в такой большой скоростной перелет, не уделялось.

Еще в Москве перед отлетом мне приходилось из-за одного листа целлулоида взбегать на четвертый этаж по четыре раза в день. Только на третий день мне удалось достать этот целлулоид, а все дело было в том, чтобы счет на сорок два рубля перевести с Трансавиации на отдел снабжения.

При всяком перелете, а тем более при таком значительном, надо дать возможность летчику хорошо отдохнуть, чтобы у него хорошо работала мысль, чтобы он был спокоен, чтобы все мелочи были предусмотрены.

Известная доля вины лежит и на мне. Я слишком был уверен в своей неутомимости и силах. Но, во всяком случае, если бы меня не продержали в Омске двадцать два часа, все обошлось бы благополучно.

Я и бортмеханик были доставлены на станцию Мысовая, где мне перевязали раны, а около тела бортмеханика поставили почетный караул.



При осмотре у меня оказались обмороженными не только руки, но и уши и нос.

15 марта мне сделали операцию нижней челюсти, наложили на оставшиеся зубы шину с регулирующим болтиком, при помощи которого поставили челюсть на место.

За всю свою жизнь я первый раз попал в больницу, изуродованный не на шутку, а через два месяца лечения уже был уверен, что скоро встану в строй летчиков. Не буду говорить о больших специалистах в Москве, а с благодарностью вспомню о верхнеудинском докторе Алексееве. Не будучи специалистом-челюстником, он сумел подтянуть и связать проволокой за зубы нижнюю челюсть и этим значительно облегчил работу врачей в Протезном институте.

За мое полуторамесячное пребывание в Протезном институте я нагляделся и наслушался всяких чудес. Вот уж, действительно, «ремонтно-человеческая мастерская». Каких только туда уродов ни привозили! Например, привозят больного без нижней челюсти, и хирург делает ему новую челюсть из его же ребра. Больше того: профессор снимает кусок кожи, наиболее обросший волосами, и прирачивает его к нижней челюсти — человек выходит с бородой и усами.

Вообще у меня создалось мнение, что нет такого уродства и увечья, с которым не мог бы справиться Протезный институт.

Из больницы меня отвезли в санаторий Аэрофлота, и через два месяца, благодаря внимательному уходу, я почувствовал себя совсем хорошо.



В конце августа я пошел на врачебную комиссию. Больше всего меня беспокоила мысль: «а вдруг забракуют, не разрешат больше летать!? Заставят, — думаю, — чего доброго, присесть, а я не могу: правая нога плохо гнется».

Но меня как старого пилота присесть не заставили, признали годным и допустили к непродолжительным полетам — часа на два, не больше.

— Ты еще, — говорят, — не настолько здоров, чтобы делать большие полеты. А через месяц явишься опять на комиссию.

Меня перевели в особый отряд по перегонке самолетов. Командир отряда спрашивает:

— Можешь перегнать самолет в Иркутск?

— Могу...

О том, что мне еще не разрешены продолжительные полеты, я не сказал.

После длительного перерыва даже четырехчасовой полет утомил меня основательно. В Казани, пока наливали бензин, я лег отдохнуть и крепко уснул.

К вечеру прилетел в Свердловск. Этот участок я одолел также в четыре часа.

В Омске отдохнуть я не ложился, а как только заправили самолет, вылетел в Новосибирск.

На третий день прилетел в Иркутск. Усталости почти не чувствовал. Как говорится — втянулся.

Вернувшись в Москву, я рассказал старшему врачу о полете в Иркутск. Врач остался доволен и разрешил мне продолжительные полеты. Летать я стал хорошо.



И этот и ряд других, явно «экзаменационных» (меня испытывали), полетов прошли удачно. Я уже снова стал проектировать большой перелет, но теперь к этому делу относился с большой осторожностью.

Я убедился на опыте прежних полетов, что «холодная» необорудованная машина мало пригодна для полетов в зимних условиях. Еще несколько месяцев назад я подал рапорт начальнику Аэрофлота с просьбой переоборудовать один из самолетов П-5.

Возвратившись в Москву, я узнал, что самолет для переоборудования мне выделен. Я с жаром принялся за работу, которая уже давно меня интересовала, но тут чуть было не стал жертвой врачей. Меня потащили опять на врачебную комиссию. Врач-невропатолог очень вежливо спросил, как я себя чувствую.

— Спасибо, хорошо. Только надоело ходить на комиссии.

— Это ничего, мы хотим вас проверить как следует. Расскажите что-нибудь про ваших дедушку и бабушку. Вы их помните?

— Помнить-то я их помню, да что о них рассказывать? Были здоровы, померли от старости...

— Придется вас пригласить к нам, в психиатрическую лечебницу, суток на семь на испытание.

Как только он это мне сказал, я чуть сознание не потерял.



— Так я и знал,— говорю,— что у меня нехватает одного или двух винтиков в голове.

— Успокойтесь, товарищ Водопьянов.— У нас сумасшедших нет. Просто закрытый санаторий для нервнобольных. Через неделю вернетесь обратно на работу.

— Что поделаешь, надо ехать.

Положили меня в наблюдательную палату. Тут я немного успокоился. Вижу, кругом люди нормальные. За мной особенно следили — я это заметил. Все, что бы я ни сказал, записывалось. Однажды больные попросили меня провести беседу. Я с радостью согласился. «Ну,— думаю,— пусть попробуют все записать, уж я наговорю». Четыре вечера я говорил, по два часа каждый вечер.

Прошло семь суток. Старший врач дал мне пакет для передачи в Аэрофлот начальнику санитарной части. И вот в трамвае повез я свою судьбу, запечатанную в конверте.

Приехал. Отдаю пакет старшему врачу Соколову. Закрывая записку от меня рукой, он начал читать. Я смотрю на него и стараюсь что-нибудь угадать по выражению его лица. Улыбается.

— Хочешь, товарищ Водопьянов, я прочту тебе вслух?

— Ну, конечно, хочу.

— «Товарищ Водопьянов допускается к полетам без всякого ограничения».

После этого сообщения я вздохнул легко. Скоро я закончил работу над машиной.

Переоборудование моего самолета заключалось в следующем:

1. Переделано водяное охлаждение.

2. Установлен добавочный бензиновый бак.

3. Установлен добавочный маленький баллон сжатого воздуха, который подогревается одновременно с мотором.

4. Установлен глушитель, который, минимально отнимая мощность мотора, обогревает пилотскую кабину и дает возможность летчику, не ежась от холода, свободно управлять самолетом.

5. Изготовлен легкий подогреватель мотора, чтобы дать возможность завести мотор в любых условиях и даже вне аэродрома.

Таким образом, я стал обладателем утепленной, надежной машины, не уступающей по скорости прежнему П-5.

Я помню мою безграничную радость, когда ночью над спящей родиной неся мой новый самолет. Я летел, и прекрасный мотор, созданный руками и мозгом моего народа, пел мне могучую песню.

В черном мраке ночи то и дело мелькали бесчисленные скопления лампочек Ильича. Свет, казалось мне, уже совершенно побеждал ночь.

Я летел в Ленинград, везя на своей чудесной машине матрицы с речью великого Сталина, произнесенной на историческом XVII Съезде. Я был горд сознанием, что я молод и силен. Партия вооружила меня техникой, она проявила ко мне величайшую любовь в дни моих несчастий после катастрофы на Байкале.

В какой стране, кроме нашей, может быть проявлена такая забота о человеке?

Меня восстановили как человека и летчика, вернули мне утраченное здоровье, мою жизнерадостность.

И я не знал, хватит ли у меня возможности и умения отблагодарить родину за все, что она сделала для меня.

Меня мучило это сознание...

Я был готов на любой подвиг, на любую жертву для моей счастливой страны, для ее славы, для ее мощи...

Так раздумывал я, легко и уверенно преодолевая ночное пространство, отделявшее Москву от Ленинграда. Этот ответственный перелет я выполнил образцово.

Речь вождя была напечатана в Ленинграде одновременно с Москвой.





ЧЕЛЮСКИНИАНА

Я помню эти тревожные дни, когда наша страна узнала о гибели парохода «Челюскин» и об организации ледового лагеря Шмидта.

Я лично узнал об этом в Харькове, куда прилетел 15 февраля из Москвы.

В этот момент я находился в ночном санатории для пилотов. Попросил газету. С трудом разобрал украинскую речь: «Як желизом стыснуло и вин пишов до дна. На лед вийшло 104 чоловіка. Запас харчив на два місяця».

Тут же у меня зародилась мысль: «хорошо бы на моем самолете полететь спасти челюскинцев». С этой мыслью я возвращался в Москву. Здесь я немедленно доложил командиру отряда о своем желании полететь на спасение челюскинцев.

22 февраля меня вызвал начальник Трансавиации и говорит:

— Мне командир отряда сказал, что вы хотели бы полететь на Север, спасти челюскинцев.

— Да, — отвечаю я, — тем более на моем самолете...

— Ну, покажите, как бы вы полетели.

Я показываю: вот здесь, прямо на Хабаровск, потом Охотск, Анадырь, а там, куда укажут...

Долго он молчал, потом говорит:

— Никуда вы не полетите. Сколько вам лет?

— Тридцать четыре, — отвечаю.

— Проживете до сорока, а потом полетите...

— Да, я смогу подождать, но могут ли ждать челюскинцы шесть лет? — ответил я.

— Сколько человек сидит на льдине? — задает мне вопрос начальник.

— Сто четыре.

— А когда вы прилетите туда, будет сто шесть; сломаете там в лагере самолет, вас еще спасать нужно. Ну, все...

В этот же вечер меня вызывают в редакцию «Правда» и говорят:

— Центральный орган «Правда» за ударную работу по перевозке матриц награждает тебя пятьюстами рублями.

Я высказал желание полететь на спасение челюскинцев.

— Готов? — спрашивают они меня.

— Да, — говорю, — готов...

Пригласили стенографистку.

— Давай, — говорят, — диктуй письмо товарищу Мехлису, сообщи о том, что ты ударник «Правды» с 1931 года, и что ты готов полететь на спасение челюскинцев.

Пишу: «Самолет мой переоборудован для полетов на Севере, могу вылететь хоть завтра».

Вдруг в два часа ночи звонят из «Правды», говорят: «Разбудите его, он должен говорить с товарищем Куйбышевым». Соскочил я и прямо в белье к телефону. Товарищ Куйбышев приказал мне явиться к нему в Совнаркоме.

Утром товарищ Куйбышев ознакомился с маршрутом, по которому я предполагал лететь, и просил зайти на следующий день за ответом.

На третий день решено было, чтобы сохранить мои силы, которые могут пригодиться для вывозки челюскинцев, отправить меня поездом до Хабаровска, а от Хабаровска лететь в Уэлен.

Самолет мой быстро погрузили и отправили с ускоренным поездом. Я в экспрессе выехал 3 марта. Потом я узнал, как внимательно относились к платформе с самолетом железнодорожники. Три раза они меняли подшпипники, задерживали поезд, а платформу с самолетом не отцепили. Я прибыл в Хабаровск 12 марта, а на другой день прибыл и самолет.



Начальник Дальневосточного управления Гражвоздухфлота принял все меры к тому, чтобы как можно скорее собрать мой самолет. В это время в Хабаровске стояли уже готовые к отлету два другие самолета — пилотов Галышева и Доронина. В течение трех дней мой самолет был собран. 16 марта мы тщательно осмотрели и попробовали все три самолета в воздухе.

17 марта в десять часов утра мы вылетели из Хабаровска



по маршруту: Николаевск-на-Амуре — Охотск — Ногаево — Гижига — Анадырь — Ванкарем — лагерь Шмидта.

Мой самолет был быстроходнее, чем самолеты моих товарищей. Мне приходилось делать круги, набирать высоту, убирать газ, планировать, чтобы не забегать вперед.

В начале вылета погода была хорошая. Мы набрали восемьсот метров высоты и при хорошей погоде отделели на двести километров от Хабаровска. Здесь впереди показалась чернота, и видимость стала ухудшаться. Начался небольшой снегопад. Мы стали держаться ближе друг к другу, чтобы не потерять из видимости ведущий самолет. Снегопад усилился, мы снизились до пятидесяти метров. Берега Амура местами были гораздо выше нашего полета. Видимость настолько ухудшилась, что я потерял ведущий самолет. Вслед за ним потерял и самолет Галышева. На виду один Доронин, но и его плохо вижу. Прибавил газу, чтобы подойти к нему ближе. И трудно и опасно это при такой видимости. Не прошло и двух минут, как я его настиг так близко, что, боясь столкнуться с ним, убрал газ и снова стал отставать. Я несколько раз проделал одно и то же, наконец, так далеко отстал, что потерял и этот самолет. Решил — полечу один: трассу я знаю хорошо; на этой линии налетано сто тысяч километров. Я прибавил обороты мотору до скорости в сто восемьдесят километров в час. Лечу по левому берегу Амура, скоро должен быть город Комсомольск. Вдруг перед самым мотором моего самолета показался чей-то самолет. Я рванул ручку на себя. Скорость была хорошей, и я сразу ушел в облачность, потеряв землю. Добавил еще обороты мотору, стал пробиваться вверх. Слой облаков оказался в две тысячи пятьсот метров. Наконец, вылетел из облаков наверх — там солнце. Что делать? Лететь по компасу в Николаевск опасно. Если бы там была погода хорошая, тогда другое дело. А я знал, что там снегопад. Пробиваться вниз при снегопаде опасно, можно налететь на высокую сопку, — около Николаевска их много, высотой до тысячи с лишним метров. Итти же по низам бреющим полетом нельзя — Галышев и Доронин из-за непогоды могут вернуться, — и не заметим, как налетим друг на друга...

Решил вернуться в Хабаровск. Через два часа сел на аэродроме. Подбежали ко мне механики:

— В чем дело, почему вернулся? С мотором что случилось?

— Нет, — говорю, — мотор работает хорошо, самолет тоже исправный.



— Но почему же вернулся?

— Погода, — говорю, — плохая, поэтому и вернулся.

Сначала они не поверили (не было такого случая, чтобы я возвращался из-за непогоды). Тогда я объяснил им, что вернулся из-за боязни столкновения с другими самолетами. Подрулил к станции, остановил мотор. Подходят ко мне друзья-дальневосточники: пилоты Илья Мазурук, Иванов Петр. Жмут руку: «Мы, — говорят, — за тебя очень рады. Наконец-то, ты взял себя в руки и стал осторожен. А их ты догонишь».



На другой день я вылетел снова. В том же месте, где и вчера, попал в снегопад, но на этот раз я и не думал возвращаться. Лечу один, мешать мне некому. Пролетел полпути до Николаевска. Вижу внизу Нижнюю Тамбовку. Пролетаю над аэродромом — вдруг замечаю на посадочной площадке знак обязательной посадки. Делать нечего, надо подчиниться и сесть. Сажусь, подруливаю в указанное стартером место. Спрашиваю на станции: «Почему посадили меня?» Говорят: «Получили из Николаевска телеграмму задержать тебя: там пурга, видимость пятьсот метров. Галышева и Доронина из-за пурги приказано не выпускать».

На другой день вылетел дальше. На этот раз погода была хорошая. Через два часа я прилетел в Николаевск. Галышев и Доронин полтора часа назад уже вылетели на Охотск. Через час сорок минут вылетели и мы. Курс мой лежал через горы прямо на остров Большой Шантар. Погода заметно стала портиться. Местами верхушки сопки закрылись туманом, и дальше на пути мы встретили сплошную облачность. Под облаками лететь опасно, между сопками лететь еще опаснее. Решили идти по компасу, поверх облаков, зная, что в районе Шантара погода хорошая. Подлетаю ближе к морю — облака стали реже, и я увидел торосистый лед. Стал восстанавливать ориентировку, оказалось, что я вышел правее курса на мыс Грота. Взял курс  $340^{\circ}$ , прошел в море. Через десять минут показался остров Беличий, а через двадцать минут — Шантар. В это время мотор стал останавливаться. Я быстро перевел его на верхние баки, мотор опять заработал, как часы. У меня даже пот холодный выступил.

Приближаюсь к Шантару. Увидев площадку, сделал круг. Из домов выбежали люди, бегут к площадке. Сделал три



круга, смотрю — выложили посадочное «Т». Сел хорошо. Вышел из самолета, смотрю — что-то мало народу. Судя по строениям, должно быть гораздо больше. Я подумал: «наверное, не интересуется здесь самолетом публика». Познакомился с начальником острова, заметил ему:

— Что-то вас маловато.

— Нет, товарищ Водопьянов, вы ошибаетесь, — ответил он. — Здесь у самолета все сто процентов населения. Видите, даже мамка с ребятами — и та пришла.

После исправления бензиновой подачи посмотрели на часы. В нашем распоряжении оставалось два часа, лететь до Аяна часа полтора. Решил ночевать в Шантаре. Жители Шантара очень обрадовались нашему решению. Вечером попросили провести с ними беседу. Объяснил я им цель полета к челюскинцам, побеседовали. Они меня искренно поблагодарили, да и я ими остался не меньше доволен. Они нам оказали полное содействие в заправке и запуске мотора.

Захватив почту в Аян, на другой день полетел дальше.

Галышев с Дорониным, по моим сведениям, ночевали в Аяне. Если там не окажутся самолеты, я решил не садиться. Так и вышло. Самолетов в бухте не оказалось — улетели.

Я сделал круг, сбросил почту и полетел дальше в Охотск.

Ветер был очень сильный, лететь пришлось почти над водой, берега гористые и закрыты облаками. Высоту приходилось часто менять: лететь и на сто метров, и на шестьсот. Через четыре часа тридцать минут прилетел в Охотск и увидел два наших самолета. Наконец-то, я вас догнал!

Галышев и Доронин очень обрадовались моему прилету. Мы опять все вместе заправили самолеты, но вылет отложили на завтра. К несчастью, на другой день погода испортилась, и только 22 марта нам удалось вылететь дальше. В Охотске нами тоже остались довольны. Я и там провел в клубе беседу о челюскинцах и о советской авиации.

Отсюда мы летели на высоте двух тысяч метров. Ясный день — на сто километров видно вперед. Но до чего нас начало! Летишь, смотришь на альтиметр — две тысячи двести... и вдруг — тысяча восемьсот, внезапно проваливаешься вниз. Мне не очень страшно, у меня машина пилотажная, а вот у Галышева и Доронина машины пассажирские, им здорово досталось. Вдобавок ветер был восточный, и самолеты наши стояли, казалось, на месте. Шестьсот пятьдесят километров до Ногаево мы летели шесть часов, тогда как это расстояние я, например, на своем самолете должен был бы покрыть за



три часа двадцать минут. Уже потом мы узнали, что в этот день в Японии тайфун разрушил целый город Хакодате, потопил несколько пароходов, причем было много жертв. Мы, вероятно, попали в крыло этого ужасного тайфуна. После посадки в Ногаево самолет Галышева подхватило ветром и так понесло, что его едва удержали.



В Ногаево нам пришлось сидеть пять дней. Дня четыре так пуржило, что ничего не было видно. Гижига каждый день сообщала по несколько раз в день о том, что у них пурга, видимость пятьсот метров или один километр. 27 марта, несмотря на сильный ветер, мы полетели на Гижигу. Галышев поднялся первым, я — третьим. Ветер опять был встречный. Курс взяли через Оху на Ямское. Сначала набрали высоту тысячу пятьсот метров. Через сорок минут погода стала ухудшаться, и я опередил товарищей. Решил итти впереди, чтобы не бояться столкновения. Погода стала еще хуже. Началась пурга. Видимости почти никакой, не только впереди, но даже временами и под самолетом. Возвращаться и думать нечего, — за мной идут машины. Через час стало лучше, и я с трудом пролез сквозь пургу. Вдохнул легче, когда показалось море. Вышел на берег, посмотрел на карту — оказалось, я вышел не на Ямское, а левее, на мыс Ирецкой. Дальше пошел берегом, море открыто, даже ледяного припая нет. Открытая вода подходит к берегу.

Недолго продолжалось мое счастье: впереди опять показалась чернота. Пришлось снизиться до трехсот метров, опять ниже берегов. Справа в море светлее, я еще подумал: не обойти ли мне снегопад морем? Но отходить от берега в открытое море не хотелось. Между тем, снегопад усилился. Я снизился на сто метров, держусь ближе берега, но берег неровный: то уходит от меня, а то вырастает прямо передо мной. Приходилось делать очень большие виражи, чтобы не налететь на берег. Снегопад настолько увеличился, что я вынужден был все-таки повернуть самолет от берега в море и итти по приборам. Тут уже я не думал, что мотор остановится. В такие минуты забываешь про мотор: он, кажется, никогда не откажет. В пурге я набрал высоту. Снегопад скоро кончился, видимость стала хорошая, но берега не было видно — кругом вода.

Минут через пятнадцать далеко впереди показался берег,



и через полтора часа я прилетел в Гижигу. Площадку нашел быстро. Там нас ждали. По углам площадки уже горели костры, границы аэродрома обозначены.

В телеграмме мы просили, чтобы аэродром был в тысячу метров. Но в Гижиге перестарались: хотели как можно лучше принять самолеты и вместо хвой положили вокруг аэродрома бревна, почти вплотную одно к другому.

Попробуй, сядь на бревно. Сядешь и больше уже не встанешь.

Кроме того, в Гижиге нам приготовили узенькую площадку — сто пятьдесят метров ширины на тысячу метров длины, а тут, как на зло, боковой ветер. При ширине площадки в сто пятьдесят метров при боковом ветре садиться нельзя.

Где-то в инструкции вычитали гижигцы, что «Т» — знак посадки — кладется против ветра. Они положили «Т» против ветра и всю площадку перехватили черным полотном. Но так как ветер сдувает «Т», то они для крепости прихватили полотно бревнами. И смех и грех...

Я пролетел, делаю круг, другой, посмотрел: вижу, дело гиблое, главное, — лед. Если бы снег, самолет бы затормозился.

Сделал еще несколько кругов. «Не год же, — думаю, — летать, надо садиться. Ветер, кажется, не сильный». (Я по кострам заметил, что пламя отклоняется слабо). Решил садиться вдоль. Сел хорошо. Встречает меня начальник погранотряда:

— Ну, как мы вас встретили, по всем правилам? — обращается он ко мне.

— Хорошо, да не дюже, хотя и «по правилам», — отвечаю я.

Я срочно убрал «Т», положил его вдоль площадки. Ветер был несильный: сесть вполне можно с боковым.

— Что-то долго не летят товарищи, не вернулись ли они?..

— Нет, — говорит начальник. — Из села Туманы сообщили, что там слышали, как пролетели самолеты, но не видели их. У них в это время был сильный снег с ветром, видимости почти никакой. Удивляются, как вы летели.

В ожидании товарищей пошел я посмотреть площадку. Осмотрел и нашел, что в одном месте ее можно расширить на двести метров. Мобилизовали красноармейцев. Срочно приступили к расчистке. К вечеру площадка была готова. Вид она



имела клинообразный. В одном направлении восемьсот метров, а в другом около четырехсот.

Радист сообщил, что Галышев и Доронин вернулись из-за плохой погоды обратно в Ногаево.

На другой день прилетели товарищи. Сели хорошо.

29 марта мы вылетели в Каменск, пересекая полуостров Тайгонос. Этот маленький участок в двести шестьдесят километров нам пришлось лететь разными курсами и на разных высотах. Стояла густая дымка, кругом бело, все сливалось. На высоте в тысячу сто метров я вышел в Пенжинскую губу, не долетая Каменска. К моему большому удивлению, и Пенжинская губа оказалась не замерзшей — открытое море плескалось до самой реки Пенжино. Площадку для нас приготовили около культбазы в семидесяти километрах от Каменска по реке Пенжино.

Как обычно, я прилетел раньше товарищей. Внизу уже были зажжены костры, положено «Т». Сделал два круга. Скоро показались и Галышев с Дорониным, они идут правей реки. Галышев, не замечая площадки, летит дальше. Доронин за ним. Я решил сесть. Захожу на площадку. Вижу — на границе стоит много публики, машут руками, платками, приветствуют. Но мне не до приветствий, я осматриваю внимательно аэродром. Что-то подозрительным показался он мне. Захожу еще раз. На этот раз зашел хорошо. И вот, уже стал выравнивать самолет, вдруг бросились мне в глаза огромные надувы. Я снова дал полный газ. «Не буду садиться первый, — подумал я, — пусть садится Галышев, в случае поломки шасси у него есть запасные, а у меня их нет». Ищу их вдали. Заметил удаляющиеся две точки. «Что такое? — в недоумении подумал я. — Неужели полетели прямо без посадки в Анадырь? Не может быть. Там горы, а облачность низкая, да и время позднее. Вероятно, не заметили аэродрома». Погнался я за ними и скоро догнал. Повернули назад.

Подлетаем к аэродрому. Доронин пошел на посадку. Я стал сбоку наблюдать, как он сядет. Самолет коснулся снега, попал на надув, сильно подпрыгнул, но Доронин не растерялся, подбавил газу и подтянул самолет. Стал сажать второй раз. На этот раз подпрыгнул меньше и, когда коснулся надува третий раз, шасси не выдержали, сломались, и самолет лег на лыжи. Доронин выскочил из самолета и закричал публике: «Скорее выложите крест: садиться здесь нельзя!» Тут же он сделал живой крест из восьми человек: они легли в снег, получился сигнал — запрещение посадки. Мы с Галы-



шевым стали кружиться, ждать, когда нам выложат «Т» в другом месте. Но Галышев так и не дождался, сел без «Т» в километре от аэродрома на реке. Сел хорошо и стал рулить на аэродром ближе к строениям. Я подумал: «Не сяду, пока они не дадут сигнала». Смотрю — Федотов, бортмеханик Галышева, нашел лучшее место, лег и изобразил собою «Т». Я немедленно сел рядом с ним.

Председатель окрисполкома и другие товарищи были очень расстроены.

— Сколько, — говорят, — мы старались... Как вас ждали... Рулеткой вымеряли аэродром, чтобы все было точно по инструкции, а вот какое несчастье.

Оказывается, по всей реке Пенжино можно садиться, где угодно, но есть одно только место, где садиться нельзя, и именно тут и выбрали место для посадки. Начпогранотряда объяснил, что выбирали для нас площадку со специалистом — бывшим авиатехником. «Здесь, — говорил этот неизвестный «механик», — снег жесткий, самолеты не будут проваливаться, а бугры и надувы им не помешают». Когда же спрашивали — не лучше ли будет принять самолет на том месте, где мы сели, он ответил, что хотя там и ровное место, но снег рыхлый и можно зарыться в снег.

Не мешало бы заняться Осоавиахиму — ознакомить население с правилами приема самолетов. По-моему, каждый гражданин должен знать это несложное дело.

На другой день самолет Доронина был поставлен на ноги и его отремонтировали. Задержки из-за поломки не было, но из-за пурги нам пришлось просидеть на культбазе пять дней. В течение трех вечеров я проводил беседы, в том числе и в совпартшколе с коряками. Они очень интересовались авиацией, спрашивали, могут ли их принимать в летную школу, и очень обрадовались, когда узнали, что, если здоровье позволяет, конечно, могут. Я уверен, что многие из них мечтают о летной школе. Я считаю, что для местной авиации пилоты из туземной молодежи будут самыми подходящими. Им не надо будет привыкать к климату, они знают местные языки, не надо будет привозить летчиков изда-лека.

4 апреля мы вылетели в Анадырь, прямо через горы.

Участок от Каменска до Анадыря — самый легкий: по дороге попадается много рек, а большие реки, как Пенжино и Анадырь, граничат с очень невысокими и редкими сопками, реки замерзают более или менее ровно, значительно ровнее

Амура, надувов почти нет, а летом здесь вполне можно летать на поплавках.

Прилетели мы в разное время. Доронин никак не хотел садиться первым: «Довольно, я испытал счастье в культбазе, садитесь теперь вы первыми». Как и везде, в Анадыре нас встретили хорошо, но нам удивительно не везло: на другой день началась пурга. Познакомились с начальником погранотряда. Пограничники подготовили нам все необходимое.

Встретив нас, начальник пограничного отряда сразу спросил — не пролетал ли кто-нибудь из нас утром: он слышал звук мотора, но самолета не видел, была густая дымка.

— Нет, не пролетали, вам, вероятно, послышалось...

— Вряд ли... Звук мотора был слышен очень хорошо.



На другой день заходят к нам в помещение какие-то два человека.

Спрашиваем:

— Откуда?

— Мы механики самолета летчика Демирова из группы Каманина.

Отогревшись, они рассказали нам о своих злоключениях. Вчера утром вылетели они из Майна-Пыльгина, прилетели к Анадырскому заливу, но попали в густую дымку. Анадырь не нашли, ориентировку потеряли и, увидев яранги, решили сесть, чтобы определиться. К несчастью, чукчи по-русски говорить не умели и ничего летчикам объяснить не могли.

Полетели дальше. Шесть раз садились они, но ориентировку так и не восстановили. Бензина осталось очень мало. Увидели внизу какой-то домик, решили сесть в седьмой раз, надеясь встретить русского человека. Демиров хорошо знал, что Анадырь где-то недалеко. Сели, а это оказался не домик, а рыболовный сарай. Зашли внутрь. Посреди сарая лежит замороженная рыба, а в стороне две железные бочки. Демиров зло толкнул одну бочку — она еле покачнулась — тяжелая. Открыли, и что же вы думаете? — бензин! Немедленно вылили полторы бочки в самолет, а с помощью остального бензина стали греть воду для мотора и наварили себе рыбы.

Вдруг слышат — летят самолеты. Один за другим пролетают над ними и скрываются вдаль три самолета. Это летели мы. Демиров и его механики махали нам, кидали вверх рука-



вицы, кричали. А мы, один за другим, пролетели, не заметив сигналов. Это и трудно было: летели мы высоко.

Демиров пробовал запустить мотор. Несколько раз нагревали воду, но не было сжатого воздуха и нехватало людей. Так и не запустили. Тогда Демиров послал своих механиков за помощью. Они и прибтели к нам.

Начальник погранотряда дал им две собачьи нарты и пять человек красноармейцев.

На другой день мы ожидали Демирова с механиками, думали, они к нам присоединятся и мы вместе полетим в Ванкарем. Вечером я сидел у начальника погранотряда. Вдруг в кабинет вбегают женщина и говорит:

— Товарищ начальник, упал летчик!

— Как упал? Летел?

— Нет, шел и упал.

Мы выбежали. Верно, лежит человек. Втащили его в помещение. Через несколько минут он пришел в себя. Мы спросили, откуда он.

— Механик экипажа Бастанжиева. Скорее помогите моим товарищам... Мы потерпели аварию, два дня шли, выбились из сил, селений по дороге не попадалось. Решили разойтись по разным направлениям: кто первый нападет на какое-нибудь селение, тот окажет помощь другим.

Так они и сделали. Бастанжиев с мотористом пошли строго на запад, у них был компас. А механик, ориентируясь по солнцу и высоким горам, пошел на северо-запад. Он пришел первым. Товарищи его должны были находиться где-то поблизости.

Срочно был организован отряд на розыски. Но, к счастью, искать не пришлось. Подошла нарта. На ней ехали Бастанжиев и моторист.

Летчик Бастанжиев подробно рассказал нам об аварии. 31 марта весь отряд Каманина из пяти машин собирался вылететь из Майна-Пылыгина, но вылетели только четыре машины. Бастанжиев задержался из-за неисправности мотора. Примерно через час вернулась и другая машина — это был летчик Демиров. Погода была плохая, Демиров потерял в воздухе своих товарищей, решил не рисковать, и вернулся.

Бастанжиев и Демиров договорились лететь вместе. Ведущим будет Демиров. На другой день поднялась пурга. Вылететь не удалось. Наконец, прояснилось, — полетели. Демиров впереди, Бастанжиев — за ним. Моторы работали хорошо. Подлетели к хребту Паль-Пальского. Хребет закрыт облаками,

Демиров вернулся, хотя Бастанжиев давал ему знаки, чтобы он летел за ним.

Самолет Бастанжиева пробил облака. Летел он над облаками на высоте тысячи восьмьсот метров. Значит, высота хребта должна быть не более тысячи двухсот — тысячи трехсот метров.

Была дымка. Не желая терять земли, Бастанжиев пошел бреющим полетом. Все сливалось в белую полосу. Землю было видно очень плохо.

— Вдруг слышу треск и больше ничего не помню, — рассказывал Бастанжиев. — Я не успел даже сообразить, что случилось. Открыл глаза, около меня стоят механики и спрашивают, как я себя чувствую.

Оказывается, Бастанжиев не заметил, как на полном ходу (со скоростью в сто восемьдесят километров в час) самолет зацепился за снег. Сильным толчком Бастанжиева вместе с сидением и сектором газа в руках выбросило метров на тридцать вперед, а механика метров на десять. Моторист остался около машины. Первый пришел в себя моторист, нашел механика, привел его в чувство. А потом уже нашли Бастанжиева. Ранений и переломов не было, но встряска была основательная.

Началась пурга. Потерпевшие аварию укрылись под сло-манное крыло. Пурга продолжалась более двух суток. Летчиков засыпало снегом. Тяжело было дышать. Они пробивали руками дырки в снегу и дышали через эти отдушины. На третьи сутки пурга кончилась. Решили идти пешком: помощи ждать неоткуда. Сняли самолетный компас, забрали еду. Но не рассчитали своих сил и стали быстро уставать. Часть продуктов пришлось бросить.

На Севере без светофильтровых очков ходить и летать нельзя: сильно слепит солнце; глаза начинают слезиться, болеть, и человек на несколько дней слепнет. Потом это проходит, но все-таки зрение портится.

На второй день начало резать глаза. Есть ничего не хотелось. Продукты бросили все. Стали выбиваться из сил, а Анадыря все нет и нет.

Решили разойтись. Механик пошел правее, а Бастанжиев с мотористом левее. Часа через два после того, как они растались, Бастанжиева с мотористом подобрал каюр на собаках.

На другой день — 6 апреля приехал в Анадырь и Демиров со своими механиками. Спросили его, что случилось, по-



чему он не на самолете. Демиров рассказал нам убитым голосом:

— Я хотел застать вас и лететь вместе. На Севере я первый раз, и опыта у меня мало. Запустили мотор, погода как будто хорошая, полетели. Шел низко. Не заметил, как на развороте зацепил крылом снег. От удара загорелся мотор. И пламя охватило весь самолет, но мы успели выскочить...

Мы успокоились: в общем все пришли, все целы. Жаль только — разбили самолеты. Я сказал механику Савину:

— Куда вас занесло, почему вы не подождали хорошей погоды?

— Челюскинцы не ждут, надо челюскинцам помочь.

Погода немного улучшилась, и мы собрались вылететь.

Бортмеханик Галышева, наливая бензин, вылил один бидон не в воронку, а на себя. Пришел он в дом, стал закуривать, и у него вспыхнула одежда. Бортмеханика закутали в одеяла. Потушили, но открывать боятся. А он кричит из-под одеяла:

— Окрывайте, я задыхаюсь!

Открыли. Он так обжег руки, что не мог больше работать.

У меня было два бортмеханика. Я одного отдал Галышеву. Савин, которого ослепило, стал проситься со мной:

— Водопьянов, возьмите меня, я хочу работать по спасению челюскинцев.

— Куда же я возьму тебя? Ты — больной.

— Пройдет все.

Я подумал и взял его с собой.



Шесть суток сидели мы в Анадыре в ожидании хорошей погоды.

Совсем недавно тут же сидели Каманин, Молоков и Пивенштейн.

11 апреля погода, наконец, улучшилась, но у Галышева на рулежке вдруг отказала бензиновая помпа. Исправить оказалось не так легко, надо было снимать трубки. Мне ни за что не хотелось, чтобы из-за этого пропал драгоценный ясный день. Решили последний этап перелета взять порознь.

Курс проложили прямо через Анадырский хребет. Ветер был восточный. Через один час с минутами пролетел залив Креста. Отсюда я взял курс прямо через Анадырский хребет

на Колючинскую губу. Хребет оказался в этом месте невысоким: на высоте тысячи восемьсот метров я свободно пересекаю его при совершенно ясном небе.

До Ванкарема через Анадырский хребет только шестьсот километров, а вдоль берегов около тысячи пятьсот. Меня в Анадыре предупреждали:

— Ты знаешь, Каманин два раза пытался перелететь хребет, но не перелетел, учти это...

Единственная опасность этого пути в том, что на расстоянии ста — двухсот километров там нигде не встретишь человеческого жилья.

На Колючинскую губу я не попал. Меня снесло сильным боковым ветром на запад, немного левее Ванкарема. Вышел на лагуну Амгуемы, которую принял за лагуну Пынгопильхен. «Все в порядке, — подумал я, — скоро будет и Ванкарем». Надо сказать, что на карте они очень похожи одна на другую, эти лагуны. Вижу, впереди показался мыс. Я предупредил механиков — скоро-де Ванкарем. Подлетаю ближе, гляжу — большие строения, две высокие радиомачты. Говорили, что в Ванкареме стоит всего один маленький домик да несколько яранг. А тут несколько домов и довольно больших. Сделал круг. Развернул карту, посмотрел внимательней. Вот так Ванкарем! Да это же мыс Северный. На двести километров обещался. Сообщил это механикам. «Ну, дай, — думаю, — здесь сяду, тут есть бензин, мы заправимся полностью и на этом же бензине сможем из Ванкарема слетать несколько раз в лагерь Шмидта, а то я слышал, что в Ванкареме бензина очень мало — с трудом его туда возили на собаках из Уэллена.

Благополучно сделал посадку.

В этот день на Ванкарем вылететь уже не успели. Вылетели на другой день утром. В Ванкареме была дымка. Через час показался мыс, но оказалось, что и это не Ванкарем, которого я в дымке не заметил, а мыс Онман. Опять промазал. В то время внизу шли люди. (А это шли нарты со спасенными челюскинцами в Уэллен). Сбросили им выпел с запиской, сделали низкий круг; вижу, подняли они выпел, прочли записку, и сразу же несколько человек машут в ту сторону, откуда мы прилетели.

В общем с большим трудом, но Ванкарем нашли. Дымка окончательно рассеялась.

Сел я хорошо, хотя площадка была неважная. Первый раз на ней садиться трудно.

Встретил Бабушкина.



Он руководил полетами. Срочно разгрузили самолет, и я тут же вылетел в лагерь. Курс мне дали 50°.

Лететь до лагеря около часа.

— Как увидишь черный дым, — говорил мне Бабушкин, — это и есть лагерь...

Лечу один, без механика, все внимание уделяю компасу и часам.

Смотрю вперед, жду, когда на горизонте покажется черный дым от костра, разведенного в лагере. Глаза устают от напряжения, слезятся, ничего не видно. Протру глаза, дам им немного отдохнуть и опять внимательно смотрю вперед. И вдруг, ровно через сорок минут полета, справа от курса оказался долгожданный черный дым. Я даже закричал «ура» от радости.

Прежде чем сесть, сделал два круга над лагерем. Внизу несколько палаток, вышка, на которой развевается красный флаг.

Сел хорошо. Самолет пробежал не больше полутораста метров и стал. Челюскинцы были очень рады:

— Наконец-то ты прилетел, товарищ Водопьянов! Долго мы тебя ждали, все-таки дождались...

А Воронин говорит:

— Я выиграл пари. Я спорил, что ты долетишь. И я с тобой полечу.

В двухместную машину с трудом втиснулись четыре человека. Я поднялся и через пятьдесят минут высадил их на материке. Тут же полетел еще раз.

Во второй рейс взял троих. Поднялся. Лечу. На полпути к Ванкарему заметил резкое повышение температуры воды верхнего бачка. В жизни я никогда так не пугался, как на этот раз. Каждую секунду ожидал, что температура начнет резко подниматься, закипит вода, и я вынужден буду садиться на торосистый лед и побыю людей, которых хотел спасти. Для этого ли я в труднейших условиях пролетел шесть тысяч километров?..

Решил бороться до конца и, не теряя времени, стал набирать высоту, чтобы после того, как откажет мотор, иметь возможность как можно дальше планировать к берегу. Я мысленно умолял мотор: «поработай, дружок, еще каких-нибудь десять минут, и тогда мы будем вне опасности»...

Но я волновался напрасно. Вода не закипела, мотор не остановился. Просто испортился термометр.

На льдине осталось шесть человек. Я хотел вылететь в







третий рейс, но меня не пустили. Самолеты Каманина и Молокова были не совсем исправны, а одному мне вылетать не было смысла — всех все равно не забрать, а двоих на ночь оставлять в лагере опасно.

Эту ночь люди в Ванкареме плохо спали. Тут я впервые почувствовал, что значит Север, как он спланивает людей. Находящиеся в безопасности челюскинцы мучились за товарищей, оставшихся на льдине. Они знали, что погода может в любую минуту испортиться и поломать последний (пятнадцатый) аэродром в лагере. Шесть человек не смогут вновь расчистить площадку и принять самолет. Люди поочередно выходили на улицу и с беспокойством вematривались в ночь...

На наше счастье погода не испортилась.

Утром была дымка. Я не утерпел и, не дожидаясь, пока она разойдется, решил вылететь один. Тумана я не боялся — мой самолет был хорошо оборудован.

Вылетел. Набрал тысячу метров. Туман тонким слоем покрывает льды. Справа из тумана резко выделяется верхушка горы на острове Колочине.

Через двадцать минут туман стал реже. Сквозь него уже видны торосы. Впереди показался дым.

«Вот хорошо вышел, — подумал я. — Значит, за ночь льдину никуда не отнесло»...

Да, это была удача. Ведь до сих пор приходилось менять курс каждые сутки, а иногда даже по два раза в день. Льдина дрейфовала, передвигаясь то вправо, то влево.

Самолет быстро приближается к дыму. Но что это? Почему такой же дым справа? Странно... Продолжаю лететь, не сходя с курса.

Через десять минут впереди показался целый ряд костров. Что за чертовщина? Тут уж я не выдержал и начал метаться из стороны в сторону.

Расстояние таяло, и вскоре разрешились все мои сомнения. Это оказался вовсе не дым, а большие разводья. Лед потрескался, и из трещин обильно выделялся пар, издали похожий на черный дым...

Убедившись в этой ошибке, я час двадцать минут упрямо летел вперед, не меняя курса. Но лагеря я не нашел. Его надежно скрывала туманная дымка. Решил вернуться обратно и подождать, пока разойдется туман.

К двенадцати часам туман рассеялся. Механики исправили самолеты Каманина и Молокова. Мы вылетели в лагерь сразу на трех одинаковых машинах.



Чтобы не плутать по ледяным полям и наверняка найти лагерь, Каманин посадил к себе штурмана Шельганова. Испарения внизу прекратились, туман разошелся, и на белом фоне ледяных полей мы еще издалека без помощи штурмана увидели столб черного дыма от костра, разведенного в лагере.

Три человека встречали нас на аэродроме, а трое оставались в лагере.

Пока Молоков и Каманин садились, я, выжидая их, сделал два или три круга. Видел, как нас приветствовали со льдины капитан Воронин и Кренкель.

Мы еще не сели, а Кренкель уже передавал последнюю радиogramму:

«Прилетели три самолета. Сели благополучно. Снимаем радио. Сейчас покидаем лагерь Шмидта».

Я сел, а через две минуты пришли Иванов, Кренкель и Воронин.

Минут через двадцать собрались все. Каманин взял на борт летчика-наблюдателя и одного челюскинца. В парашютные ящики, подвешанные под нижней плоскостью, посадили восемь собак. Молоков взял двух челюскинцев и нагрузил парашютные ящики вещами. Я взял троих, среди них находился и Иванов, который ехал радистом на остров Врангеля.

Что же, можно и вылетать... Моторы работали. Иду, вижу, что-то лежит, чернеет из-под снега. Толкнул ногой — два пустые чемодана, один фибровый. Решил взять. «Найдутся хозяева, — подумал я, — спасибо скажут». В самую последнюю минуту увидел пар сто теплого белья и рядом — матрац. Я решил и это взять. Не оставлять — так ничего не оставлять. Погрузил. Кажется, все...

Один за другим самолеты стали подниматься.

Товарищ Кренкель попросил меня сделать прощальный круг над лагерем. Делая круг, я взглянул на товарищей. Они смотрели вниз. Лица грустные. Кренкель морщился.

Через сорок пять минут прилетели в Ванкарем. Я сел первым, за мной Каманин и Молоков. Сколько было радости!

Нас вышло встречать все население Ванкарема (человек двадцать) и шестьдесят челюскинцев. Кинооператор Шафран снимает, фотограф Новицкий бегаёт и щелкает своими двумя «лейками».

Кренкель поднимается в самолете, жмет мне руку, благодарит. Новицкий это увидел, бежит, спотыкается и кричит: — Товарищ Кренкель, благодарите еще раз, я не успел снять!



Выпустили собак. Они бегают вокруг самолета, нашли хозяев, прыгают, ласкаются.

Из самолетов вылезли все челюскинцы. Прибывшие сюда ранее бросились к ним, стали целоваться.

Наш полет в лагерь Шмидта — последний полет — особенно запомнился челюскинцам, находящимся в Ванкареме. Не мало им пришлось пережить в эти несколько часов. Раньше Кренкель или Иванов из лагеря по радио сообщали на мыс о прилете самолетов и о благополучном вылете. В Ванкареме были спокойны. Хуже обстояло дело в последний полет. Кренкель передал, что в лагерь прилетели три самолета, но сообщить о вылете было некому. В Ванкареме стали высчитывать по времени: столько-то минут потребуется для снятия радио, столько-то на путь до аэродрома, час на полет. Судя по этим расчетам, на горизонте уже должны показаться самолеты, но их нет. А вдруг да что-нибудь случилось?

Беспокойство стало овладевать людьми. Они влезли на крыши фактории, яранг и так сосредоточенно смотрели вдаль, что им казалось, будто на них летят целые эскадрильи самолетов. Но стоило дать отдохнуть глазам, как эскадрильи исчезали... Наконец, на горизонте показалась маленькая точка. За ней вторая и третья. Челюскинцы так обрадовались, что забыли о том, где находятся, и побежали на аэродром, кувыряясь с крыш прямо в глубокий снег...

Нас стали качать. Думали, закачают насмерть. Я, улыбаясь, сказал Кренкелю:

— Пощупай, это земля. Настоящая земля. Теперь тебя не будет носить ни на юг, ни на север... А ты морщился, слезы показались, когда я делал последний круг над лагерем. Жаль было расстаться, что ли?

— Нет, я плакал не потому, что расставался с лагерем, а потому, что ты Иванова мне на ноги посадил. Я и не мог удержаться, чтобы не пустить слезы.

Кренкель нагнулся, хотел пощупать землю через снег:

— Матушка ты моя...

А ему говорят:

— Это еще море... А земля в ста метрах.

— Как море?! — кричит Кренкель. — Я еще на море? Скорее побегу на землю, — пошутил отважный Кренкель.

Мы научились дорожить погодой, и теперь использовали ее, что называется, до конца. Не теряя времени, мы решили начать переброску челюскинцев в Уэллен. Проверили все самолеты. Они оказались в полной исправности, но лететь



было все же нельзя: нехватило «мелочи» — горючего. Вот когда нам пригодился бензин, предусмотрительно захваченный мной с мыса Шмидта. Мы разделили его поровну с Молоковым: все-таки две машины дойдут до Уэллена, перебросят восемь челюскинцев, а оттуда захватят бензин для остальных машин.

В Уэллене нас встретило все население, приветствовавшее челюскинцев и нас, советских пилотов, которые на родных, отечественных самолетах выполнили такую сложную задачу.

Только мы сели в Уэллене — началась пурга. Хорошо, что до нее мы успели ликвидировать лагерь.

Пурга нас задержала в Уэллене на пять суток. Только на шестой день нам удалось вернуться в Ванкарем с бензином. Тут уже начали летать все самолеты. 21 мая переброска челюскинцев была закончена, и мы все вместе покинули Чукотские берега.



Всего я спас десять человек. Лагерь Шмидта был ликвидирован 13 апреля.

Мой самолет показал себя на Севере хорошо, специальное оборудование дало отличные результаты. На этом самолете я налетал сто часов, покрыв двадцать с лишним тысяч километров, потом передал его Фариху и моему бывшему механику Бассейну, которые слетали на нем на остров Врангеля.

Сейчас, вспоминая эти трудные, но радостные дни, я не могу не отметить безвестных героев челюскинской эпопеи — всего немногочисленного населения Чукотского полуострова. Трудно переоценить роль чукчей в деле обеспечения успеха авиации в спасении экипажа и пассажиров раздавленного льдами «Челюскина». От них и от их первобытного транспорта — ездовых собак — в значительной мере зависел успех всей спасательной экспедиции. Они помогли организовать авиабазу на Уэллене. Они перебрасывали бензин на базу. На их нартах были доставлены из Ванкарема в Уэллен челюскинцы. Мне даже хочется сказать больше: мы, советские летчики, благополучно завершили порученное нам дело только потому, что чукчи и их собаки были всегда готовы оказать нам любую помощь.

Первое мая мы встречали в Уэллене. В Ванкареме уже

никого не осталось. Мы принимали парад, стоя на крыле самолета. Демонстрация проходила мимо, исчезая в пурге.

21 мая мы на пароходе покинули берега Чукотки.

Во Владивостоке нас встречали тысячи людей... Летали самолеты, бросали цветы на палубу нашего парохода, и как метко попадали...

Через трое суток мы выехали специальным поездом в Москву.

От Владивостока до Москвы сто шестьдесят остановок — сто шестьдесят митингов. И всюду, где бы ни останавливался поезд, нас встречали колхозники и колхозницы со знаменами, приветствовали и требовали без конца, чтобы мы рассказали о лагере и о полетах. На одной станции поезд шел очень тихо. Рядом с вагоном бежала старуха лет семидесяти, а может быть, и больше. В руках она держала узелок и кричала:

— Детки, что же вы не остановились? А я вас ждала, я вам пирожков напекла!

Челюскинцы не раз смотрели смерти в глаза. Несколько месяцев они боролись с природой, и ни один мускул не дрогнул на их лицах. А когда увидели у себя на родине теплую, родную встречу, не раз на их глаза навертывались слезы.

Мы несли вахту до самой Москвы. Челюскинцам хорошо, их полный комплект — сто четыре человека, по шесть человек смена, а нас, летчиков, только семь. На каждой станции — пожалуйста выступать.

Когда мы летели спасать челюскинцев, за нами следил весь мир. За границей не верили, что мы, советские летчики, на советских самолетах по неизведанным маршрутам долетим и спасем челюскинцев. Многие ждали, что наше правительство обратится за помощью к другим странам. Но мы отлично обошлись без помощи. В четыре дня лагерь Шмидта был ликвидирован.



Необычайно гордое звание — Герой Советского Союза, — высшее признание чьей-либо выдающейся заслуги перед родиной. Наша любимая ленинско-сталинская партия, наше правительство, наш народ установили это звание в незабываемые дни, когда высоким напряжением сил всей нашей страны были вырваны из ледового плена отважные завоеватели Арктики. Это были дни, которыми гордится советский народ.



В эти дни вождь народов товарищ Сталин неусыпно следил и лично руководил операцией спасения моряков с «Челюскина».

В числе других моих товарищей это звание было присвоено и мне. Я принял его не только как награду, но и как клятву, как обязательство — быть всегда достойным этого звания.

«А для этого, — думал я, — необходимо совершенствоваться, расти и быть всегда готовым к любому подвигу во славу великой родины».

Я полетел на свою родину, в Липецк, на том же самолете, на котором летал спасать челюскинцев. Пролетев Елец, я вновь увидел родные места... Здесь впервые я ощутил красоту летной жизни... Именно здесь я впервые жадно раскрыл глаза на расстилающуюся под аппаратом землю и услышал оглушительный рев моторов.

Больше чем кто-либо я знаю места, где ныне построен Липецкий гигант.

Я помню, что там, где сейчас дымится вот эта домна, был редкий лесок. Мне вспоминается старый липецкий быт: грязный, вшивый, с кабаками и попойками. Я вырос в этом быту.

Мне трудно было пробиваться вперед, но революция подняла меня, научила жить и работать.

★

После участия в экспедиции по спасению челюскинцев я стал настоящим полярным летчиком и перешел работать в Главсевморпуть, получив неограниченные возможности для любимой работы. Мне поручили проведение экспедиционных перелетов в наиболее отдаленные и наименее исследованные области Советской Арктики. Здесь работы хватит надолго не только мне, но и многим десяткам других пилотов, стремящихся на Север.



« С Н О В А   Д В К »

В конце 1934 года начальник Управления воздушных сообщений Северного морского пути товарищ Шевелев сказал мне:

— Вот что, товарищ Водопьянов. Зимой мы думаем провести ряд больших перелетов на Севере. Из Москвы самолеты пойдут на остров Вайгач, на остров Диксон и т. д. Самый большой из намеченных перелетов Москва — мыс Шмидта. В него пойдет звено самолетов П-5. Главсевморпуть назначает вас командиром этого звена.

— Есть, товарищ начальник.

Шевелев продолжал:

— Управление Севморпути ставит перед вами три задачи. Первая — испытать в полете на дальность советский самолет П-5 с мотором М-17 в тяжелых условиях Сибири, Дальнего Востока, Охотского и Чукотского побережий...

— Виноват, товарищ начальник, — перебил я, — самолеты П-5 с мотором М-17 уже испытаны в этих условиях. Докладательством служит челюскинская эпопея...

— Вы слушайте дальше, — перебил Шевелев. — Вторая задача — выяснить ряд вопросов, связанных с организацией в будущем почтовой и пассажирской связи по этому направлению. Причем здесь нас интересуют не только условия полета, но и определение конструктивных и других требований, которым должен отвечать почтовый и пассажирский самолет в условиях Севера. И наконец, третья задача — обследование района перелета с точки зрения расположения баз по всему намеченному маршруту. Теперь — все. Как вы на это смотрите?

— Я очень рад, — ответил я, не задумываясь, — что



Управление доверяет мне такой перелет. О таком перелете я давно мечтаю. Разрешите узнать, кто же, со мной полетит?

— Полетит с вами Линдель. Он испытанный полярный летчик и хороший товарищ. А кто с вами полетит механиком? — в свою очередь спросил Шевелев.

— Бассейн.

— Вы его давно знаете?

— Пятнадцать лет.

— Хорошо. У Линделя тоже свой механик — товарищ Игнатьев, с которым он уже давно летает. Кроме вас четырех, в полет еще пойдет товарищ Жуков. Он будет выполнять обязанности штурмана и радиста в одно и то же время.

— Пусть он летит с Линделем. Я этот маршрут хорошо знаю, обойдусь и без штурмана.

— Теперь последнее, — отвечает Шевелев, — что вам нужно для этого перелета?

— Мне многое нужно, Марк Иванович, — подумав, ответил я. — Прежде всего разрешите переоборудовать самолеты по моим указаниям.

— А что вы хотите делать?

— Переоборудуем машины примерно так же, как был переоборудован наш П-5, когда мы летали спасать челюскинцев. Сделаем лимузин, поставим калориферы для отопления пилотской и пассажирской кабин. Это даст нам возможность, не ежась от холода, свободно управлять самолетом. На нижних крыльях сделаем надстройки обтекаемой формы для почты и неприкосновенного запаса продовольствия. На самолете Линделя установим радио. В пилотских кабинах поставим искусственные горизонты \*) для вождения самолета вслепую. Пока все, а потом по ходу дела будет видно... Разрешите узнать, где находятся самолеты и на каком заводе они будут переоборудоваться?

— Самолеты вам выделены новые, а вот где их можно будет переоборудовать — я и сам не знаю. За это дело возьмется инженер Коваленко. Он договорится с заводом и сообщит вам.

Выяснив еще несколько деталей будущего перелета, я собрался уходить.

\*) Искусственный горизонт — прибор, показывающий летчику во время полета ночью или в облаках истинное положение самолета по отношению к земной плоскости.

— Теперь отдыхайте хорошенько, — сказал мне на прощанье Шевелев, — набирайтесь побольше сил.

Через три дня самолеты были на Н-ском заводе. Рабочие взялись переоборудовать мои самолеты сверх плана, хотя их завод и без того имел напряженную программу. Директор завода и главный инженер обещали работу выполнить так, чтобы я спокойно мог долететь до цели.

Работа закипела.

Переоборудование самолетов заключалось в следующем:

За основу была взята рядовая почтовая машина П-5 открытого типа. Прежде всего мы превратили ее в закрытую, поставили калориферы для отапливания пилотской рубки и пассажирской кабины теплом отработанных газов. Затем с обеих сторон фюзеляжа на нижних крыльях установили удобообтекаемые ящики для почты и груза. Это улучшило условия работы пилота и бортмеханика во время полета. В нашей машине почта и груз не болтались под ногами и не мешали управлять самолетом; летчик, бортмеханик и пассажиры были надежно защищены от мороза, им не нужно кутаться в связывающие движения меха. Дальше, мы переделали всю водяную систему самолета, приспособили ее для работы в низких температурных условиях. Добавочный термометр, установленный в верхнем бачке, показывает температуру воды и сигнализирует о малейшей неисправности водяной магистрали.

После наших переделок рядовая машина П-5 стала вполне пригодной для эксплуатации в Арктике и к тому же стала красивее и культурнее выглядеть. А на хорошо отделанной машине приятнее лететь.

Рабочие завода немножко не рассчитали своих сил и возможностей. Переоборудование моих машин было закончено только 25 февраля. Оставалось испытать самолеты в воздухе. Испытывал их сдатчик этого завода летчик Жиркович, который в свое время учил меня летать.

При испытании самолета Линделя из мотора выбросило воду, и мотор сгорел. Жиркович с трудом сел на какую-то случайную площадку, недалеко от станции Покровское-Стрешнево.

Опять задержка.

Рабочие завода работали всю ночь на месте вынужденной посадки и сменили мотор.

В это время ходом подготовки перелета заинтересовался товарищ Молотов. Отто Юльевич Шмидт доложил о состоянии материальной части. Узнав, что на моем самолете нет ра-



дио, товарищ Молотов предложил не выпускать меня в полет до тех пор, пока радиостанция не будет установлена.

«Вот, — думаю, — не везет. Погода с каждым днем портится, а тут задержка за задержкой».

Но установка радиостанции меня долго не задержала, а впоследствии, во время перелета, мне не раз с благодарностью приходилось вспоминать о внимании товарища Молотова. Без радиостанции мне пришлось бы туго.

Распоряжение товарища Молотова несколько изменило состав моего экипажа. Вместо пассажира, парторга с острова Врангеля, как предполагалось раньше, пришлось взять на борт радиста. Радистом со мной пошел в перелет челюскинец товарищ Иванов, которого я сам вывез со льдины.



Меня всегда тянуло на Север. Я много летал и имею достаточный опыт работы в тяжелых зимних условиях. Но не переоценивая своего опыта, я особенно тщательно готовился к этому перелету. Благополучным окончанием перелета мне хотелось еще раз не на словах, а на деле доказать всю мою преданность, всю мою любовь к великой, так много сделавшей для меня родине.

Не говоря уже о маршруте, который был разработан во всех деталях, не говоря уже о самолетах, которые были специально переоборудованы для полетов в условиях Севера, мы заранее предусмотрели и приготовили всякую мелочь, помня, что эти мелочи очень многого стоят в безлюдных пространствах Севера. На борт каждого самолета были взяты даже шелковые палатки, рассчитанные на трех человек, меховые спальные мешки и неприкосновенный запас продовольствия на двадцать суток. Мы были готовы даже к вынужденной посадке в безлюдном месте.

По моему требованию лучшие специалисты воздушного флота приняли участие в работе по подготовке к перелету, и экипажи обоих самолетов были освобождены от черновой работы задолго до старта.

Каждому летчику известно, как много энергии отнимает предполетная суета, как выматывает она нервы, заранее снижая качество будущего перелета. На этот раз я хорошо отдохнул перед полетом в санатории Аэрофлота.

В итоге, к началу перелета и люди, и самолеты находились в образцовом порядке.



1 марта, за час до отлета, мы уже были на аэродроме.

Ночью выпал хороший снежок, и все огромное поле было покрыто ровной белой пеленой. Весна наступала на Москву, и мы знали, что свежий снег — дело ненадежное, после обеда от него останутся только грязные лужи. Мы торопились.

Погода по маршруту Москва — Казань еще с вечера была заказана метеорологической станции, но первая сводка поступила с опозданием: вместо семи — в восемь часов утра. Она нас не обрадовала: по всему маршруту погода плохая — низкая сплошная облачность, видимость двести метров; в районе Владимира — дождь, а от Горького до Чебоксар — сильный снегопад.

В такую погоду лететь нельзя. Пришлось ждать вторую сводку. В ней тоже было мало утешительного: температура плюс два градуса, выпавший ночью снег тает, но видимость увеличилась до двух километров. Это уже лучше.

Надо подождать третью, да некогда. Сводка поступит не раньше чем в двенадцать часов, а к этому времени на аэродроме растает снег, и нам придется основательно поработать, закидывая проталины снегом. Я решил вылететь немедленно и приказал заводить моторы.

На старте стояли две машины: моя (Н-67) и Линделя (Н-68). Со мной летели бортмеханик Бассейн и радист Иванов. На борту самолета Линделя находились бортмеханик Игнатьев и радист — штурман Жуков.

Линделю я приказал подниматься следом за мной и лететь справа и сзади так, чтобы я всегда мог видеть его самолет.

— В случае, если мы попадем в туман, — добавил я, — ты разворачивайся вправо, я пойду влево. Иначе можно столкнуться. Если потеряем друг друга из виду, будем держать связь по радио.

— Будет исполнено, — пообещал Линдель и направился к своему самолету.

К этому времени на аэродроме собралось много народу. Пришли почти все рабочие завода, работники Управления Севморпути. Перед полетом у самолета возник маленький митинг. Рабочие завода вручили мне посылку и письмо для колхозников Уэллена.

— Желаем тебе, Михаил Васильевич, счастливого пути. За рекордами не гонись, в плохую погоду не лезь. Береги себя и машины, — наказывали мне рабочие.



В одиннадцать часов был дан старт. Мы с большим трудом оторвались от рыхлого снега. Сделав два круга над аэродромом, проверив работу мотора и всех приборов, взяли курс 82 на Казань.



Москва под нами. Внизу, прихотливо изгибаясь, как змейка, лежит пересеченная несколькими мостами Москва-река; раскинулись широкие красивые улицы. Как быстро меняет свой облик родной город! Это на поверхности, а что творится под землей! Скоро откроется лучшее в мире, красивейшее в мире метро. Жаль, что мы не успеем вернуться до его открытия.

Москва живет бурной, полнокровной жизнью. Сверху хорошо видно, как по улицам непрерывно снуют автомобили, автобусы и трамваи. По Окружной дороге, один за другим, идут поезда. Видно, как от паровозов поднимаются маленькие клубочки пара. Один, другой, третий... Я не слышу, но знаю, что это маневровые паровозы гудками просят тот или иной путь...

Москва позади. Высота триста метров. Впереди показалось Владимирское шоссе. Я знаю, что через десять минут покажется Богородск. На этом маршруте мне знаком каждый кустик. Я пролетал здесь сотни раз и днем, и ночью.

Вот и Орехово-Зуево. Погода стала ухудшаться. Облачность снизилась. Мы вынуждены идти на высоте ста пятидесяти метров. В районе Владимира нас встретил мокрый снегопад, и видимость сократилась до километра. Стекла фонаря лимузина заделало сырым снегом, пришлось открыть передние форточки. Лететь стало очень трудно: то снегопад, то мелкий морозящий дождь. Видимость ухудшалась с каждой минутой. На кромках крыльев появился лед.

Не обращая внимания на новые и новые трудности, мы упрямо продолжали идти вперед. Изредка, оглядываясь направо, я с большим трудом различал самолет Линделя.

«Хорошо старик летает, не отстаёт», думал я.

Благодаря хорошей работе приборов для слепого полета, мы преодолели все трудности и через четыре часа десять минут после вылета из Москвы сели в Казани.

Утром мы убедились, что попали в полосу плохой погоды. Она быстро передвигалась с запада на восток по нашему маршруту. Сводки метеостанций говорили, что плохая погода

за ночь продвинулась до Янаула. Надо лететь и во что бы то ни стало перегнать плохую погоду.

Решено — сделано. Вечером мы спустились в Свердловске. Здесь хорошая погода. Плохая осталась позади. Мы ее перегнали где-то около Уральского хребта.

Погода все-таки догнала: утро 3 марта встретило нас мрачным туманом.

— Вот не везет нам, старик, — сказал я, обращаясь к Линделю. — Плохая погода летит по нашему маршруту скорее, чем мы.

— Она не отдыхает по четырнадцати часов в сутки, как это делаем мы, — заметил Линдель.

Мы сидели в просторном и пустынном зале Свердловского аэропорта, предаваясь горестным размышлениям. Мы опоздали с вылетом из Москвы, и теперь расплачиваемся за нерасторопность. Плохое начало перелета не предвещало ничего хорошего в будущем. Выход из этого безрадостного положения был один — довести до конца борьбу с погодой, начатую еще в Казани.

И я предложил:

— Знаете что, товарищи? Давайте понатужимся и махнем сегодня до Новосибирска. Это все-таки полторы тысячи километров. Трудновато будет догнать нас плохой погодой.

Мое предложение всеми участниками перелета было принято с радостью.

Вылетели. Через несколько часов полета мои предположения полностью оправдались. Уже около Омска плохая погода отстала. Прояснилось. Набрали тысячу метров высоты. Видимость хорошая. С этой высоты земля видна кругом километров на двадцать пять — тридцать. В случае какого-нибудь несчастья с мотором можно спокойно выбрать хорошее место для вынужденной посадки и спланировать на него.

После тумана и слякоти, в которых мы летели до сих пор, лететь при тихой и ясной погоде — одно удовольствие. Но это удовольствие скоро приедается. Скучно. Ничто тебя не беспокоит, никаких тревог, никаких волнений. Сидишь, как в автобусе, и время тянется особенно медленно. То ли дело — плохая погода. Летишь — и каждый нерв напряжен. Земля близко, под тобой все мелькает: как бы не налететь на какую-нибудь возвышенность. При таком полете не замечаешь, как проходит время.

В Омске мы задержались ровно столько, сколько потребовалось времени для того, чтобы позаведать и заправить го-



рючим самолеты. Как нас ни уговаривали остаться ночевать, мы не согласились и полетели дальше.

Вечером мы опустились в Новосибирске.

План выполнен. Полторы тысячи километров остались позади. Плохую погоду мы обогнали на семьсот с лишним километров.

«Дудки, — подумал я, с удовольствием растягиваясь на кровати. — Теперь-то уж ей не догнать нас».



Не тут-то было.

Новосибирское утро оказалось сереньким и пасмурным.

С десяти часов утра погода начала портиться и здесь. Она упорно шла на восток со скоростью пятидесяти километров в час, не признавая ни ночи, ни обеденного перерыва.

Наш вылет был назначен в восемь утра. Простой арифметический подсчет говорил о том, что следует торопиться, иначе нам придется идти в тумане не сто, а значительно большее количество километров.

Что ж? Нас ничто не задерживает. Мы хорошо отдохнули. Летать в тумане мы, говорят, умеем не плохо. Самолеты заправлены и хорошо осмотрены техниками аэропорта. И в восемь часов с минутами мы пошли к старту.

Аэродром покрыт выпавшим за ночь рыхлым снегом. При взлете нашим самолетам пришлось бежать по земле больше, чем на всех предыдущих аэродромах.

На старте я задержался, и Линдель пошел на взлет первым, подняв целое облако снега, помешавшее мне взлететь следом. Я был уверен, что Линдель сделает круг над аэродромом и подождет меня, как это делал обычно я.

Снег разошелся. Поднялся и я. Облачность очень низкая, видимость плохая, Линделя не вижу. Думая, что он идет сзади, я вышел на железную дорогу. Зажатая, как в ущельи, между высокими деревьями, она прихотливо извивалась в тайге. Взглянул направо, рассчитывая, как всегда, увидеть самолет Линделя, но его нет.

Обеспокоенный не на шутку, осторожно делаю круг, ищу Линделя. Безуспешно. Приказываю Иванову связаться по радио с Жуковым и узнаю неприятную новость; он этого сделать не может — зацепившись грузиком за деревья, оторвалась антенна.

Что с Линделем? Пораскинув мыслями, я решил, что он,



вероятно, вернулся. Но у меня испортилось радио, я не могу проверить своих предположений. Незнание хуже всего, и я решил вернуться в Новосибирск, чтобы узнать, где Линдель. Без него я не мог лететь в Красноярск. Какой же я командир, если брошу своего подчиненного?

Кружу над аэродромом. В такую плохую погоду садиться очень тяжело. Все же, с большим трудом, сел. Линделя нет. Что за чорт! Побежал в аэропортовскую радиостанцию, стал вызывать самолет Линделя. Через несколько минут Жуков ответил: «Подлетаем к станции Тайга. Из тумана вышли, идем при хорошей погоде».

Зло меня взяло: он летит себе при ясном солнышке, а я беспокоюсь за него. Около меня столпились летчики и механики Западносибирского управления, перемигиваются между собой, словно говорят: «Вот и Водопьянов испугался плохой погоды, вернулся, а говорили, что он летает в любую погоду».

Я вылетел немедленно, и двумя часами позже Линделя прилетел в Красноярск.

5 марта мы уже были в Иркутске. Красноярск остался позади вместе с плохой погодой. Ей, видимо, надоело нас преследовать. Мы решили воспользоваться этим и задержаться здесь на два дня. Провели генеральный просмотр самолетов и моторов. За пять суток полета все части хорошо протерлись. Нам было легко заметить те, которые вели себя подозрительно, и заменить их.

7 марта утром вылетели в Читу.

Летели по компасу, по прямой. Байкал пересекли в самом узком месте, несколько левее станции Мысовой, у которой я в 1933 году потерпел аварию. Я взглянул на это место и подумал: «хорошо, что это случилось зимой. Летом утонул бы».

Байкал — опасное место для летчиков. Я, например, десятый раз перелетаю его, и только впервые мне удалось застать здесь хорошую погоду. Штормы над Байкалом — дело обычное, а верхушки окружающих его высоких гор почти всегда закрыты облаками и густым туманом. Вообще же участок Красноярск — станция Зима — Иркутск — Нерчинск — Архара — Хабаровск я считаю самым трудным на всей воздушной трассе Москва — Владивосток. Погода здесь не балует нашего брата, летчика, а в случае необходимости вынужденной посадки — сесть абсолютно нигде: внизу горы и бесконечная непроходимая тайга.



Сейчас погода сменила гнев на милость и явно нам благоприятствовала. Все время дул сильный попутный ветер. С его помощью мы легко покрыли без посадки около девятисот километров и ровно в три часа дня благополучно сели на Читинский аэродром.



Утром вылетели дальше.

Погода хорошая, летим на высоте тысячи двухсот метров. Под нами сплошная тайга и горы, — невеселые места для летчиков. Около Рухлово Линдель неожиданно сообщил: в добавочных баках бензин кончился.

Значит, ему горючего хватит только до Бочкарево, а там на лыжах не сядешь — нет снега. Решил сесть в Тыгде. Сели хорошо. Подсчитали. Тысячу сто километров, которые отделяют нас от Читы, мы покрыли за шесть часов десять минут. Суточный план перевыполнен.

В шесть часов утра по московскому времени поднялись в воздух.

На высоте в тысячу метров температура была двадцать градусов мороза, но мы в утепленной кабине чувствовали себя прекрасно. Сидим без перчаток, в кожаных сапогах.

Через два часа показалась Архара. Значит, прошли еще пятьсот километров.

За Архарой начались горы Хингана. Облака закрыли путь. Пришлось снизиться и лететь под ними по кривой, вдоль железной дороги. Недалеко от станции Ин мы попали в низкую облачность и сильный ливень. Внезапно исчезли и Линдель и земля. Чтобы не столкнуться с Линделем, я резко повернул влево и начал снижаться. Радист связался с ним по радио. Оказалось, что Линдель повернул вправо, как условились еще в Москве, и тоже идет на снижение.

Какая игра температур! Три часа назад было двадцать градусов мороза, а сейчас — три градуса тепла.

Скоро на высоте ста пятидесяти метров, далеко справа, показался самолет Линделя. Значит, все в порядке. Мы соединились и продолжали свой прерванный не по нашей вине полет.

В шесть часов тридцать минут наши самолеты опустились в Хабаровске. Было очень приятно вновь попасть на аэродром, с которого я первым проложил линию на Сахалин, с которого год назад вылетел на Чукотку спасать челюскинцев...

Первый этап перелета закончился. За тридцать девять летных часов покрыто около восьми тысяч километров.

Большая часть пути пройдена. До мыса Шмидта осталось пять тысяч восьмьсот километров. Но это — самые трудные километры.



С помощью работников аэропорта наши самолёты были осмотрены и мелкие дефекты устранены. Пришлось, например, сменить лыжи, так как мы их сильно задрали.

Подготовив машины к полету, мы взяли на борт обычную почту и, сверх всего, тринадцать пачек билетов Осоавиахимовской лотереи для Каменской культбазы. Это был громоздкий груз, небрежно упакованный в бумагу и перевязанный веревкой. Я не хотел его брать, но меня уговорили:

— Надо же, Михаил Васильевич, Осоавиахиму помогать. Ведь вы знаете, что он и так у нас работает неблестяще.

В правоте этих слов я убедился не скоро, но билеты взял. При погрузке они не уместились в багажных надстройках на крыльях и были свалены на пол в пассажирской кабине самолета Линделя к явному неудовольствию его бортмеханика и радиста: груз мешал им работать.



Накануне отлета мне вручили радиogramму учительницы с Шантарских островов. Она радировала, что в ее школе нет тетрадей, и просила захватить с собой хотя бы двести штук.

Я погрузил на свой самолет пятьсот тетрадей.

В десять часов утра 11 марта мы поднялись над Хабаровском и взяли курс на Николаевск-на-Амуре.

Нас сопровождал летчик Мазурук и начальник связи. На аэродроме у нас был хороший повод посмеяться над ними. Дело в том, что они летели на такой же машине, как и мы, П-5, но она не была переоборудована, как наши. Мороз в этот день ударил отчаянный, и оба они были вынуждены так закутаться, что еле-еле помещались в кабинах. Мы же, легко одетые, не ощущая холода, спокойно сидели в своих утепленных кабинах.

Мне опять пришлось лететь хорошо знакомым путем. Сколько раз я видел сверху эти знакомые до мельчайших подробностей Богородск и Малмыж, летая на линии Хаба-



ровск — Сахалин, как знаком этот неровный, торосистый лед Амура.

Часа через полтора начались новости. Вон на берегу Амура, где было еще приметное селцо Пермское, показался большой город. С беспокойством взглянул я на карту: уж не сбились ли мы с пути — этот город я вижу впервые. Нет, все в порядке. Это — Комсомольск-на-Амуре, новый город, возникший только в последние два года. Хорошо видны строящиеся корпуса заводов, новая мельница, зерносушилка и масса складов. Как быстро все меняется в нашей стране!

Внизу под крылом прошли Верхне-Тамбовское и Нижне-Тамбовское. В них почти ничего нового, но вот опять показалась характерная, ставшая за последние годы привычной, картина большого строительства. Это бывшее село, а теперь город Софийск.

Задумавшись, я неожиданно обнаружил отсутствие Линделя. Что за оказия: только что был справа и пропал, как в воду канул.

— Где Линдель?! — крикнул я Бассейну.

В ответ тот пожал плечами и показал на Иванова. Радист давно пытался связаться с Линделем по радио, но безрезультатно.

Обеспокоенный внезапным исчезновением товарища, я развернулся и пошел обратно проверить, не сел ли он где. Вот внизу, на белизне снега, показалась точка, похожая на самолет. Подлетаю ближе. Нет, это село. Таких точек я обнаружил множество, и они заставляли меня кидаться то вправо, то влево, а Линдель, как потом оказалось, в это время спокойно летел за мной, в хвосте моего самолета, не понимая, в чем дело. Потом я стал делать круги и... обнаружил Линделя. Хотел выругаться, но раздумал: все равно он меня не услышит.

Через час мы сели в Николаевске. Здесь кончилась воздушная трасса, по которой регулярно летают наши пассажирские самолеты. Дальше пойдет тяжелый неизведанный путь...



В Николаевске меня поразили большой размах нового строительства. Еще так недавно, всего год тому назад, я пролетал здесь и ничего нового не заметил, а сейчас под Николаевском вырос целый город. Про него мне с гордостью сказали:

— Это наш зерновой городок.

— Почему зерновой?

— А вот заедем — посмотришь.

Несмотря на усталость от только что законченного многочасового полета, я решил посмотреть этот городок.

Поехали мы на машинах. Для меня это тоже было новостью. До сих пор в этих краях мне приходилось либо летать на самолете, либо ездить на собаках или оленях. Теперь не было нужды в этом «экзотическом» транспорте — в городок вела прекрасная, укатанная автомобилями дорога.

Осмотр городка мы начали со складов. В них хранится по всем правилам сложенный в бунты хлеб. Стройными рядами лежат штабеля мешков с мукой и зерном. Кругом удивительная чистота и порядок. В каждом складе, — а их очень много, — у каждого бунта висит табличка; из нее можно узнать количество и качество сложенного хлеба. Близ зерноскладов расположена зерносушилка, на которую зерно попадает при помощи мотовоза с вагонетками. Отсюда готовое — просушенное и отсортированное — зерно отправляется в расположенную неподалеку механическую мельницу с суточной производительностью, как мне объяснили, в семьдесят тонн простого помола. Семьдесят тонн! Ведь продукции одной только этой мельницы хватит для бесперебойного снабжения мукой всего населения Камчатки и Охотского побережья.

Я с интересом осматривал новую мельницу. Прекрасное сооружение! Ее, конечно, нельзя сравнивать с таким гигантом, как например, мельница имени Цюрупы в Москве, однако, в условиях Крайнего Севера, где промышленность только что начинает развиваться, пока еще трудно представить что-нибудь лучшее.

Вечером этого же дня, по просьбе председателя Николаевского облисполкома, я выступил в клубе перед трудящимися города. На этом торжественном собрании я убедился, что краевой совет Осоавиахима плохо работает. В городе нет Дома обороны, а об аэроклубе только мечтают. Молодежь горит желанием овладеть техникой летного дела, а у Осоавиахима нет даже старого негодного мотора для обучения.



Ясное, морозное утро. Видимость двадцать пять километров.

Город проснулся. Люди торопились на работу, ребята



вприпрыжку бежали в школу. Открывались магазины. Начался обычный рабочий день.

Мы, как и все, тоже торопились на аэродром. Договорились между собою о том, как сбрасывать почту на Шантаре: по моему первому сигналу Бассейн должен открыть боковину лимузина, по второму — сбросить груз.

В десять часов тридцать минут наши тяжелые птицы взяли старт. Летим с перегрузкой в семьсот килограммов. Курс — на норд-вест —  $335^{\circ}$ , через горы, на озеро Орел. Погода хорошая, но сильный встречный ветер.

Этим курсом мы вышли на мыс Мухтеля. Под левым крылом виден залив святого Николая. Это последняя точка, куда можно сесть в случае вынужденной посадки.

Началось Охотское море. Идем над торосистым льдом с большими редкими разводьями. Здесь посадка невозможна. Мы стали особенно чутко прислушиваться к работе мотора, попробовали по очереди оба магнето — работают хорошо. Я оглянулся назад и прикинул на глаз: далеко ли от берега, можно ли спланировать в случае остановки мотора? Через десять минут расстояние увеличилось настолько, что без мотора на берег уже не спланируешь. К счастью, моторы работали безотказно.

Впереди стал вырисовываться остров Большой Шантар. Я сбавил газ и пошел на снижение. Линдель с правой стороны держался на такой же высоте.

У губы Яклино мы имели высоту триста метров. Делая круг над селением, я вспомнил, как я летал здесь в 1930 году. Тогда остров казался пустынным и мрачным. Сейчас он стал неузнаваем. Его покрыли десятки строений. Широко раскинулся большой питомник соболей. На берегу губы Яклино видны катера и лодки.

Я зашел со стороны гор, дал сигнал Бассейну и снизился над строениями метров до двадцати. Из всех домов выбежал народ. Приветствуют, машут руками. Испуганные собаки разбегаются в разные стороны.

Даю сигнал. Почта и тетради сброшены. Стал набирать высоту. Изменив курс на  $360^{\circ}$ , пошли через море прямо на Аян.

Сбросив груз, Бассейн облегченно вздохнул: теперь у него ничего не болталось под ногами. Я невольно вспомнил Линделя: ему, бедному, еще долго придется мучиться — до тех пор, пока мы прилетим в Каменское, где можно будет слать эти злополучные лотерейные билеты. Теперь, узнав



о положении с осоавиахимовской работой в крае, я не жалел о том, что взял их с собой.

Во все время полета мы имели непрерывную связь по радио с тремя пунктами: Николаевском, Аяном и Охотском. Николаевск через каждые десять-пятнадцать минут спрашивал, какая у нас погода и где мы находимся. Аян и Охотск непрерывно сообщали о состоянии погоды. Была принята и такая радиограмма:

«Товарищу Водопьянову. Жители Аяна очень просят вас сесть у них. С гор за сто километров приехали туземцы посмотреть на самолет и героя нашей страны».

Пришлось ответить, что сесть не могу, так как у них плохой аэродром, и к тому же от мороза на его поверхности выступила соль, которая сильно тормозит самолет, а у нас большая перегрузка. На обратном пути сяду обязательно. Мы уже три часа в воздухе, а не пролетели еще и полдороги. Только показался Аян, Линдель радирует:

«Помпа не берет бензин из добавочных баков. Лечу на главных. Что делать? Жду указаний».

До Охотска лететь еще около четырех часов, на это время ему главного бака нехватит. В пути сесть негде. Тогда — пропал экипаж...

Даю распоряжение:

— Сесть в Аяне, передать бензин из добавочных баков в главные и, не задерживаясь, вылетать в Охотск. Я садиться не буду.

Порт Аян расположен на западе Охотского побережья. Окруженная высокими сопками, его бухта находится как бы в котловине. Посадка на нее возможна только с моря. Планируя через котловину, в которой расположено селение, я сделал круг. На аэродроме, около посадочных знаков стояли люди. По углам аэродрома зажгли четыре костра. Судя по дыму костров, садиться придется с боковым ветром, а неграмотно выложенный знак «Т» не соответствует направлению ветра. Сначала я тоже хотел сесть, но потом решили не рисковать.

Убедившись в благополучной посадке Линделя, я дал полный газ и полетел дальше.

От Аяна до Охотска лететь было очень трудно. За всю свою летную практику я в первый раз испытывал такую жестокую болтанку. Вдобавок и внизу ничто не веселит: справа открытое море, на нем — большие волны с белыми гребешками; слева — высокий хребет Джуг-Джур. Берега ска-



листые, обрывистые. Нигде нет ни малейшего намека на ровную площадку.

Я набрал побольше высоты, рассчитывая, что там болтать будет меньше. Поднялся на две тысячи метров. Там оказалось еще хуже. Какая-то невидимая сила подхватывала самолет, поднимала его вверх, а потом, совершенно неожиданно, бросала вниз метров, этак, на двести. Бросало так, что натягивались ремни, которыми мы привязаны.

Во время полета я обычно сам писал радиogramмы, а Иванов лишь передавал их. Сейчас приходилось обеими руками управлять самолетом, и я успел только на секунду повернуться и крикнуть Иванову:

— Запроси состояние погоды в Охотске!

Но Иванов меня не слышал. Бассейн показал знаками, что Иванов «готов» и «травит концы»...

Иванов моряк. В каких только штормах он ни побывал. Морская качка на него не действует, а вот воздушную он не выдержал. Обратное случилось с Бассейном. Тот, легко перенося любую болтанку в воздухе, не переносит малейшей качки в море. Особенно ему досталось, когда он на пароходе «Смоленск» плыл спасать челюскинцев. Во время шторма он пролежал, не двигаясь, в своей каюте пять суток.

«Плохо дело, — подумал я, — мне же надо знать, какая погода в Охотске».

В воздухе мороз 37°, но нам стало жарко. Я вынужден был закрыть отопление кабин.

Самолет зверски кидает из стороны в сторону, вверх, вниз. Он беспомощен, как щепка на бурных волнах. Не теряя надежды выбраться из этого ада, я снизился и пошел в открытое море. Там, по крайней мере, нет гор и, следовательно, по моим расчетам, не должно так болтать.

Снизился до пятисот метров, но от этого не стало лучше. Очень далеко отходить в море я боялся: там может быть и меньше болтает, но уже зато, если вдруг остановится мотор, тогда гибель неизбежна. Впрочем, на берегу сесть тоже негде, но все-таки тут земля — машину разобьешь, зато сам можешь жив остаться.

Через три часа после Аяна на берегу показалось первое селение и рыбацкий поселок. Обрывистый берег кончился, начался пологий. На нем стали часто попадаться естественные аэродромы — реки, покрытые ровным снегом. Настроение сразу изменилось к лучшему, да и качать стало меньше.

Иванов пришел в себя, связался с Охотском, откуда сообщили: «Аэродром готов, все население ждет самолет».

Через шесть часов тридцать минут после вылета из Николаевска наш самолет появился над Охотском. Сделав два круга, я внимательно осмотрел аэродром, зашел против ветра и благополучно сел. Нас встречало все население города.



Надо признаться, что этот перелет вымотал у меня все силы. Участок Николаевск — Охотск оказался самым трудным из всего пройденного пути. Посадив самолет, я едва вылез из него — голова, казалось, разламывалась на части.

Ничего не подозревавший председатель райисполкома поздравил меня с благополучным прилетом и радостно сообщил:

— Насилу дождались тебя, товарищ Водопьянов. Сегодня весь город соберется в клубе тебя послушать. Сейчас иди отдыхай, а к девяти часам вечера — милости прошу.

Пришлось его разочаровать. Я извинился и сказал, что если не пройдет головная боль, выступить мне вряд ли удастся.

Примерно через час нас пригласили к столу, но до конца обеда я так и не досидел: ушел «немного отдохнуть», да уснул так, что пробудиться меня не было никакой возможности. Встречу пришлось отложить до другого дня.

Ночью от Линделя прибыла радиограмма: «По просьбе трудящихся Аяна остался на ночь. Вылечу утром. Сообщите состояние аэродрома и погоды».

Решили без него в Ногаево не улетать.

Линдель прилетел только к обеду. За столом Жуков рассказал нам о том, как их встречали в Аяне:

— Нас очень просили рассказать о своих полетах. Пришлось выступать. Мы с Игнатьевым рассказали, что могли, но, оказывается, аянцы больше всего рассчитывали на Линделя, как на командира самолета. Он, как вы знаете, по-русски говорит плохо, ну, а его родного, финского, языка там никто не понимает. Он долго отказывался: «Я никак не выступал. По-русски я плохо хаварю». «Ничего, товарищ Линдель, пойдем!» кричали сотни голосов. Наконец, Линделя, что называется, уломали. Решил он выступить. Встал и произнес: «Тафарище!» В зале наступило гробовое молчание. Муха пролетит — услышишь. Люди приготовились слушать длинный и интересный



рассказ. Но после долгой паузы Линдель улыбнулся и пожал плечами. «Ну, сто я буду хаварить, — сказал он. — Я обещаю, что на обратном пути тофарищ Водопьянов опязательно стесь сядит. Он рассказывает вам фсе, как спасали челюскинцев, как летают летчики...»

Линдель еще раз пожал плечами, махнул рукой и сел. Сколько потом его ни упрашивали, это на него не оказало никакого воздействия. Так и пришлось аянцам расходиться по домам.

— Нет, Михаил Васильевич, теперь без тебя мы ни в каком населенном пункте садиться не будем, — закончил свой рассказ Жуков.

Вечером мне пришлось выступать в Охотске. Меня здесь знали по прошлогоднему полету: тогда я выступал в этом же клубе.

Рассказал я о спасении челюскинцев, о нашем полете, о развитии авиации и т. д. После меня выступил председатель райисполкома.

— Мы работаем неплохо, — говорил он, — но нам плохо помогает материк. Например, у нас на Охотском побережье молодежь хочет учиться, а учителей нехватает. Мы не раз просили прислать нам учителей, а их не посылают. А работать мы можем. По пушнине план перевыполнен. Пушнины мы еще больше заготовили бы, если бы наши охотники имели достаточное количество винтовок и патронов. Плохо нам привозят оружие и огнеприпасы. Приходится охотиться первобытным способом: белку стреляют из рогатки или дробового ружья. Выстрелит охотник в нее — она разлетелась на части, или шкура вся в дырах, как решето. Они, конечно, стараются попасть несколькими дробинками в голову, но это не всегда удается... С золотом дело у нас обстоит тоже хорошо — план перевыполнили, а вот с подготовкой к весеннему лову рыбы у нас не все благополучно. Например, в прошлом году пришлось рыбу выпускать обратно в воду. И все из-за того, что нехватило соли. Теперь нам обещали прислать соли целый пароход. Если пришлют, дадим рыбу хорошего качества.

После собрания нам показали национальный танец «хорье». Танцуют его так: выходят три человека, упирают пальцы себе в подмышки, становятся треугольниками и одновременно подпрыгивают. Один из них громко кричит: «хорье». Это же слово за ним повторяют двое других. Оно выкрикивается до тех пор, пока кто-нибудь из танцующих не заменит его другим. Специальных слов в этом танце насчитывается

до двадцати. Затем к этим трем танцорам присоединяются еще. Словно в иступлении, срываются в танец и старые, и малые, и мужчины и женщины. Круг увеличивается, темп танца убыстряется...

За ужином много интересного рассказал нам секретарь райисполкома товарищ Кондратьев.

— Я работаю здесь с 1932 года, — начал он. — Объездил на собаках почти все побережье, начиная от Аяна и кончая Ногаевым. Много видел. Побывал я и в двух наиболее отсталых кочевых селениях — в Хейджане и Ульбее. Отсталыми они считаются потому, что кочуют в четырехстах-пятистах километрах от морского берега, где сосредоточены все административные и культурные силы. Зимой там население занимается охотой, а летом ловит в горных речках рыбу. Летом к ним пробраться невозможно. Недавно я был командирован туда для проведения собрания, которое там бывает один раз в год...

— Зато, наверное, явка стопроцентная? — перебил я.

— Это так и есть. Всякий стремится посмотреть на свежего человека. Из района я захватил с собой фельдшера. Мы задумали построить там баню. Баня была готова, но охотников мыться в ней не было. Долго нам пришлось уговаривать. Наконец, несколько мужчин согласились. Интересно было наблюдать это зрелище. Несколько человек моются, а остальные смотрят снаружи в окна. У вымывшихся спрашивают: не случилось ли с ними чего? Но вот дошла очередь и до женщин. С ними оказалось дело еще хуже. Они долго не соглашались идти в баню. Наконец, и их уговорили. Мы с фельдшером остались очень довольны этим и ушли в свою палатку. Вдруг женщины бегут к нам: «Мы будем мыться, только раздеваться не будем». Что ты тут будешь делать? Пришлось снова целый час убеждать их, что мыться, не раздеваясь, нельзя. Вы представить себе не можете, сколько трудов стоило приложить. Но все же за два дня нам удалось убедить вымыться в бане тридцать девять человек. Все они мылись первый раз в жизни.

Много еще интересных, а порой прямо-таки неожиданных случаев из жизни народов Крайнего Севера рассказал нам товарищ Кондратьев. Мы слушали его, затаив дыхание. Прощаясь, я сказал ему:

— Спасибо тебе, товарищ Кондратьев. Хорошо рассказываешь. Много еще у нас в Советской Стране темных уголков, но скоро их не будет. Партия и правительство поставили



перед Главным управлением Северного морского пути задачу освоить отдаленные районы, взять оттуда ископаемые богатства, необходимые для социалистического строительства, создать там социалистическую культуру. Для этой трудной работы найдутся сотни тысяч людей. Со всех концов Советского Союза в Москву летят письма молодежи, которая горит желанием поехать работать на Север.

Мы летим, — продолжал я, — открывать линию там, где почти никогда не летали самолеты. Здесь будут регулярно летать самолеты, и вы будете иметь возможность получать почту и груз не один раз в год, как до сего времени, а каждый день. Наш полет считается трудным только потому, что он первый. Для него многого не хватает: нет баз, нет посадочных площадок, плохо еще работает радио. А когда все это будет, когда сюда забросят материальную часть и людей, здесь легко будет летать. Если тумана и пурги не будет, — продолжал я, — завтра мы будем в бухте Ногаево. Это единственный легкий участок. В Ногаеве умеют принять самолет, там хорошо работает рация. Иванов с ними связался, и они сообщили, что будут следить за нами и сообщать погоду. Мы были у них в прошлом году и остались очень довольны. Там не только умеют хорошо встретить самолеты, но и хорошо обслужить их.

На этом и закончился наш товарищеский ужин.



Восемь часов утра четырнадцатого марта.

Солнце уже высоко. День обещает быть ясным.

Если по маршруту погода хорошая, сегодня мы должны улететь из Охотска. Сводка еще не получена.

Мы с механиками пошли к самолетам посмотреть, греется ли вода для моторов. Неподалеку от самолетов стояла железная бочка, к которой рабочие и красноармейцы погранотряда таскали дрова. В бочке вертикально стоит палка, вмёрзшая в лед.

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

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

Меня это заинтересовало.

— Какое же значение имеет палка? Она смягчает мороз, что ли?

— Нет, — отвечает Люк. — Когда вода замерзает, льду становится больше, чем было воды.

— Это я знаю.

— Знаешь, а спрашиваешь. По этой палке лед вытесняется наружу, а не жмет на стенки бочки. Понятно?

— Умный ты, товарищ Люк. Ты это сам изобрел?

— Зачем сам? — отвечает. — Изобрел это народ. У нас большие морозы, а посуды мало. Все так делают.

Люк облил бензином дрова, и через несколько секунд кругом бочки пылал огонь.

— Через час вода будет готова, — сказал он.

В одиннадцать часов, получив погоду, мы улетели.

На этот раз мы летели хорошо. Самолет не качало, как на участке Николаевск — Охотск.

До губы Ейриной берег пологий. Сопки отступали далеко на север, дав место многочисленным рыбацким поселкам.

Пересекли остров Лисянского и левее залива Ушки вышли на реку Тайгу. Река широкая, замерзает ровно, сесть можно в любой точке.

Связь с Ногаевым все время хорошая. Иванов очень хвалил радиста правительственной станции в Магадане:

— Работать с ним — одно удовольствие.

Через каждые пятнадцать-двадцать минут он сообщал нам состояние погоды и спрашивал, над каким местом пролетаем. Последняя радиограмма с запросом, где мы находимся, была получена в тот момент, когда мы уже находились над бухтой Ногаево.

— Посмотрите вверх и увидите, — ответил я. — Летим на высоте тысячи двухсот метров.

Снижаясь, сделали круг над городом Магадан, который стал на много больше, чем в прошлом году. Он растет не по дням, а по часам.

Аэродром оборудован на льду бухты. На нем стоит несколько автомобилей, среди которых я узнал знакомую машину Ролльс-Ройс начальника Дальстроя.

С земли, врываясь в шум наших самолетов, доносились звуки духового оркестра.

В Магадане просидели четверо суток. Нам нужно вылететь в Гижигу. До Наяхана — он расположен примерно в ста километрах от Гижиги — погода летная, а вот что делается в самой Гижиге — не знаем. Сводки до сих пор нет.

Пользуясь телефоном, звоню на радиостанцию:

— Есть ли погода из Гижиги? Только из Туманов и



Наяхана? Это я знаю. Оттуда погоду я получаю каждый день. А из Гижиги уже третий день ничего нет. Что случилось? Попробуйте связаться с ними.

— Постараемся, товарищ Водопьянов.

— Этот ответ я слышу не первый раз, и он мало меня утешает.

Плохо работает наше радио на Севере. Правда, условия трудные, места неосвоенные, но и радисты бывают здесь не всегда на высоте положения.

Самолеты готовы, механики на аэродроме; последняя сводка получена. Везде, за исключением Гижиги, ясно. По ранее имеющимся сведениям, аэродром в Гижиге готов.

Поступила новая сводка погоды из Наяхана: ясно, видимость тридцать километров. Гижига попрежнему молчит. Что же, от Наяхана до Гижиги всего около ста километров. Можно надеяться, что и там погода не хуже. Решили лететь.

Около двенадцати часов дня пошли в воздух. Курс взяли через полуостров Кони по реке Сагдан на полуостров Пьягина, с расчетом выйти в море вблизи мыса Ирецкого. Пошли долиной. В начале долины показалось озеро, но какое именно — установить не удалось: на карте оно не обозначено. Долину пересекает много речушек, переплетающихся между собой и заросших мелким кустарником.

На этот раз радио работало плохо, и Иванову не удалось связаться ни с одной из радиостанций, расположенных впереди нас. О состоянии погоды в Туманах и в Наяхане пришлось запрашивать через Ногаево. Погода попрежнему хорошая.

Вот и селение Туманы. Погода ухудшается. Береговые горы закрылись облаками. Пришлось снизиться и идти ниже берегов. Лететь стало трудно, но все же лучше, чем в прошлом году. Тогда над этими местами бушевала пурга, мне пришлось вести самолет по приборам, а Галышев и Доронин вернулись.

В Наяхане сводка оправдалась: ясно.

«Все в порядке», подумал я. До Гижиги оставалось всего сорок минут полета.

Вошли в Гижигскую губу. Погода резко ухудшается. Пришлось опять снизиться и идти ниже берегов. Но и это не помогло. Попали в дымку. Видимость настолько ухудшилась, что внизу ничего разобрать невозможно — все слилось в общий серый фон.

Вернуться бы... Но куда вернешься? Где тебя ждут? Промежуточных площадок нет, сесть и подождать улучшения

погоды негде, обратно же не полетишь — нехватит бензина. Что хочешь, то и делай.

Над водой идти невозможно, все сливается. Нужно держаться ближе к берегу, а берегом идти трудно. Береговая полоса извивается. Смотришь — берег резко уходит от тебя влево. Стараешься не потерять его, идешь тоже влево. Вдруг перед самым самолетом вырастают скалы... Оказывается, берег резко повернул вправо. Чтобы не налететь на мыс, делаешь крутой поворот с большим виражем, ставишь самолет почти вертикально. И так без конца.

Туман кончился у самой Гижиги. Слева у устья реки, на приготовленном нами аэродроме горят четыре костра. Убедился, что аэродром не такой, каким был в прошлом году. Зашел против ветра и благополучно сел.

— Ну, как, товарищ Водопьянов, аэродром? Хорош? — спросили меня встречающие.

— Аэродром-то хорош, но у меня беда. Линделя потерял.

В это время, рассеивая наше беспокойство, из тумана показался самолет Линделя. Чтобы не помешать ему, мы ушли на другой конец аэродрома.

— Бензин есть? — спросил я у встречающих.

— У нас нет бензина, — ответили мне.

— Как нет? — удивился я. — Мне сообщили, что бензин для нашего звена нам выслан еще месяц тому назад.

— Это правда, но нарты с бензином только вчера пришли в Наяхан. Каюры жалуются, что собаки очень измучены и им необходимо отдохнуть. Если пурга не задержит, дня через три они будут здесь. И зачем только в такую даль везти бензин на собаках? Ведь могли бы загодя, еще летом, забросить его на пароходе.

— Вы правы, — заметил я, — в этом виноваты мы сами. Видно, Главсевморпуть до сих пор не сделал для себя никаких выводов из челюскинской эпопеи. Мало ли что может случиться? Здесь во всех пунктах должен быть бензин. Я об этом говорил в управлении. «Верно, — говорят, — нужно забросить». А когда проверили, оказалось, что никто не распорядился, чтобы бензин выслали. Вот и получилось: на охоту ехать, а патронов нет...



21 марта притащились нарты с бензином, но лететь нельзя. В Гижиге три дня без отдыха бесновалась снежная пурга.



Теперь она ушла дальше, на север, но оставила после себя густую дымку из мельчайшего снега. Нужно ждать, пока дымка разойдется. Досадно.

Чем дальше мы пробивались на Север, тем труднее становилось лететь на наших тяжелых, перегруженных почтой машинах. Теперь под нами расстилались дикие, необжитые места, где можно пролететь многие сотни километров, не встретив человеческого жилья. Посадочные площадки расположены редко, а мест для вынужденной посадки становилось все меньше и меньше. К тому же погода стала портиться прямо-таки не по дням, а по часам.

Воспользовавшись вынужденной стоянкой, бортмеханики решили дать мне бой и избавиться от лишнего груза, мешающего им работать во время полета. С их молчаливого согласия начал бой радист Линделя Жуков.

— Почтой заведу я, — сказал он мне, — прошу вашего разрешения оставить здесь, в Гижиге, несрочный груз — билеты осоеавиахимовской лотереи. Этот груз хоть и не особенно тяжелый, но места занимает много, а у нас и без того тесно.

— А не получится ли так, — сомневался я: — везли почту на самолете, люди на нее надеялись, а она через год придет на пароходе. Знаешь, как иногда бывает на материке, сбросит летчик почту в аэропорту, а там ее позабудут сдать на поезд — вот она и валяется месяцами.

— На этот счет не беспокойтесь, — не сдавался Жуков. — Я уже все обеспечил. Отсюда в Каменское через каждые два дня почта отправляется на собаках. На третьи сутки будет на месте.

Этим доводом Жуков, что называется, припер меня к стене, и я сдался.

— Если так, сгружайте.

Победившие меня бортмеханики еле сдерживали свою радость.

На другой день с утра — хорошая летная погода. Дымка разошлась, ясно. Дует ровный ветер.

На аэродроме все готово к отлету: моторы нагреты, в них залито горячее масло. Выброшенные из кабины пачки лотерейных билетов лежат на снегу. Ветер треплет взлохматившуюся бумагу.

Налили воду и приступили к запуску моторов. Сейчас моторы взрвут, и мощная струя воздуха от винта может разметать по всему аэродрому плохо упакованные лотерейные

билеты. Чтобы этого не случилось, Жуков ногой небрежно отпихивает их в сторону.

Ветер продолжает бесноваться, то здесь, то там срывая с земли и бросая в воздух целые охапки мягкого, еще не успевшего слежаться снега. Если бы он был попутным! Но, к несчастью, ветер встречный. Он будет бить нас прямо в лоб, оказывая нешуточное сопротивление нашим машинам. Нам придется лететь не меньше трех часов.

Сдав почту и простившись с гостеприимными пограничниками, пошли в воздух. Я уверенно повел самолет против ветра и по знакомому курсу через полуостров Тайгонос на Пенжинскую губу. Пенжинская губа до самого устья реки Пенжины оказалась свободной от льда. В этом году господствующие ветры дули с северо-востока, они ломали лед, выгоняя его в открытое море.

Пролетели село Каменское, идем над рекой. До культбазы осталось всего шестьдесят километров.

«Как-то здесь примут самолеты, — подумал я. — В прошлом году, например, приняли плохо. На аэродроме были большие надувы. Доронин на них подломал шасси».

Ветер понемножку успокоился. Теперь он нам совершенно не мешал. Яркое светило солнце, ослепительно сверкал снег. Установилась идеальная летная погода.

Из-за горы, на правом берегу реки Пенжины, показались две радиомачты и кучка домиков возле них. Это и есть культбаза Каменское.

Сделав круг над культбазой, обнаружили, что аэродром нам приготовлен у самой горы. Знаки указывают, что садиться надо вдоль реки с боковым ветром. Теперь это нас не пугает — ветер слабый.

Я сел первым. Машина провалилась, как в пуховую перину. Так и есть, напутали. На этот раз площадка оказалась не слишком жесткой, как в прошлом году, а, наоборот, слишком мягкой.

Я быстро отрулил в сторону, чтобы не помешать Линделю, и стал следить за его посадкой. Он подходит очень осторожно. Снизился далеко от аэродрома и стал тынять на средних оборотах. Убрал газ и коснулся снега у самого «Т». «Молодец», мысленно похвалил я. Но похвалил рано. В конце пробега самолет его вдруг накренился и уперся в снег правым крылом. Фу, ты пропасть, поломка! Вероятно, не выдержала стойка.

Я бросился к самолету. Все в порядке, ничего не слома-



лось. Просто под рыхлым снегом аэродрома оказалась вода, и правая лыжа самолета провалилась в нее.

С помощью встречающих, самолет был быстро вытаскен и установлен в нормальное положение.

После того, как самолет Линделя твердо водворили на отведенное ему место, ко мне подошел работник НКВД. С ним я знаком также по прошлому году. Он здесь работает давно, кочующие коряки считают его своим человеком.

— Рад видеть вас, Михаил Васильевич, — приветствовал он меня.

Вместе с ним к самолетам подошли двое нарт с охраной. Им мы сдали почту.

— Что ты на этот раз с охраной? — спросил я начальника.

— Важная почта, товарищ Водопьянов.

Он лично развязывал каждый мешок и по описи, вместе с Жуковым, проверял его содержание. Когда оба самолета, к удовольствию бортмеханика, освободились от груза, начальник подошел ко мне.

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

— Какая это главная? — удивился я... — Здесь все, что у нас было.

— Нет, не все, — настаивает начальник и показывает мне радиogramму: — Вот, смотри, Хабаровск сообщил, что на ваших самолетах нам выслано полмиллиона денег. Куда вы их запрятали?

— Что ты, с ума сошел? — возмущился я. — Разве мы стали бы шутить с таким грузом? Не было у нас никаких денег. Деньги упаковывают обычно в кожаные мешки. Был у нас, правда, еще груз — лотерейные билеты Осоавиахима, мы их оставили в Гижиге, но они были упакованы в бумагу и перевязаны веревкой.

— Я не знаю, как и во что упакованы были деньги, — продолжал начальник. — Я знаю только одно, — с вами деньги высланы из Хабаровска.

Тут уж я обеспокоился не на шутку. Мы перерыли всю почту, но денег так и не нашли. Я терялся в догадках, пытаясь понять, что все это значит.

— А может быть, вы не лотерейные билеты, а мои деньги оставили в Гижиге?

— Вы смеетесь или шутите? — обиделся я. — Не могли же они деньги упаковать в обыкновенную бумагу? Это во-пер-

вых, а во-вторых, у нас есть накладные, в которых указан род груза. Впрочем, чем черт не шутит — на всякий случай проверьте.

Вместо того, чтобы охранять деньги, которых мы не привезли, красноармейцы побежали на радию. Вызвали к аппарату начальника отряда, попросили вскрыть несколько пачек, оставленных мной на аэродроме, и узнать, что именно хранится в них. Скоро Гижига ответила, что в бумажных пачках не лотерейные билеты, а деньги, счетом в полмиллиона рублей, и запросила, что с ними делать. Обрадованный начальник попросил хранить в погранотряде, пока он сам за ними придет. Я был обрадован не меньше — шуточное дело — потерять полмиллиона государственных денег.

«Вот великие комбинаторы, верные ученики Остапа Бендера, — подумал я. — Ведь это только он додумался отправлять по почте свой миллион под видом «посылки с фруктами»...

Почему нас обманули — я и до сих пор не знаю. Я доволен, что хоть все обошлось благополучно.



Бензина и здесь не оказалось. Пришлось собрать подонки из всех бочек. Горючее грязное, неизвестного сорта, но другого не было, а нам утром необходимо вылететь в Анадырь.

Ночью механики стали заправлять самолеты. В помощь им дали совпартшкольцев. Молодые ребята энергично взялись за дело и опять-таки из-за своей авиационной неграмотности чуть не наделали нам беды.

Чтобы хоть немножко очистить бензин, заливали баки самолетов через замшу. Ясно, что от этого процесс заправки увеличился по времени во много раз: замша очень медленно фильтровала грязный бензин.

Совпартшкольцы стояли на нижних крыльях самолетов и выливали горючее из ведер в воронку с замшей. Работа шла весело, ребята соревновались друг с другом. И вот, пока в мой самолет еще и пяти ведер не влили, в самолете Лиделя один бак уже был полон. Совпартшкольцы, работавшие у Лиделя, стали подтрунивать над нашими помощниками:

— Эх вы, механики! Смотрите, мы уже второй бак кончаем!

Игнатьеву это показалось странным. Он полез на крыло, проверил своих помощников и обнаружил причину подозрительно быстрых темпов: чтобы бензин шел быстрее, они...



прорезали фильтрующую замшу. Пришлось спустить бензин из наполненного после такой «рационализации» бака.

На моем самолете инициативные совпартшкольцы чуть было не наделали пожара. Молодой коряк, стоявший на крыле, время от времени поднимал воронку и заглядывал в горловину бака. Но на улице было темно и определить уровень бензина ему не удавалось. Тогда он вынул воронку, поставил ее на крыло, хотел зажечь спичку и с ее помощью заглянуть в бак. Хорошо, что неподалеку находился Бассейн. Услышав характерный шорох спичечной коробки, еще не зная, в чем дело, крикнул:

— Нельзя зажигать спички, сожжете самолет!

В общем корякская молодежь очень предприимчива и изобретательна. Правда, на этот раз предприимчивость оказалась неудачной, но в этом ребята были не виноваты — виновата была их неосведомленность.

С погодой нам не повезло и здесь. С вечера небо было ясное, звездное, а к полуночи его затянуло тяжелыми облаками. Поднялся стихнувший было ветер.

Утром разыгралась такая пурга, что без камлеек ходить невозможно: в мех набивалось столько снега, что меховая кухлянка в несколько минут превращалась в белый тяжелый войлок.

О вылете не могло быть и речи. Мы сидели, не выходя из школы, в которой нам отвели комнату. Весь день мы по очереди дежурили у стоящей посреди комнаты железной печки. Печь непрерывно топилась, но в комнате было холодно: ледяной ветер находил какие-то неведомые нам щели и безжалостно выдувал тепло.

Вечером к нам зашел начальник.

— Ну, и пурга! Насилу к вам добрался, — стряхивая с себя снег, проговорил он. — Вот дует, так дует. Ваши самолеты теперь так занесет, что целые сутки придется откапывать.

— А что, если такая пурга кого-нибудь в дороге застанет? — спросил я.

— В такую погоду у нас замирает вся жчзнь, — ответил он. — Люди сидят дома, даже на работу не ходят. У нас немало было случаев, когда пойдет человек в такую погоду к соседу, что живет рядом, ну, всего метрах в ста, да так и не дойдет. Не так давно один наш житель целые сутки — пока не кончилась пурга — просидел в своей бане. Хорошо хоть на нее наткнулся, а то так и замерз бы в двух шагах от своего дома.

— Как же быть, если прихватит такая пурга тебя в пути? — не унимался я.

— В такую погоду ни один туземец не рискнет никуда поехать, как бы это важно ни было. Но бывает, что пурга застанет в дороге. Это другое дело. Тогда он останавливает собак и валит нарту на бок. Собаки уже знают: раз нарта на боку, — значит, будет отдых. Дает он им по одной юколе \*), а сам залезает в спальный мешок. Собаки лежат вокруг него, свернувшись в комочки. Всех их скоро заносит снегом. Там лежат они до тех пор, пока не проголодаются. Если к этому времени пурга еще не кончилась, каюр встает, берется за ремень упряжки и по очереди вытаскивает собак из их снеговых гнезд. Встряхнувшись, они с большим аппетитом съедят новый паек и опять ложатся на свое место. И так до тех пор, пока не кончится пурга. Трудно доверять нашей погоде. Здесь надо ухо держать востро, стараться предусмотреть все и каждую минуту быть готовым ко всяким неожиданностям...

В дверь кто-то постучал. В нашу комнату вошло несколько молодых людей. Среди них я узнал одного совпартшкольца, который помогал нам вчера заправлять самолеты.

— Мы пришли пригласить вас к нам в школу, — начал он. — Ребята очень хотят послушать рассказ о ваших полетах. Итти вам далеко не придется, мы живем за стенкой в этом же доме.

Пришлось выступить — услуга за услугу.

В школе нас ждало человек двадцать пять молодых коряков. Многие из них были комсомольцами, но почти никто не говорил по-русски. Меня смутило это обстоятельство, но выход нашли скоро, говорили с переводчиком. Впервые почувствовал на себе неудобства такого выступления: скажешь десять-пятнадцать слов и жди, пока их переведут.

После моего выступления развернулась общая беседа. Один комсомолец рассказал нам, как здесь, в пятнадцати тысячах километрах от столицы, жили люди раньше и как живут сейчас, при советской власти.

— Мы, коряки, народ темный, отсталый, — рассказывал он. — Родители наши кочуют, занимаются оленеводством. Вплоть до самого последнего времени Советскую власть мы знали плохо и были недовольны ею. К нам не раз приезжали с Большой земли коммунисты, рассказывали о новой жизни, которая расцветает во всех уголках Советской Страны. Они

\*) Юкола — рыба, которой кормят собак.



говорили о том, что нам надо учиться и, засучив рукава, заново строить жизнь в нашем крае. «Среди вас, бедных коряков, — говорили они, — есть богатые кулаки. Они умело эксплуатируют вас, мешают вам строить новую жизнь». Говоря по совести, мы в это не верили. Богатые у нас есть, но то, что они нас эксплуатировали — этого мы не замечали. Нам казалось, что мы жили очень дружно, по-братски. Целое кочевье, как одна семья. Нескоро мы поняли хитрый способ родовой эксплуатации, которым веками пользовалось корякское кулачество.

— Жили мы родами, — продолжал комсомолец. — Каждый род — особое кочевье. В каждом роде три или четыре семьи бедняков, имевших по пятнадцать-двадцать оленей, и одна кулацкая семья, владевшая стадом в двадцать-двадцать пять тысяч оленей. Жили все вместе и следили за оленями, охраняли их по очереди, не считаясь с тем, у кого сколько оленей. На питание резали обыкновенно оленей богатого. За это мы считали его добрым, «благодетелем» и не соображали того, что он без нас со своими оленями не справился бы. Без нас ему пришлось бы нанимать работников, кормить их и платить им жалованье. А попробуй, придержи к такому кулаку! «Мы, — говорит, — живем так, как учит нас Советская власть — коммуной. У нас все общее».

Да и сами бедняки, которые с малых лет привыкли считать кулаков благодетелями и пасти их скот «заодно» со своим, долго не могли понять, как же можно жить иначе.

Коряки всего несколько лет тому назад поняли, куда ведет нас партия и Советская власть. Коммунисты с Большой земли открыли нам глаза. Мы поняли, что идем к хорошей культурной жизни. И мы, особенно молодежь, стали учиться, хотим скорее построить в нашем заброшенном крае хорошую советскую жизнь. Много корякской молодежи уехало на материк. Но мы знаем, что, получив знания, они вернутся сюда на Север помогать нам...

Комсомолец кончил, мы наградили его дружными аплодисментами.

После беседы, молодежь начала танцевать свой национальный танец. Здесь танцуют не так, как в Охотске. В национальном танце коряков нарушены все традиции танца. В любом танце движутся ноги, все остальные части тела так или иначе помогают им. В корякском танце, наоборот: движутся корпус, руки, а ноги все время остаются неподвижными.

В заключение совпартшкольцы показали нам пьеску, написанную местными комсомольцами. Пьеска бесхитростная, содержание ее откровенно-агитационное, играли ребята сами, хотя никто из них никогда не был в настоящем театре, — но как приятно было ее смотреть. В этом маленьком факте, как в зеркале, отразилось то новое, с чем только при Советской власти познакомился корякский народ, это — стремление к культуре, к грамотности, стремление к жизни, достойной свободного человека.



Пурга на несколько дней задержала нас в культбазе. Вылететь удалось только 26 марта.

Поднялись в воздух поздно, до захода солнца оставалось всего пять с половиной часов. Но мы и не особо торопились — по нашему расчету до Анадыря было всего четыре — четыре с половиной часа полета.

Мы взяли курс по реке Пенжине, с тем, чтобы, миновав реку Майн, итти на Красное озеро, а затем по реке Анадырь прямехонько выйти к цели. Но уже в первом часу полета мы убедились, что нам не придется воспользоваться столь заманчивым маршрутом. Между реками Пенжиной и Майн — небольшой перевал. Мы рассчитывали, что его будет легче перелететь, но нам помешал начавшийся снегопад. Мы решили было пробиться через него, но из этой затеи ничего не вышло: видимость резко ухудшилась, самолеты стало бросать из стороны в сторону. Пришлось облетать горы. В ущельях нас поджидал такой встречный ветер, что наши самолеты почти стояли на месте, расходуя всю свою энергию на борьбу с ним. Самым лучшим выходом из создавшегося положения было вернуться и лететь в Анадырь по другому маршруту. Но этот выход для нас был закрыт. Вернуться можно, но что делать дальше? Ведь в культбазе нет ни килограмма горючего... Остался единственный выход — вперед во что бы то ни стало.

Пересекли реку Майн. Снегопад не уменьшается. Пришлось изменить маршрут и выйти на реку Анадырь у села Марково. Этот участок реки особенно богат изгибами. Из-за них мы отклонились от курса, ушли далеко на север. И тогда родилось беспокойство: после вылета прошло уже пять часов, до вечера остались считанные минуты, а нам еще лететь около двухсот километров. С какой радостью я сел бы, будь



внизу хоть мало-мальски подходящая площадка. Но площадки не было, и приходилось лететь, несмотря на быстро надвигающуюся темноту.

Приказываю Иванову еще раз связаться с Анадырем и запросить погоду. Анадырь ответил немедленно:

— Погода хорошая, ясно, ждем...

Радирую им:

«Мы запаздываем. Прилетим ночью. Не жалеите керосина. Жгите возможно больше костров».

«Хорошо, будет сделано», отвечают анадырцы.

Солнце давно село. Снегопад кончился. Мы шли на высоте тысячи двухсот метров на полном газу, и скорость полета доходила до двухсот километров в час. Линдель шел все время справа, и я с трудом различал в надвигающейся тьме мутный профиль его самолета. Хотел ему сообщить содержание разговора с Анадырем и свое решение, но у него, к несчастью, отказало радио.

— Не было печали, — выругался я, не упуская из поля зрения его самолет.

Вдруг Линдель пошел вправо, стал резко снижаться, а через минуту я его потерял из виду.

Что случилось? Отказал мотор? Выяснить некогда.

Сумерки быстро сгущаются, а до Анадыря еще добрая сотня километров. Оттуда спрашивают:

— Где будете садиться?

Отвечаю: «Буду садиться там, где садился в прошлом году. Не жалейте керосина. Жгите больше костров».

До того, как нам расстаться с Линделем, по реке Анадырь попадался кустарник. Теперь он кончился. Берегов не видно, все слилось в один серый фон. Лечу по компасу. Что, если отклонюсь и, не заметив костров, пролечу мимо? Можно улететь в море, а бензина осталось не более, как на один час полета. Что тогда делать?

Чувствуя мою тревогу, Бассейн пишет записку:

«Не лучше ли вернуться и сесть на озеро?..»

«Это верно, — отвечаю я, — но теперь уже поздно. Темно. Без костров не сесть»...

Иванов передает в Анадырь радиограмму:

«Если услышите звук мотора, сообщите, с какой стороны. Мы будем непрерывно вас слушать. Боимся пролететь мимо».

Я последний раз взглянул вниз, пытаюсь рассмотреть берега. Темно. Судя по времени, под нами уже должен быть

Анадырский залив. Пришлось прибегнуть к приборам слепого полета — самолет валится.

«Ну, — подумал я, — и влипли же».

Неожиданно впереди мелькнули огни. Сердце замерло от радости. Вдруг огни пропали. Что такое? Уж не показалось ли? Смотрю вперед по сторонам, но огней нет. Делаю круг. Самолет накренился налево. Ага, вот они! Слева, под крылом, несколько костров. Выровнял самолет, убрал газ и пошел на снижение.

О том, как сяду, не думал: было все равно. В сознании была лишь одна радостная мысль: нашли Анадырь.

Снизился метров до пятидесяти. На этой высоте решил пройти над аэродромом, определить направление ветра, рассчитать посадку. Но определить ничего невозможно. Костры расположены в один ряд. Знака «Т» не видно. По правилам нужно садиться вдоль костров, оставляя их под левым крылом. Но это по правилам, которых разжигающие костры наверняка не знают. Решил попытаться определить направление ветра еще раз. Пролетев над кострами очень низко, заметил, что огонь отклоняется вправо от линии костров. Так и есть. Пришлось садиться не вдоль, а поперек линии костров. Сел хорошо.

Ух, гора с плеч! За себя я теперь спокоен, но что случилось с Линделем?

К самолету бегут люди, указывают, куда рулить. Подрулили к берегу. На горе стоят дома, на высоких столбах горят электрические фонари. Что-то не похоже на Анадырь — электричества там нет. Вылезаю из самолета и узнаю, что сели мы не в Анадыре, а в рыбкомбинате.

— Есть ли у вас бензин?

— Нет. Бензин для вас приготовлен в Анадыре. Аэродром мы здесь приготовили на всякий случай, думали уговорить вас из Анадыря прилететь к нам, показаться рабочим. Не зря готовили — пригодился.

— Да еще как! Он спас и нас и наш самолет. Да, а с кем же я разговаривал по радио? Разве не с Анадырем?

— Нет, вы говорили с нами. У нас своя рация. Анадырь работал с другой станцией, вас не слушал. Они послали вам в культбазу утреннюю сводку погоды, а потом вмешался в разговор наш радист — он все время следил за вами.

Я крепко пожал руку радиста и еще раз поблагодарил предусмотрительных работников рыбкомбината. Где-то глу-



боко шевельнулось нехорошее чувство к беззаботным анадырям.

— Значит, они не знают о нашем прилете? — спросил я.

— Нет, не знают...

Анадырь расположен на другом берегу залива, всего в семи километрах от рыбкомбината. По моему настоянию туда немедленно были посланы нарты за бензином: утром я хотел во чтобы то ни стало вылететь на помощь Линделю.

Примерно через час из Анадыря приезжает работник НКВД.

— Я, — говорит, — приехал за вами, Михаил Васильевич. Меня послал начальник погранотряда.

— Я на вас обижен, — ответил я. — Почему вы нас не встретили? На вас ведь была вся надежда. А теперь передайте начальнику погранотряда, что я сильно устал, мне нужно отдохнуть, так как думаю завтра утром вылететь на помощь летчику Линделю. Передайте своим радистам, чтобы они давали позывные.

Утром вылететь на помощь Линделю не удалось — началась пурга. Нам сообщили, что пурга продолжается здесь уже целый месяц. За весь месяц было только полтора летных дня — полдня, когда летел Масленников, которого она все-таки застигла, и день, когда прилетели мы.

Снега нанесло столько, что в Анадыре, например, пришлось наращивать телефонные столбы.

К вечеру была получена радостная радиограмма от Линделя: «Сели благополучно, не долетая ста километров до Анадыря. Сидим на реке Анадырь. Вышлите посуду для нагрева воды. Дров не надо, есть кустарник. Причиной посадки явилось сомнение, хватит ли бензина».

На другой день к Линделю послали три нарты.



7 апреля настала хорошая погода: Уэллен, Банкарем и мыс Шмидта прислали хорошие сводки. Значит, вылетаем.

У нас было достаточно времени, чтобы во всех деталях продумать предстоящий перелет. Из многих вариантов мы выбрали труднейший, но самый выгодный в смысле расстояния: решили лететь напрямик через Анадырский хребет, повторить мой прошлогодний «рывок». Это решение было принято в соответствии с основным правилом северных летчиков — выбирать кратчайший путь.

Дружески попрощавшись с гостеприимными хозяевами, мы пошли в воздух.

Пролетели по долине. Вправо остался Золотой хребет, а слева — Ушканьи горы. От залива Креста мы пошли через хребет, с расчетом выйти на Чукотское море.

Летели на высоте тысячи пятисот метров. Хребет закрыт туманом. Изредка кое-где мелькнут горы. Их вершины поднимаются над туманом, как сахарные головы. Абсолютный штиль. Впереди далеко-далеко виден горизонт. По облакам, перепрыгивая горы, быстро бежит тень самолета.

— Смотри, — обращаюсь я к Бассейну, — какая красота...

— Это верно, — согласился Флегонт, — но мне она не очень нравится.

Бассейн верен себе. У механика всегда свои соображения: «А вдруг остановится мотор: куда сядешь, когда земли не видно?»...

Иванову тоже некогда наслаждаться природой. У него свои дела: его рация загружена полностью. Каждую минуту Иванов выдавливает из необычайно чистого морозного воздуха нужные нам слова или отправляет наши запросы различным радиостанциям Чукотки. Благодаря ему, мы во все время полета не чувствовали оторванности от коллектива работников Севера и всей нашей страны.

Хорошо так лететь. Одно только плохо — трудно писать. Иванов подает мне бумагу и карандаш, я пишу текст радиogramмы на компасе. Самолет в это время не управляется. Покуда нацарапаешь слово, самолет уже лезет на дыбы. Сунешь ручку от себя, начнешь писать, а он опять норовит подняться или развернуться. Семь потов сойдет, покуда радиogramму составишь.

Иванов во время полета имел непрерывную связь с четырьмя станциями. Бухта Провидения сообщает, что погода хорошая и видимость — двадцать пять километров. Уэллен уверяет, что у них тоже ясно и видимость тридцать пять километров, зовет: «летите к нам». Мыс Шмидта сообщил было, что там видимость шесть километров, но потом, подслушав наш разговор с другими станциями, которые соблазнили нас хорошей погодой, вдруг радирует: «ошибка, ошибка... видимость не шесть километров, а десять. Погода резко улучшается»...

Только здесь, над снежными полями Чукотки, я понял, насколько прав был товарищ Молотов, приказавший установить радио и на мой самолет. Радиосвязь больше чем наполовину облегчила наш полет.



Хребет кончился. Похожие на острова вершушки гор остались позади. Под нами белая равнина облаков. Судя по времени, мы должны лететь уже над берегом Чукотского моря. На этот раз наученный горьким опытом Линдель идет совсем рядом.

Не желая залетать в море, я понадеялся на то, что в этом месте берег Чукотского моря пологий, и решил пробивать облака: все-таки приятнее лететь, когда видишь землю. Убрал газ, стал планировать. Самолет вошел в облака. Солнце скрылось, земли не видно. Лечу по приборам. Особенно внимательно слежу за высотомером. Высота быстро уменьшается. Высотомер показывает всего пятьсот метров, а земли еще не видно. Триста метров — земли нет. Стало закрадываться беспокойство: а вдруг туман до земли, и я не замечу, как врежусь в землю. Неожиданно на какую-то ничтожную долю секунды показалась земля и опять скрылась. На высоте в двести пятьдесят метров я ясно увидел берег моря.

Вышли хорошо. Справа виден столь знакомый и родной Ванкарем — маленький домик фактории и несколько яранг.

Как приятно видеть знакомые места! Сюда, к этим ярангам, мы со льдины привозили челюскинцев. Тут мы узнали о высокой награде правительства...

Повернул по берегу влево. До мыса Шмидта осталось всего сто восемьдесят километров — один час полета.

Взглянул направо — Линдель не отстает.

Через пятьдесят минут впереди показались какие-то дома и строения. Неужели мыс Шмидта так изменился с прошлого года? Подлетаем ближе. Внизу много людей. Они знают, что мы везем много писем, газет и материалы VIII Съезда Советов.

Мой самолет еще не остановился, когда его облепили люди. Я не ошибся. Здесь нас встречали не приветствием, а вопросами:

— Привезли письма?

Десятки рук ухватились за почтовую сумку. Десятки голосов называют свою фамилию. Пришлось письма раздать здесь же, у самолета. Кто получил два-три, кто пять писем, а один даже десять. Но кое-кто молча отходил в сторону, не получив ни одного письма. Неужели близкие забыли о них?..



На мысе Шмидта мы пробыли двое суток. Мне пришлось второй раз наблюдать, как здесь, на Крайнем Севере, живут люди.

Впервые зимовка на мысе была организована в 1933 году. До тех пор здесь было только маленькое чукотское селение, насчитывающее четыре-пять яранг.

Начальником первой зимовки был назначен сейчас известный всеми миру как непосредственный организатор спасения челюскинцев большевик Гавриил Герасимович Петров.

Трудно было товарищу Петрову организовывать первую зимовку. Ведь здесь в то время был голый каменистый берег и больше ничего. Правда, зимовщики привезли с собой строительные материалы, но до тех пор, пока построились, жить приходилось кое-как, в палатках, ящиках, а то и прямо под открытым небом.

Товарищу Петрову удалось еще на материке сколотить хороший коллектив. И это сразу же сказалось на практической работе. Среди зимовщиков не было ни плотников, ни строителей, но тем не менее они в короткое время самостоятельно построили несколько жилых домов, склад, здание радиостанции и зажили хорошо.

Этот коллектив зимовщиков принял энергичное участие в спасении челюскинцев, а товарищ Петров был председателем правительственной тройки.

В общем товарищу Петрову удалось подобрать крепкий, дисциплинированный и преданный своему делу коллектив зимовщиков. Не повезло только с доктором: уже на месте выяснилось, что доктор по специальности... гинеколог. Среди зимовщиков женщин не было, туземки к нему ходить стеснялись, а мужчин он сам не принимал, заявляя:

— Ничем помочь не могу, специальность у меня другая...

За всю зимовку ему представился только один случай показать свое искусство — должна была родить одна женщина из колымской экспедиции. Но и тут я ему помешал. Роженцу, вместе с ее мужем, я увез на самолете в бухту Провидения. Она родила на второй день после воздушного путешествия, но я страшно боялся, что это случится в воздухе: что бы я тогда стал делать?

Теперь я убедился, что с врачами зимовщикам с мыса Шмидта определенно не везет. Незадолго до нашего прилета на острове Врангеля умер врач \*). Там люди болели страшной болезнью Севера — цынгой. Мы привезли для них противо-

\*) Речь идет о смерти тов. Вульфсона, убитого сообщниками известного по процессу 1936 г. бывшего начальника о. Врангеля, пройдохи Семенчука. Тогда мы еще не знали об этом. — М. В



цынготные средства. Было необходимо срочно перебросить на остров привезенные нами лекарства и, хотя бы на несколько дней, доктора. Ясно, что я обратился за помощью к врачу, зимующему на мысе Шмидта:

— Давайте завтра слетаем на остров Врангеля, — сказал я ему.

— Нет, — отвечает он, — ни за что не полечу.

— Но ведь нужно помочь людям?

— Все равно не полечу.

— Вы что, боитесь летать?

— Нет, просто не полечу.

Такое упорство может святого вывести из себя.

— Причину-то вы можете объяснить? — спросил я не особенно любезно.

— Вы мне привезли письмо, в котором из дома сообщают о большом горе: у меня на материке умерла мать.

— Конечно, смерть матери большое несчастье. Я вам сочувствую. Но тем не менее это неуважительная причина для отказа. Если вы не полетите со мной — она все равно не воскреснет.

— Все это так, но лететь я категорически отказываюсь.

Упорство этого человека было поистине изумительно, и, сраженный им, я умолк. Через минуту, не теряя надежды уговорить его, я задал вопрос:

— Вы жалеете о смерти вашей матери?

— Еще бы!

— А если бы ее кто-нибудь спас от смерти, вы бы ему спасибо сказали?

— Само собой разумеется... Но я не пойму, к чему этот странный вопрос?

— Сейчас поймете, — ответил я. — Вот вам тяжело, вы страдаете, у вас умерла старушка-мать... Но ведь дети после нее остались взрослые, такие, как вы. Они самостоятельно проживут. А вы не хотите помочь другим, молодым еще людям, у которых есть маленькие дети. Они больше вас страдать будут.

Это был мой последний козырь, но и он был бит упорством этого, с позволения сказать, доктора. Пришлось просить помощи с Уэллена. Там народ оказался отзывчивей. У них есть свой самолет, на котором они прилетели к нам, на мыс Шмидта, забрали медикаменты. На другой день медикаменты и врач были на острове Врангеля.

Этот позорный случай поразил меня и надолго врезался в

память. Как мог этот человек из-за своего личного горя отказать в помощи людям, в тяжелых условиях полярной зимовки выполняющим свой долг, людям, о которых он безусловно слышал, если и не знал их лично. Как можно так поступать?

Я не мог понять, как можно отказать в помощи хотя бы четырнадцатилетнему мужественному мальчику-эскимосу, который находился в числе зимовщиков острова Врангеля? Об этом мальчике здесь, на мысе Шмидта, мне рассказывали следующее:

— Не так давно он поехал на собаках из бухты Роджерса на противоположный берег острова. Погода ясная, тихая, собаки хорошие. Едет он и распевает песенки на своем родном языке. Путь далекий, песни кончились, стало скучно. Тогда он занялся стрельбой в цель. Дострелялся до того, что у него в винчестере осталось всего три патрона.

Часть собак в его запряжке была из числа так называемых «медвежатников», — с ними обычно ходят на охоту, за медведями, а ездят на них редко. Неожиданно собаки рванули вперед, да так, что мальчик упал с нарт. Оказывается, они почувствовали медведя. Когда мальчик пришел в себя, было уже поздно: его собаки рвали медведицу с двумя медвежатами. Зная, что в это время года медведи голодные и злые, мальчик испугался и бросился бежать. Заметив его, медведица бросилась вдогонку. Мальчик понял, что он останется жив только в том случае, если застрелит разъяренного зверя. Выстрелил, не целясь. Неудачно. Только подранил и тем еще больше разъярил медведицу. Поднявшись на задние лапы, она с грозным ревом наступала на растерявшегося ребенка. Вне себя от страха, он выстрелил еще два раза и — промахнулся. Винчестер пуст, теперь он бесполезен. Мальчик надвинул на голову свою меховую кухлянку и повалился в снег. Медведица завывала, схватила за кухлянку, но, к счастью, голова не попала ей в лапы. В это время собаки начали грызть медвежат. Услышав визг детенышей, медведица оставила мальчика и бросилась им на выручку. Воспользовавшись этим, мальчик, не вылезая из-под кухлянки, перезарядил свой винчестер, удачно выстрелил и нанес ей смертельную рану. Медведица повалилась, как подкошенная.

Дальше он не поехал, а вернулся обратно, в бухту Роджерса. Все, что было у него дома, все, что принадлежало ему, он раздал друзьям и знакомым. По эскимосскому поверью, каждый спасшийся от смерти считает себя вновь рожденным, вновь начинает жить, и у него ничего не должно быть.



И вот такой молодой, энергичный мальчик заболел цынгой... Какое нужно иметь сердце, чтобы отказать ему в помощи?

Я был до глубины души возмущен поведением доктора. Мое возмущение сменилось нехорошей жалостью, когда — позднее — я узнал причину его отказа.

По договору, доктор должен был зимовать на мысе Шмидта один год. Ему здесь страшно не понравилось, и он жалел, что поехал. Когда зимовщики узнали его настроение, стали над ним подтрунивать. Кто-то сказал ему:

— Вы думаете через год отсюда уехать? Бросьте. Это вам не удастся. Вас продержат здесь минимум два года.

Перед самым полетом кто-то еще подлил масла в огонь:

— Если ты полетишь с Водопьяновым, — сказали ему, — считай себя пропавшим. Он тебя оставит на острове Врангеля, а уж оттуда ты скоро не вырвешься.

Постоянными насмешками и подтруниванием этот слабый духом человек скоро был доведен до отчаяния. Ясно, что таких «работников» нет никакого смысла держать на Севере. Нет сомнений, что он с первым же пароходом будет отправлен на материк.



Достижение мыса Шмидта означало благополучное завершение первой половины нашего пути. Теперь предстоит так же удачно завершить вторую его половину и достичь Хабаровска — полностью выполнить задание.

С такими мыслями мы покинули мыс Шмидта и, сделав прощальный круг над его гостеприимным аэродромом, взяли курс на Уэллен.

В Уэллене нас встретили, как старых знакомых. Встречая нас, чукчи кричали: «Этти, товарищ Водопьянов!» (Здравствуй, товарищ Водопьянов!).

Здесь я не был год — и здесь большие перемены. Там, где стояли стандартные деревянные яранги (юрты), теперь построен большой дом, в котором разместились зимовщики.

Я передал жителям Уэллена посылку от рабочих авиационного завода и, не задерживаясь долго, полетел дальше.

У залива Креста мы попали в сильный снегопад. Вначале пошли над морем бреющим полетом. Нам пришлось, как и при полете в Гижигу, идти гигантскими зигзагами, пока не вышли на пологий берег. Теперь под нами — ровная гладь замерзшего

моря, покрытого ослепительно белым снегом. Трудно определить на глаз, высоко летишь или нет — глазу не за что зацепиться. Но вот впереди показались черные пятна.

«Уж не кустарник ли? — подумал я. — Здесь его вроде не должно быть». Подлетаем ближе — пятна зашевелились. Я понял, что это было оленье стадо. Услышав шум самолета, животные разбежались в разные стороны. Дальше бреющим полетом итти стало невозможно. Снегопад не прекращался. Воздух и земля сливались в одну белую массу. Того и гляди налетишь на какую-нибудь замаскированную снегом сопку. Добавив мотору обороты, полез вверх. Линдель за мной. Набрали высоту две тысячи метров, пошли над облаками. Из облаков торчало множество конусообразных вершин Золотого хребта. Мы догадались, что идем где-то недалеко от Анадыря, но где именно — сказать трудно.

Иванов разговаривал с Анадырем по радио. Оттуда сообщили, что у них погода хорошая, облачность высокая, видимость двадцать километров.

В окна, которые стали часто попадаться среди облаков, я заметил берег Анадырской губы. Значит, летим правильно. Все же я попросил Иванова связаться с штурманом самолета Линделя и узнать точно, где мы находимся. Жуков радировал: «Только что пролетели мыс Василия, скоро будем на месте».

Окна стали появляться чаще. В одно из них я решил нырнуть под облака. Расчет Жукова оказался верен — на земле мы увидели две мачты Анадыря.



Обратный перелет не представляет собой особого интереса. Все, что нужно было сделать, мы уже сделали. Теперь осталась одна задача — использовать каждую минуту летной погоды для того, чтобы скорее достичь Хабаровска. Погода портилась. Это грозило нам неприятностью засесть в каком-нибудь приморском селении на пару месяцев, пока откроется навигация и прибудет первый пароход: в весеннюю распутицу здесь летать невозможно ни на лыжах, ни на колесах, ни на поплавах.

С каждым днем все сильнее и сильнее чувствовалось приближение весны. Снег становился рыхлым, аэродромы портились. Пришлось несколько отступить от маршрута и из Анадыря лететь прямо в село Каменское: аэродром культбазы, где мы должны были сесть, внушал серьезные опасения.



В Каменское мы прилетели благополучно и сели на озеро, недалеко от устья реки Пенжины. Здесь — тоже новое. Коряки, работавшие раньше единолично, организовали рыболовецкий колхоз моего имени и работали теперь артелью.

В Каменском я сажусь первый раз. Совпартшколы здесь нет, но и сюда проникла советская культура. Коряки живут в юртах, совершенно не похожих на чукотские яранги. Оседлые коряки строят свои юрты из мелкого леса. Бревна ставят вокруг стоймя, с наклоном в одну точку. В центре этой конусообразной юрты оставляют дыру. Она служит одновременно входом в юрту и... трубой. Над этой дырой делают надстройку, похожую на воронку. Для того, чтобы зайти в юрту, надо сначала по лестнице забраться в воронку, а потом уже, по другой лестнице спуститься вниз, в помещение.

Обычно такая юрта отапливается костром, но сейчас во многих из них я видел печки. Внутренняя же обстановка юрты председателя колхоза меня просто поразила: в ней я увидел три кровати, и на каждой постланы чистые простыни — вещи, до недавнего времени в этих местах совершенно неизвестные.

— Для чего это у вас сделаны воронки над каждой юртой? — спросил я председателя.

— Для того, — ответил он, — чтобы во время пурги в юрту не попадал снег.

Как водится, воспользовавшись моим присутствием, в Каменском собрали общее собрание. На нем колхозники горячо приветствовали советскую власть и самого любимого человека нашей родины — товарища Сталина. Они говорили:

— Советская власть заботится о нас, учит нас, шлет нам воздушных каюров. Передай нашу благодарность за это и привез самому большому человеку — товарищу Сталину.

Здесь же, на собрании, было решено послать подарки товарищам Сталину, Молотову и Калинин.

Жены колхозников любовно вышили на знамени надпись на корякском языке: «Здравствуй, товарищ Сталин». Это знамя и другие подарки я привез в Москву и передал по назначению.



Из Каменского мы вылетели в Гижигу. Погода не баловала. Скоро нас опять прижало к земле.

В Гижиге нам пришлось сесть. Добавили горючего, забрали почту и через два часа вылетели дальше. К вечеру были в Ногаево.

Отсюда запросили Хабаровск и Николаевск о состоянии аэродромов. Хабаровск сообщил, что посадка возможна только на колесах. Николаевск может принять на лыжах. Решили лететь в Николаевск. На всякий случай под самолетами подвязали колеса.

Перед нашим прилетом в Ногаево по Охотскому побережью прошел тайфун. В некоторых селениях снесло крыши домов. На аэродроме в Охотске появились огромные бугры смерзшегося снега. Охотцам пришлось принимать нас в другом месте.

Сели мы хорошо и... надолго: начались туманы. Я боялся, что растает снег в Николаевске и нам придется ждать парохода. Но этого не случилось, и мы решили лететь дальше. На аэродроме снег сырой, рыхлый, да еще к тому же неровный. Оторваться нам удалось с большим трудом — самолет пробежал по снегу километра два.

До Аяна шли хорошо. Видимость приличная и качает не так сильно, как в прошлый раз. Зато от Аяна пришлось идти над туманами.

Аян и на этот раз долго уговаривал сесть, напомнив об обещании Линделя. Я и сам хотел сесть, но Линдель же меня отговорил: «придется садиться на лед бухты, а это опасно: в это время года в любую минуту самолет вместе со льдом может вынести в море».

Только кончили разговоры с Аяном — зовет Николаевск. Связались. Передают радиogramму:

«У нас горючего нет, аэродром раскис, на льду снег смешан с водой. Принять не можем».

«Вот так фунт, — думал я. — Что же вы раньше-то голубчики, молчали? Что же теперь делать?». Вспомнил, что в Ногаево мы хорошо заправились и горючего нам хватит до Хабаровска. Радирую в Николаевск:

«Сядем у вас. Если лед еще крепкий, принимайте смело, снег с водой нам не опасен».

В Николаевске сели хорошо, только брызги полетели. Сменили лыжи на колеса, — и дальше в Хабаровск. Здесь нас ожидала телеграмма: «Сдать самолеты Гражвоздухофлоту, а самим выехать в Москву». Путь окончен, задание партии и правительства было выполнено.\*





---

## ГЛАВА VII

---

### ГЛУБОКАЯ РАЗВЕДКА

Вернувшись в Москву, еще находясь под свежим впечатлением Дальневосточного севера, я впервые поставил себе вопрос:

— Что же делать?

«В самом деле, — размышлял я. — Что же мне делать дальше? Пойти учиться в Академию воздушного флота и провести в ней остаток своей летной жизни? Ведь мне скоро сорок, а после сорока, говорят, летать уже и не полагается. Нет, это не подходит. Учиться я могу и дома, так сказать, «без отрыва от производства», а записываться в старики еще рано. Пойти на линию и кончить тем, чем начал? Нет, и это не подходит. Для такой спокойной работы у нас много прекрасных молодых пилотов. Им еще нужно приобретать опыт, которого у меня уже достаточно... Так что же все-таки дальше?».

И тогда оформилось смутное желание, которое я носил в себе не один год...

За свою летную жизнь я немало полетал на Севере. Летал над тайгой Сибири, над горными кряжами Дальнего Востока, над снежными пустынями Чукотского моря. Опыт полярных полетов у меня скопился изрядный. Мне захотелось воспользоваться им для того, чтобы пролететь по новой, никем не проложенной, воздушной трассе — к Северному полюсу. И не покружить над полюсом ради рекордов, а отвезти в это самое загадочное место земного шара группу ученых, вместе с ними подрейфовать со льдами, изучить полюс основательно и с богатым материалом вернуться обратно.

Помню, однажды я приехал в редакцию «Комсомольской правды». Журналисты засыпали меня вопросами. Их особенно интересовали полеты в Арктике.

Кто-то спросил в упор:

— Куда бы вы хотели полететь сейчас, товарищ Водопьянов? Какой маршрут был бы вам наиболее интересен?

Я ответил, что для меня явился бы новым, а потому и интересным полет на Северный полюс с длительным пребыванием на этой, пока еще мало изученной, точке земного шара.

Мне задали новый вопрос:

— А как вы представляете себе этот перелет? Готовитесь вы к нему?

— Рассказывать об этом, — ответил я, — очень долго. Я лучше напишу.

Я с головой ушел в работу, решив все свои предложения изложить на бумаге. Так, неожиданно для самого себя, родилась книга, которую я назвал: «Мечта пилота».

Я с любовью работал над этим рассказом. И нужно сознаться, что эта работа дала мне очень многое. Я чувствовал, как расту, работая над книгой.

Героический Нансен, настойчивый Амундсен, трагический Скотт, как живые, проходили перед моими глазами. Перечитывая их книги, я невольно заражался величием их подвигов, учился у них силе воли, вере в успех, не покидавшим их до самой смерти.

Само собой разумеется, мне приходилось многое придумывать. Ведь я писал не о действительных событиях, а о событиях вымышленных, якобы развивающихся через несколько лет. Пришлось учитывать развитие авиационной техники и заглядывать в будущее Арктики. Пришлось о многом подумать.

Я с головой ушел в эту работу и, забыв на время о своей книге, «зарылся» в книги других. Почти все лето 1935 года ушло на то, чтобы перечитать замечательные книги Фритьофа Нансена и Роальда Амундсена, записи Федора Литке и Эрика Норденшельда, Роберта Пири и адмирала Берда — все, что написано ими и о них, все, что написано о Крайнем Севере и попытках достичь обоих полюсов.



Что влекло и что влечет людей к Северному полюсу с такой неудержимой силой? Жажда знаний, стремление во что бы то ни стало раскрыть до конца великие тайны Арктики, оживить невыразительное белое пятно, которым на всех картах мира до сих пор отмечены сотни тысяч квадратных километров центрального полярного бассейна.



Одни мечтой своей жизни ставили достижение новой, никем еще не открытой земли или даже материка, которые по их расчетам должны быть в районе Северного полюса. Другие стремились достигнуть полюса для того, чтобы подтвердить разработанные ими гипотезы течений, ледовых дрейфов и движения воздушных масс, рождающих погоду на огромном материке Европы. Словом, выяснить множество выдвинутых научных предложений и гипотез можно было бы, только побывав на самом полюсе. Систематические наблюдения на Северном полюсе, кроме того, могли бы дать бесценный вклад во многие отрасли человеческого знания.

Десятки экспедиций безуспешно пытались достичь заветной точки пересечения меридианов. Крушение многочисленных попыток объяснялось в основном тем, что до самого последнего времени полярные путешественники не располагали быстрыми и вполне надежными средствами передвижения. Сотни, а иногда и тысячи километров ледяной пустыни им приходилось проходить пешком рядом со своей собачьей упряжью. Медлительность такого способа передвижения требовала слишком много времени и вызвала необходимость тащить за собой тяжелые запасы продовольствия для людей и их четвероногих помощников. Такое «техническое оснащение» экспедиций заставляло исследователей переживать массу невзгод и лишений и рисковать на каждом шагу собственной жизнью.

Полярники пытались использовать самые различные виды транспорта. Шли к полюсу на собаках, плыли на парусных, паровых и моторных судах, летели на воздушных шарах, дирижаблях, самолетах и, наконец, двигались на подводной лодке. Однако загадка полюса до сих пор еще не решена, а судьба некоторых экспедиций, направившихся туда десятки лет тому назад, до сих пор неизвестна...

Базой для большинства экспедиций на север служили Гренландия, Шпицберген и Земля Франца Иосифа — самые северные земли, известные полярным путешественникам.

Почти сорок лет назад — 11 июля 1897 года со Шпицбергена отправился к полюсу на воздушном шаре «Орел» шведский инженер Соломон Андре. Аэростат оказался непригодным для труднейшего полета в сложных условиях Арктики. Смелчаки пропали без вести. Их судьба была раскрыта всего несколько лет назад, когда на острове Белом случайно были найдены трупы Андре и двух его спутников. Из дневника участников полета удалось установить, что воздушный



шар потерпел аварию на следующий же день после старта. С огромными трудностями экипаж добрался до острова Белого и там погиб.

Особенно привлекала исследователей Земля Франца Иосифа, острова которой простираются до 82-й параллели. Однако ни одна экспедиция, отправившаяся на полюс с этой земли, не достигла цели. В 1898 году отсюда пытался штурмовать полюс американец Уэльман, но ему удалось дойти только до острова Рудольфа (самого северного из островов архипелага). Вскоре после него на Землю Франца Иосифа прибыла экспедиция герцога Аброцко. Его корабль — «Стелла Поляре» был поврежден льдами в бухте Теплиц. Однако, несмотря на это, весной группа участников экспедиции, под руководством капитана Каньи, вышла к полюсу на нартах. Отважным исследователям удалось достигнуть широты  $86^{\circ} 34'$ . Они прошли на двадцать миль дальше знаменитого полярного исследователя Фритьофа Нансена. Продолжать путь измученные люди не решились. Они вернулись обратно, потеряв во время своего похода трех человек.

Одна за другой, к полюсу отправились новые экспедиции, но они добились еще меньших успехов. Так, например, трижды пытался пробиться к нему американец Фиала, но каждый раз возвращался с подступов к  $82^{\circ}$ .

Наконец, в 1909 году американец Пири после двадцатитрехлетней подготовки прошел на собаках весь путь от берегов Гренландии до полюса и водрузил там национальный флаг. Мечта человечества осуществилась, но задача фактически осталась не решенной. Никаких сведений о климате, глубине океана, о движении льдов на полюсе Пири не принес.

В 1914 году была сделана попытка использовать в Арктике новый, более совершенный вид воздушного транспорта — самолет. Русский летчик Нагурский на гидроплане «Фарман» долетел до Новой Земли и сделал над ней несколько удачных полетов. Самолет блестяще выдержал испытания. Крупнейшие полярные исследователи того времени сулили ему блестящее будущее.

Пири, выступая в 1919 году в Национальном географическом обществе Америки, вынужден был признать:

«Будущие полярные исследователи, вероятно, используют механические средства передвижения, появившиеся за последние годы. Я лично думаю, что в Арктику будут летать по воздуху. Во всяком случае, прежней эпохе, когда собаки тащили сани, а человек плелся рядом или позади, пришел конец».



Как бы то ни было, но после Пири никто непосредственно на льду Северного полюса не находился. В последующие годы несколько экспедиций пролетели над полюсом, но они не приземлялись и поэтому никаких существенных материалов науке не дали.

9 мая 1926 года американский летчик Берд вылетел из Кингсбея (Шпицберген), достиг полюса и вернулся обратно. Он несколько минут провел на высоте трех десятков метров над полюсом. Ясно, что для науки его полет ничего существенного не представлял.

Спустя три дня после Берда, через полюс пролетел на дирижабле «Норвегия» неутомимый исследователь Арктики Амундсен. Двумя годами позже над полюсом прошел дирижабль экспедиции Нобиле «Италия», потерпевший на обратном пути памятную всему миру катастрофу. Экипаж дирижабля был спасен советскими летчиками и моряками на советских самолетах и ледоколах.



После Великой Социалистической революции началось настоящее планомерное исследование Арктики силами советских ученых. До сих пор ни одной из капиталистических стран был не под силу такой размах научной работы. Арктику исследовали эпизодически отдельные любители за свой страх и риск. Необычайный размах советской исследовательской работы за полярным кругом стал возможен после того, как по инициативе товарища Сталина был создан специальный государственный орган — Главсевморпуть.

Советские ученые повели систематическое и тщательно продуманное наступление на Арктику. В суровых районах Севера, один за другим, воздвигались форпосты науки. Десятки экспедиций планомерно штурмовали и продолжают штурмовать различные секторы полярного бассейна. Постепенно все яснее и яснее становится карта районов Севера. В блестящих походах советских полярников были основательно изучены недоступные ранее острова Северной Земли, открыты многие новые острова и т. д.

Не прошло и двух десятилетий после знаменательного заявления Пири, как его слова вполне подтвердились на практике. В советском секторе Арктики самолет уже стал таким же обычным средством передвижения, как ледокол и собачья упряжка. Он применяется не только для экспедиционных на-

учно-исследовательских полетов, но и для рядовой работы по освоению Арктики.

Советские самолеты вывозят меха из глубинных пунктов Союза, ходят на ледовые разведки лежбищ морского зверя, помогают караванам судов пробиваться через ледовые перемычки Великого Северного морского пути, перевозят больных к врачам и врачей к больным, перебрасывают сотни пассажиров и т. д.

С каждым годом самолет получает все более и более широкое распространение в советском секторе Арктики. Гигантскими темпами растет количество арктических полетов. В 1934 году, например, советские самолеты сделали всего тридцать два полета в Заполярье, не считая челюскинскую эпопею; в 1935 году — почти в двадцать раз больше — 524 полета, налетав около миллиона километров. В 1936 году самолеты полярной авиации перевезли 5 400 пассажиров, 900 тонн хозяйственных грузов.

Параллельно с продвижением исследователей в глубь Арктики шло ее практическое освоение. Исторические походы пароходов «Сибирякова», «Челюскина» и «Литке» положили начало регулярной экспедиции Северного морского пути. Сейчас с запада на восток и с востока на запад этим путем проходят большие караваны судов с грузами для возрождения северных окраин. На пустынных островах Ледовитого океана возникли десятки радиостанций и научных зимовок: постепенно они продвигаются все дальше на север, все ближе и ближе к полюсу. Например, в 1936 году на самом северном из островов архипелага Франца Иосифа — на острове Рудольфа, всего в 900 километрах от полюса построена крупная полярная станция. Так, шаг за шагом, советские полярники все ближе и ближе подступают к сердцу Арктики, готовятся к решительному штурму Северного полюса.

Северный полюс, разумеется, интересует нас. Многолетние научные исследования советских полярников Арктики дали чрезвычайно ценные и богатые материалы о морях полярного бассейна, о режиме льдов, о направлении течений, о движении воздушных потоков. Все эти данные используются для социалистического строительства. В частности, метеорологические наблюдения полярных станций служат основой для долгосрочных прогнозов погоды во всем Советском Союзе.

Вполне понятно, какое огромное значение для правильности этих прогнозов, да и вообще всех наших знаний об Арк-



тике, имели бы наблюдения, сделанные непосредственно на самом полюсе.

«Можем ли мы достигнуть Северного полюса?» думал я и отвечал себе: «Уверен, что да». Систематическая многолетняя работа в Арктике подготовила серьезную и весьма внушительную базу для наступления на полюс. Мы располагаем также и материальной частью, с помощью которой возможно осуществить такую экспедицию.

Гигантские успехи советской авиационной промышленности известны всему миру. Полярные пилоты за последние годы приобрели изрядный опыт полетов в Арктике. Советские авиационные конструкторы создали такие самолеты, которые в состоянии, вылетев с какой-нибудь оборудованной базы, долететь до Северного полюса, сделать там посадку, высадить и оставить на льду группу научных работников, снабженную всем необходимым снаряжением, научным оборудованием и продовольствием, а затем вернуться на базу.

Естественно, возникает вопрос о том, — может ли самолет совершить посадку на полюсе? Я был глубоко убежден, что может. Уверенность мою поддерживает личный опыт полярного пилота.



Рукопись своей новой книги я показал товарищам по работе в Главном управлении Северного морского пути и, в первую очередь, Отто Юльевичу Шмидту. Как это часто случается в нашей стране, «сказка стала былью» — мечта моя осуществляется, правда, еще далеко не полностью. По предложению Главного управления Северного морского пути, партия и правительство в основном утвердили мой проект.

Но было решено вначале, перед ответственным полетом эскадры воздушных кораблей на полюс, произвести глубокую разведку Арктики.

Пришлось уже не в мечтах, а в действительности готовить машины и готовиться самому в большой арктический перелет Москва — Земля Франца Иосифа и далее до 82 — 83° северной широты.



...В воздухе стояла серая дымка. Кончался март. Погода была отвратительная. Через Москву проходил влажный цик-

лон, сопровождаемый трехградусным морозом. Покрытое ледяной коркой окно автомобиля с трудом позволяло вести машину, — ничего не было видно. Обледеневший стеклоочиститель не работал.

«Не хотелось бы мне в такую погоду оказаться в воздухе, — подумал я, — не успеешь опомниться, как крылья самолета обледенеют».

Услужливое воображение мгновенно нарисовало мне такую картину «гроба», что меня мороз по коже подрал. Я постарался отвлечься воспоминаниями о замечательных конструкциях наших самолетов, о приборах, позволяющих летчику свободно лететь, не видя земли и неба. Но все же самого злейшего врага авиации — обледенения, техника еще не победила. Полярники всех стран ломают голову, как изобрести средства против обледенения, но все опыты кончаются неудачей...



Незаметно я подъехал к Управлению Главсевморпути.

Марк Иванович Шевелев, начальник полярной авиации поднялся мне навстречу. Крепко пожимая мне руку, он спросил:

— Как машины? Готовы?

— Все в порядке, — ответил я.

— Повторяю, — сказал Марк Иванович, — по пути на Землю Франца Иосифа обследуйте все существующие авиабазы. Если они окажутся недостаточно подходящими для перелета будущей экспедиции, наметьте новые. А самая главная ваша задача, — продолжал он, — хорошенько изучить условия трассы перелета и обследовать весь архипелаг. Хорошо, если бы вам, Михаил Васильевич, удалось выбрать базу для экспедиции на одном из островов севернее бухты Тихой.

Шевелев говорил спокойно. Но я видел, что все его мысли целиком поглощены моим полетом. Марк Иванович вынул из коробки папиросу, несколько раз поднес ее ко рту и машинально, незажженную, вложил обратно в коробку.

— Когда думаете вылететь? — спросил он меня.

— Завтра утром, — ответил я.

Шевелев довольно улыбнулся.

— Олл райт! Все? Вопросов у вас нет?

Мы расстались, чтобы встретиться завтра утром на старте.



Экипаж моего самолета был укомплектован слетавшими и хорошо знающими друг друга людьми. Бортмехаником в перелет шел мой старый летный спутник Бассейн, а радистом — челюскинец Иванов. На второй самолет, который летел на Землю Франца Иосифа, вместе со мной, был назначен летчик Махоткин. Я много слышал о его полетах на заполярной линии Красноярск — Дудинка, знал, что Махоткин не раз участвовал в ледовых разведках, помогая судам Главсевморпути проходить по Великому Северному морскому пути. Экипаж у Махоткина был свой, тоже слетанный: старый «воздушный волк» бортмеханик Ивашина и энергичный комсомолец Аккуратов, успевший, несмотря на свою молодость, снискать славу хорошего полярного штурмана и радиста.

Надо прямо сказать, я был очень доволен своим звеном. Я знал, что со мной в Арктику шли люди, влюбленные в свое дело, горящие желанием выполнить поставленную перед ними задачу.

Специальное оборудование распределялось между самолетами так: у меня на борту было отличное радиоустройство — коротковолновый радиоприемник и передатчик для постоянной связи, длинноволновый приемник и передатчик для ориентировки по радиомаяку и радиопеленгатору. Все это оборудование находилось в руках радиста-челюскинца Иванова. На борту самолета Махоткина было стандартное оборудование. Зато он располагал всеми необходимыми аэронавигационными приборами и инструментами. Все это оборудование было сосредоточено в руках воздушного штурмана Аккуратова. Таким образом, звено в целом располагало всеми современными средствами ориентировки в воздухе.

Наше звено вылетело из Москвы утром 29 марта.

Первый участок маршрута Москва — Архангельск был пройден нами за семь часов тридцать минут. Головным шел самолет Махоткина. Вел звено штурман Аккуратов. Этот перелет я поручил ему с целью проверки на практике его умения водить самолет... И нужно сказать, товарищ Аккуратов экзамен выдержал блестяще. Несмотря на неблагоприятные метеорологические условия (облачность, снегопад), он привел самолеты в Архангельск, как по линейке.

30 марта мы стартовали в Архангельске, взяв курс на Нарьян-Мар. Звено попрежнему вел Аккуратов.

Я не останавливаюсь на первом этапе перелета Москва — Амдерма потому, что полет здесь мало чем отличается от полета по средней части СССР в зимних условиях. Кроме того, от Архангельска до Нарьян-Мара мы шли по почтовой-пассажирской трассе гражданской авиации.

Нам сопутствовала хорошая погода, и на следующий день — 31 марта мы благополучно прилетели в Амдерму.

Дальнейший путь наш лежал вдоль острова Вайгач по восточному берегу Новой Земли на мыс Желания и дальше через Баренцево море в бухту Тихую на Земле Франца Иосифа. По маршруту нам было приготовлено много аэродромов — на Югорском Шаре, на зимовке острова Вайгач, в бухте Варнека. Все они являлись как бы запасными на случай плохой погоды и на случай вынужденной посадки, так как из Амдермы мы должны были лететь по восточному берегу Новой Земли до Маточкина Шара. Но успех первых дней полета уже начал кружить нам голову, и Махоткин предложил лететь прямо через Карское море на мыс Желания. Этот маршрут сокращает путь на двести километров. Но не это прельщало Махоткина. Ему немало пришлось полетать над Карским морем весной и летом во время навигации. В это же время года здесь никто никогда не летал. И ему очень хотелось, чтобы мы были первыми людьми, которым удалось провести ледовую разведку в Карском море зимой. Результаты наших наблюдений он думал послать в Арктический институт.

— Ты представить себе не можешь, Михаил Васильевич, — горячо убеждал он меня, — какое огромное научное значение имеет эта ледовая разведка.

Я задумался. Значение полета для меня было конечно вполне ясно. Моторы до сих пор работали хорошо. Они и сейчас не подведут, и мы хотя слегка отклонимся от утвержденного маршрута, но все же на мыс Желания прилетим во-время, свою задачу выполним и попутно сделаем ценные научные наблюдения. Ясность задачи подсказала решение.

— Идет, — ответил я Махоткину после минутного молчания. — Только смотри, — обернулся я к Аккуратову, — веди прямо, не заплутайся.

— Есть, товарищ командир, — весело ответил штурман, и мы вместе направились к машинам.



Часов в двенадцать дня мы поднялись в воздух. Ветер дул попутный. Моторы работали хорошо. Наши машины порой набирали скорость до двухсот километров. Уже пройдена береговая полоса, пройден прибрежный изломанный и торосистый лед. Несколько минут мы шли над чистой водой. Это была огромная полынья, шириной около тридцати километров. Она тянулась вдоль берега, и сколько мы ни пытались, мы не могли разглядеть, где она кончается. «Игра стоит свеч, — подумал я о своем решении пойти прямо через море. — До сих пор считалось, что в это время года Карское море покрыто сплошным льдом. Оказывается, это далеко не так».

Но предаваться размышлениям было некогда. В Арктике погода меняется не по часам, а буквально на глазах. Вот слева уже стоит стеной сплошная облачность. Вдали ясно виден снегопад. Над нами — рваные облака, и в окна между ними освещает землю солнце.

«Великая полынья» оказалась далеко позади, мы уже летели в ста — ста двадцати километрах от берега. Справа, километров за пятьдесят — шестьдесят от полыньи нам часто попадались большие разводья; казалось, что море не замерзло, а покрыто огромными плавающими льдинами. Погода стала резко ухудшаться. Солнце уже не просвечивало, и мы летели над сплошной облачностью. Небо закрылось плотным слоем серых тяжелых облаков.

Облака прижимали нас к морю. Сначала мы летели на высоте шестисот метров, затем у нас осталось триста метров высоты, затем пришлось спуститься до двухсот метров. Видимость ухудшалась с каждой минутой.

Я упорно шел вперед и боялся только одного: как бы мне в воздухе не потерять Махоткина. Впереди, в поле моего зрения, все время маячит черное пятно — его самолет.

Не помню, сколько мы так летели. По моим расчетам, мы стошли от Амдермы километров двести, когда Махоткин неожиданно повернул обратно.

«Что случилось, — забеспокоился я. — Почему он возвращается? Лететь вперед еще вполне можно: ведь у нас самолеты оборудованы приборами для слепого полета и бо- яться нечего».

Пока я так размышлял, Махоткин снова развернулся и пошел по прежнему курсу. Я крикнул Бассейну:

— У Махоткина что-то не ладит. Смотри, как он нервничает!

Флегонт кивком головы подтвердил, что понял, и стал наблюдать за самолетом Махоткина.

Так прошло еще несколько минут. Махоткин третий раз развернулся на сто восемьдесят градусов и лег на курс Амдермы. Совершенно сбитый с толку этими эволюциями, стал разворачиваться и я.

С тех пор, как мы заметили странное поведение Махоткина, Иванов беспрерывно давал свои позывные, вызывая по радио Аккуратова. Но при всем желании связаться с ним так и не удалось: у него, повидимому, закапризничала рация.

Как бы там ни было, но мы идем обратно. Это я знаю твердо. Но этого мало: чутье летчика мне подсказывает, что мы идем не по тому курсу, по которому летели сюда. Погода резко изменилась к худшему. Мы, как видно, взяли правее и попали в ту полосу снегопада, которая недавно была слева от нас.

Я нагнал самолет Махоткина, подлетел к самому крылу, открыл форточку и стал давать знаки рукой, чтобы нас слушали по радио. Под его самолетом болталась антенна, — значит, Аккуратов работает. Мне хотелось спросить у штурмана истинный курс и погасить свои сомнения. Но я так и не получил ответа. Вероятно, наши предположения оправдались: у него капризничает рация.

Между тем, мы идем обратно курсом уже час с лишним. Впереди показались смутные очертания берега. Подлетаем ближе — становится ясно, что под нами какой-то остров. Махоткин, повидимому, принял его за остров Местный и повернул влево. Значит, я был прав, и через восемнадцать-двадцать минут должна показаться Амдерма. Продолжая идти за Махоткиным, я крикнул своему механику:

— Мы вышли где-то правее Амдермы!

Он покачал головой и ничего не ответил.

Продолжаем идти за самолетом Махоткина. Теперь я уверен, что до Амдермы рукой подать. По моему приказанию, Иванов уже вызывает ее, чтобы сообщить, что мы будем через десять-пятнадцать минут. Пусть приготовят знаки. И в этот момент опять совершенно неожиданно Махоткин повернул обратно...

Раньше я был убежден, что мы отклонились вправо и поворот влево расценивал как исправление ошибки. Теперь, снова поворачивая назад, то-есть, по моим расчетам, про-



должая отклоняться от Амдермы, я несколько не сомневался в правильности принятого Аккуратовым решения: я верил ему больше, чем себе: «Вот как может обманывать чутье летчика, — думал я. — Все эти чувства недостойны доверия. То ли дело приборы. Точный расчет, уменьше этими приборами пользоваться — и вот пожалуйста: молодой штурман Аккуратов оставляет в дураках старого летчика Водопьянова»...

Признаюсь, в это время я настолько верил в Аккуратова, что мне было приятно чувствовать себя обманутым. Я считал, что раз он повернул направо, значит, нужно было поступить именно так, а не иначе. Да не только я — весь мой экипаж думал так, а Бассейн даже подтрунивал надо мной.

— Отклонились вправо, — вспоминал он вслух мои слова. — Эх ты, штурман! Кто же оказался прав? Где же Амдерма? Теперь только поверь...

Я молчал, сосредоточив все внимание на картине, что расстилалась под самолетом. То, что я видел внизу, никак не могло меня радовать. Однообразный грязновато-белый цвет земли сливался с такими же по окраске облаками в один общий тон. Порой было трудно различить, где кончается земля и начинается небо, — резкая линия впереди, которую мы называем горизонтом, на этот раз отсутствовала, и это во много раз затрудняло и без того тяжелый полет.

Впереди показалась огромная решетчатая радиомачта. До сих пор в этих местах мне еще не приходилось встречать таких сооружений. Удивленный, я спросил механика:

— Что это за радиостанция?

— Такие мачты есть и на зимовке острова Вайгач, и на Югорском Шаре; которая это из них, — я не знаю, — ответил он.

— Вайгач, — решил я.

Мачта уже под нами. Около нее показался хороший аэродром с большими цветистыми флагами по углам.

Увидев аэродром, я сразу понял, что был прав в нашем безмолвном споре с Аккуратовым. Было совершенно ясно, что под нами один из запасных аэродромов, приготовленных для нас. Я знал, что все эти аэродромы, если смотреть с нашего обратного курса, расположены правее Амдермы. Значит, Аккуратов все же ошибся, и мы повернули обратно буквально в нескольких километрах от Амдермы и теперь только усугубляем эту ошибку. «Вообще же с Махоткиным что-то сегодня случилось — он нервно ведет самолет. Надо брать команду в свои руки», подумал я и сделал круг. После

этого круга Махоткин должен перейти в мое подчинение. Но он, не обращая внимания на мой приказ, продолжал идти вперед. Видно, не заметил. Что же это случилось? Погода плохая, летчик нервничает?.. С большим трудом я снова догнал его. Начал качать свой самолет с крыла на крыло, стараясь обратить на себя внимание товарища. Увлеченный своими эволюциями, я не заметил, как мы попали в снегопад. Здесь уже я больше угадал, чем увидел, что Махоткин развернулся и... пропал в бешено крутящемся снеге.

Искать Махоткина опасно. Самолеты, не заметив друг друга, могут столкнуться в воздухе. Опасаясь столкновения, я тоже развернулся и пошел вниз, рассчитывая отыскать по мелькнувшей внизу радиомачте замеченный мною аэродром.

Мне посчастливилось: на мачту я наткнулся почти сразу. Но погода и тут испортилась. Начался снегопад. И долго мне пришлось носиться взад и вперед, кружиться над мачтой, искать пропавший аэродром. Все слилось в общий белый фон. Самолет на развороте трясет, скорость то увеличивается, то уменьшается. Горизонта не видно. То и дело приходится пользоваться приборами. Я уже хотел сесть на берегу Карского моря, когда подо мной мелькнули цветные флаги и я понял, что наконец-таки нашел аэродром. Ни на минуту не упуская его из вида, по флагам определил направление ветра, сделал крутой разворот и благополучно сел. Навстречу самолету бежали люди.

Как я и предполагал, это оказалась комсомольская зимовка острова Вайгач.

С помощью комсомольцев мы быстро подрулили к самой зимовке, закрепили свой самолет, спустили воду и укутали мотор чехлами. Убедившись, что ни пурга, ни мороз уже ничем не угрожали нашей машине, мы вслед за нашими гостеприимными хозяевами, замерзшие и запущенные снегом, ввалились в домик, который по-морскому назывался кают-компанией. Это была столовая, рабочая комната и клуб зимовщиков.

Мы быстро разоблачились и осмотрелись кругом. Наше внимание невольно привлекла большая ярко разрисованная стенгазета. Я подошел ближе и с удивлением обнаружил, что вся стенгазета посвящена нашему прилету.

— Зачем вы выпустили такую газету? — удивленно спросил я у комсомольцев. — Вы же знали, что мы у вас садиться не предполагали, и сели совершенно случайно.

— Это мы на счастье, — ответил начальник зимовки товарищ Степанов. — И, как видите, счастье нам улыбну-



лось — вы прилетели. Очень жаль, что вместе с вами не сел Махоткин.

Мы были тронуты этой заботливостью и щедро наградили комсомольцев свежими газетами и литературой. Я очень сожалел, что многочисленные письма, адресованные комсомольцам, мы оставили в Амдерме, поручив их доставку собаке почтой.

Несмотря на теплую встречу, всю эту ночь мы чувствовали себя отвратительно. Я ежечасно запрашивал Амдерму и другие станции о том, нет ли каких сведений от Махоткина. Все станции слушали, но он всю ночь молчал...

К утру погода улучшилась, и я решил полететь на розыски пропавшего самолета. Верхние крылья и фюзеляж обеих наших машин были покрашены в красный цвет, особенно хорошо видный на белом фоне. Теперь я собирался воспользоваться плодами нашей предусмотрительности. Но увы, я несколько раз пересек Вайгач, а самолета нигде не обнаружил. Видя, что дальнейшие поиски не принесут никакой пользы, я решил сесть в Амдерме и там ждать сведений о Махоткине.

С тех пор, как я потерял в снегопаде Махоткина, меня не покидала мысль о нем. Правда, я не верил в то, что с ним что-нибудь случилось. Я знал, что Махоткин не плохой летчик, что он где-нибудь сидит; где же именно, нужна ли ему моя помощь? — вот вопросы, на которые я не находил ответа. Я несколько часов не выходил из Амдерминской радиостанции, непосредственно запрашивал все рации, не знают ли они что-нибудь о судьбе Махоткина. Неведение продолжалось еще три часа — вплоть до того времени, как комсомольцы с зимовки острова Вайгач прислали радостную радиogramму о том, что на их аэродроме благополучно снизился Махоткин. Я невольно вспомнил о выпущенной «на счастье» стенгазете. «Молодцы ребята, — подумал я. — Они, наверное, так же хорошо встретили и Махоткина. Ведь им очень хотелось его видеть».

Через несколько часов Махоткин прилетел в Амдерму.



С погодой нам опять не повезло, и мы просидели в Амдерме вплоть до 6 апреля. В этот день с утра проглянуло солнышко, и мы решили лететь, несмотря на то, что горизонт был покрыт тучами, которые не предвещали ничего хорошего.



Но самолеты наши оборудованы специальными приборами для таких полетов, значит, в полете туман и облачность нам не страшны. Была бы хорошая погода в месте посадки. С Маточкина же Шара нам сообщили, что погода там хорошая и в ближайшие часы вряд ли испортится.

Мы поднялись в воздух и пошли на север, строго придерживаясь маршрута. Наш путь лежал из Амдермы, пересекая Вайгач, на Маточкин Шар. Еще на земле, после неудачной попытки, я отменил экспериментальный полет через Карское море и предложил идти по маршруту.

— Мы можем экспериментировать на обратном пути, — сказал я, услышав возражение со стороны Махоткина и Аккуратова, которым страшно хотелось осуществить свой замысел. — Прежде всего нам нужно выполнить задание, — отрезал я.

Итак, мы в воздухе. Позади нас остался первый час полета, позади остались остров Вайгач и хорошая погода. Карские ворота встретили нас таким густым туманом, что я мгновенно потерял самолет Махоткина. Опасаясь столкновения, я добавил обороты мотору и по приборам стал пробиваться вверх. Это мой любимый способ борьбы с туманом. Впрочем, и он имеет одну опасную сторону — обледенение. Пробивая туман вверх, самолет попадает в верхние, более холодные слои воздуха. Капельки влаги начинают осаждаться на всей лобовой части самолета и замерзать. Образуется толстый слой льда, который изменяет вес, центровку и все аэродинамические качества самолета настолько, что грозит аварией. Обледенение — злейший враг авиации.

Все мое внимание было сосредоточено на приборах: в тумане удержать самолет правильно по отношению к земле можно только с помощью приборов для слепого полета. Бортмеханику я поручил внимательно следить за крыльями самолета и, как только появится обледенение, сигнализировать мне. Но и на этом я не успокоился. Улучив минутку, я сам осмотрел крылья. Как на зло, окна кабины заиндевели, и сквозь них было очень плохо видно. Открыл обе форточки, и сразу же отлегло от сердца: на крыльях ни малейшего признака обледенения.

На высоте тысячи семисот метров мы как бы вынырнули из воды и увидели солнце. Оно показалось нам особенно ярким, слепящим. Это, наверное, потому, что нам пришлось долго пробыть в сплошном молоке тумана, страшно напрягать зрение, чтобы что-нибудь рассмотреть.



Пока мы пробивались вверх, Иванов несколько раз вызывал Махоткина и сообщал ему по радио о нашем положении. Ответа он так и не получил. Повидимому, у него опять неисправна рация. Тогда Иванов попытался разыскать Махоткина через наземные радиостанции. Первым ответил Маточкин Шар:

— О Махоткине ничего не знаем, но погода у нас хорошая, ясно, видимость больше пятидесяти километров.

Этого сообщения для меня было достаточно, чтобы принять решение идти вперед по компасу над туманом.

Так я шел около часа. Вверху сияло солнышко, высоко ходили редкие перистые облака, а внизу расстилалась ровная белая пелена кучевых облаков. И когда на этой молочно-белой, похожей на застывшее молочное море, поверхности появились темные пятна и окна, я заметил мелькнувший внизу берег Новой Земли. Это значило, что до Маточкина Шара остались считанные километры. Я решил снизиться под облака, рассчитывая, что туман не до самой земли. Мой расчет, однако, не оправдался, пришлось снизиться до двадцати метров, но и на этой ничтожной высоте стоял туман, и видимость была очень слабая. Если бы подо мною была тундра, покрытая, как белой скатертью, сплошным снегом, я не рискнул бы идти над ней бреющим полетом, а пошел бы снова вверх, но под нами появилась резко очерченная поверхность — слева берега, справа змейками извиваются разводья. А раз есть черные пятна, раз «пестрит», как говорят летчики, значит, можно, не прибегая к приборам, держать самолет правильно по отношению к земле и идти бреющим полетом.

Летели мы в тумане около часа, но мне этот час казался вечностью. Иванов убрал антенну, опасаясь, как бы она не зацепилась за торосистый лед. Рация не работала. Бреющий полет вообще опасен, тем более в Арктике, да еще в тумане. И нужно признаться, что все время, пока мы так летели, настроение у нас было не из важных. Я впервые вздохнул свободно, когда увидел впереди просвет и понял, что мы пробили туман. Буквально через несколько минут после этого мы уже имели пятьсот метров высоты. Кругом ясно. Мучивший нас туман оборвался и стеной отходил назад. Иванов по радио сообщил на Маточкин Шар:

— Скоро будем у вас, приготовьте костры.

На Маточкином Шаре я рассчитывал встретиться с Махоткиным, но его тут не оказалось. Мне передали его радиogramму: «Попав в сплошной туман, решил вернуться, сел в бухте Варнек». Какая досада, что у нас не было двухсторонней



связи и я до посадки на Маточкин Шар не знал, что Махоткин вернулся. Если бы знал, я не пошел бы один вперед.

На другой день прилетел Махоткин, и мы стали дожидаться хорошей погоды, чтобы вместе вылететь на мыс Желания.



Мы опустились на аэродроме мыса Желания 9 апреля в четырнадцать часов пятнадцать минут. Навстречу самолетам высыпало все немногочисленное население советской зимовки. Радостные лица, сердечные приветствия, безоблачный солнечный день. Казалось, ничто не могло нарушить покоя, наконец установившегося над затерявшимся в арктических льдах клочком земли. Но не успели мы раздать зимовщикам письма и посылки, привезенные с Большой Земли, как за окном потемнело, солнце скрылось за невесть откуда набежавшими тучами. Ночью меня разбудили и сказали, что разыгрался шторм, надо спасать самолеты.

Семь дней, вплоть до 16 апреля, плохая погода приковывала нас к мысу Желания. Что-нибудь да мешало полету: или полярная пурга, когда человеку ни за что не устоять на ногах, и в двух шагах ничего не видно; или полярный туман, когда мутное, молочное небо спускается на землю и все скрывается в этом противном морозящем покрове; или же полярный шторм, когда вековой пак \*) на море ходит волнами, многометровой толщины льдины становятся на ребро с легкостью щепки, а воздух на много сотен километров гремит, словно от орудийных выстрелов.



16 апреля нас порадовало вдвойне. У нас с утра установилась ясная солнечная погода, и синоптик уверял, что она продержится не меньше суток. Взволнованный радист прибежал с радиограммой из бухты Тихой. У них погода отличная, видимость пятьдесят километров. О лучшей погоде мечтать трудно, и мы решили не терять дорогого времени.

Уже на пути к мысу Желания наши магнитные компасы заметно нервничали, чувствуя близость магнитного полюса.

\*) Пак — толстый слой льда.



Но тогда нам было не страшно: у нас был хороший ориентир — берег Новой Земли, который, независимо от настроения компасов, все равно привел бы нас к желанному мысу. Но теперь нам предстояло подняться до  $80^{\circ}$  северной широты. Как поведут себя самолетные компасы в этих широтах — неизвестно, а итти нам придется больше пятисот километров над льдами и открытой водой Баренцова моря — там ориентиров никаких не сыщешь. И мы решили проверить работу компасов радиомаяком мыса Желания. У нас было достаточно времени, чтобы сговориться с радистами зимовки о всех подробностях будущего полета по радиомаяку. Сигналы радиостанции (маяка) идут в одном определенном направлении, совпадающем с направлением полета. Для меня это было особенно важно, так как этим способом я собирался летать и в будущем.

Радисты мне сказали, что мое правое ухо будет все время слышать сигнал «А» (точка-тире по азбуке Морзе), а левое — сигнал «Н» (тире-точка). Радисты от меня требовали одного: веди самолет так, чтобы обе буквы слышны были одинаково хорошо. Взамен они обещали, что луч радиомаяка приведет нас прямехонько в бухту Тихая.

Сборы были короткие, даже моторы, как будто чувствуя нашу торопливость, запустились быстро, без особых капризов, обычных в арктических условиях.

Я взлетел первым, мне перед полетом хотелось проверить радиомаяк. Махоткин должен был взлететь после того, как я вернусь и сделаю круг над аэродромом.

В воздухе я первое время чувствовал себя несколько необычно: уши закрыты наушниками, в наушниках назойливо пищат точки и тире азбуки Морзе. До сих пор в полете я слушал только одно — мотор. Ухо привыкло к его знакомому грохоту и чутко реагировало на малейшие изменения в привычных шумах. Теперь внимание приходилось рассеивать между мотором и писканием радиомаяка. Даже больше того — позабыть про мотор и все внимание переключить на Морзе.

Испытывая радиомаяк, я отошел километров на десять в море, полетел там. Слышимость хорошая. С непривычным положением освоился. Все в порядке. Пора возвращаться на аэродром и поднимать Махоткина.

Подлетаю к аэродрому — сердце радуется. Погода прекрасная. Завидев меня, Махоткин рулит к старту. Сейчас он поднимется, и мы возьмем курс на последнюю точку нашего перелета, возьмем последний барьер.

О порядке во время полета у нас с Махоткиным было



условлено: я иду по радиомаяку, он — по компасу; я иду впереди; если у меня закапризничает рация, я делаю круг, и это должно означать, что он становится ведущим.

Так мы шли минут двадцать пять-тридцать. Все хорошо. Потом, ни с того, ни с сего, стала затихать слышимость обеих букв сразу. Чем дальше, тем хуже. Я послал записку Иванову, но он, сам контролируя прием, был озабочен не меньше меня.

— Дело в приемнике, — ответил он. — Потерпи несколько минут, сейчас настроюсь. — Я боялся слишком далеко отклониться от курса и поэтому «терпеть» не согласился, а пошел по кругу и пустил вперед Махоткина. Правда, в следующую же минуту мне пришлось пожалеть об этом: слышимость опять стала хорошей. Я вновь отчетливо и ровно стал слышать успокаивающие сигналы радиомаяка. Но заходить вперед, нервировать товарищей, не хотелось. Я решил идти следом и контролировать правильность вычисленного Аккуратовым компасного курса до тех пор, пока между нашими курсами не наметится существенной разницы.

Время шло — курс Аккуратова был безукоризненным. Я все время «сидел на хвосте» у Махоткина и одинаково хорошо слышал оба сигнала. Так продолжалось, как теперь вспоминаю, не менее часа.

Впереди стали попадаться облака. Над облаками, хотя они и были рваные, Махоткин не пошел. Он снизился под них. Я понял его: как-то лучше себя чувствуешь, когда видна земля. Здесь, под нами, конечно, не земля, а такое же нагромождение льдов и мелких разводьев, как и в Карском море, но все-таки что-то видно.

Мы летели на сухопутных машинах над открытым морем.

Но звуки мотора не внушали никаких опасений. Я шел, как и уговорились, ни на шаг не отставая от Махоткина. Скоро облачность стала прижимать нас ко льду. Мы уже были почти на середине нашего пути, как неожиданно вошли в густой туман. Я сразу же потерял Махоткина. Как всегда в таких случаях, недолго думая, я добавил обороты мотору и полез вверх. Не успел я набрать и полторы тысячи метров, как туман кончился и впереди показалась полоса хорошей погоды. Обрадованный таким счастливым оборотом дела, я стал искать Махоткина. Далеко на горизонте заметил черную точку, похожую на самолет. Обрадовавшись, я сейчас же указал на нее своим товарищам.

— Почему же он так далеко впереди? — с недоумением спросил Бассейн.



— Нет ничего удивительного, — ответил я. — Пока мы набирали высоту, наша скорость была незначительна, а он в это время шел бредущим полетом, вот и ушел вперед.

Я направил самолет к черной точке, но уже через несколько минут меня постигло полное разочарование: точка оказалась полыней, похожей на самолет. Продолжаю поиски, посмотрел направо, налево, сделал круг — Махоткина нет. А сигналы радиомаяка назойливо лезут в уши, напоминают о том, что лечу правильно.

Успокоив себя тем, что Махоткин идет впереди, я решил продолжать полет. Прошли еще километров сто и снова врезались в туман. С этой минуты туман и низкая облачность стали попадаться довольно часто, и нам не один раз приходилось подниматься вверх и опускаться вниз, выискивая наиболее благоприятную для полета высоту.

Мы находились в полете уже три с половиной часа. По нашим расчетам, скоро должны показаться острова архипелага Земли Франца Иосифа, как вдруг исчез один из сигналов радиомаяка — пропала буква «А». Помня наставления радистов, я должен был сейчас же итти вправо, «искать сигнал». Но чтобы проверить себя, я все же прежде просмотрел схему, врученную мне перед самым отлетом. Схема говорит ясно, что буква «А» с правой стороны.

По радиомаяку я лечу в первый раз. К тому же, как человек, привыкший летать по компасу, я не особенно доверял радиостанции. До того, как пропало «А», компасный курс наш был 290 — 300°. Теперь, в поисках пропавшего сигнала, я уже отклонился вправо до 340°, но «А» все время не слышно. Иванов настаивает:

— Бери направо.

«Ну, уж дудки», подумал я и повернул влево. Я сознательно пошел против схемы, потому что больше не доверял ей.

Погода снова ухудшилась. С момента старта прошло уже четыре с половиной часа. Мы летели на высоте двухсот метров. Под нами громоздились ледяные торосы и айсберги Баренцева моря, чистая вода уже кончилась. В кабине было тепло, как в комнате, хотя столбик термометра, укрепленного на стойке крыла самолета, ушел до 31° ниже нуля. Слева показалась земля. Это несомненно архипелаг Земли Франца Иосифа. Но какой это остров из семидесяти с лишним островов архипелага?

Я стал обходить обнаруженный остров. Подо мной рас-



стился пологий берег, покрытый довольно ровным слоем снега. В случае чего сесть можно без особого риска. Но садиться невдалеке от цели не хотелось, и я приказал Иванову бросить радиомаяк, перестроиться на короткую волну и, связавшись с бухтой Тихой, узнать, какая у них погода. Пока Иванов пытался связаться с Тихой, островок кончился, и мы снова вышли в скованное льдом море. Я начал нервничать. Никому неизвестно, в какой части архипелага Франца Иосифа мы сейчас находимся. Может быть, островок, который мы сейчас только прошли, является самой северной или южной оконечностью, и по нашему курсу мы уже больше не встретим земли. Тихая не отвечает. Бензин на исходе. Нужно было немедленно принимать какое-то решение. Посоветовавшись с Бассейном, я решил вернуться обратно и сесть на острове.

Вернулся. Вскоре справа что-то зачернелось. Подошел ближе. Маленький островок. Дальше остров побольше. Между ними ровное место. Внизу видно, как с северо-востока быстро-быстро по поверхности снега бежит поземок. По этому поземку я определил ветер, и не успел еще Иванов убрать антенну, как я сел.

— Прилетели, — облегченно вздохнул я и добавил, обращаясь к товарищам: — В какой ангар прикажете поставить машину?

Через несколько минут я подрулил к неизвестному острову, остановил мотор и сейчас же выпустил воду прямо в снег.



Даже здесь, за мысом неизвестного островка, ставшего местом нашей первой вынужденной посадки, ветер неистово метал целые тучи поднятого с земли снега. Мы поняли, что начинается очередной шторм и нужно бросить мысль о всяких попытках связаться по радио с внешним миром. Правда, мы знали, что о нашей судьбе будут беспокоиться не только на гостеприимных зимовках, но и на Большой Земле, что нам необходимо дать о себе знать, но в то же время мы знали и другое — в такой ветер нам при всем желании не запустить моторчик аварийной рации, не установить динамки. Я высказал эти мысли товарищам. Они согласились со мной. Наши кабины отапливаются отработанными газами мотора. В них тепло только тогда, когда работает мотор. Но мотор был давно выключен, и температура кабины быстро приблизилась



к температуре окружающего воздуха — 31° мороза. Фанерные стенки фюзеляжа, конечно, меньше всего приспособлены для того, чтобы долгое время сохранять тепло.

Наглаз казалось, что сейчас не больше трех-четырёх часов дня, на самом же деле шел уже первый час ночи. Мы поднялись около трех часов утра и с тех пор непрерывно работали, провели около пяти часов в воздухе при довольно тяжелых условиях полета. Ясно, что все это нас здорово утомило, и мы решили немного отдохнуть. К тому же я втайне надеялся, что через несколько часов улучшится погода и нам удастся установить радию, а, следовательно, связь с внешним миром.

Сказано — сделано.

Иванов достал из багажных ящиков меховые комбинезоны, спальные мешки и прочее, до сих пор не понадобившееся нам полярное обмундирование.

— Довольно, — говорит, — по-московски ходить. Раз мы в Арктике, значит, и одеваться надо по-арктически.

Переодевшись, я все равно чувствовал холод. Стены кабины, как оказалось, не защищали не только от холода, но и от ветра. Ледяное дыхание шторма пронизывало нас насквозь.

Стали распределять места — где кто ляжет. Бассейн заявил, что он займет свое любимое место — в хвосте, около костыля. Мне предложили занять место в пассажирской каюте, а Иванов занял пилотскую рубку.

К утру погода стала улучшаться. Воспользовавшись этим, мы с Ивановым приступили к установке палатки. Бассейн спал, и мы его не стали беспокоить.

За работой мы впервые почувствовали, что согрелись по-настоящему. Бассейна разбудили наши оживленные голоса, он догадался, что мы согрелись, и вылез к нам из своего логова.

Установили палатку, на полу расставили чехлы, постелили два спальных мешка. Флегонт, все еще не веря в палатку, свой мешок оставил в самолете, решив спать в пассажирской кабине.

После установки палатки мы почувствовали голод и занялись приготовлением горячей пищи. Разожгли примус. В палатке стало тепло. Оказывается, здесь тепло держится гораздо лучше, чем в самолете.

Обязанности повара добровольно принял на себя Бассейн. Готовил он долго, и что именно приготовил — трудно сказать. Я уверен, что ни один повар не сумел бы определить



этого. После того, как согрелась вода, Бассейн всыпал в котелок несколько ложек сухого молока, положил плитку шоколада, две ложки сливочного масла. Белая жидкость неожиданно превратилась в... зеленую, потом в черную. В палатке тесно, олений мех наших комбинезонов сильно линяет, и, пока варился обед, в кастрюле набралось столько оленьей шерсти, что суп поневоле приобрел довольно странную окраску.

Против ожидания, завтрак оказался довольно вкусным и питательным. Кастрюля «полярного супа» придала нам новые силы, и мы приступили к установке динамки и мотора аварийной рации.

Ветер затих, но мороз не спадал. Работать приходилось без перчаток, и руки мгновенно приставали к металлическим частям. В обычной обстановке для налаживания рации потребовалось бы десять-пятнадцать минут, а мы потратили на это не менее двух часов.

Наконец, установка динамки закончена. Но теперь предстоит не менее сложная работа: на тридцатиградусном морозе запустить бензиновый моторчик. Долго мы с ним бились, пока не догадались сделать то, что категорически запрещено всеми руководствами: подогреть моторчик паяльной лампой. Это помогло.

Моторчик заработал, завертелась динамка. Иванов сел на ключ, стал выстукивать наш позывной знак: «Рутуй». Не успел он один раз отстучать его, как оборвался ремень. Ремень рвался без конца, и мы весь день передавали одну небольшую радиogramму. В ней мы просили Махоткина привезти нам на место вынужденной посадки килограммов сто бензина и бак для нагрева воды.

Радиogramму мы адресовали в бухту Тихую, так как были уверены, что Махоткин уже там. Каково же было наше удивление, когда мы получили ответ Махоткина... с мыса Желания.

«У меня испортился указатель скорости, — радировал он, — без него даже в слабом тумане я лететь не могу. Вернулся на мыс Желания. При первой возможности вылету в бухту Тихую и на помощь к вам».

Теперь нам оставалось только более или менее точно определить свое местонахождение и сообщить его Махоткину. Надо же человеку знать, куда лететь. Правда, мы ему передавали, что находимся недалеко от Баренцова моря, но это все равно, что сказать: «я живу в Московской области», не



указав ни города, ни улицы, ни номера дома.

Только на третьи сутки нашей вынужденной посадки видимость настолько улучшилась, что на юго-западе мы впервые заметили несколько островов и среди них один очень высокий.



Мы устроили совещание, чтобы наметить план действий. Мы же отлично знали, что мыс Желания отличается плохой погодой, и может случиться, что Махоткину не скоро удастся добраться до Земли Франца Иосифа.

Все разговоры свелись к тому, что надо больше надеяться на себя и попытаться своими силами выбраться отсюда.

— Давайте проверим наличие горючего, — предложил я. Экипаж меня поддержал, и мы сразу же приступили к делу. Пришлось чайником сливать бензин из всех баков в верхние. Таким образом мы набрали горючего почти на два часа полета. Этого было вполне достаточно, чтобы добраться до Тихой. Теперь остановка была только за тем, как нагреть воду. Воды для мотора нужно шесть ведер. Но из этого, казалось, безвыходного положения выход нашли. Сняли добавочный девяностолитровый бензиновый бак, пробили в нем дыру. Тут уж мне пришлось менять профессию и из летчика становиться водогреем.

Целые сутки ушло на то, чтобы нагреть достаточное количество воды. За это время Флегонт с Ивановым нагрели мотор. Мы стали наливать в него воду.

Сердце сжалось от радости, когда после пяти дней вынужденной посадки я занял свое место в самолете и почувствовал перед собой работающий мотор.

Торонясь, сбивая с ног друг друга, мы бросились собирать все наше имущество, разбросанное на снегу, и кидать его как попало в багажные ящики. Вслед за продуктами туда полетели самолетные чехлы, палатка, спальные мешки, примус, паяльные лампы. Мы понимали, что каждая минута бесполезной работы мотора уменьшает наши скудные запасы горючего и ставит под сомнение самостоятельный прилет в бухту Тихую. Едва товарищи заняли места, я дал полный газ, и наша легкая машина свободно оторвалась от снега и пошла в воздух.

На высоте двух тысяч пятисот метров я всмотрелся в картину, развернувшуюся внизу, и сразу же стало ясно, что



радиомаяк завел нас на остров Греем-Белль, который находится в ста восьмидесяти километрах от бухты Тихой. Высокий остров, который мы видели, оказался Землей Вильчека. Мы до него летели минут пятнадцать. Это минимум сорок километров.

«Что же это значит? — подумал я. — Почему мы сюда попали? Неужели нам была дана неправильная схема? Неужели «А» означало «лево», а не «право?..»



Погода стала наредкость хорошая, но самолет подвигался вперед очень медленно. Ему мешал сильный встречный ветер. Он мог снизить нашу скорость настолько, что, израсходовав весь бензин, мы не достигнем Тихой и будем вынуждены сделать вторую посадку. Это нас ни в коей мере не устраивало, и Иванов прилагал все усилия, чтобы связаться по радио с Тихой, узнать погоду. К сожалению, из этих попыток ничего не получилось. Несмотря на приказание Москвы следить за нами, рация бухты Тихой не могла этого сделать. Несколькими часами раньше в бухту прилетел Махоткин, и в то время, как мы летели, он разговаривал с Москвой.

Я подходил к острову Галля, когда впереди показались облака. Пришлось отказаться от своего любимого приема — уходить вверх. Над облаками идти нельзя — можно пролететь Тихую. Волей-неволей пришлось снижаться и лезть под облака.

Скоро облачность снизилась почти до самой воды, и идти стало очень трудно. В тумане промелькнул под нами остров Мак-Клинтока. Теперь внизу торосы, изредка прорезываемые разводьями. Мы уже летим час, и, судя по времени, скоро должна быть и Тихая.

Погода быстро портилась. Бассейн, как человек осторожный, предложил выбрать место поровнее, сесть и переждать погоду.

— А то долетаемся, — заключил он, — пока кончится горючее и нечем будет развести примус.

Я уже подумывал о том, что Бассейн, в сущности, прав, когда Иванов передал сводку.

— В Тихой туман, видимость — пять километров.

Положение не из приятных. Я еще не знал, что надо делать, и когда внизу мелькали ровные площадки, рука неволь-



но тянулась к сектору газа — остановить мотор и сесть. Но пока я раздумывал, площадки оставались позади, и перед самолетом опять вздымались торосы.

Хоть и нерешительно, но с той же скоростью я продолжал двигаться вперед до тех пор, пока впереди нас вырос обрывистый берег Гукера. Нам предстояло обойти его кругом, так как бухта Тихая находилась на его противоположной стороне. Сомнения рассеялись.

Через несколько минут мы увидели слева какой-то остров, а справа высокую черную скалу. Я не успел еще сообразить толком, куда мы попали, как прямо впереди выросли из тумана две мачты и несколько домиков. Бухта Тихая...

От счастья у меня остановилось сердце. Хотелось кричать что-то радостное и непонятное. Но я молчал, не в силах оторвать глаз от развернувшейся картины. Зимовка в Тихой, как две капли воды, похожа на десятки виданных мной полярных зимовок, но в этот момент она показалась мне сказочно-прекрасной...

Такое состояние продолжалось очень недолго. В мозгу, как позабытая боль, опять забилась беспокойная мысль: «А вдруг нехватит горючего... Скорее, скорее...»

Едва дотянув до аэродрома, я по флагам определил направление ветра и без всяких кругов камнем пошел на посадку.

Конечно, нас никто не встречал... Когда мы уже рулили к берегу, на краю аэродрома показались торопившиеся зимовщики и наши товарищи по полету — экипаж Махоткина.

Иванова больше всех нас беспокоила история с радиомаяком. Он сразу же побежал на рацию и стал лично говорить с мысом Желания.

— Что случилось с маяком? — спрашивал он. — Почему внезапно пропал сигнал «А»? Почему, руководствуясь вашей схемой, мы отклонились вправо от курса и все же не могли его обнаружить?

Радисты мыса Желания сначала не хотели сознаваться в своей ошибке и всю вину валили на технику. Потом сознались, что случайно перепутали буквы: сигнал «А» означал не право, а лево.

— Мы вам по радио сообщили, что схема вам дана неправильная, но вы нас на короткой волне не слушали. Передать же вам это сообщение по длинной волне, как и маяк, мы не догадались.



Перепутанная схема... Мелочь... Но эта мелочь явилась причиной нашего плутания и могла нам дорого обойтись. Как чрезвычайно важны эти вот «мелочи» в Арктике...



Итак, 21 апреля оба самолета моего звена благополучно опустились на лед бухты Тихой. Обе машины в исправности, люди здоровы. У нас были все основания к тому, чтобы с гордостью заявить: «Большой арктический перелет завершен успешно». Впервые в истории самолеты пересекли зимой всю Новую Землю, с юга на север, перелетели Баренцево море и достигли Земли Франца Иосифа.

Говоря так, мы не забывали, что перед нами стоят еще две, пожалуй, не менее сложные задачи: полет над Землей Франца Иосифа к 84° северной широты и возвращение в Москву. Но выполнить эти задания было уже несравненно легче. Теперь мы хорошо знали местные условия и научились приспособляться к ним или использовать их, смотря по обстановке.

Наши самолеты прошли около четырех с половиной тысяч километров каждый. Прежде чем предпринять разведочные полеты над архипелагом, их нужно было тщательно осмотреть. Понятно, что мой самолет от вынужденной посадки пострадал больше, и 23 апреля, когда машина Махоткина была готова к полету, моя еще приводилась в порядок. Пришлось разрешить Махоткину вылететь самостоятельно. Он должен был долететь до самой северной оконечности архипелага — до острова Рудольфа, оттуда вылететь на остров Греем-Белль, на место моей вынужденной посадки, нанести на карту этот маленький островок, который мы там заметили и которого до сего времени на карте не было, и вернуться обратно в Тихую. Получив задание, Махоткин вылетел. Но и на этот раз ему не повезло. Встретив на пути облака, он скоро вернулся обратно.

На следующий день мой самолет был готов, и дело стояло только за погодой. Тяжелые свинцовые облака плотно закрывали небо и крепко держали нас на месте. Конечно, такая погода не удержала бы нас от обыкновенного полета, но в том-то и дело, что полет, который мы должны были совершить, был не обыкновенный, а разведочный; для него нужна совершенно ясная погода и хорошая видимость.



Подходящая погода установилась около 26 апреля, и я ранним утром отдал приказ о вылете звена. Маршрут оставался прежним. Ведущим должен был идти самолет Махоткина — у него на борту Аккуратов, которому предстояло проделать все наблюдения над картами и местностью.

Скоро моторы весело закрутились, и Махоткин стал выруливать. Недалеко от берега на пути самолета стоял ропаk. Спасаясь столкновения с ним, Махоткин чуть-чуть свернул в сторону и попал правой лыжей в занесенную снегом трещину. Лыжа провалилась. Мы вместе с зимовщиками бросились на помощь Махоткину. Самолет быстро вытащили и установили на безопасном месте, но лететь он не мог. У него был сломан конец крыла.

Мне жаль было упускать хорошую погоду, и я решил лететь один. Тяжело нагруженная машина пробежала по льду бухты Тихой не меньше семисот метров и только потом нехотя пошла в воздух. Набрав достаточно высоты, я взял курс на остров Рудольфа. Часы в моей кабине показывали двенадцать дня.

Ветер дул в спину. Скорость самолета доходила до двухсот километров в час.

В начале полета наша рация работала исправно. Это особенно важно. Нам было необходимо держать непрерывную связь с бухтой Тихой и каждую минуту знать, какая там погода.

Все шло хорошо, и впереди уже стали вырисовываться очертания острова Рудольфа, когда я получил тревожную записку от Иванова. «Рация вышла из строя, — писал он. — Не пойму, в чем дело. Для ремонта необходима посадка».

Эта записка после блестящего начала полета подействовала на меня, как гром с ясного неба. Но делать нечего. Надо принимать какое-то решение, тем более, что справа, под крылом, уже расстилался остров Рудольфа. Я легко узнал знакомые по картам очертания бухты Теплиц. На берегу видны три домика и какое-то разрушенное строение. Вспоминаю, что один из этих домиков построен американской экспедицией Циглера-Болдуина, которая побывала здесь в 1904 году. Эта экспедиция, стоявшая огромных денег, должна была обследовать архипелаг Франца Иосифа и достигнуть Северного полюса. Но она не выполнила ни одной из поставленных перед нею задач. Достигнув острова Рудольфа, члены экспедиции рассорились между собой и ни с чем вер-



нулись обратно в Америку. Два другие дома построены нашими зимовщиками в 1932 году.

На юг от зимовки на леднике — ровное место, на которое можно сесть. Но садиться с такой нагрузкой опасно, можно сломать лыжу. Хотя там, где есть дома, найдется материал для ремонта, но все же ломать самолет не хочется.

Погода исключительно хороша. Видимость не менее ста километров. Мотор работает прекрасно. Оценив все это, я решил полететь дальше на север, до  $83^{\circ}$  —  $84^{\circ}$  северной широты и, израсходовав часть горючего, тем самым уменьшить нагрузку самолета. Тогда можно будет смело сесть у зимовки в бухте Теплиц и исправить радио.

Набрав тысячу триста метров высоты, я взял курс на север. Всего лишь девятьсот километров отделяло меня от места, к которому несколько веков подряд стремятся исследователи Арктики — от Северного полюса. Со скоростью ста восьмидесяти километров в час моя машина приближалась к этому месту. Внизу развевалась величавая картина нетронутых и нехоженных вековых льдов. Кое-где громоздились целые полосы торосов. В этих местах лед казался искрошенным и изломанным, будто его пропустили через гигантскую мясорубку. Иногда гряды торосов отдаленно напоминали застывший путь ледокола неправдоподобных размеров. То там, то здесь гордо вздымались красавцы-айсберги. От них далеко тянулась четкая фиолетовая тень. Кое-где показывались небольшие разводья, но они скоро пропадали. Чем дальше на север, тем ровнее становилась эта ледяная пустыня, исчезли ряды торосов, заметно редели айсберги.

Как зачарованный, я смотрел на эту картину изумительной силы и спокойствия, стараясь запомнить ее всю до мельчайших деталей.

Внезапный толчок в плечо и громкий крик вывели меня из очарования:

— Земля скрывается, пора возвращаться!

Это кричал Баесейн. На его обязанности было следить за островом Рудольфа. Теперь он напоминал о себе. Его крик означал, что если мы будем медлить с возвращением, остров скроется из глаз, и потом нам будет стоять больших трудов вновь обнаружить его.

Откровенно говоря, мне не хотелось возвращаться. И я бы не сделал этого, если бы на борту моего самолета был штурман со всеми необходимыми аэронавигационными приборами, с помощью которых мы могли бы определить снос,



внести поправки в компасный курс и, в случае нужды, определить местонахождение самолета. Но штурмана у меня не было, подвергать риску себя и экипаж я не имел никакого права. Оставалось только одно — вернуться на остров Рудольфа, что я и сделал.

Через час с минутами я вышел на восточный берег земли. Слева, далеко впереди, нетрудно было заметить остров Белая Земля. Когда-то Нансен, при попытке достичь Северного полюса, добрался только до 86° северной широты, вернулся и случайно набрел на эти острова. Один из них он назвал в честь своей жены — островом Евы и второй в честь дочери — островом Лив. В целом же они получили название Белой Земли.

На восток от острова Рудольфа тянулась полоса открытой воды шириной километров тридцать, а за ней опять бесконечные льды.

Обогнув остров с южной стороны, я пошел к домикам. Машина облегчена. Можно сесть. Сделав круг, я проверил площадку и с некоторым волнением пошел к земле...

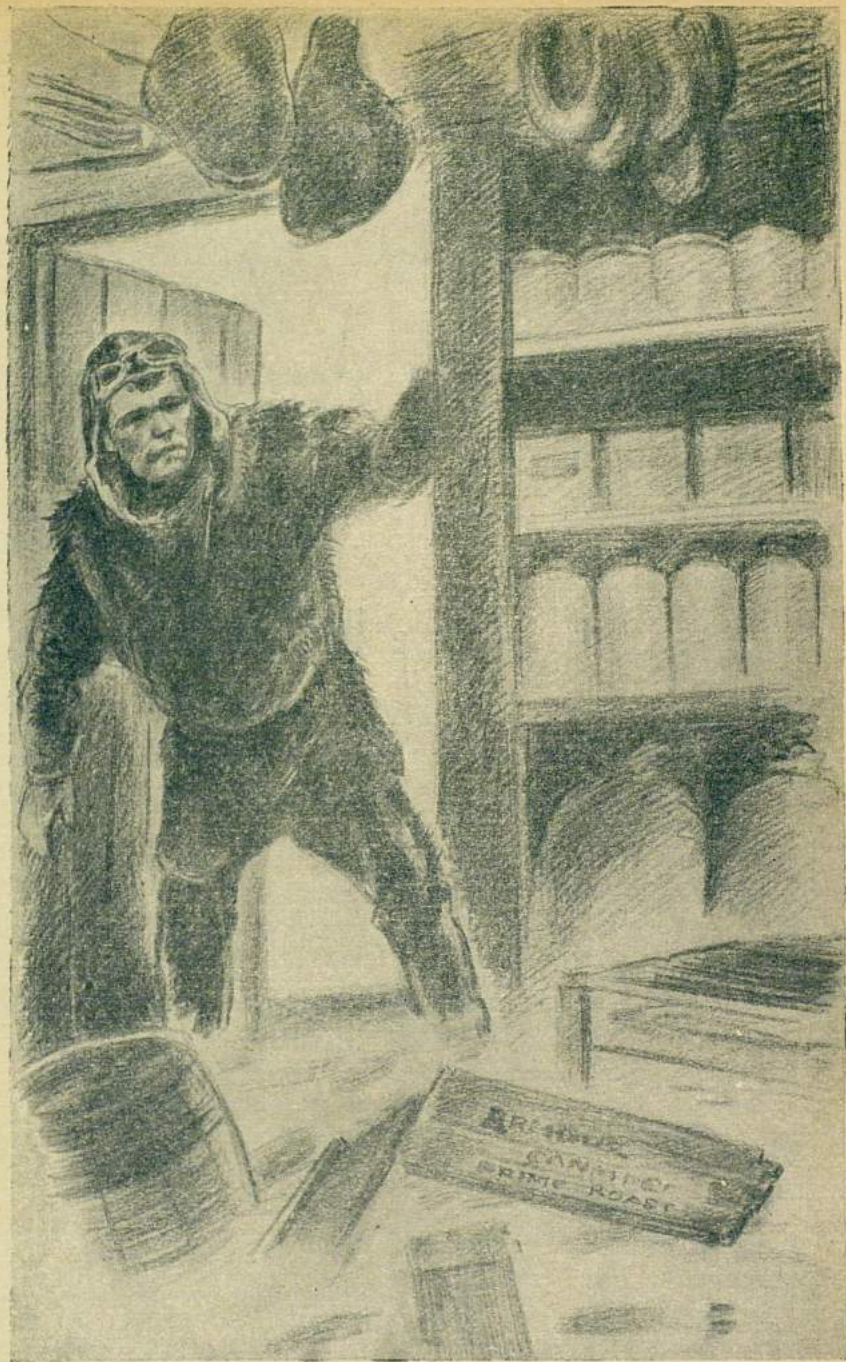
Оставив под присмотром Иванова самолет с работающим на малых оборотах мотором, мы с Бассейном пошли посмотреть, в каком состоянии находятся дома и что в них есть. В другое время Иванов вряд ли согласился бы на такое «самопожертвование», но теперь он был рад, что мы оставили его в покое: рацию надо было починить во что бы то ни стало.

Первое, что мы увидели на зимовке, был огромный сарай. Он, повидимому, когда-то был крыт брезентом, но время сделало свое дело: брезент сгнил, и его по частям сорвало ветром. На решетчатом скелете крыши кое-где болтались жалкие лоскутья. Из-под снега торчали разбитые ящики и несколько деревянных бочек. В некоторых ящиках еще сохранились круглые банки консервов и квадратные банки с пеммиканом. Сарай, как видно, служил складом экспедиции Циглера, и очень богатым складом.

Недалеко от сарая высится дом. С внешней стороны он не очень занесен снегом. Около дома много медвежьих следов. Мы заглянули в окно. Внутри дома лед доходил почти до потолка: за тридцать лет в нем образовался ледник.

Ниже к берегу расположены строения нашей зимовки — дом и склад. Они очень хорошо сохранились.

Сначала мы зашли в склад. Дверь его не была занесена снегом, и мы легко ее открыли, удивляясь, как до сих пор







сюда не проникли медведи. В складе оказалось много всякого добра, к потолку подвешено несколько окороков и связки копченой колбасы, на полках, как в хорошем универсальном магазине, в большом порядке лежат коробки с гильзами, порох, банки с конфетами, бутылки с клюквенным экстрактом, спички и т. д. В углу — штабели аккуратно сложенных мешков с мукой. В общем, с таким запасом продовольствия мы втроем безбедно прожили бы здесь не меньше года. Если к этому прибавить, что вокруг склада мы видели множество медвежьих следов, то легко догадаться, что мы не испытывали бы недостатка в свежем мясе.

Осмотрев склад, мы направились к дому. Дверь не поддалась, несмотря на наши усилия. Вероятно, она была кем-то предусмотрительно заколочена. Мы обошли домик кругом и обнаружили окно, забитое фанерой. Я легко оторвал фанеру. Нашим взорам представилась маленькая закопченная комнатка, совершенно пустая.

На этом обследование кончилось.

Захватив на память коробку конфет и две пачки спичек, мы вернулись к самолету. К нашему удивлению, мотор не работал. Иванов объяснил это тем, что температура воды стала подниматься, и он, боясь наделать неприятностей, выключил мотор. Я облегченно вздохнул: значит, ничего опасного. Внешняя температура всего 6° градусов ниже нуля, а в радиатор налита незамерзающая смесь. Выключив мотор, Иванов поступил правильно. Иначе, кто знает, что могло бы случиться.

С помощью пускового моторчика «Бристоль» нам удалось почти моментально запустить еще не успевший остыть мотор, и через несколько минут мы покинули остров Рудольфа. Иванов испытал свою рацию и тут же связался с бухтой Тихой. Оттуда сообщили: «Погода испортилась, видимость три километра, облачность двести метров».

«Плохо, — подумал я. — Как будем садиться?»

Тут мне пришла в голову счастливая мысль попросить к аппарату Махоткина. Он, как летчик, лучше, чем кто-либо, сумеет определить, с какой стороны подойти к бухте. Махоткин посоветовал идти со стороны Британского канала. После этого разговора стало как-то спокойнее на душе.

На высоте тысячи пятисот метров прошли остров Джексона. Внизу стаями ходят разорванные облака, временами скрывая собой очертания островов. Над одним из островов самолет внезапно бросило вниз. Я почувствовал, как ослабло



управление. Скорость со ста восьмидесяти упала до ста сорока километров. Инстинктивно отдал ручку от себя, и самолет перешел в пикирующее положение. Через несколько секунд я почувствовал нагрузку на руль. Скорость сразу прыгнула до двухсот двадцати километров. Положение восстановлено, но на этом неожиданном броске я потерял триста метров высоты. Вероятно, машина попала в сильный нисходящий поток при встречном ветре. Больше ничем такой скачок объяснить нельзя.

В одно из окон я заметил остров Гукера и полынью около бухты Тихой. Убрал газ и стал снижаться. На аэродроме был выложен знак «Т». Около него дежурил сам начальник зимовки товарищ Битрих.

Сел благополучно.

Всего я легал шесть часов, из них сорок пять минут провел на земле Рудольфа.

По нашим расчетам, мы поднялись до  $83^{\circ} 45'$  северной широты, хотя рассчитывали мы только по времени и скорости полета. За это время зимовщики втащили самолет Махоткина в ангар и приступили к ремонту. Через несколько дней отремонтированное крыло выглядело не хуже, чем новое.



В начале мая сильно потеплело. Подули южные ветры. Каждый день в бухте Тихой ломало лед и выносило его в Британский канал. Вода подошла к старому айсбергу, который уже два года сидел на мели. В одну из ночей айсберг раскачал волной и вынесло в море.

С каждым днем росло беспокойство моего экипажа. Наш аэродром, расположенный на льду бухты Тихой, быстро уменьшался. 3 мая его сломало окончательно, а нам во что бы то ни стало надо вылетать в Москву. Несколько раз ходили на поиски нового аэродрома, и только 5 мая Махоткину повезло найти небольшую площадку в глубине бухты. В середине площадки в нескольких местах были торосы, и их нужно было убрать. С помощью аммонала это нам удалось быстро сделать. Тем не менее эта площадка была плохим аэродромом: взлететь с него можно было только с ветром одного направления.

9 мая подул подходящий ветер. Получили погоду из Русской гавани, с мыса Желания и Маточкина Шара. Везде ясно.



В бухте Тихой погода вполне подходящая. На островах держался местный туман, но он не мешал: нам предстояло лететь не над островами, а над морем.

В одиннадцать часов утра с большим трудом удалось оторваться от «аэродрома». Махоткин пошел впереди, я за ним.

С тех пор, как мы летели сюда, обстановка совершенно изменилась. Под нами расстилалась чистая вода. Льда не видно до самого горизонта.

Мы отошли уже километров восемьдесят от бухты, как вдруг на моем самолете так сильно затрясло мотор, что казалось, он вот-вот вырвется из рамы. Случилось что-то серьезное, а под нами вода...

Я сию же минуту повернул к острову Мак-Клинтока, прилагая все усилия к тому, чтобы как-нибудь дотянуть до него. Запахло гарью. Первым движением было выключить мотор: каждую минуту мог возникнуть пожар. Как я этого не сделал, какая сила удержала меня от этого — до сего времени понять не могу. И теперь благодарен себе за это. С выключенным мотором я наверняка не дотянул бы до острова.

Мотор тянул чуть-чуть, давая всего тысячу — тысячу сто оборотов, но все-таки тянул и дотянул до района, из которого можно было свободно спланировать без работающего мотора на один из островов архипелага. Высоты оставалось еще около тысячи пятисот метров.

Запах гари усиливался, но мотор не загорался. Я решил тянуть до последнего, взяв направление на бухту Тихую с тем, чтобы после вынужденной посадки идти ближе.

Медленно, со скоростью едва доходящей до ста тридцати километров, мой самолет продвинулся вперед. Высота таяла с каждой минутой. У меня осталось восемьсот метров, когда впереди показался остров Гукера.

«Надо попытаться дотянуть до бухты Тихой, — подумал я. — Может, не развалится мотор, выдержит рама»...

Иванов связался с Тихой, сообщил об аварии, и оттуда нам передали, что посадочный знак выложили в начале площадки. Не надеясь на запас высоты, я стал обходить остров Гукера с правой стороны — так ближе. И когда впереди показалась бухта, моя машина была в состоянии лететь на высоте только в триста метров. Но теперь это было уже не страшно. У меня хватило высоты даже для того, чтобы сделать два круга и внимательно изучить сверху нашу очень плохую площадку. Зрение у меня хорошее, я с воздуха наметил место, где должен самолет коснуться лыжами снега. Планируя я



рассчитал посадить самолет прямо на полотно буквы Т. Метрах в сорока-пятидесяти от цели машина начала терять скорость и проваливаться. Я добавил газу, последний раз рванул машину, предостерегая ее от удара о лед. Сел благополучно. Стали рулить к стоянке. Вижу, один из зимовщиков что-то крикнул, показывая назад. Неужели у моей машины сломался костыль или подкостыльная лыжа? Остановил машину и вылез из кабины, чтобы узнать, в чем дело. Но спрашивать не пришлось. Взглянув назад, я увидел, что самолет Махоткина стоит вверх хвостом...

Я бросился к его самолету. Из помятой с разбитыми стеклами кабины вылезали поцарапанные товарищи. Один, другой, третий. Значит, все живы...

— Что случилось?

— А я знаю? — ответил Махоткин вопросом на вопрос. — Давай посмотрим.

Мы подошли к его уткнувшемуся носом в лед самолету и внимательно осмотрели его. Разбит в щепки винт, помято и проломлено в нескольких местах верхнее крыло, сломана стойка центроплана, поломаны лыжи. Здесь же стоит немой виновник аварии — небольшой рокак. Его-то и не заметил Махоткин при посадке на неровный аэродром. Самолет зацепил за рокак левой лыжей и перевернулся.

Узнав причины и последствия аварии самолета Махоткина, перешли к моей машине. В моторе копался Бассейн. Мы стали вместе искать причину аварии. Причина оказалась совершенно неожиданной: в одном из цилиндров оторвался грибок клапана. Этот самый грибок отбил другой, оба они пробили насквозь поршень, и вся эта металлическая рухлядь провалилась в картер. От этого трясло мотор, и он потерял большую часть своей мощности. Гарью же пахло потому, что из дефектного цилиндра выбрасывало масло в глушитель, на глушителе оно горело, и запах гари проникал к нам в кабину.

— Ну, как, Махоткин? — спросил я, когда обе машины были осмотрены.

— Плохо, — сознался он. — На твоём самолете не годится мотор. Мой самолет можно ремонтировать, но здесь этого ремонта не сделаешь...

— Остается одно, — заключил я: — из двух самолетов делать один.

Я невольно замаялся: мне было неловко сказать об этом товарищу, проделавшему со мной тяжелый путь от Москвы

до Земли Франца Иосифа. Он понял меня и закончил мою мысль:

— Придется тебе, Михаил Васильевич, одному в Москву возвращаться...

Я молча пожал ему руку.



13 мая я взял на борт штурмана Аккуратова и стартовал с остатков аэродрома в бухте Тихой на мыс Желания. Через восемь суток — 21 мая мы достигли Москвы.



Так была завершена первая глубокая разведка Арктики. В результате ее я был убежден, что посадка на полюсе вещь весьма возможная.

Земля Франца Иосифа представляет собой большой архипелаг, состоящий примерно из восьмидесяти островов. В 1929 году советская экспедиция во главе с правительственным комиссаром Отто Юльевичем Шмидтом подняла на Земле Франца Иосифа государственный флаг Союза ССР и объявила ее неприкосновенной территорией Советского Союза...

На другой же день после возвращения в Москву я делал доклад в кабинете Шмидта о результатах моего перелета. Все слушали меня внимательно. Местом для постройки основной базы я предложил самый северный остров архипелага Земли Франца Иосифа — остров Рудольфа. Я считал его наиболее подходящим еще и потому, что благодаря моей удачной посадке на нем, я убедился в том, что там можно будет построить аэродром для больших самолетов.

Зимой Арктика погружена в многомесячную полярную ночь. Без видимых ориентиров, без оборудованных по всем правилам авиационной техники аэродромов и промежуточных посадочных площадок, в темноте летать невозможно.

Лето в Арктике изобилует густыми туманами, угрожающими самолету обледенением, гибелью. Летние туманы устойчивы, они занимают огромные площади и поднимаются на пять-шесть тысяч метров.

Наибольшее количество ясных, солнечных дней в Арктике бывает весной. В это время температура редко падает ниже 20 — 30° Ц, а туманы носят, главным образом местный характер и поднимаются не выше тысячи метров. При



таком тумане, хотя и нет большой видимости по горизонтали, но зато сверху сквозь его пелену нетрудно уловить очертания земли или определить характер льдов. Мой полет на Землю Франца Иосифа целиком подтвердил эти положения.

— Какое время вы считаете наиболее подходящим для полета на Северный полюс? — спросил меня Марк Иванович.

— Лучшее время, по-моему, это ранняя весна: март, апрель, май.

— Михаил Васильевич, есть ли какое-нибудь сходство между описанием высоких широт в «Мечте пилота» и действительностью? — неожиданно спросил Отто Юльевич.

— Не знаю, как на полюсе, — ответил я, — а до  $83^{\circ}$  все совпадает. Помните, я писал, что бухту Тихую вынесет в мае. Так оно и было. И погода на острове Рудольфа точно такая, как описано в моей книге.

— А есть ли недалеко от острова Рудольфа льдины, годные для посадки тяжелых самолетов? — продолжал спрашивать меня Отто Юльевич.

Я невольно замялся. Необходимо владеть особенно высоким искусством пилотирования, чтобы не сломать машину на ледяном аэродроме на  $83-84^{\circ}$  северной широты. Я уверенно ответил:

— Чем ближе к полюсу, тем чаще встречаются ровные ледяные поля. Мы сумеем найти удобную льдину для нашей научной экспедиции в районе полюса.

Отто Юльевич одобрительно кивнул головой.

— Пора готовить базу и самолеты, — сказал он и тут же обратился к Папанину:

— Иван Дмитриевич, мы даем в ваше распоряжение ледокол «Русанов». Постройте на Рудольфе дома, отвезите туда зимовщиков и основное оборудование для экспедиции на полюс.

— Есть, — коротко по-военному ответил Папанин.

— Вам, Марк Иванович и Михаил Васильевич, — предупредил нас Отто Юльевич, — придется сейчас же заняться самолетами. Поезжайте на заводы и договаривайтесь обо всех деталях.

— Есть, — ответили мы по-военному.

На этом наше первое заседание кончилось.

## Г Л А В А VIII

### ПОДГОТОВКА И ВЫЛЕТ

Какие это были замечательные дни! Мы все горели желанием блестяще подготовить нашу сказочную экспедицию. У полярников есть поговорка: «тяжела не зимовка, тяжела подготовка». Но трудности нас не пугали. Невозможное становилось возможным под напором энтузиастов.

Ледокол «Русанов» уверенно пробивался сквозь тяжелые льды к Земле Франца Иосифа. Начальник будущей зимовки на Северном полюсе, Иван Дмитриевич Папанин, вез на Рудольф оборудование самой северной авиабазы. Среди грузов на ледоколе находилось много ящиков и тюков с волнующей надписью «полюс».

В этом году в Баренцовом море ледовая обстановка была крайне тяжелой. И когда «Русанов» вышел в Британский канал, морякам то и дело приходилось применять аммонал и взрывать грозные льды. С большим трудом ледокол пробился к Рудольфу и остановился в нескольких километрах от берега. С неослабевающей энергией принялись люди перетаскивать по ледникам и торосам грузы с ледокола на остров. Папанин выстроил на Рудольфе два жилых дома, радиостанцию, радиомаяк, гараж, технические склады, баню, скотный двор, слесарные мастерские. Остров Рудольфа стал надежной базой, вполне готовой к принятию больших самолетов экспедиции на Северный полюс. Оставив на Рудольфе зимовщиков, Папанин вернулся в Москву.

В Москве подготовка шла усиленным темпом. Об экспедиции на Северный полюс знали немногие. В маленькой комнате на Рыбном переулке помещался штаб экспедиции. В эту комнату приносили образцы тары, керосиновых печек, ножей, табака, посуды, обуви, белья, меховой одежды. Случайные



посетители, при виде меховой одежды, одобряя ее качество, говорили: «Ну, в такой одежде, пожалуй, и на Северном полюсе не замерзнешь». Сами того не подозревая, они своими замечаниями попадали прямо в цель...

Все, кто принимал участие в подготовке экспедиции, были горды сознанием, что им поручено такое дело. Один завод с одушевлением работал над переоборудованием тяжелых самолетов, приспособлявая их к условиям Арктики. Другой завод изготавливал специальные моторы с увеличенной мощностью, которые могли бы работать при низкой температуре. Радиозаводы готовили специальную радиоаппаратуру. Научные лаборатории изготавливали всевозможные точные приборы для научной станции и самолетов. Институт питания готовил будущим зимовщикам вкусные и разнообразные концентраты. Конструкторы, инженеры, рабочие всячески старались вложить свою творческую инициативу в дело подготовки нашей экспедиции.

Я вместе с Марком Ивановичем почти ежедневно ездил на заводы и предприятия: проверяли, как выполняются наши заказы. Подгонять не приходилось: люди работали с большим подъемом.

Каждую пятидневку мы докладывали Шмидту о ходе подготовки. Вместе обсуждали предложения участников экспедиции, и, если эти предложения были ценны, немедленно проводили их в жизнь. Все шло хорошо. Каждый день, каждый час приближал нас к заветной цели — старту на полюс.

Меня товарищи считали фантазером-мечтателем. Но я — советский летчик. Мне поручили возглавить летный отряд самой замечательной экспедиции в мире. Я горд и счастлив.

В число пилотов экспедиции были привлечены выдающиеся летчики-полярники, штурманы, механики, радисты, инженеры. Весь летный состав серьезно готовился к выполнению ответственного задания. Командиры кораблей и их помощники, несмотря на большой летный опыт, снова и снова проходили тренировку слепого полета, изучали искусство вождения тяжелых самолетов. Я, вместе с другими товарищами, попал в ученики к майору Бабкину — инструктору тяжелого самолетовождения. С большой гордостью я выслушал его похвалы, — они меня радовали как ребенка.

Наши штурманы учились — определять курс по солнцу, водить машины по солнечному компасу. Бортмеханики слушали специальный курс лекций по моторам «АМ-34».

Будущие папанинцы тоже не дремали. Они усиленно готовились к предстоящей экспедиции. Для того, чтобы проверить оборудование своей зимовки, они выехали под Москву, на озеро, и провели «генеральную репетицию». Вдалеке от любопытных взоров, они установили свою палатку, ветряк, радиомачты. Проверили работу радиостанции и научных приборов. А Иван Дмитриевич, кроме того, усердно стряпал, проверяя качество продуктов, и приучал своих товарищей к «полярному меню». Оно было настолько питательно, что товарищи не могли есть больше одного раза в день. «Генеральная репетиция» прошла блестяще, все было в порядке.

Не в первый раз готовились экспедиционные полеты на север. Но должен признаться, что подготовка к полету на полюс проходила с небывалой до сего времени тщательностью и продуманностью.



На Московском центральном аэродроме нам отвели две комнаты: одна из них служила складом. Каждый день сюда привозили детали оборудования наших кораблей, имущество папанинцев и т. д. В комнате становилось все тесней и тесней.

Все работы по подготовке в основном были закончены. Оставалось проверить в воздухе самолеты, оборудование, рации. В заводских лабораториях все испытания прошли очень удачно.

Но неожиданно подкралась весна. Туманы и низкая облачность мешали провести испытания в воздухе.

Зимний аэродром дожидал последние дни. Наши самолеты стояли на лыжах. Но попробуйте подняться в воздух, когда на аэродроме не только мокрый снег, но и самые настоящие лужи.

Скорее менять лыжи на колеса!

Наконец, удалось выбрать денек более или менее подходящий. Рано утром я приехал на аэродром. Все было на своих местах.

— Сегодня погода нас не подведет, — сказал я, крепко пожимая руку флаг-штурмана, а сам про себя подумал: «А вдруг опять испортится».

— Обязательно закончим испытания, — ответил мне Спирин, улыбаясь, словно он прочел мои затаенные мысли.

К нам подходят штурманы Ритслянд, Жуков и Аккура-



тов. Они внимательно выслушивают последние инструкции Спирина:

— Сегодня в воздухе самостоятельно, без инженеров, проверить еще раз радиопередатчики и приемники. Не забывайте, что радист будет только на флагманском корабле. Вы — и штурманы и радисты. Надо также посмотреть, как работают радиопеленгаторы (радиокомпасы).

— Иван Тимофеевич, — не утерпел я, — не забудь, что надо вылетать. Поторопи своих штурманов.

В этот момент приехал Шевелев.

— Что, Марк Иванович, летите с нами? — спросил я его.

— Олл райт! Для этого я сюда и приехал.

Вскоре мы были в воздухе. Денек выдался удачный. Все успели сделать.

Теперь, если погода позволит, можно хоть завтра вылетать на полюс.



В этом году была ранняя весна. По всей трассе, от Москвы до Архангельска, стояла отвратительная погода: сплошные туманы, снегопад, встречные ветры.

Каждый вечер в кабинете Отто Юльевича собирались Шевелев и командиры кораблей. Совещание открывалось докладом о погоде. Наш замечательный синоптик, Вера Александровна Самойлова, уже давно забыла, что такое нормальный сон. День и ночь собирала она погоду со всего Советского Союза и, вместе со своими помощниками, наносила ее на синоптическую карту. С этой картой в руках она каждый вечер делала нам коротенький доклад.

В один из таких вечеров она вошла со смущенной виноватой улыбкой. Я сразу понял, что вести плохие.

— Завтра погода на участке Москва — Архангельск ухудшается. Почти наверняка грозит обледенение, — сказала она, не поднимая глаз.

Несмотря на серьезное беспокойство за старт, я не удержался от улыбки. У нашего синоптика был такой вид, будто от нее зависело сделать хорошую погоду, а она вот не сумела и теперь ждет от нас выговора.

Отто Юльевич взял карту, внимательно ее посмотрел и обратился к нам:

— Товарищи командиры, завтра опять нельзя лететь. С юго-запада идет мощный циклон.

— Разрешите слово? — сказал я. — Самолеты сейчас стоят на лыжах. Завтра нам не удастся вылететь. А, судя по всему, ожидается потепление. Придется опять менять лыжи на колеса, иначе мы с трудом оторвемся от аэродрома. Я предлагаю отправить лыжи поездом до Архангельска.

— Предложение ценное, — поддержал меня Отто Юльевич. — Что вы скажете, товарищи командиры, и вы, Марк Иванович?

— Я настаиваю, — сказал Шевелев, — подождать еще денек. Может быть, удастся улететь на лыжах. Тогда мы избавимся от лишних хлопот.

— Это верно. Хлопот будет немало, — согласился я.

Решили подождать еще один день.

На другой день мы долго ездили с комендантом аэродрома на аэросанях, разыскивая место для взлета на лыжах. После осмотра аэродрома, я направился к самолетам.

Меня закидали вопросами:

— Когда вылет?

— Долго еще будем тянуть?

— Когда будет хорошая погода, — коротко и сердито ответил я, хотя прекрасно понимал, как мучительно ожидание.

— Товарищ командир, разрешите доложить, — подошел ко мне командир корабля Н-169, Илья Мазурук. — Самолет в полном порядке, но при рулежке что-то попало под левую лыжу. В результате, лыжа продавлена и сильно поцарапана. Разрешите заменить лыжу.

— Подожди немного, я узнаю на центральной станции погоду, — тогда окончательно решим, что делать.

Ура! Радость! Завтра ожидается улучшение погоды! Надеюсь, улетим!

Я немедленно дал распоряжение переменить лыжи на колеса.

— В последний раз меняем? — недоверчиво спросил меня механик Бассейн.

— В последний, — уверенно ответил я.



Мы в последний раз собрались на совещание в кабинете Шмидта. Отто Юльевич должен был опоздать минут на десять. Я решил, не теряя золотого времени, еще раз расспросить Молокова, Алексеева и Мазурука о готовности машин.



У Молокова и Алексеева все в порядке. Хотя сейчас вылетай! Самолет Мазурука будет на колесах к восьми часам вечера. Это не страшно.

В кабинет вошел Отто Юльевич, на ходу снимая свою короткую кожаную куртку.

— А ну, Вера Александровна, расскажите-ка нам, какие у вас виды на завтра? — обратился он к синоптику.

Вера Александровна разложила свои карты.

— Вот утренняя погода. Циклон, как я и предполагала, между Вологдой и Архангельском. Если бы вы вылетели сегодня, вам пришлось бы пересекать главный фронт циклона. Могли бы быть крупные неприятности.

Отто Юльевич одобрительно кивнул головой в ответ.

— Умница. А что завтра?

— Завтра тоже идет циклон, только более слабый и движется он очень медленно. Я советую вам вылететь как можно раньше, чтобы не наткнуться на циклон в районе Вологды. Облачность по всей трассе полная, с редкими разрывами. Видимость предполагается от четырех до десяти километров. Вот и все, что я могу вам сказать.

— Ну, товарищи командиры, что вы скажете? — обратился Отто Юльевич к нам.

Зима уходила стремительно. Весна вступала в свои права. Аэродром раскисал. Нет, ждать больше нельзя!

Мы решили: надо вылетать завтра в шесть часов утра. Тогда успеем до полдня попасть в Холмогоры и избежать встречи с циклоном.

Отто Юльевич внимательно выслушал нас.

— Вам виднее, — сказал он. — Я, товарищи, человек не авиационный. Вы говорите, что лететь можно, значит, завтра вылетаем. В пять часов утра все будьте на аэродроме. Совещание считаю закрытым. Идите отдыхать.



— Куда поедет? — спросил меня шофер.

— Домой, отдыхать. На завтра назначен старт. В пять часов нужно быть на аэродроме, — ответил я, усаживаясь поудобнее.

Поехали. Пересекаем Красную площадь. Часы на Спасской башне показывают семь часов двадцать пять минут.

Едем по улице Горького. Москва сверкает огнями. Я выглянул из окна машины, посмотрел вверх. Темно... Звезд не







видно... Облака... А вдруг завтра не удастся лететь... Машина мчится мимо Реалистического театра. В этот театр я отдал свою пьесу «Мечта». В ней герой пьесы, летчик Бесфамильный, тоже мечтает о завоевании Северного полюса. В последнем акте он благополучно достигает полюса и водружает на нем родной Советский флаг.

«Неужели, — думаю я, — Бесфамильный осуществит свою мечту раньше меня, раньше, чем мечта пилота станет действительностью? Нет! Этого не должно быть!»

— А ну, давай на аэродром! — говорю я шоферу.

Машина стремительно помчалась по Ленинградскому шоссе к Центральному аэродрому.

Сколько раз я уходил с этого аэродрома в большие перелеты. Пять раз летал в Хабаровск, два раза в Чукотку, на Землю Франца Иосифа, а завтра... лечу на полюс.

Вот и аэродром.

Наши машины кажутся еще огромнее, четко выделяясь на темном фоне. Я еду к ним. Я знаю, что все мои товарищи находятся сейчас дома, отдыхают в кругу семьи, друзей... Но что это? Кто это копошится около моего самолета? Подъезжаю ближе... Знакомая картина: у самолета возится Бассейн.

— Ты что делаешь, Флегонт? — спрашиваю я. — Шевелев сказал, что отправил тебя домой отдыхать. А ты здесь...

— Вернулся обратно. Не сидится мне дома, командир, — виновато отвечает Бассейн.

Смотрю, из самолета вылезает инженер Морозов, за ним Петенин. Я прямо развел руками.

Я пошел посмотреть другие машины и... застал там то же самое. Сознаюсь, мне было приятно встретить здесь своих товарищей. «Разве усидишь дома!» мысленно повторил я слова Бассейна. Но как командир я должен был отправить их домой отдыхать. Завтра на старте каждый должен был быть свежим, полным сил.

— Завтра в шесть часов улетаем. Товарищи, не подкачаете? — спросил я.

— Не подкачаем, Михаил Васильевич! — дружно ответили мне механики.

— А теперь, товарищи, приказываю сматывать удочки и домой — отдыхать.

— Есть, товарищ командир, сейчас едем! — ответили мои механики. Это «сейчас едем» наступило только через два часа.



В одиннадцать часов вечера я вернулся домой с аэродрома. Весть о том, что завтра улетаем, уже разнеслась среди родных и знакомых.

Столовая была полна народа. Меня встретили упреками, что я заставил себя так долго ждать. Я рассказал о причинах позднего возвращения.

— Маруся, где ребята? — спросил я жену.

— Дети уже легли спать. Время позднее, — в один голос ответили мне жена и мать.

— Мы не спим! — вдруг раздались веселые голоса из детской. — Папа, иди к нам скорее! Мы тебя ждем!

Я открыл дверь в детскую.

— У вас тут темно.

Из темноты доносится возбужденный голос пятилетнего Миши:

— Это мы нарочно потушили свет, чтобы мама думала, что мы спим.

Я взял Мишу на руки.

— Вы что не спите?

— Как же нам спать, когда ты завтра уезжаешь! — лепечет Мишук.

— Не уезжает, а улетает, — поправляет его Вера.

— Улетаю, Миша. Далеко, на север. Если ты будешь умником, послушным, я тебе оттуда привезу... (и запнулся: что можно привезти с полюса — и сам не знаю).

Выручил меня Вова:

— Привези ему медвежонка, папа!

— Правильно! Белого медвежонка привезу, если не будешь шалить.

У Мишутки сон сняло, как рукой. Загорелись глазенки.

— Живого, папа, живого?

— Ну, конечно, живого, обязательно живого.

Этим обещанием я надеялся скорей уложить Мишутку спать. Но получилось совсем обратное. Он никак не мог уснуть. Все говорил о живом медвежонке и мешал спать Вере и Вове. Плохая из меня нянька!

Попрощавшись с ребятами, я вернулся в столовую и рассказал присутствующим замечательный случай.

— Это было в тот памятный день, когда мы, участники челюскинской эпопеи, вместе с нашими вождями поднялись на трибуну у Кремлевской стены. Нас приветствовали восторженные москвичи. Цветы... Музыка... Лица сияют особенной

лаской и теплотой. Нам что-то кричат... Мы слов не слышим, но чувствуем в них дружескую любовь.

Вдруг около трибуны я увидел своих ребят: Веру и Вову. Я позвал их. Часовой посторонился, и дети взобрались ко мне на трибуну. Я дал им маленькие флажки и сказал:

— Приветствуйте демонстрантов!

Но Вера и Вова только мельком взглянули на идущие мимо колонны. Их глазенки бегали по трибуне, они кого-то искали.

— Папа, где Сталин? — тихо спросил меня Вова.

Я не успел ответить, как Иосиф Виссарионович, стоящий неподалеку от нас и слышавший вопрос Вовы, подошел к нам.

— Здравствуйте, — сказал он и пожал детям ручонки.

Глаза Иосифа Виссарионовича светились такой лаской и добротой, что дети сразу перестали смущаться.

— Как тебя зовут? — спросил он.

— Вера!

— А тебя?

— Вова.

— Вова?.. Так это ты побоялся сказать учительнице, что твоя папа спас челюскинцев?

Вова храбро поднял глаза на Сталина:

— Я совсем не боялся, — баском сказал он, — но разве мог я ей это сказать, когда еще сам не знал, удалось ли папе спасти челюскинцев?

Товарищ Сталин весело рассмеялся.

Меня до глубины души поразило, что этот великий человек, так загруженный важнейшими государственными делами, удержал в памяти этот маленький эпизод, рассказанный моей женой в газете «Правда». Я с особой силой почувствовал, какой огромной любовью к детям наполнено сердце этого величайшего человека нашей эпохи.

★

Ровно в пять часов утра я был на аэродроме. Там уже собрались все участники экспедиции, кроме Отто Юльевича.

Наши самолеты стояли в разных местах. Мой и Мазу-рука — около центральной станции; Молокова и Алексеева — вблизи ангара ЦАГИ. Выкрашенные в яркооранжевый и синий цвета, самолеты казались очень нарядными. Флагманский самолет был отделан еще и вишневой краской. Расстояние



между самолетами — около километра. А до машины Головина еще больше. Пешком идти трудно. Снег рыхлый, под ним вода. На автомобиле не проедешь. Пришлось воспользоваться аэросанями.

Я быстро проверил все машины. Неутомимые механики копошились у самолетов, проверяя уж который раз исправность приборов, оборудования и т. д. К самолетам подвозят горячую воду. Скоро начнут запускать моторы.

Переговорив с командирами кораблей, я установил порядок рулежки на старт: первым выруливаю я, за мной Молоков, Алексеев, Мазурук и, последним, Головин.

Теперь дело за погодой. В Москве небольшие порывы ветра. Лететь можно.

В пять часов тридцать минут на аэродром приехал Отто Юльевич. Я вместе с ним поднялся на второй этаж здания центрального аэродрома. Вера Александровна, по телефону, принимала сводку погоды по нашему маршруту.

— Как погода?

— Погода удовлетворительная. Лететь можно. Местами будут небольшие снежные заряды. Видимость ухудшается до четырех-двух километров.

— Разрешите, Отто Юльевич, запускать моторы? — обратился я к начальнику экспедиции.

— Запускайте!

Я отдал распоряжение, и механики поспешили к самолетам. На корабле Н-170, один за другим, заработали три мотора. Механики запускают четвертый. Водомаслогрейка отъехала к самолету Мазурука. Я внимательно прислушиваюсь. На самолете Молокова заработал один мотор... второй... третий... Гудят моторы машины Алексеева. А у меня четвертый мотор забастовал — остыла вода, а водомаслогрейка застряла у самолета Мазурука. Приходится ждать.

Механики самолетов Молокова и Алексеева перевели свои моторы на незамерзающую жидкость — антифриз. Но у них тоже что-то не в порядке, четвертый мотор не работает. Время идет... Уже девять часов. Решаем послать Головина первым. Пусть выполняет свою роль разведчика. С дороги он будет по радио передавать состояние погоды.

Взмах флажком... Головин дает полный газ... Через минуту он в воздухе... Прощальный круг над аэродромом... И Головин улетает в северном направлении.

Мы все бьемся — никак не можем запустить моторы. Ко мне подошел Шевелев.

— Ну, как?

— Сейчас сменят воду, тогда все будет в порядке.

— А на других машинах?

— Поедем, посмотрим.

Через минуту аэросани доставили нас к ангару ЦАГИ. Картина невеселая. Дела много хуже, чем у меня. Оказывается, и у Алексеева остыл антифриз. Эту дорогостоящую жидкость придется сливать и снова нагревать. Сколько это займет времени — подумать страшно.

Инженер Гutowский предложил включить взаимно-обогревательную систему.

В Москве, конечно, легко обойтись без этого специального арктического усовершенствования. Но что будешь делать, когда в водомаслогрееке нет больше антифриза? Предложение Гutowского было принято. Через несколько минут во всех моторах жидкость нагрелась до 80°.

— Сейчас пойдут, — облегченно вздохнул я, — через полчаса все машины будут готовы к полету.

Как бы в доказательство, мотор, капризничавший больше всех, начал прекрасно работать. У механиков довольные лица. Смеются.

К нам подошел Алексеев.

— Когда будете готовы к вылету? — спросил его Шевелев.

— Через десять минут. Молоков тоже. А как погода?

— Портится, — махнул рукой Шевелев.

Я прислушался. Моторы всех самолетов работали хорошо.

— Иду докладывать о готовности к вылету, — сказал я и направился к Отто Юльевичу.

Шмидт поспешил к Вере Александровне. Та уже в шестой раз получала сводку о погоде.

— Как, Вера Александровна, можно лететь? Головин уже прошел Вологду.

Она ответила Шмидту очень решительно:

— Не могу поручиться, что погода будет настолько благоприятной, как во время полета Головина. Более того, я знаю, что погода портится с каждым часом. — И Вера Александровна начала читать нам последние малоутешительные сводки.

Я призадумался. Сколько мы сегодня мучились сами и мучали других. Конечно, это неплохая репетиция. Если вылетим завтра, моторы запустим без задержки. Но какая будет завтра погода?..



— Как вы думаете, Михаил Васильевич, можно лететь? — прервал мои грустные размышления Шмидт.

— Если погода по нашей трассе ухудшится еще в два раза, то все же лететь можно, — твердо заявил я.

— Я присоединяюсь к Михаилу Васильевичу. Погода все-таки летная, — поддержал меня Шевелев.

Отто Юльевич дал распоряжение немедленно вылетать. Началось прощание с родными. Улетало сорок три человека. Можно представить, сколько было провожающих...

Нас приехали провожать представители правительства, родные и друзья, журналисты, писатели, художники, артисты. Все, и улетающие, и провожающие, чувствовали необычайность момента. Вершину земли, с ее коварной, злой природой, собиралась взять приступом целая экспедиция, хорошо подготовленная и отлично продуманная. Каждый из нас чувствовал ответственность задачи, перед которой он стоял. Но при прощании меньше всего говорили о предстоящем полете. Говорили о самых разнообразных вещах, шутили, смеялись и единодушно восторгались папанинцами, которым предстояло провести на дрейфующей льдине целый год...

Последние поцелуи, объятия, крепкие рукопожатия, пожелания счастливого пути — все члены экспедиции занимают свои места.

Я вырулил на старт, за мной пошли машины Молокова, Алексеева, Мазурука. Впереди, на аэросанях, ехал начальник аэродрома, указывая нам дорогу.

Погода испортилась. Начался сильный ветер. Но все четыре корабля уже на старте.

Я взглянул на Бабушкина. Он улыбнулся мне:

— Ничего, ведь мы не впервые летим в Арктику.

Начальник аэродрома держал красный флажок. Вот он поднял белый. Это значит — «готовиться»!

«Мечта пилота сбывается», мелькнула мысль.

Взмах белым флажком... Немедленно даю полный газ... Четыре мотора с ревом отрывают машину от аэродрома.

22 марта 1937 года, 12 часов 30 минут дня... полет на Северный полюс начался...

Самолет в воздухе. На границе аэродрома нас так сильно бросило вверх, что если бы не помощь Бабушкина, не знаю, как бы удалось удержаться. В это время новый бросок.

«Если так будет продолжаться до Архангельска, плохо нам придется, — подумал я. — Автопилот при такой болтанке

включать опасно: может не только сам поломаться, но и управление испортить»...

Вслед за мной уходят в воздух корабли моих товарищей. Внизу мелькают бега... Белорусский вокзал... Площадь Маяковского... Площадь Пушкина... Постепенно набираю высоту... Вот он, Кремль! Сюда мы вернемся только победителями, поверь нам, Сталин!

...Бабушкин указывает по направлению к Ходынке. Знаками объясняет мне, что все самолеты уже в воздухе. Хорошо. Бассейн внимательно прислушивается к работе моторов, но все же не забывает взглянуть в окно, окинуть прощальным взором красавицу-Москву.

Эх, и хороша же она, наша Красная столица! Часто любовался я ею с высоты. Но каждый раз она меня волнует по-новому.

До свиданья, Москва! До скорой встречи!

Страна еще не знала о нашем полете. Мы, большевики, не любим шумихи, но, если бы весть о вылете на Северный полюс разнеслась по городам и селам, миллионы дружеских глаз смотрели бы в этот час вверх, желая нам полной удачи.

...Открывается дверь штурманской рубки. Показывается флагштурман Спирин. Он старается быть спокойным, серьезным. Но это ему не удастся. Необычайная задорная улыбка освещает его строгое лицо: летим!..

Он подходит ко мне, и сам переводит стрелки компасов на Север.

— Норд! — говорит он.

— Есть норд! — повторяю я.



...Самолеты в воздухе. Курс — норд...

Впереди я на флагмане, слева — Молоков; справа — Мазурук и Алексеев. Стоит мне только повернуть голову, и вот они передо мной — синеоранжевые птицы. Винты с силой рассекают воздух, и машины уверенно идут вперед.

Перед моими глазами аэронавигационные и контрольные приборы. С их помощью я могу найти дорогу в густом тумане, в облаках, в темноте.

Глядя на приборы, я подумал: «вот идет человек ночью по неосвещенной улице, идет неуверенными шагами, спотыкается, вот-вот упадет. Вдруг он вспоминает, что у него в кармане лежит электрический фонарик. Секунда — и фонарик



освещает дорогу. Человек спокойно продолжает свой путь. Так и летчик. Он рискует споткнуться в слепом полете, но вот он включил приборы, и воздушный путь освещается ярче, чем темная улица электрическим фонарем»...

Москва уже далеко... Мы летим на высоте трехсот метров. Видимость хотя и хорошая, но нас зверски болтает. Вести самолет сегодня нелегко. Я часто меняюсь с Бабушкиным.

Вот, передав ему управление, я пошел проверить, все ли в порядке на самолете. Я с трудом пробираюсь. Кругом грузы, ящики, тюки. Наше общее хозяйство аккуратно уложено между кабиной механика и просторной радиорубкой. Мы взяли с собой спальные мешки, резиновые матрацы, оранжевые шелковые четырехместные палатки; на случай вынужденной посадки на воду у нас есть резиновые надувные лодки. Они весят очень мало, а поднимают триста килограммов груза. Везем мы с собой на лыжи, аварийную радиостанцию. Неприкосновенный запас полярного обмундирования: меховые куртки, унты, собачьи чулки, теплое белье. Мы везем с собой трехмесячный запас продовольствия из расчета один килограмм на человека. Рядом с продуктами примостился ящик с кухонной посудой: примусы, сковородки, кастрюли, чайник, кружки; даже иглол для чистки примуса мы не забыли.

Я иду по самолету. Присматриваюсь к своим спутникам. На корабле их одиннадцать человек. Настроение у всех прекрасное. Все они, как и я, крепкими нитями связаны с полярной авиацией. Спирин пришел к нам недавно, но и он уже успел сродниться с нами и завоевать огромный авторитет.

Я подхожу к радисту Симе Иванову. Он разговаривает с Архангельском. Сима — мой старый спутник. С тех пор, как я снял его со льдины вместе с последними челюскинцами, он уже третий раз летает со мной. Я к нему очень привязался. Он прекрасно знает свое дело и замечательный товарищ, всегда удивительно спокойный, ровный. В каких только «переплетах» ему ни приходилось бывать! Но он только открывает свои большие глаза и удивленно спрашивает:

— Разве случилось что-нибудь страшное?..

Я иду дальше. Вот мимо прошел озабоченный бортмеханик Петенин.

— Ну, как? — спрашиваю я его.

— Все в порядке, товарищ командир! — отвечает он и бежит дальше.



Бортмеханик Петенин попал к нам в экспедицию почти случайно. Познакомился я с ним, когда тренировался на одном из аэродромов. Он был на этой машине старшим бортмехаником. Я тщательно изучал материальную часть самолета. Приходилось обращаться за объяснениями к Петенину. Он очень охотно давал всегда толковые и подробные ответы.

Однажды в воздухе он неожиданно выключил один мотор.

— В чем дело? — спросил я.

— Сгорел выпускной клапан правого мотора.

Мы сели. «Бедняга, — подумал я о Петенине, — придется ему повозиться порядком; сменить этот клапан дело не шуточное. Надо работать на открытом воздухе, а морозы крепкие, не меньше 20°».

На другой день приезжаю на аэродром, смотрю — три мотора уже вертятся — клапан сменен. Мне это понравилось.

Стали запускать четвертый мотор: воздух просачивается... Винт ни с места.

— Что случилось? — спрашиваю Петенина.

— Пустяки! — успокаивающе махнул он рукой, — сейчас все налажу.

Он быстро вытащил распределительный золотник, осмотрел его, подвернул винт, поставил на место. Мотор заработал. Тренировочный полет прошел хорошо.

За время тренировки я привык к этому расторопному человеку невысокого роста. Я подумал, что он будет под пару Бассейну. Оба они круглолицые, краснощекие. Руки и головы у них золотые. Я и решил: пусть «маленькие» механики управляют большим кораблем.

— Петенин, пойдешь со мной на полюс?

Мой вопрос прозвучал для него слишком неожиданно. Он, вероятно, подумал, что я шучу. Замаялся.

— Как ты думаешь, Михаил Сергеевич, если он согласится, возьмем к себе на корабль? — обратился я к Бабушкину.

— Его взять можно, — поддержал меня Бабушкин.

— Петенин, ты что-то не отвечаешь? — вмешался в наш разговор инструктор, майор Бабкин.

— Если это не шутка, пойду с радостью. — У Петенина загорелись глаза.

Я не ошибся в своем выборе. Наша экспедиция приобрела еще одного великолепного механика, а мой экипаж — хорошего товарища.



...Я сменил Бабушкина.

Мы идем на высоте трехсот метров. Впереди что-то чернеет... Попадаются облака. Земля постепенно скрывается. Снижаюсь до двухсот метров... Впереди черная стена. Вот-вот она надвинется на наши самолеты и скроет от нас землю. Но это только кажется. Мы, летчики, уже знаем, что это не туман, а снегопад или дождь.

Сильный снегопад заставил нас снизиться еще на сто метров. Летим над самыми деревьями. Крыши домов мелькают совсем близко. Снег все усиливается и усиливается. Я уже начал к нему привыкать. Иду по компасу. Железная дорога ушла далеко вправо, мелькнула Волга.

Я могу разговаривать, не покидая своего места, с любым кораблем. Радиосвязь прекрасно налажена, сбоку у меня висит микрофон, а прямо в шлем вделаны наушники. Я шутиливо предупреждаю товарищей по телефону:

— Берегитесь, скоро зацепим деревья!

В ответ мне присылают пневматической почтой записку:

«Видал, как мчится с колхозного двора напуганный скот? Даже куры разлетелись».

Да, много шуму наделали мы над деревнями и селами. Вероятно, стекла в окнах дрожали и звенели, когда четыре гиганта проносились мимо, разрезая крыльями встречный воздух.

...Мы в воздухе уже два часа пятнадцать минут... Вологда осталась правее. Ко мне подходит Спирин. Указывает на землю.

— Видишь Кубенское озеро? Теперь посмотри на карту, — говорит он.

Я смотрю на карту. На ней красным карандашом от Кубенского озера прочерчен прямой курс на Архангельск. Это значит, что по этому курсу я должен вести свой корабль.

— Идем хорошо. Через пять часов будем в Холмогорах, — говорит Иван Тимофеевич.

— Как, через пять часов? Согласно путевой скорости должны быть раньше.

— Ветер боковой. Скорость уменьшилась до двухсот километров, — сообщает мне Иван Тимофеевич.

...Недалеко от Архангельска я забеспокоился. Молоков и Мазурук идут за мной, а самолета Алексеева не вижу. Я передаю управление Бабушкину и спешу в штурманскую рубку.

— Марк Иванович, Алексеев пропал, — обращаюсь я к Шевелеву.

Шевелев немедленно берет микрофон:

— Алло, алло! 172, 172... Что случилось, почему вы отстали?

Выслушав ответ, Марк Иванович говорит:

— Алексеев просит убавить скорость. Ему трудно нас догнать. А вообще у них все в порядке, так что могут и самостоятельно добраться до Архангельска.

Спирин посмотрел на указатель и пожал плечами.

— Ничего не понимаю. Скорость нормальная.

Ближе к Архангельску погода стала улучшаться. Облачная пелена приподнялась, мы пошли на высоте пятисот метров. Внизу расстилалась однообразная снежная равнина. Кое-где попадались редкие деревушки. Моторы работали ровно и безотказно.

Но ранняя весна наступала и на север. Архангельский аэродром подтаял, и там не могли принять наших тяжелых кораблей. Поэтому для нашей посадки был подготовлен большой просторный полевой аэродром, в семидесяти километрах от Архангельска, вблизи села Холмогоры.

Показались льды Северной Двины. Архангельск остался слева в тумане.

Корабли взяли курс на Холмогоры. Там уже все было готово к приему наших кораблей. Горели сигнальные костры. Ждали люди.

Вот и аэродром. Мы залюбовались огромным полем, покрытым снегом. Никаких признаков оттепели. Наконец-то мы вырвались из объятий преследовавшей нас весны. Отсюда мы сумеем улететь на лыжах. На аэродроме нас ждут два самолета: разведывательный самолет Головина и маленький У-2 присланный из Архангельска специально для обслуживания нашей экспедиции.

Я сел первым. Снег очень глубокий. Огромные двухметровые колеса проложили глубокие траншеи в снежном покрове. Над всем аэродромом поднялась туча снега. Я поспешно отрулил в сторону, давая дорогу другим самолетам. Вслед за мной сели Молоков, Мазурук и Алексеев.

Отто Юльевич внимательно осмотрел снежный покров аэродрома. Я доложил ему, что все сели благополучно, и, как только получим лыжи, приступим к их установке.

— А как вы думаете, Михаил Васильевич, мы легко оторвемся на лыжах? — спросил он меня.



— Конечно. Посмотрите: снег, как скатерть, ровный.

Первый этап нашего пути был экзаменом для материальной части самолета. Экзамен прошел блестяще.

Настроение у всех было бодрое, уверенное. Но все же начала сказываться усталость. И неудивительно: мы все не спали уже вторые сутки.

Отто Юльевич отдал распоряжение всем отправиться отдыхать.



Еще за много километров до впадения в Белое море, река Северная Двина разветвляется на множество рукавов, образуя большие и маленькие острова. На одном из таких островов находится городок или, вернее, большое село Холмогоры.

В этом селе в 1711 году в семье простого рыбака Василия Ломоносова родился сын Михаил.

С малых лет потянуло Михаила Ломоносова к учению. С величайшим трудом выучился он грамоте; пешком зимой ушел в Москву и там добился поступления в школу.

Прошли годы, и сын простого рыбака, самоучка, стал великим русским ученым, академиком, поэтом.

Гениальный ученый Ломоносов занимался не только физикой, химией, астрономией, механикой, философией, историей, литературой, государственными делами и т. д. Он, кроме всего этого, внимательно изучал отчеты и судовые журналы разных кораблей, побывавших в Ледовитом океане.

Изучая эти материалы, он пришел к убеждению, что должен существовать сквозной Северный морской путь.

Еще в 1752 году он в своих стихах писал:

*Напрасно строгая природа  
От нас скрывает место входа  
С берегов вечерних на восток.  
Я вижу умными очами:  
Колумб российский между льдами  
Спешит и презирает рок.*

Он даже указывал единственно возможный путь на полюс: между островами Шпицберген и Новой Землей.

Незадолго до смерти Ломоносов составил проект экспе-

диции. Через пару лет адмирал Чичагов пытался его осуществить, но неудачно.

Но то, что было не по силам царской России, сделала наша молодая социалистическая страна.

Великий Северный морской путь советские корабли проходят в одну навигацию, пересекая Ледовитый океан, от Архангельска до Владивостока.

Спустя почти две сотни лет, одна мечта великого русского ученого осуществилась.

А теперь на его родине опустились четыре гигантских воздушных корабля, которые летят осуществить его вторую прекрасную мечту...



Крепко спали мы в эту ночь.

Утром встаем, — а нас ждет «приятный сюрприз»: нас нагнала весна. С крыш течет, снег стал мокрым, рыхлым.

— Где же Арктика? — спрашивал нас Спирин. — Мне в мрачных красках описывали арктический холод. Я с перепугу оделся так, что никак мороз до меня не доберется, а на улице дождь. Что же мне теперь делать?

— Это еще только ворота в Арктику... Погоди, минуешь «заставу» — намерзнешься. Теплое одеяние не поможет, — насмешливо успокаивал его Бабушкин.

На третий день мы получили лыжи, а Папанин свое имущество.

Началась горячка...

Впрочем, Иван Дмитриевич и раньше не сидел без дела.

К Ивану Дмитриевичу весь состав экспедиции относился с особой теплотой и любовью. Замечательный организатор, прекрасный товарищ, живой, энергичный, веселый, человек большой храбрости и отваги — его грудь украшена орденом Красного Знамени за заслуги во время гражданской войны, — Иван Дмитриевич пользовался у всех нас большим уважением.

С шутками, прибаутками тащил он на самолет все, что только можно было.

Как-то обратился он к механикам:

— Ребятки, я купил теленочка и поросеночка, прихватим, а? Пригодится.

Механики охотно согласились, предвкушая прелесть жареного поросенка с кашей.



Но сколько было смеху, когда механики обнаружили в самолете «поросеночка», который оказался огромной свиной тушей, и «теленочка» с целую корову.

Как-то раз, узнав, что я еще не завтракал, Иван Дмитриевич угостил меня сметаной. Она была очень вкусной. Я остался доволен. Видя, с каким удовольствием я съел сметану, Иван Дмитриевич предложил мне прихватить с собой в самолете небольшую кринку сметанки. Через час прибегает ко мне механик и спрашивает:

— Товарищ командир, ты разрешил Папанину погрузить в самолет сметану?

Я сразу понял, в чем дело, и направился к самолету. А там разыгралась целая драма. Иван Дмитриевич, воспользовавшись моим разрешением, погрузил в самолет целую кадку сметаны. Увидев меня, Иван Дмитриевич обрадовался:

— Вот идет и сам Михаил Васильевич. Он вам подтвердит.

Когда я увидел эту «кринку» сметаны, я ахнул. Но делать было нечего, и я, к великому удовольствию Папанина, подтвердил свое согласие.

— Ну, что я вам говорил? — торжествовал Папанин.

Механики и сами непрочь были захватить с собой что-нибудь лишнее, не указанное ни в каких списках, — например, целый запасной мотор. Мало ли что может пригодиться в дороге. Поэтому, хоть по штату им и положено было спорить с Иваном Дмитриевичем, но в душе они сильно поощряли его хозяйственные наклонности. Папанин прекрасно знал, что на полюс мы можем доставить ему только девять тонн груза и ни одного килограмма сверх этой нормы. Но все же он накапливал и накапливал новые «богатства».

— Иван Дмитриевич, — подшучивали мы над ним, — ты бы отдал приказ своим подчиненным, — Кренкелю, Ширшову и Федорову — спустить несколько кило весу. Да и самому похудеть не мешало бы. Подумай, сколько новых грузов можно было бы захватить за счет живого веса.

— Ладно, ладно, — только ухмылялся Папанин.

...Прошло четыре дня. Машины на лыжах. Моторы проверены. Баки наполнены бензином. Подсчитали груз, — оказалось двадцать две с лишним тонны. Из них две с лишним — Папанина. А его основной груз еще осенью 1936 года отвезли на остров Рудольфа. Ой, придется нам сильно спорить с Иваном Дмитриевичем, когда будем грузить самолеты на полюс!

...Дни проходили.

Вынужденное бездействие очень утомляло. Каждое утро Отто Юльевич обращался к Дзердзеевскому:

— Какова погода по маршруту?

— Лететь не рекомендую, — отвечал Дзердзеевский.

— А завтра?..

Дзердзеевский разводил руками.

— Бросьте, Борис Львович, хватит нас мучить. Завтра же вынь да положь хорошую погоду, — уговаривали мы нашего синоптика.



Первоначально экипаж разведывательного самолета состоял из командира — летчика Головина, двух механиков: Кекушева и Терентьева и штурмана — Волкова. Последний выполнял также обязанности радиста.

При перелете из Москвы в Архангельск на самолете часто портилось радио, и штурман Волков не в состоянии был его исправить, так как ему приходилось заниматься прокладкой курса.

Когда вся экспедиция собралась в Архангельске, Отто Юльевич отдал распоряжение включить в состав экипажа самолета Н-166 специально радиста, товарища Стромиллова. А командиру корабля строго наказал, если по вылете из Архангельска рация снова будет капризничать, ни в коем случае не лететь дальше, а возвращаться обратно.

27 марта погода чуть-чуть улучшилась, и Головин получил распоряжение вылететь в Нарьян-Мар и в пути произвести разведку.

Рано утром экипаж разведчика был на месте. Стромиллов сидел в своем уголке, который служил ему радиорубкой; механики возились у моторов. Головин и Волков заняли свои кабинки. Но так как кабинки штурмана и летчика на разведывательном самолете были открытые, Головин и Волков в полет одевались немного теплее нас. Они надевали не только меховые шапки вместо шлемов, но и специальные меховые маски. Со стороны казалось, что в штурманскую рубку и к штурвалу забрались большие бурые медведи. Головину и Волкову, одетым в двойные меховые шубы, было настолько тесно в своих кабинках, что они с трудом могли поворачивать головы вправо или влево и совсем не могли оборачиваться назад.

Когда все было готово к старту, механики поднялись к



себе в кабину. Головин дал полный газ моторам, чтобы пойти в воздух, но машина прилипла к глубокому, рыхлому снегу.

Моторы ревели, винты с бешеной быстротой рассекали воздух, вся машина содрогалась, но стояла, точно прикованная.

Несколько человек с других самолетов, находившиеся поблизости, подбежали к самолету Головина и принялись раскачивать его за хвост, стараясь помочь летчику сорвать машину с места.

Минут пять гонял Головин моторы на полных оборотах, а машина с места так и не тронулась.

К людям, помогавшим раскачивать самолет Головина, присоединилось еще несколько человек.

Дав немного остыть моторам, Головин снова включил полный газ; люди дружно, изо всех сил, качнули машину, и на этот раз самолет стронулся с места.

Так как впереди было ровное поле и самолет стоял против ветра, Головин, не убавляя газа, стремительно пошел в воздух. Люди, помогавшие раскачивать машину, побежали за ним следом, что-то крича и размахивая руками. Самолет Головина прощально качнул крыльями и взял курс на Нарьян-Мар. Через несколько минут машина скрылась из виду.

Головин уверенно вел машину вперед, но вскоре Стромилов доложил ему, что рация неисправна и устранить причину неполадки можно только на земле.

Ничего не поделаешь! Хотя не хотелось Головину возвращаться, но, помня наказ Отто Юльевича, он развернулся и пошел обратно.

Вскоре показался Холмогорский аэродром, и Головин пошел на посадку.

Подруливая к месту стоянки, Головин неожиданно заметил впереди одного человека, удивительно похожего на его механика.

«Вот до чего бывают похожи люди! — подумал Головин. — Ну, прямо точная копия Кекушева».

Но тут же к двойнику Кекушева подошел двойник второго его механика — Терентьева. У Головина прямо глаза на лоб полезли:

«Что за наваждение такое? Мои механики это или арктический мираж?..»

«Арктический мираж» оказался действительностью. Когда Головин подрулил к стоянке, его встретили механики Кеку-



шев и Терентьев. Головин не знал, что и думать: «Каким образом я потерял их?» гадал он.

Оказывается, когда раскачивали машину и людей нехватило, механики вылезли из самолета, чтобы помочь. Головин не видел этого и, воспользовавшись тем, что машина тронулась с места, сразу пошел в воздух. Штурман Волков тоже не мог видеть этого, так как сидел впереди Головина, а Стромилов настолько был занят своей рацией, что не заметил отсутствия механиков. Крики провожавших и размахивание руками Головин понял, как выражение радости по поводу удавшегося старта и пожелания счастливого пути.

Так что, если бы рация была исправна, пришлось Кекушеву и Терентьеву из механиков превратиться в пассажиров, а Головину по прилете в Нарьян-Мар, решать задачу: каким образом механики испарились в воздухе.

Случай с Головиным напомнил мне происшествие из моей летной жизни. Когда мы возвращались с аэродрома, я рассказывал его товарищам.

Как-то должен был я доставить четырех делегатов из Николаевска в Хабаровск на съезд. При отлете попросили начальника станции проводить меня на старт.

— Как только вырулим на старт, — предупредил я его, — я, не останавливая самолета, буду подниматься, ибо, когда остановишься, бывает очень трудно сдвинуть самолет с места — пристывают лыжи. — Начальник должен был бросить крыло, как только я дам полный газ. Вырулили на старт. Начальник помог развернуть самолет против ветра, я дал полный газ, пошел на взлет. Вдруг самолет сразу бросило влево.

— Что случилось?! — крикнул я своему бортмеханику. Оглянувшись, а механик хохочет во все горло. Оказывается, начальник станции взялся обеими руками за замок, в душе крыла, а когда я дал полный газ, он никак не мог оторвать руки. Сначала он бежал, а потом не стал поспевать и повис в воздухе. Начальник уж подумал, что так и улетит вместе с нами, но руки его не выдержали тяжести тела, и он оторвался. Так как мы были еще не высоко, он не ушибся, но покувыркался по снегу основательно, так что и встать сразу не мог.

На следующий день Головин, пробежав девятьсот метров, оторвался от земли и, спустя несколько часов, прилетел в Нарьян-Мар, где должен был ждать прилета наших больших кораблей.



После отлета Головина, Спирин, Мазурук и я поехали на аэродром. Весна достаточно попортила наш аэродром. Снежный покров уменьшался прямо на глазах. Всюду появились предательские лужи, проталинки.

Как оторваться большим кораблям на лыжах? Что делать? От Холмогор до Нарьян-Мара нет железной дороги. Придется подвешивать лыжи к крыльям самолета.

— Для подвешивания лыж потребуется целое сооружение, — мрачно заметил Спирин.

Я его успокоил: Бассейн уже кое-что изобрел, придется только сделать специальные хомуты.

Мазурук сказал:

— Может быть, еще снег и не растает, удастся полететь на лыжах.

— Да, — поддержал я, — только, кто знает, сколько придется ждать хорошей погоды. Рисковать в полете нельзя.

— Кто это дает такие мудрые советы? Ах, это Водопьянов, — насмешливо протянул Спирин, — давно ли ты стал таким? Насколько мне известно, ты раньше летал в любую погоду.

— Я и сейчас летаю в любую погоду, если это нужно для успешного выполнения задания, — спокойно отпарировал я; конечно, когда я возил из Москвы в Ленинград матрицы «Правды» — о погоде не размышлял. В два часа утра матрицы во что бы то ни стало должны были быть на аэродроме, иначе задерживался выход газеты. А сейчас дело другое. Задание у нас исключительно ответственное, не связанное с точными сроками. Мы не имеем права рисковать собой, машинами, исходом экспедиции.

Я напомнил товарищам о своей встрече в Совнаркоме с товарищем Молотовым. Вячеслав Михайлович очень интересовался, как идет у нас подготовка. Расспрашивал о мельчайших деталях. Прощаясь, он несколько раз мне напомнил: не торопитесь! И я не забываю его мудрый совет...

Стоп! Машина резко затормозила у берега Двины. Нам надо переезжать на другую сторону. Какой-то гражданин нас предупреждает:

— Товарищи, ехать через реку нельзя, смотрите, как размыло, машина провалится.

Мы немного поколебались. Поверх льда видна вода. Риск, конечно, есть. Но, что делать, надо попасть на аэро-

дром. Нам повезло, перебрались через льдину благополучно. Сразу отлегло от сердца. Начали шутить и смеяться.

— Илья, — обратился я к Мазуруку, — помнишь, купчиху Гаршину?

Мазурук рассмеялся. Он сразу вспомнил этот случай из нашего детства. Спирин поинтересовался, о чем идет речь. Я рассказал.

Жила у нас в Липецке богатая купчиха Гаршина. Она была очень богомольна, и после ее смерти родственники, согласно завещанию, раздавали на помин ее души двугривенные и пшеничные пышки. Каждый, получивший двугривенный и пышку, обязан был помолиться за купчиху. Мазурук тогда работал мальчиком на электростанции, а я пахал в деревне. Мы, конечно, получили деньги и пышки, но о своей обязанности помолиться за покойницу забыли. Но не это важно. Рассмешил нас тогда один курьезный факт. Как сейчас вижу степенного мужика, с окладистой рыжей бородой, с сытым потным лицом. Он возвращался домой, продав на базаре овес за тринадцать рублей. Узнав о раздаче денег, он привязал лошадь к столбу и начал расталкивать толпу. С большим трудом ему удалось пробраться и получить двугривенный, но в давке у него вытащили тринадцать рублей. Вот шуму-то было! Вместо молитвы за упокой души купчихи, он стал ее проклинать. Я прямо захлебывался от восторга: так тебя и надо, не жадничай!

...В разговорах и воспоминаниях время прошло незаметно. Вот аэродром. Посмотрел я на снег, вижу — вода просачивается. Попросил летчика подняться на самолете У-2. Хотелось мне посмотреть, как побежит машина по такому рыхлому снегу. Летчик охотно согласился. Запустил мотор, дал полный газ. Самолет, не пробежав и ста метров, стал на нос. Лыжи совершенно не скользили — их присосало к снегу так сильно, что летчик не успел и опомниться, как хвост машины поднялся вверх.

«Плохо наше дело! — подумал я. — Если не подморозит, придется менять лыжи на колеса».

Вместе с Шевелевым я обошел весь аэродром. Надо было немедленно решать, что делать дальше. Мы пришли к выводу, что для взлета машины нужно укатать дорожку с помощью тяжелого катка и трактора. Так и сделали.

Утром Дзержевский, наконец, сообщил нам радостную весть: завтра предполагается улучшение погоды. Надо готовиться к вылету. Если задержимся, погода может испор-



таться, и нам придется сидеть в Архангельске дней семь-восемь.

...Еще затемно я был на аэродроме. Пока механики разогревали моторы, я осмотрелся кругом. Увы, укатанная специально для взлета дорожка оказалась очень мало подходящей.

Каток обнаружил раньше засыпанные снегом ямы, а на буграх выступила голая земля.

Вылететь удалось только 29-го, в девять часов утра. Последняя сводка была не вполне удовлетворительная. Все решили не откладывать полета. Я начал выруливать на старт. Из-под лыж во все стороны летели брызги мокрого снега. Выбранное мною место оказалось очень удачным. Легко скользя лыжами, я оторвался от снежной пелены. Вслед за мной поднялись в воздух остальные машины.

Пока я описывал круг, Спирин определил направление ветра, снос, путевую скорость.

Мы строем легли на курс Нарьян-Мар.



Наконец, раскрылись «ворота в Арктику». Мы летим в Нарьян-Мар.

Город Нарьян-Мар — это центр Ненецкого национального округа.

Ненецкий национальный округ, по величине своей территории, может оставить позади многие западноевропейские государства. Его протяженность с юга на север достигает трехсот километров, а с запада на восток — девятисот километров.

Город Нарьян-Мар вырос в тундре только при Советской власти.

До Великой Социалистической Революции все кочевые племена, жившие в Большеземельской и Малоземельской тундрах, именовались царскими чиновниками презрительным словом: самоеды.

Царское правительство было не в состоянии освоить богатейший край, лежавший за полярным кругом. Оно отдало его в полное владение купцам-хищникам, которые без зазрения совести грабили местное население и насаждали царскую «культуру»: водку, нищету, грязь, заразные болезни.

Только при Советской власти кочевые народы тундры почувствовали заботу о себе, получили от государства помощь, начали развиваться экономически и культурно. Впер-

вые за всю свою историю этот народ получил право называться своим собственным именем — ненцы, а не презрительной кличкой.

До Советской власти народы Севера не только не знали грамоты, они даже не имели собственной азбуки. Советская власть дала им письменность.

Неся на Север культуру, Советская власть построила в тундре культбазы, больницы, школы. Тысячи детей ненцев, эвенков, чукчей и многих других народов Севера учатся теперь в школах, техникумах и вузах.

Народы Севера, обреченные царским правительством на гибель и вымирание, благодаря Советской власти, зажили новой радостной жизнью, строя вместе со всей Советской страной великое счастье народа.

...Мы летим с юга на север. Интересно наблюдать, как постепенно меняется пейзаж под крылом самолета.

Сначала мы идем над сплошным лесом. Слева от Архангельска видим густой дым: это работают лесопильные заводы. Скоро вскроется красавица Двина. И в город потянутся, один за другим, большие пароходы, станут под погрузку и повезут в разные страны пахнущую смолой и лесным воздухом драгоценную древесину.

...Впереди показалась длинная белая полоска. Это река Мезень. Она окаймлена бурой зеленью соснового леса и белыми пятнами озер и болот. Извиваясь, как змея, она как бы упирается головой в огромную темную массу моря.

Через десять минут мы пересекаем реку. Спирин показывает на город Мезень.

— Хорошо идем, — говорит он, — путевая скорость — двести одиннадцать километров.

Боковой ветер сносит наши самолеты к морю. Ориентира, кроме реки, нет. Курс держим по компасу.

После Мезени лес все редет и редет. Попадаются низкие кустарники. Среди белой массы изредка встречаются зеленые пятна. Но, наконец, и они исчезают.

Мы идем над тундрой. Однообразная, мертвящая тундра затянута снежной пеленой, точно покрыта саваном. Ни конца, ни краю...

При плохой видимости над тундрой трудно лететь. Все сливается в один общий белый фон. Летчику не к чему прицепиться глазом. Радуетесь каждому черному пятнышку: только по нему можно определить положение самолета.



Мы летим на высоте четырехсот метров. Солнце скрылось за серыми тучами.

Ко мне подходит механик Морозов. В Арктику он летит впервые. Его все интересует. Все для него ново и занимательно.

— Что это? — указывая вперед, спрашивает он. — Остров?

— Это не остров, — отвечаю я, — а вода. Залив — Чешская губа.

В прошлом году, во время моего полета на Землю Франца Иосифа, Чешская губа была замерзшая, снег засыпал лед, и ее невозможно было отличить от тундры. А нынче сильные ветры, очевидно, вынесли лед в море.

От Чешской губы Спирин меняет курс прямо на Нарьян-Мар.

Мне эти места очень знакомы. Ровно год тому назад я пролетал здесь. Справа озеро. Скоро должна показаться река Печора, а там должен быть Нарьян-Мар. Что ждет нас там?

За Чешской губой мы попали в низкую облачность. Началась болтанка. Вот река Печора, вот показалось жилье колхозников, а вот и Нарьян-Мар! Прямо на реке нас ждет хороший, большой, ровный аэродром. Я иду на посадку. Самолет мягко и легко катится по ровному, твердому снегу.

Бассейн весело подмигивает мне: «теперь, дудки, весна нас не догонит».

Гостеприимные нарьянмарцы приняли нас очень радушно и организованно. Для каждого самолета приготовлена определенная стоянка. В лед вморожены концы веревок для крепления самолетов.

Меня, Бассейна и Иванова встречают, как старых знакомых. Нас окружают ненецкие дети — школьники.

— Здравствуйте, товарищ Водопьянов! — кричат они. — Вы передали товарищу Сталину наше спасибо за новую школу?

— Ваше поручение, ребята, выполнено, — отвечаю я, — надеюсь, что и вы тоже сдержали свое слово.

— Да, да! Мы учимся на «отлично» и «хорошо», — всеelo отвечают школьники.

— Молодцы, ребята!

— Приходите к нам в школу. У нас есть кружок моделей. Посмотрите, как мы работаем, и дадите нам советы.

— Ладно, приду. Вместе с товарищами!

Механики одевают чехлы на моторы, крепят самолеты.

— Товарищи, качать Спирина! Он, наконец, попал в Арктику! — кричит Шевелев.

— Нам придется качать не только Спирина, — говорю я, — в нашей экспедиции много новичков в Арктике.

— Поздравляю вас, товарищи! — прервал нас летчик Алексеев. — Наконец-то мы удрали от весны! Посмотрите, как здесь хорошо. С такого аэродрома можно подняться в воздух с любой нагрузкой.

— Да! — поддержали его все, — теперь нам можно не беспокоиться об отлете.

...В прекрасном настроении мы уехали в город отдыхать. За ужином все очень много шутили, смеялись, пели песни. Наконец, коварные происки весны закончились. Она осталась по ту сторону полярного круга.

На коротком совещании мы решили на следующий же день заправить самолеты, а затем вылететь прямо на остров Рудольфа.

Хорошо, что в этот вечер среди нас не было ни одного пессимиста. Туго бы ему пришлось от наших насмешек.



Трудно описать блестящий фейерверк цветистых слов, обращенных к погоде, к Нарьян-Мару, когда мы проснулись на следующее утро. На дворе была самая настоящая оттепель.

Если в Архангельске мы легко примирились с догнавшей нас весной, то здесь, в столице Заполярья, ее неожиданное появление было похоже на издевательство.

— Проспали зиму, проспали, — мрачно цедил Сима Иванов, натягивая сапоги.

— Где же Арктика? — лукаво спрашивал нас Спирин. Какое же это Заполярье? Дождь идет, тепло...

— Подожди, подожди, ещехватишь Арктики! — утешал его Папанин.

— Ой, дождусь ли, Иван Дмитриевич! Ты давно мне обещал лютые морозы! — не унимался Иван Тимофеевич.

Мы шутим, острым, но настроение у всех неважное. А день принес еще более отвратительные новости: на Новой Земле ураган, доходящий до двенадцати баллов, а на острове Рудольфа пурга. С одной стороны, нас преследовала ранняя весна по всему Крайнему Северу, с другой — навстречу шли



циклоны, снегопады, штормы, пурга. В атмосфере было полное смятение.

Потянулись дни томительного ожидания.

На третий день снег на аэродроме стал совсем рыхлым. Под ним появилась вода. Самолеты своей огромной тяжестью, в двадцать три тонны, осадили лед. Под каждой машиной появились лужи. Пришлось перетаскивать их на другое место.

В удрученном состоянии возвращались мы с аэродрома.

— Когда же, наконец, нас перестанет преследовать теплая погода? Посмотрите, как развезло. Настоящая снежная каша, — сердито говорит Спирин.

— Может быть, подморозит еще, — неуверенно тянет Мазурук.

— Сегодня в восемь часов вечера у нас лекция по метеорологии, — говорю я. — Читает Борис Львович.

— Это зачем же? Чтобы мы не знали, почему до сих пор не улетаем? — спрашивает Бассейн.

— Нет, — отвечает ему Головин. — Чтоб не ругали синоптиков и умели разбираться в синоптической карте.

С большим интересом слушали мы лекцию Бориса Львовича о том, как зарождаются циклоны, антициклоны.

Он говорил так картинно и увлекательно о воздушных течениях, о движении облаков, что мы боялись проронить хоть одно слово. Правда, тайну рождения погоды еще никто не знает. Как раз эту задачу должны будут разрешить наши зимовщики на Северном полюсе.

В комнате было тепло, светло и уютно. «Хозяин погоды», Борис Львович Дзердзеевский горячо любит свою науку и верит в нее, и мы с большим уважением относимся к Борису Львовичу. Лекция Бориса Львовича перешла в дружескую беседу. А в дружеской беседе почему бы и не пошутить?

— Вообще, если бы не вы, Борис Львович, мы бы уже давно были на полюсе, — как бы невзначай, спокойно заявляет Спирин.

— То-есть как, Иван Тимофеевич?

— От вас зависит дать нам хорошую погоду. Скажите, что можно завтра лететь, мы и полетим.

— А как попадете в обледенение, меня же будете ругать, — парирует Борис Львович, — благодарю покорно!

Мы смеемся.

— Нет, вижу я, не верите вы в мою науку, — сокрушенно говорит Борис Львович.

— Дайте нам хорошую погоду, будем верить! — хором

кричим мы. — После сегодняшней лекции мы убедились, что вы, действительно, «бог погоды».

— Ладно, придется уж постараться оправдать ваше мнение. Скоро я вам дам погоду, так и быть уж! Уговорили!

С этого дня мы все стали мыслить «синоптически». Разговоры были только о погоде. За обедом невкусное блюдо называлось «окклюзией», удачное — «антициклоном».

Задавать вопросы о погоде Борису Львовичу мы не решались: так безнадежны были его прогнозы.

Несмотря на то, что гостеприимные ненцы всячески нас развлекали, устраивали вечера самодеятельности, каждый лишний день вынужденного пребывания в городе казался нам вечностью.

Ежедневно, в девять часов вечера, командиры кораблей собирались в комнате Отто Юльевича изучать утреннюю, полуденную и вечернюю синоптические карты. И каждый раз приходили к малоутешительному выводу: завтра лететь нельзя.



Как-то, поздно вечером, поднялся сильный ветер. Спирин предложил Марку Ивановичу и Михаилу Сергеевичу поехать с ним на аэродром проверить крепление самолетов.

Наши самолеты охраняла милиция и местный актив молодежи.

Подъехав к аэродрому, Спирин, Бабушкин и Шевелев вышли из саней и направились прямо к самолетам. Около самолетов ходил человек с винтовкой. Он их не остановил и продолжал шагать дальше от самолета к самолету. Спирин подошел к нему:

— Товарищ постовой, а почему вы не спрашиваете, кто идет?

— А я вижу, что летчики идут и потому не требую пароля, — оправдывается часовой.

— А может, мы враги, переодетые летчиками? Хотим взорвать самолеты, а ты любезно отходишь в сторону — мол, пожалуйста, проходите!

Часовой виновато молчит. Спирин не унимается:

— А что ты сделаешь, когда заметишь пробирающегося в темноте человека?

— Крикну ему «остановись!»

— А он тебя не послушает, тогда что?



— Крикну еще раз.

— Ну, а если он все же не остановится?

— Не знаю... Стрельну, что ли?..

Спирин человек военный. Дисциплину уважает. И отчитал же он охранника из местного актива! Потом начал объяснять ему, как нужно держать себя, стоя на часах. Остальные охранники окружили нашего флагштурмана и внимательно ловили каждое его слово.

Проверив крепление самолетов, Спирин, Шевелев и Бабушкин сели в сани и поехали обратно.

... На следующий вечер Спирин с товарищами снова поехал на аэродром.

— Стой, кто идет? — раздался оклик.

— Свои, летчики!

— Пароль!

Товарищи переглянулись. Им не успели еще сообщить, что установлен пароль. Как они ни уговаривали охранника пустить их к самолетам, тот даже не подпускал их близко к себе.

Лишь после прихода караульного начальника, знавшего Спирина в лицо, товарищи были допущены к самолетам.

В строгом охраннике Спирин узнал своего вчерашнего ученика.



Наконец, Борис Львович нас обрадовал: завтра будет хорошая погода, надо готовиться к вылету.

Все просияли. Отто Юльевич немедленно дал распоряжение участникам экспедиции пораньше лечь спать. Его распоряжение было исполнено с большой готовностью.

— Не забывайте, что завтра в пять часов утра все должны быть на аэродроме, — сказал он, прощаясь.

К утру погода, действительно, несколько улучшилась. Но, увы, желанного мороза не было. Снег попрежнему был рыхлый, и меня очень беспокоил лед. Мы должны были лететь до острова Рудольфа без посадки.

Ровно в шесть часов на старт вырулил наш разведчик Павел Головин.

Мы внимательно следим за взлетом. Его сравнительно легкая машина бежит уже 52 секунды и все еще не может оторваться от земли. Наконец, он в воздухе. Еле-еле хватило аэродрома.

«Плохо», подумал я.

Через 20 минут Головин сообщил, что идет на высоте шестисот метров, что над ним сплошная облачность, но видимость хорошая. Я дал распоряжение запускать моторы. С помощью домкратов, на полных оборотах моторов, я сорвался с места и вырулил на старт.

Даю полный газ. Моторы ревут во всю свою мощь. Но машина не развивает скорости. Лыжи зарываются в рыхлый снег, во все стороны разлетаются каскады брызг. С большим трудом, через 1 минуту 20 секунд, мне удастся оторваться от сырого покрова Печоры.

Корабль Н-170 в воздухе, экипаж доволен, все улыбаются.

Я делаю круг над аэродромом, ожидая взлета других.

На старт идет машина Молокова. Я вижу, как он пробежал весь аэродром, но так и не оторвался. Пришлось ему убрать газ и зарулить обратно на старт.

Вдруг, по радио, получаю сообщение: «Головин вернулся из-за плохой погоды. Над морем очень густой туман. Самолет обледеневает».

Неприятная новость. Лететь нельзя. Я прошу Шевелева дать по радио распоряжение Головину пробить облака вверх и узнать их высоту.

Иванов не успел еще передать радиogramму, как Головин пошел на посадку.

Ко мне подошел Спирин:

— Дело дрянь, Михаил Васильевич. — Садиться с такой нагрузкой рискованно.

Я про себя подумал: «Сам знаю», но, улыбаясь, говорю:

— Ничего, Иван Тимофеевич, снег мягкий, сядем! Как ты думаешь, Михаил Сергеевич?

Бабушкин пожимает плечами:

— Надеюсь, что сядем.

Я решил подняться выше, израсходовать побольше горючего, чтобы немного облегчить машину и затем идти на посадку. Добавив обороты моторам, я тотчас же пошел в облака. Стекла фонаря и штурманской рубки моментально покрылись инеем. Лечу, как в «молоке». Ничего не вижу. Самолет веду по приборам. Но машина не обледеневает быстро и уверенно лезет вверх. На высоте тысячи шестисот метров пробиваю облака и вижу солнце. Оно кажется особенно ярким. Стекла фонаря начинают оттаивать, становятся прозрачными.



Видимость неограниченная; небо чистое, ясное — ни одного облачка. Красота, а не погода!

— Как вы думаете, Борис Львович, — спрашиваю я синоптика, — так будет до самой Земли Франца Иосифа?

— Впереди еще лучше будет, — отвечает Борис Львович. — Ближе к Баренцову морю должны быть облака с разрывами. Мы увидим море.

Иван Тимофеевич предложил мне пройти в течение 15 минут по курсу. Я охотно согласился.

Где-то далеко-далеко белые облака сливались со сводом голубого неба. Эта картина напомнила нам вид с высокого крутого берега на открытое море.

— Хорошая погода, — сказал Спирин, — обидно, что Головин вернулся. Надо было сразу дать ему распоряжение пробиваться вверх.

Прошло 15 минут. Иванов получил сводку о погоде: на Новой Земле ясно, на Земле Франца Иосифа тоже.

Откровенно говоря, мне не очень хотелось возвращаться. То, что нам придется идти немного над облаками, совсем не страшно. Ориентиров над морем все равно ведь нет. Курс держишь по магнитному и солнечному компасам, а штурман Спирин прекрасно ориентируется по солнцу, не видя земли. Он по солнцу определяет путевую скорость, по солнцу дает курс.

Посоветовавшись с Иваном Тимофеевичем, я связываюсь по радио с землей и сообщаю Отто Юльевичу: «Погода хорошая. Советую без помощи разведчика идти на остров Рудольфа».

В ответ получаю радиogramму: «Самолет Молокова не может оторваться».

Приходится возвращаться. Другого выхода нет — бросать товарищей нельзя.

В воздухе мы пробыли час времени. Облегчили машину на пятьсот килограммов. Это, конечно, мало. Самолет перегружен. На земле это знают и с беспокойством ждут нашей посадки.

Вот аэродром. Я иду на снижение. Стараюсь подвести машину как можно ниже и коснуться снега лыжами, тогда хвост постепенно опустится сам. Это смягчит соприкосновение самолета с поверхностью Печоры.

Против ожидания все обошлось благополучно: самолет мягко покатился по ровному рыхлому снегу и остановился.

Нас окружили радостные и взволнованные товарищи. Жали нам руки так крепко, как будто мы отсутствовали не час, а, по крайней мере, полгода.

— Ну, вот и не улети, — огорченно промолвил один из провожавших нас. — А завтра я не могу притти; у меня дежурство.

— Не беспокойся! — заметил другой, — мы еще не один раз придем сюда на проводы.

— Ты что, в авиацию не веришь? — спросил я его.

— Нет, верю, — сказал он, — но только с этого аэродрома вам не скоро удастся оторваться. Завтра он будет еще хуже.

— Завтра же улетим, — решительно заявил я.



Утро...

Отто Юльевич весело шутит над нашей вчерашней неудачей. Мазурук делится своими мечтами о том, что он будет сегодня делать на острове Рудольфа.

Сегодня мы решили итти над облаками. Головин вылетает первым, а мы через два часа после него. За это время он пройдет около четырехсот километров и сообщит нам состояние погоды в пути.

Едва Головин вылетел, как он попал в туман. Волей-неволей ему пришлось вернуться. Но на этот раз он не сел, а тут же, недалеко от аэродрома, стал пробиваться вверх. Через несколько минут он сообщил нам по радио: «Иду над облаками. Высота тысяча пятьсот метров. Видимость прекрасная». Он снова лег на прежний курс и через каждые 20 — 30 минут сообщал нам: «Погода хорошая, лететь можно».

Ровно через два часа я даю газ моторам, самолет срывается с места, бежит, зарывается лыжами в мокрый снег... Аэродром кончается, а машина словно прилипла к снегу. Мне не удалось вырвать самолет и поднять его в воздух. Возвращаюсь на старт. Снова разгоняюсь, стараясь оторвать самолет, но безрезультатно.

— Пожалуй, прав тот парень, — вспомнил я вчерашний разговор, — сегодня аэродром еще хуже.

Несколько раз пытался я подняться в воздух, но тяжело нагруженная машина была не в состоянии оторваться от рыхлого снега.

Отто Юльевич, тут же у самолета, созвал совещание. На этом совещании мы решили облегчить самолеты — слить по



две тонны горючего и лететь теперь не на Рудольф, а на Маточкин Шар. Головину дали распоряжение изменить курс и ждать нас на Маточкином Шаре.

Через час машины, одна за другой, поднялись в воздух.

Мы тут же над аэродромом набрали высоту в две тысячи метров, пробили облака и строем легли на курс.

Внизу расстилалось бесконечное облачное море. Над нами необыкновенно голубое небо и яркое солнце. Тени наших самолетов напоминали фантастических птиц, стремительно скачущих по облачной пелене.

Глядя на эти тени, я вспомнил, как мне пришлось однажды в полете спастись от самых обыкновенных птиц.

Я летел из Астрахани в Махач-Кала. Это был самый трудный полет за все время моей работы на Каспийском море. Отлетев от Астрахани не более чем на сто километров, я попал в туман. Пришлось идти бредущим полетом. Но вскоре навстречу мне стали попадаться птицы. Они летели такими большими стаями, что я вынужден был то и дело либо брать горку, либо делать резкий поворот, чтобы птицы не попадали в самолет.

На полпути туман усилился. Мне пришлось снизиться и лететь над самыми плавнями. Услышав звук мотора, птицы стали подниматься целыми стаями и буквально лезть на самолет. Я вынужден был подняться вверх, чтобы избавиться от моих пернатых преследователей. На высоте семисот метров я вышел из тумана и пошел по компасу. Но и на этой высоте я тоже встретил птиц. Здесь мне повстречались летящие на север гуси. Я подумал: «Наверное, они так же, как и я, спасаются от уток и идут поверх тумана, а «компасный курс» знают не хуже, чем любой из пилотов».

Минут через сорок облачность стала подниматься — я шел на высоте тысячи метров. Затем внизу, на облаках, начали появляться черные пятна. Это было признаком того, что слой облаков не толстый. Я решил пойти над облаками, но недолго пришлось мне лететь при хорошей видимости. Вскоре туман снова стал прижимать самолет все ниже и ниже. Птицы попрежнему не давали мне покоя. Тысячами, стая за стайей, они летели вперед в направлении самолета: дескать, я птица, меня не догонишь. Хотя самолет и не птица, но летает быстрее всякой утки.

Я услышал сильный удар в левое крыло.

В Махач-Кала на аэродроме я обнаружил, что утки провалили полотно левого крыла.

... Прошел еще час, и далеко внизу, в просветах облаков, показалось море. Оно покрыто битым льдом, виднеются черные разводья.

Как и всегда, в полете каждый занят своим делом.

Иван Тимофеевич определяет путевую скорость самолета, следит за правильностью курса, летчики ведут корабли, механики следят за работой моторов, радисты не отрываются от своих раций, корреспонденты записывают свои впечатления и следят за нашими движениями, кинооператор неумоимо вертит ручку аппарата. Одни только папанинцы пока сидят без дела, смотрят в окна... Вот-вот покажется Новая Земля.

Папанин летит на борту Алексеева.

Деятельная натура Ивана Дмитриевича не может примириться с тем, что ему приходится сидеть без дела. Ему не сидится на месте: то он подходит к радисту, то к штурману, то к механикам.

— Ну, как, браточки, как моторы? Все в порядке? — спрашивает он механиков.

Механики хорошо понимают, что Иван Дмитриевич скучает без дела.

— В порядке, Иван Дмитриевич, в порядке! — отвечают они.

— А хватит нам горючего? — не унимается Папанин.

— Хватит! Не беспокойся!

Видя, что механиков больше не о чем спрашивать, Папанин направляется к штурману.

— Ну, как, где мы находимся?

— Скоро должна показаться Новая Земля, — отвечает штурман Жуков.

— Сугробов! — кричит Папанин. — Смотри в окно, сейчас должна показаться Новая Земля.

Сугробов подходит к окну.

— Ну, что, видишь?

— Нет, не вижу.

— А ты повнимательней гляди! — не унимается Папанин.

— Что ты, дружище, пристал ко мне? Что я, Колумб, что ли, чтоб открывать новую землю? Возьми свой бинокль и открывай сам!

Голос механика звучит спокойно и серьезно. Взрыв хохота встречает его остроумную шутку. На море большие разводья. Не видно ни одной подходящей льдины, на которую, в случае необходимости, можно было бы сесть. Сугробов подзывает к окну Папанина:



— Посмотри, Иван Дмитриевич, теперь я понимаю, почему не нашли Амундсена. Если на полюсе такой же лед, отзимовался ты, браток!

Папанин посмотрел вниз.

— На полюсе не такой лед. Я уверен, что там мы найдем многолетние льдины, — твердо говорит он и вдруг восклицает:

— Товарищи! Земля! Я вижу Новую Землю!

— Из всех путешественников, открывавших новые земли, — сказал Сугробов, — самые великие люди — это Колумб и Папанин.

— Шутишь! Земли я не открывал, — говорит Папанин, — а вот полюс мы с тобой откроем!

— Я не полечу с тобой открывать полюс!

— Почему? — удивился Иван Дмитриевич.

— Видишь ли, — так же серьезно начал Сугробов, — с тобой откроешь полюс, а ты потом будешь всем рассказывать, что один открыл. А Сугробов, мол, здесь не при чем. Так зачем же мне рисковать жизнью, если потом меня не признают, как американца Кука? Нет уж, лети один, открывай! А я, если полечу... то на другом самолете.

— Ну, ладно, значит, на полюсе все же встретимся, — смеется в ответ Папанин.

В двенадцать часов пятьдесят семь минут показалась Новая Земля. Мы пересекли ее в северо-восточном направлении и пошли вдоль Карского моря.

Как красива была Новая Земля сверху при ярком солнце! Слева тянулся белый, словно из чистого мрамора, берег. Тут и там виднелись исполинские обрывы, глубокие ущелья и скалистые нагромождения.

Вот далеко-далеко в прозрачном воздухе начинают вырисовываться знакомые контуры Маточкина Шара. Самолеты стремительно несутся вперед... и вот под нами Маточкин Шар.

Теперь еще два перехода — и мы на полюсе...



Пролив Маточкин Шар пересекает Новую Землю: он делит ее на две части — южную и северную — и соединяет два моря: Баренцево и Карское.

Вообще, в смысле погоды, Арктика таит массу неожиданностей. А Маточкин Шар отличается еще своими особыми

прелестями. Здесь дуют так называемые «стоки» — местные ветры.

Если кругом ветер в 3 — 4 балла, в проливе свирепствует шторм. Поэтому нам и хотелось лететь прямо на Землю Франца Иосифа. И мы не ошиблись в своих самых худших предположениях.

На следующий же день, после нашего прилета в Маточкин Шар, поднялась невероятная пурга. Обычно про темноту говорят: в двух шагах ничего не видно. Во время пурги буквально рядом ничего не было видно. Открываешь дверь и попадаешь в белую тьму. Бело и темно.

На каждом самолете мы установили дежурство. От зимовки к машинам протянули канаты и, когда шли на дежурство или возвращались обратно, держались за них. Если б не эти веревки, наверняка многие из нас заблудились бы. Каждый знал, что если только он оторвется от каната хотя бы на одно мгновение, то стремительным ветром его тотчас же собьет с ног, унесет прочь, и он погибнет. Никто его не увидит, не услышит и не сможет помочь. Несколько лет назад здесь, совсем рядом с зимовкой, замерз человек.

За окном билась пурга. Дул 12-бальный ветер. 12 баллов — это скорость ветра, приблизительно, в сто сорок—сто пятьдесят километров. Так что если самолет будет лететь против такого ветра, то он почти будет стоять на месте.

Мы сидели в теплой комнате, делились своими воспоминаниями о жизни в Арктике.

Вдруг открывается дверь, врывается поток холодного воздуха, и в комнату входит занесенный снегом человек.

«Кто это?» стараемся мы угадать в этой снежной глыбе нашего товарища... Батюшки! Да это, оказывается, Спирин!

— Тебя трудно узнать, — засмеялись мы.

— Вот, дьявол, несет же! — снимая маску и меховую кухлянку, сказал Иван Тимофеевич.

— Товарищи, — улыбаясь, обратился к нам Шевелев, — вы не знаете, где находится Арктика? А то Спирин все просит его с ней познакомиться, а я не знаю, где она.

— Можете не беспокоиться, Марк Иванович, наше знакомство уже состоялось.

— Ну, и как? — спросили мы.

— Лучше и не спрашивайте. Против ветра идти невозможно, задыхаешься, с ног валит. На гору я карабкался на четвереньках. Ох, и достанется же нашим самолетам! — продолжал Спирин, — я бы никогда не поверил, что ветер может



повернуть пропеллер у застывшего мотора, да еще с редуктором. Сижу я во время дежурства в своей рубке и глазам не верю: у двух моторов медленно поворачиваются винты.

Я просмотрел список дежурных и обратился к Бабушкину:

— Михаил Сергеевич, твоя очередь нести вахту.

Бабушкин быстро оделся. Через две-три минуты дверь с воем и визгом захлопнулась за ним.

— Если бы не веревка, — заговорил опять Спирин, подсаживаясь к огню, — не найти бы мне этого дома. Как ты ни кутайся, а снег все равно проникает всюду. Вот в самолете, кажется, все плотно закрыто, и все же в кабину и в крылья набилась масса снега.

Что и говорить, погода невеселая! Накануне нашего прилета в Маточкин Шар выпал густой снег, и теперь ураган поднимает снежные пласты на высоту пятнадцать-двадцать метров и несёт их от берегов Баренцова моря в Карское. Одновременно он, как бы гигантской метлой, сметает снежные покровы с гор.

— А если в воздухе вас застанет такая погода, что тогда? — спросил нас доктор зимовки.

— На большой высоте не так страшно, — ответил я, — но если бы пришлось садиться в такую погоду, от самолета наверняка остались бы рожки да ножки. Поэтому-то и считаются трудными полеты с частыми посадками.

Неожиданно поднялся Марк Иванович.

— Хотя и неприятно вспоминать, — возбужденно заговорил он, — но я вам расскажу про нашу неудачную посадку в этом проливе, где мы сейчас с вами находимся.

Зная богатый арктический опыт Марка Ивановича, мы все с интересом приготовились слушать его рассказ.



Это было в сентябре 1932 года. У нас в Севморпути было тогда всего пять самолетов. Они работали по разведке льдов, вернее, — по проводке судов.

На одном из этих самолетов, на двухмоторной летающей лодке, я пошел в глубокую разведку. Мы должны были пройти вдоль Новой Земли до мыса Желания, пересечь Баренцево море и попасть на Землю Франца Иосифа.

Здесь в проливе есть так называемая Белужья Губа. Там была наша бензиновая база.

Наступление вечера застало нас в воздухе. Бензин на исходе. И мы решили заправить самолет, переночевать на базе, а рано утром двинуться дальше. Летело нас всего шесть человек.

Ветра почти не было. Над морем совершенно не болтало. Лететь просто одно удовольствие.

Прямо с Карского моря мы зашли в пролив, пролетели над зимовкой, где мы сейчас с вами находимся, и пошли к базе.

Вот, вижу, Порцель, первый летчик, убирает немного газ и начинает постепенно терять высоту. Второй летчик наблюдает за движениями товарища. Механики следят за моторами. Радист Ручьев передает радиограмму о том, что мы идем на посадку.

Вот и Белужья Губа. Летчик совсем убрал газ, планирует на посадку. Машина чуть-чуть покачивается. Сейчас сядем...

И вдруг, совершенно неожиданно, на высоте двадцати метров, самолет молниеносно подкидывает вверх. Нас прижимает к сиденьям, и мы чувствуем, что какая-то страшная сила давит снизу на нашу машину. Через несколько секунд давление снизу резко ослабевает. Самолет повисает в воздухе, и в следующее мгновение его с такой же силой швыряет вниз.

Нас оторвало от сиденья. Рули управления ослабли. Летчик резко взял на себя штурвал, но машина не слушалась и, опустив нос, камнем падала вниз. Вот под нами вода... Оглушительный треск и...

Когда я очнулся, я сразу ничего не мог сообразить: что случилось? Где я? Боли совершенно не чувствовал. Постепенно начал приходить в себя, вспоминать, осматриваться.

Нос самолета погружен в воду, моторов нет, не вижу и людей. Вокруг самолета вода покрыта масляными пятнами.

Но вот, из передней части машины, из-под обломков вылез бортмеханик Чечин. Еще через минуту я услышал около кабины душераздирающий крик: около крыла из воды показалась голова и тут же скрылась. Это был второй механик. Он тщетно старался ухватиться за кабину самолета. Чечин бросился к нему на помощь, но его рука никак не может ухватиться за шлем товарища, и несчастный раз за разом окунается в воду. Сообразив, в чем дело, я показал Чечину свою руку, и он меня понял без слов. Крепко уцепившись за мою руку, Чечин наклонился через борт, схватил



механика за пояс. Я тащил Чечина, а он, в свою очередь, вытаскивал из воды товарища.

Мокрый, озябший, но живой и невредимый товарищ присоединился к нам. Теперь мы втроем стали кричать, в надежде, что нас услышат остальные. Но нас никто не услышал.

Солнце уже село. До берега не меньше километра. Нам не доплыть, да и вода очень холодная. Температура ниже нуля. Машина медленно погружается в воду.

Нас удивило, что самолет стоит на месте, что его никуда не относит волной и ветром. Только потом выяснилось, что от удара моторы сорвались с рам и упали в воду на большую подводную банку. При этом тросы управления моторов не оборвались, и самолет стал, как на якоре.

Все же надо было добраться до берега.

В заднем отсеке у нас лежал клиппербот. Чечин достал его, но он оказался испорченным. Металлический фланец, с отверстием для накачки воздуха, был помят и травил воздух.

Где только у Чечина взялись силы? Он зубами поправил этот фланец. Из десен пошла кровь. Как только выдержали зубы!

Клиппербот был готов, хотя воздух он все же травил, правда уже не так сильно, как раньше. На наше счастье, весла остались целы. При посадке в лодку мы уронили одно весло в воду. Чечин, сгоряча, хотел было за ним прыгнуть, но я его удержал: доплывем и с одним. Только когда я сядился в клиппербот, я почувствовал, что у меня сильно разбиты нога и спина.

Плыли мы очень медленно, веслом работал Чечин. Он пострадал меньше нас и физически был крепче.

Берег каменистый, обрывистый. Боясь порвать нашу резиновую лодку, мы долго выбирали более или менее пологое место. Воздух из клиппербота выходил, он начал морщиться, приобретать форму мешка. Внутри показалась вода.

Наконец, мы нашли удобное место для причала. Но нас пронесло мимо. Через минуту мы увидели еще один пологий кусочек берега. Чтобы опять не прозевать его, я взял в зубы конец веревки и бросился в воду. Вплавь добрался до первого попавшегося камня, обхватил его и, преодолевая ужасную боль в ноге, вскарабкался на камень.

Сдвинуть клиппербот с места у меня не было сил. Но я крепко держал конец веревки, и Чечин сам подтянулся к этому камню.

Мы выбрались на берег. Итти я не мог. Я попросил товарищей, чтобы они, как можно скорей, шли на зимовку и выслали мне людей навстречу. Я же, по возможности, буду подвигаться вперед.

Товарищи ушли, а через несколько часов, на полпути, меня подобрал зимовщик.

— А что случилось с остальными товарищами? — спросил я Марка Ивановича.

Марк Иванович закурил, глубоко затянулся и прошелся по комнате.

— Через несколько дней двоих прибило к берегу. А третьего водолазы, вытаскивая машину, нашли под обломками самолета. Вот какое это предательское место, — кончил свой рассказ Шевелев.

За окном шторм все усиливался. Казалось, что какой-то злой шутник без конца швыряет в окна дома груды снега.

Под впечатлением рассказа Марка Ивановича все приумолкло. Тишину нарушал протяжный вой пурги.

Подобные рассказы мы слышали не впервые. Они нас настораживают, заставляют быть еще внимательнее и быть готовыми к любым неожиданностям, которые может в недалеком будущем преподнести нам Арктика.



Пурга бушевала трое суток.

Самолеты так занесло снегом, а вокруг них намело такие огромные сугробы, что два дня продолжался аврал по очистке самолетов от снега.

Окрепшие от тяжелой физической работы, но усталые, возвращались мы с аврала домой, на зимовку. Дрема обволакивала все мысли и чувства прежде, чем голова успевала коснуться подушки.

Начальник сборочного цеха на Маточкином Шаре, товарищ Матвеев, как только кончилась пурга, отремонтировал сломанный штормом руль машины Алексеева.

Корабли готовы. Можно лететь.

Но в это время на Земле Франца Иосифа разыгрался шторм. Когда же там наступила тишина, у нас снова выпал снег и начался новый шторм.

«Ну, опять закрутит», огорченно вздыхали мы, укрепляя самолеты.

Но, к счастью, этот шторм был менее продолжителен.



17 апреля погода несколько улучшилась. Отто Юльевич распорядился немедленно выслать разведывательный самолет.

Головин благополучно пролетел Новую Землю и пошел над Карским морем.

Как обычно, он радировал о состоянии погоды, встречающейся на его пути. Спустя некоторое время мы получили от Головина тревожную радиограмму. Слой облаков, встретившийся ему, оказался настолько высоким, что его сравнительно мало загруженная машина не могла пробить облачность. В ответ на запрос Головина, как быть, Отто Юльевич распорядился идти на мыс Желания.

Вскоре мы получили радиограмму о том, что Головин благополучно приземлился на мысе Желания.

В этот день мы тоже предполагали вылететь, но неудача разведчика вынудила нас отложить старт.

Укладываясь спать, мы утешали друг друга: ничего, утром обязательно вылетим.

Наступило утро. За ним полдень... А мы все еще на Маточкином Шаре. По радио нам сообщают, что купол острова Рудольфа закрыт туманом. Лететь нельзя.

В угрюмом молчании прошел обед. Все с трудом сдерживали свое нетерпение. Действительно, машины готовы, все проверено, люди рвутся в полет, над головой ясное небо, — а лететь нельзя.

Наступил вечер...

Неожиданно с острова Рудольфа сообщают: «Прояснилось. Штиль».

Сборы были недолги.

В двадцать часов сорок минут одна за другой, в косых лучах заходящего солнца, поднялись в воздух наши машины. Курс — остров Рудольфа.

Сегодня мы должны быть на острове Рудольфа. Наш курс лежит по восточному берегу Новой Земли до полуострова Крашенинникова. Мы идем как бы в огромном коридоре. Слева видны подножья высоких снежных гор — верхушки их закрыты тучевыми облаками; справа, далеко над Карским морем, видны огромные темносерые облака. Они тоже напоминают горы причудливой формы. Это остатки циклона, который совсем недавно прошел над Новой Землей.

Под нами извилистый берег Карского моря. Машину слегка покачивает. Мы постепенно набираем высоту... Вот уже тысяча метров... Впереди видно, как коридор, в котором мы летим, все суживается.

Я посмотрел влево. Солнце постепенно скрывается за облака. Вот-вот оно спрячется.

Высота — две тысячи метров, — но облака еще выше.

Лететь ночью по приборам на самолетах без специального оборудования опасно. А тут еще путь прегражден облаками.

«Плохо, — думаю я, — постараюсь перетянуть облачность»...

Высота — две тысячи сто... две тысячи двести... две тысячи триста. Я ясно вижу верхний край облаков. Еще немного, совсем немного, — и я окажусь выше их. Даю полный газ. Моторы режут еще сильнее, из глушителей вылетают светлосиние языки пламени.

«Ну, красавица-машина, вывози! Перетяни этот барьер! Вот он совсем близко».

Я тяну на себя штурвал... Самолет высоко задирает нос. Но барьера взять не удалось.

Я отдал ручку от себя, резко повернул самолет вправо и пошел, параллельно стене облаков, к выходу в Карское море.

В конце концов, все же удалось подняться выше облаков. Передав управление Бабушкину, я направился в штурманскую рубку, поговорить по радио с остальными кораблями.

Шевелев сообщил мне: везде все в порядке, лишь Алексеев, отставший на двадцать километров, просит уменьшить скорость, чтобы он мог догнать нас и идти строем.

Мы сбавили обороты и вскоре пошли строем. Справа от меня Мазурук и Алексеев, слева — Молоков.

Внизу расстилались сплошные облака. Солнце давно село. Остались лишь темновишневые отблески заката. Белая ночь, самолет идет спокойно. Слышна ровная работа моторов.

Над облаками идти не страшно. Небо чисто. Лететь хорошо. Даже лучше, чем при солнце: меньше болтает и не слепит глаза. А на Земле Франца Иосифа уже начался круглый полярный день, и мы приближаемся к нему. Там солнце совсем не садится.

Я посмотрел на часы, установленные на приборной доске: половина первого ночи.

«В Москве, — подумал я, — люди сейчас ложатся спать, а многие уже спят. Они не знают, что четыре оранжевых птицы стремительно несутся в сердце Арктики. Но я уверен, что многие поменялись бы с нами».

Получив от Спирина точный курс на север, я веду само-



лет прямо на остров Рудольфа. Очень хочется знать, покрыто ли Баренцево море льдом. Я смотрю вниз, стараюсь найти в облаках хоть небольшое окошко, но напрасно... моря не видно. Дзержевский порадовал тем, что на острове Рудольфа попрежнему ясно, а Иванов сообщил, что он слышит сигналы радиомаяка острова Рудольфа. Я тут же одел наушники и стал слушать сигналы: точка-тире, тире-точка; это «А» и «Н». Слышимость одинаковая, значит, я иду точно в зоне.

Если бы не шум моторов, несущих нас к северу со скоростью двести километров в час, трудно представить, что ты в воздухе. Самолет совершенно не качает. Плывешь, как на лодке в тихую-тихую погоду.

Ко мне подходит кинооператор Трояновский.

— Очень сожалею, — говорит он, — что не могу заснять красивейшие кадры. Никогда я не видел ничего подобного!

— И я. Несмотря на то, что летаю на севере много лет... Смотри, смотри, Марк, как солнце восходит на северо-западе!

На северо-западе?! Кто видел когда-нибудь, чтобы солнце всходило на западе? Но вот оно! Выходит из облаков!

По мере приближения к Земле Франца Иосифа, к полярному дню, солнце увеличивалось на наших глазах. Это была изумительная картина. Прекрасен был восход солнца. Его лучи, вначале неяркие, рассыпались по волнистой поверхности облаков. Затем лучи становились все ярче и ярче и, наконец, стали так ослепительны, что трудно было вести машину.

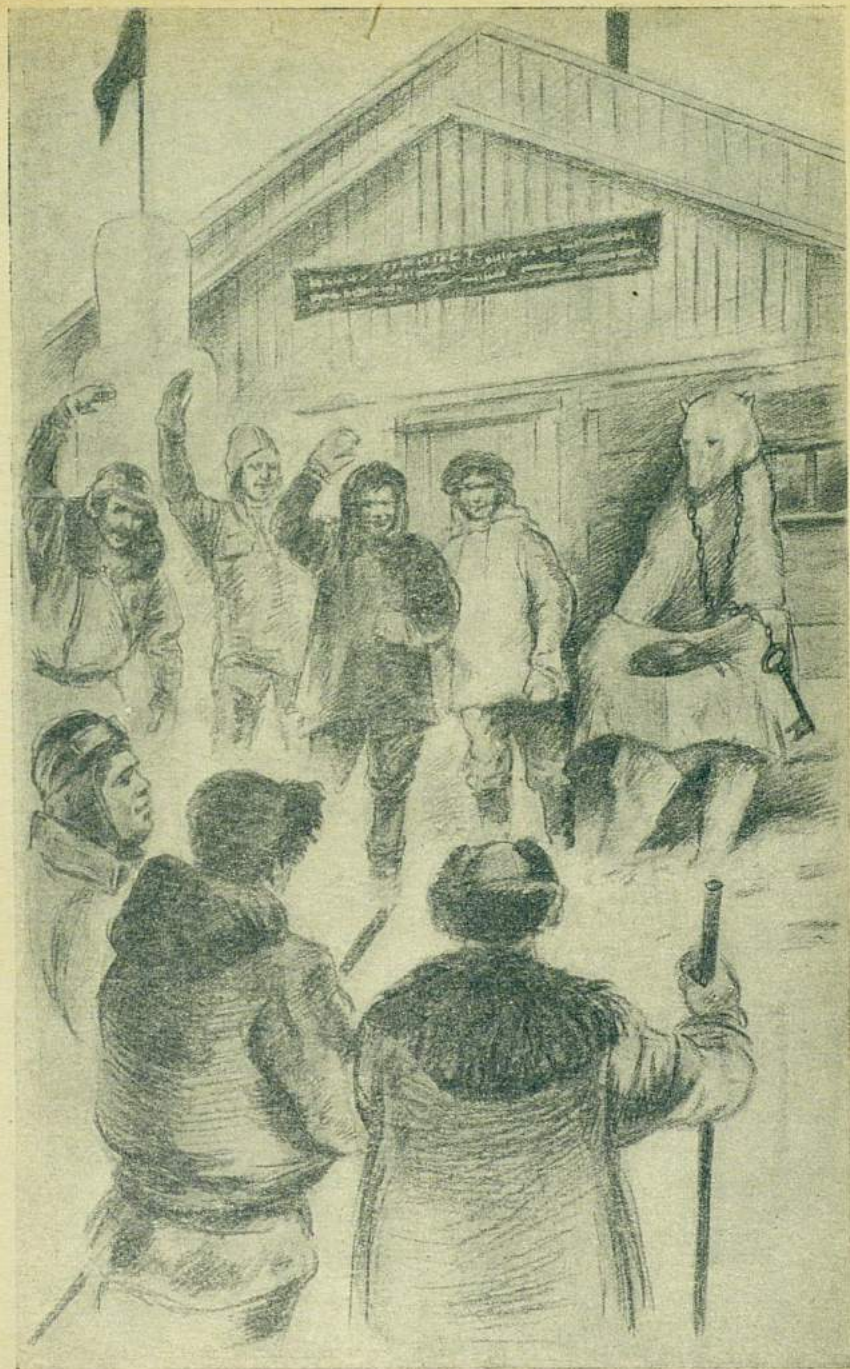
Как только появилось солнце, открылся верхний люк штурманской рубки, из люка показались руки Спирина. Они потянулись к солнечному компасу. Штурман осмотрел компас. Несколько раз повернул его и поставил на курс. В центре маленького объектива компаса заиграло солнечное пятно.

Теперь стоит только немного свернуть с курса, как этот веселый зайчик исчезнет. Но мы точно держим его в центре компаса, он ведет наш самолет строго по меридиану на остров Рудольфа.

На горизонте появилась чернота. Это, вероятно, море. Значит, скоро должны кончиться облака. Но вот на темном фоне выделяется еще более темное пятно. Бабушкин берет бинокль и пристально смотрит вперед. Лицо его расплывается в довольной улыбке:

— Земля, я вижу остров!

Через несколько минут под нами проходят, один за другим, острова Земли Франца Иосифа. Их очень много. Ка-







жется, около восьмидесяти. Архипелаг открыт, видимость прекрасная.

Вот Земля Вильчека, справа вдали виднеется остров Греем-Белль.

— Помнишь, — говорю я Бассейну, — как мы здесь сидели пять суток? Трудновато пришлось, пока выбрались из этого неприятного плена!

Еще час в полете... и мы идем над знакомым мне островом Рудольфа. Правда, благодаря Папанину, остров сильно изменил свой облик — он приобрел жилой вид, — но все же я легко узнаю знакомые места.

Вот аэродром... Машины мягко садятся... Мы выходим из самолетов... Нас встречают радостные зимовщики.

Начальник зимовки, комсомолец Либин, шутит:

— А мы боялись, что вы, не заглядывая к нам, махнете прямо на Северный полюс.

Своеобразное ощущение охватило нас на острове Рудольфа.

Мы почти у цели.

Эта самая северная советская зимовка должна стать трамплином для последнего нашего прыжка в сердце Арктики.

Укрепив самолеты, мы отправились на тракторе и вездеходе на зимовку.

Впрочем, часть нашего экипажа, заядлые любители лыжного спорта, отказались от механизированного способа передвижения. Они стали на лыжи и весело покатались вниз, к украшенной флагами зимовке.

При входе в дом участников экспедиции встретила с хлебом и солью белая медведица, подпоясанная красным кушаком. На правой ее лапе висел огромный ключ с надписью: «Ключ от полюса».

Медведицу убили за несколько дней до нашего прилета зимовщики и замороженную тушу поставили в дверях. С ней были два медвежонка, которых очень быстро удалось приручить. Иногда они даже заглядывали на кухню.





ЖИЗНЬ НА ОСТРОВЕ  
РУДОЛЬФА

Пролетев около четырех тысяч километров, корабли нашей экспедиции задержали свой стремительный полет на самой северной точке советской земли. Мы были на  $81^{\circ} 57'$  северной широты и  $58^{\circ}$  восточной долготы. До полюса оставалось всего девятьсот километров.

Гостеприимные зимовщики накормили нас и уложили спать. Спали мы крепко и долго. Проснулись только на другое утро. Настроение у всех великолепное.

«Один переход — и мы на полюсе!» — подумал я, потягиваясь в кровати.

Спирин как будто подслушал мои мысли.

— Осталось девятьсот километров, — задумчиво произнес он, — но каких!

Я улегся поудобнее, закурил. Спирин внимательно разглядывал карту.

— Иван Тимофеевич, — окликнул я его, — вот все время не выходят у меня из головы слова Амундсена.

— Какие слова? — спросил Спирин.

— «Мой совет: не летайте в глубь, Арктики» — вот какие слова.

— Ишь ты, — усмехнулся Спирин, — сам летал, а другим не советует! Если слушать Амундсена, — то выходит, что мы на полюсе не сядем.

— А по-твоему, как? — спросил я.

— По-моему... Откуда я знаю... Я ведь в Арктике первый раз.

— Вот Нансен пишет совсем другое, — продолжал я: — «Перед нами расстилалась ровная ледяная поверхность»... Значит — сядем!

— Безусловно сядем! — вступил в наш разговор Бабушкин. — Слова Нансена звучат еще как-то... я бы сказал, поэтически.

— А вот что пишет Пири...

— Долго ты будешь перечислять, кто что пишет? — смеясь прервал меня Бабушкин, — слышишь звонок! Идем завтракать, а то опоздаем.

После вкусного завтрака все участники экспедиции поехали на аэродром заправлять самолеты. Механики занялись моторами, а остальные — заливкой бензина в баки. На каждый самолет для полета на полюс и обратно, с трехчасовым запасом, требовалось семь тысяч двести килограммов бензина. Прежде чем приступить к заправке самолета, мы должны были откопать покрытые снегом бочки с бензином и подкатить их к машинам. Но только мы собрались приступить к работе, как подул сильный ветер. Одеты мы были в барашковые шубы на лисьем меху. Но эти дорогие шубы оказались малопригодными для работы. В мех набивалось так много снега, что они становились невыносимо тяжелыми. Мы двигались с таким трудом, точно были закованы в тяжелые латы. Невольно вспомнились чукчи, которые сверх оленьих малиц одевают еще так называемые комлейки — чехлы из легкого полотна, предохраняющие от снега. Пришлось нам снять шубы и остаться в кожаных рубашках.

Несмотря на все усиливающуюся пургу, мы работы не прекращали. Работали с большим подъемом, дружно. К каждому самолету подвезли по тридцать пять бочек бензина, затем установили на каждой машине по два альвеера и начали качать бензин. Кто скорее!

К вечеру все самолеты были заправлены. Не удалось только как следует осмотреть моторы, так как сильно разыгралась пурга.

Прошло еще два дня, и мы были готовы к вылету.

Но долго пришлось нам ждать хорошей погоды. Все готово, машины в порядке, а лететь нельзя. Люди нервничают, поминутно бегают на радию, надоедают радистам, требуют все новых и новых сводок от синоптика. Впечатление точь-в-точь такое, будто сидишь на перроне какого-нибудь вокзала и ждешь опоздавший поезд.

Арктика виртуозно испытывает терпение летчика. Во всех других местах земного шара дело обстоит очень просто: погода плохая, — значит, сиди и спокойно жди: сутки — двое — трое. Раньше ветер не разгонит тучи и ты не уви-



дишь солнца. Совсем не то в Арктике! Здесь пурга может продолжаться сутки подряд и мгновенно стихнуть. Здесь шторм может свалиться неожиданно, как снег на голову. Здесь ясное небо может предвещать пургу для острова Рудольфа и мертвый штиль для мыса Желания, и наоборот.

И до тех пор, пока ученым не удастся разгадать тайну рождения погоды, нашему брату — полярному летчику — остается либо рисковать собой и машиной, либо заpastись терпением, постоянно держать себя и свою машину в состоянии готовности. Сплошь и рядом здесь побеждает не тот, кто лучше владеет техникой слепого полета, а тот, кто лучше сумеет ждать и выбрать наиболее подходящую погоду для полета. Недаром Нансен писал, что лучшим достоинством полярника является терпение.

На острове Рудольфа два аэродрома: один верхний, на куполе, в трех с половиной километрах от зимовки, а другой — нижний, около самой зимовки. Но нижний годится только для маленьких разведывательных самолетов.

Аэродромы находятся на разных высотах над уровнем моря. Поэтому очень часто бывает так: внизу видимость приличная, облака на высоте двухсот метров. Почему в такую погоду не полететь? Позвонишь на верхний аэродром, а оттуда отвечают: «сплошной туман».

Но хоть на верхнем аэродроме и трудней поймать хорошую погоду, зато он очень удобен своим пологим склоном, дающим возможность оторваться с любой нагрузкой.

Оторваться!... Полететь... Скоро ли мы дождемся этой чудесной минуты?.. А пока нам ничего не остается делать, как совершать экскурсии по острову Рудольфа.

Много разных экспедиций побывало на острове Рудольфа. Только за последние пятьдесят лет на Землю Франца Иосифа было снаряжено более ста экспедиций. Чуть ли не со всех стран мира приходили сюда экспедиции. Здесь побывали норвежцы, англичане, американцы, австрийцы, немцы, французы, итальянцы. Однако большинство экспедиций носило не только научный характер. Множество белых медведей, моржей, морских зайцев и другого зверья, как магнитом, притягивало к Земле Франца Иосифа любителей легкой наживы.

Советский Союз первым начал планомерное научное исследование архипелага. В 1929 году на одном из островов Земли Франца Иосифа — на острове Гукера — был сооружен первый дом и оставлены первые зимовщики. С каждым

годом рос объем научной работы на Земле Франца Иосифа, строились новые зимовки, росло количество зимовщиков. Дома зимовок построены прочно, добротно. Давно уже наши зимовщики позабыли о «полярной экзотике», о наспех сколоченных темных хибарках, обогреваемых костром или примусом, о вечном холоде и сырости. Здесь каждый зимовщик имеет отдельную комнату с электрическим освещением и телефоном. К услугам зимовщиков уютная светлая столовая, чистая баня. Они хорошо обеспечены питанием: в складе лежат горы окороков, колбас, консервов. Есть мука, сахар, сыры, конфеты, шоколад. Никогда в истории полярных исследований научные работники не смели даже мечтать о таких условиях жизни и работы в суровой Арктике.

Примерно в километре на юг от нашей зимовки, в бухте Теплиц, стоит дом, построенный еще в 1932 году. Теперь его называют старой зимовкой. Недалеко от него стоит еще один домик и скелет сарая с прибитыми к стропилам остатками брезента. Этот дом и сарай принадлежали экспедиции Циглера, побывавшей здесь в 1904 году.

Еще во время своего разведывательного полета, когда я впервые сажился на острове Рудольфа, мне бросилось в глаза, что внутри циглеровского дома вырос настоящий ледник.

Воспользовавшись свободным временем, мы выкололи этот ледник и нашли интереснейшие вещи. Первое, что нам попало в руки, — это список участников экспедиции. Их было тридцать один человек. Американский богач Циглер не пожалел средств для удовлетворения своей тщеславной прихоти. Экспедиция была хорошо снаряжена. У них была механическая мастерская, токарный станок, географическая лаборатория, целый склад боевых припасов, большая библиотека (одних библий восемнадцать штук!). Мы нашли также конские седла, собачью сбрую, цилиндры, фраки, лакированные ботинки, галстуки, манишки и массу других самых разнообразных предметов. Особенно смеялись мы, когда вдруг обнаружили золоченые лыжи, на которых «завоеватели» собирались вступить на полюс. Казалось бы, такая богатая экспедиция должна была достигнуть полюса. Но она закончилась полным провалом. У них не было самого главного для успеха — хорошего, тесного, сплоченного коллектива. Они спорили между собой до тех пор, пока в бухте Теплиц не раздавило льдами оставленный ими без присмотра пароход «Америка». Так из этой экспедиции, как и из многих других, ничего не вышло.



Там, где лед сползает в море или в пролив, виднеются трещины, большие и маленькие. Эти трещины очень опасны для самолета. Если в них попадет лыжа, самолет может сломаться. Бывали случаи, когда в эти трещины проваливались люди, особенно зимой, когда трещины засыпает снегом. Иногда от общей массы льда откалываются отдельные куски и уплывают в море. Эти пловучие льдины нередко достигают ста метров. Называются они айсбергами. Увидав первый раз с самолета айсберги, я принял их за маленькие острова.

...По вечерам мы разрабатывали планы высадки зимовки в районе полюса. Решено было лететь на четырех больших кораблях. Первым сядет на лед флагман, а затем остальные машины. Но прежде, чем лететь всей эскадре, мы решили послать разведывательный самолет Головина, чтобы выяснить погоду по маршруту и характер льда.

Наш синоптик Дзерждзеевский ежедневно собирал погоду почти со всех концов Северного полушария Советского Союза, Европы и Америки. Но это его не удовлетворяло. Как только позволяла погода, он поднимался на маленьком самолете в воздух, на высоту более трех тысяч метров, и проверял характер облаков. Эти высотные полеты в районе острова Рудольфа давали ему вполне законченную картину. Он своими глазами видел начало и конец проходящего циклона, уже занесенного им на карту на основании полученных сводок.

Предсказаниям нашего синоптика мы верили, хотя часто, очень часто нам хотелось думать, что он ошибся. Уж слишком малоутешительные сведения получали мы от него.

Иногда мы видим над нами ясное, безоблачное небо — прямо садись в самолет и лети. А Борис Львович говорит: «нельзя — со стороны Гренландии идет мощный циклон».

Мы начинаем бунтовать:

— На Рудольфе хорошая погода, а что делается на полюсе, никто не знает. Там нет метеорологической станции.

Наш пыл охлаждает Отто Юльевич.

— Терпение, терпение! — говорит он, — дождемся устойчивой погоды и выпустим Головина в глубокую разведку. Если погода по маршруту окажется хорошей, дадим старт большим кораблям.

Рисковать, действительно, опасно. Наши самолеты сильно перегружены. Правда, за погрузкой мы следим очень строго. Папанин знал свою норму — девять тонн — поэтому все свои



ящики и тюки он взвесил на складе зимовки и на каждой упаковке сделал надпись: «полюс — столько-то килограммов».

После окончания погрузки выяснилось, что вес каждого самолета достигает двадцати пяти тонн с лишним. С такой нагрузкой лететь опасно. Остается очень мало запаса прочности, при воздушной болтанке могут отвалиться крылья.

Начали искать, что можно было бы оставить. Механиков сократили до минимума. Сняли некоторые запасные части и инструменты, выбросили все кресла, члены экспедиции пожертвовали своими личными вещами: мы-то летим ненадолго, а папанинцам год зимовать на полюсе — пусть поживут с комфортом.

С большим трудом удалось сократить груз на каждом самолете до ста пятидесяти килограммов. Но этого было недостаточно. Слили часть бензина — опять мало. Тогда Шмидт дал распоряжение Шевелеву вместе с Папаниным проверить весь груз и сократить его на семьсот пятьдесят килограммов.

Ох, и долго же они спорили между собой! Чуть ли не дрались за каждый килограмм. Бедный Иван Дмитриевич даже похудел от огорчения, но, в конце концов, сдался: снял семьсот пятьдесят килограммов.

Успокоился же он не скоро. Много раз являлся он с требованием заменить один груз другим, на его взгляд более важным.

— Я хозяин, — говорил Иван Дмитриевич, — мне виднее.



В ожидании летной погоды мы по-разному коротали часы досуга. По вечерам наша кают-компания напоминала клуб: кто играл в шахматы, кто — в домино. Читали доклады, лекции, смотрели кинокартины, слушали концерты из Москвы. Иногда разгорались горячие дискуссии о прочитанных книжках, о театральных постановках.

Как-то раз шел спор о живописи. Говорили об Айвазовском, о его картинах моря. Все настолько увлеклись беседой, что завывания пурги напоминали рев волн бушующего моря. Казалось, вот-вот нас обдаст солеными брызгами «девятого вала»... Неожиданно раздался спокойный, чуть глуховатый, голос Спирина. Мы не заметили, как он вошел:

— Отто Юльевич, разрешите полететь и сесть за восемь-



десять километров от зимовки и там проверить радиомаяк, — сказал он.

Шмидт уже знал, что Спирин и Иванов работают над проверкой радиомаяка. С этой целью они однажды погрузили на собачью упряжку аварийную радиостанцию с ручным приводом и отъехали за три километра точно на север. Но такая проверка их не удовлетворила — слишком близко. Хорошо бы отлететь километров на пятьдесят — сто и там проверить работу радиомаяка. Но так как дальше на север тянулись огромные нагромождения льда с большими разводьями, и рисковать самолетом Спирин не хотел, он решил лететь на юг, где можно без риска сесть на какой-нибудь остров.

— На каком самолете вы полетите? — спросил Отто Юльевич.

— На У-2.

— А кто из летчиков пойдет с вами?

— Я поведу самолет сам.

Шмидт согласился, так как знал, что Иван Тимофеевич не только талантливый штурман, но и опытный летчик.

Но вылететь тотчас им не удалось: мешала плохая погода.

Спустя несколько дней, 27 апреля, воспользовавшись прояснением, Спирин, Сима Иванов и Евгений Федоров вылетели. Их полет был рассчитан всего на три часа. На всякий случай они прихватили с собой пять плиток шоколада и полкилограмма сухарей. Хотели было взять с собой палатку, но оказалось, что ее некуда погрузить.

— Да и не нужна она нам! — махнул рукой Спирин, — что мы, жить там собираемся, что ли!

Сделав круг над радиомаяком, Спирин взял курс на юг, держась строго в зоне. Видимость была не больше двадцати километров. В воздухе стояла дымка. Вдали вырисовывались расплывчатые контуры острова Карла-Александра.

На материке такая погода считается хорошей. Но здесь совершенно другие условия. В Арктике нет той пестроты пейзажа, которую можно увидеть в центральной части Советского Союза: леса, поля, селения, железную дорогу, — т. е. массу удобных ориентиров. В Арктике при такой видимости можно отличить разве только огромные нагромождения льдов и обрывистые берега. Мелкие же торосы, ропаки и надувы сливаются в ровную ледяную поверхность и вводят в заблуждение летчика: ему кажется, что это идеальная посадочная площадка. Только при ясном дне, с видимостью

не менее сорока-пятидесяти километров, все неровности резко выделяются, и их можно определить по тени.

Мы спокойно проводили улетающих товарищей. Народ опытный, бывалый.



Пролетев над проливом, Спирин заметил в шестидесяти километрах от острова Рудольфа подходящее место для посадки. Он снизился метров на двадцать и, убедившись, что поверхность ровная, спокойно пошел на посадку.

Самолет коснулся льдины, покатился по снегу. Вдруг — ропак! Самолет взмылся, прыгнул вверх. Не успел Спирин опомниться, как впереди вырос еще один ропак. Не теряясь, Спирин дал полный газ, — выражаясь по-авиационному: «поддержал мотор».

Несмотря на полный газ, машина все же не могла удержаться в воздухе и резко пошла вниз. Спирин убрал мотор. С небольшим «плюхом» самолет снова коснулся снега... Но тут впереди вырос третий ропак! Его уж не перепрыгнуть!

Иван Тимофеевич резко развернул самолет вправо. Левое крыло дужкой коснулось снега, и самолет остановился.

— Все в порядке! — восторженно закричал Спирин. — Главное сесть, а улететь мы всегда сумеем. Ну, Сима, налаживай свою шарманку, а мы с тобой, Женья, сейчас возьмем высоту солнца.

Развернув самолет, Спирин поставил его против ветра. Чтобы не очень остыл мотор, его накрыли специально захваченной кухлянкой.

Весело и энергично принялись товарищи за работу. Через пять минут высота солнца была взята. На карте появилась одна линия. Теперь надо ждать еще два часа, чтобы получить вторую линию. Точка пересечения линий покажет местонахождение самолета.

— Ну, как, Сима, готово радио? — спросил Спирин.

— Одну минутку, Иван Тимофеевич, — присоединяя конец антенны к передатчику, ответил Иванов.

— Ну, ты пока связывайся с базой, а я пойду посмотрю льдину и намечу место для взлета.

— Возьмите винтовку, Иван Тимофеевич, — посоветовал Федоров, — а то, неровен час, встретите «хозяина».

— Это верно, — согласился Спирин, — хоть бы попался мне мишка, а то на Рудольфе сколько раз я ходил по берегу



моря, надеялся найти и убить медведя, но так и не встретил. Не везет мне!

Спирину очень хотелось убить медведя и привезти шкуру домой в Москву. Ведь приятно иметь дома шкуру белого медведя, убитого собственноручно.

Иван Тимофеевич ушел. Через несколько минут у Иванова все было готово. Попросив Федорова крутить динамо, он начал вызывать базу.

— Рудольф почему-то не отвечает, — удивился Иванов.

— Надо проверить, все ли у нас в порядке.

Убедившись в правильности соединения, Иванов попросил Федорова еще раз покрутить динамо. Но безуспешно: остров Рудольфа не отвечал.

Осмотрев льдину, Спирин вернулся к самолету.

— Ну что, связался? — спросил он Иванова.

— Отдача в антенне хорошая, а с Рудольфа почему-то не отвечают.

— Ты устал, — обратился Спирин к Федорову, — давай я покручу.

Сняв шубу, Спирин начал крутить.

Погода постепенно портилась. Стали набегать облака, солнце временами пряталось за них.

Два часа промучались Спирин, Федоров и Иванов, а остров Рудольфа так и не удалось вызвать.

— Что, нас не слушают, что ли? — одевая шубу, спросил Спирин.

— Наверное, волны не проходят, — высказал свое предположение Иванов.

— Странно, так близко и вдруг не проходят.

— Здесь не всегда можно поговорить по радио, — вмешался Федоров. Он не один год зимовал в Арктике.

Спирин на минуту задумался.

— Сима, забирай-ка свое хозяйство обратно в самолет, — сказал он Иванову, — а мы с Федоровым, пока есть солнце, определимся и полетим.

Вторая линия легла на карту. Точка пересечения оказалась как раз на юге. Теперь можно было со спокойной душой возвращаться на зимовку.

Собрали инструменты, сняли кухлянку, стали запускать мотор. Иванов с Федоровым по очереди крутили за винт, несколько раз ставили на компрессию, но мотор не запускался.

— Наверное, остыл, — решил Спирин. — Давайте попробуем запустить амортизатором.

— Кто же его натянет?

— Придется тебе, Сима, а Федоров будет держать винт. Обычно моторы запускаются сжатым воздухом. Амортизатор берется на случай отказа компрессора или порчи воздухопровода. На больших самолетах к этому способу прибегать не приходится, а на У-2, не имеющем механизированного запуска, при низкой температуре мотор запускают амортизатором.

Делается это так: на один конец винта одевается кожаный чехол, похожий на шлем. К нему с обеих сторон прикрепляют резиновые шнуры (амортизаторы) длиною в три-четыре метра. К концам амортизатора привязывают трехметровую веревку. За эту веревку берутся несколько человек. При этом винт ставят в горизонтальное положение. Чехол одевается на противоположную вращению винта сторону. Другой конец винта держит человек. Он регулирует, — вернее, уравнивает, силу, направляя ее на вал мотора. Люди натягивают амортизатор до тех пор, пока хватит сил; потом, по команде, человек, державший конец винта, бросает его. Получается очень сильный, резкий рывок. Мотор начинает работать.

...Одели амортизатор. Спирин сел в кабину. Федоров держал винт. Иванов изо всех сил натягивал амортизатор. Его ноги по колена уходили в снег.

Долго они бились, тщетно пытаясь запустить мотор.

— Давайте отдохнем, — предложил Спирин, — потом что-нибудь придумаем.

Пока Спирин ломал голову, как запустить мотор, Федоров третий раз взял высоту солнца.

Погода продолжала портиться. Солнце уже скрылось. Дул сильный ветер.

★

Сидя в теплой комнате зимовки, мы начали беспокоиться о судьбе наших товарищей. Уже прошло много времени, как они вылетели.

— Отто Юльевич, — обратился я к Шмидту, — что-то долго Спирин не возвращается.

— А связь с ним установили? — спросил он меня.

— Нет, наши радисты слушают беспрерывно, но — ни звука. А погода все портится. Остров Карла-Александра совсем скрылся.



— Что же вы думаете по этому поводу, Марк Иванович? — озабоченно спросил Шмидт Шевелева.

— Надо дать радиограмму в Тихую, — подумав темно-го, ответил Шевелев, — и обследовать все острова и проливы.

Отто Юльевич снова подошел ко мне и внимательно взглянул мне в глаза.

— Что же могло с ними случиться, Михаил Васильевич?

— Вероятно, они заморозили мотор и без механика не могут запустить его.

— Тогда почему же нет связи? А вдруг они сели неудачно?

— Нет, этого не может быть, Отто Юльевич, — уверенно сказал я, — Спирин прекрасно летает, а на У-2 можно сесть, где угодно.

Во время нашего разговора Шевелев успел связаться с бухтой Тихой. Услышав мой ответ, он поддержал меня:

— Я вполне согласен с Михаилом Васильевичем: связь отсутствует из-за непрохождения волн. Будем надеяться, что они скоро прилетят сами. А на всякий случай, как только улучшится погода, пошлем Крузе на поиски.

...Стрелки часов двигались неумолимо. Прошло шесть часов после вылета наших товарищей. Поднялась пурга. Послать самолет на поиски нельзя было. Настроение у всех стало подавленным. В голову полезли всякие нехорошие мысли. Больше всех волновался Папанин.

— Зачем увезли моего Федорова? Он целый год готовился к зимовке на полюс. Кем я его заменю?

— Успокойся, Иван Дмитриевич. Ничего с ним не случилось, — утешали мы его.

— А вдруг он сломал руку или ногу... И как это я его отпустил! — не унимался Папанин.

Ночью пурга усилилась. Отто Юльевич собрал командиров для разработки планов помощи улетевающим товарищам. Решено было послать на собаках наших опытных полярников, — механика радиостанции Сторожко и авиамеханика Латыгина. Им не раз приходилось, даже в условиях полярной ночи, делать большие переходы.

★

Несмотря на то, что погода все ухудшалась, на льдине, где опустился маленький У-2, кипела работа. Первая попытка запустить мотор с помощью амортизатора не дала никаких

результатов. Спирин все время старался придумать какой-нибудь новый способ. Случайно взгляд его упал на ропак, тот самый, за который он чуть не зацепился при посадке. И тут Спирина пришла в голову новая идея. Приняв решение, он подошел к товарищам и стал делиться с ними своим новым планом.

— Необходимо подтащить самолет вон к тому ропаку и поставить машину так, чтобы винт находился на одной линии с ропаком. Понятно?

— Не совсем, — ответил Федоров.

— Тогда слушайте внимательно, — продолжал Спирин. — Ты, Федоров, будешь держать винт, а мы с Симой натянем амортизатор и опояшем им ропак. Потом я побегу в кабину, сяду за штурвал и, когда крикну «контакт!», ты бросишь винт. Я уверен, что таким образом нам удастся запустить мотор.

— А мы вдвоем сможем дотащить самолет до ропака? — спросил Иванов.

— Должны. Он не тяжелый. Летом, когда он на колесах, я его один тащу, — сказал Спирин.

Перекачивая машину с боку на бок, товарищам удалось стронуть с места одну, а затем другую лыжи, и самолет по нескольку сантиметров продвигался вперед. Работа была очень тяжелая. Поневоле приходилось часто отдыхать. Со всем из сил выбились.

— Работенка-то не пыльна, а денежна, — отдуваясь, со-стрил Спирин. — Нажмем, ребята! Еще одно усилие — и самолет будет возле ропака.

— Ох, все поджилки трясутся, — сказал Иванов, с силой подталкивая самолет вперед.

— Лететь на машине лучше, чем таскать ее, — раскачивая хвост самолета, философски заметил Федоров.

Наконец, самолет был у цели. Связав концы амортизаторов, товарищи одели чехол на лопасть винта. С большим трудом натянули амортизаторы и опоясали ими ропак. Спирин кинулся в кабину, крикнул — «контакт!». Федоров отпустил винт... сильный рывок... Но мотор не запустился. Все же у товарищей появилась надежда, что мотор заработает, так как рывки получались очень сильные.

Больше трех часов мучились они, запуская мотор, но безрезультатно.

— Чего тебе нехватает? Чего ты нас мучаешь? — возмущался Спирин. — Цена-то тебе три копейки в базарный день, а возни не оберешься.



Началась пурга. Теперь уже бесполезно было пытаться улететь. Температура резко полезла вверх, на крыльях самолета образовалась ледяная кора, появились сосульки.

— Вот теперь я понимаю, что такое Арктика, — забираясь в кабину самолета, сказал Спирин. Взгляд его остановился на Иванове. Тот молча стоял около фюзеляжа, кутаясь в короткую шубу.

— Сима, ты замерзаешь, возьми кухлянку, которой мы покрывали мотор. Все-таки теплей будет.

Иванов послушно взял кухлянку, одел ее.

Немного согревшись, Иванов забрался во вторую кабину.

Ветер бушевал неистово. Самолет покачивало. Хорошо, что он стоял против ветра: лыжи быстро занесло снегом, получилось естественное крепление.

Ураган продолжался. Спирин сидел, согнувшись, укутанный в теплую шубу. Но постепенно холод начал проникать сквозь мех. Спирин выпрямился, приподнял голову, но ветер как будто только и ждал этого момента. Он сразу засыпал ему за воротник снегу, залепил глаза, лицо. Стряхнув снег, Иван Тимофеевич приподнялся. Взгляд его упал на товарищей. Те как будто спали. «Еще замерзнут», тревожно подумал Спирин и начал будить их. Из глубины тесной кабины послышался глухой голос Симы:

— Какой тут сон! — и показалась его спина, покрытая снегом.

— Ну, и мороз! — кутаясь в шубу, сказал сквозь зубы Спирин.

— А ты потанцуй, Иван Тимофеевич, — предложил Иванов. — Авось, согреешься.

Спирин вылез из кабины и принялся бегать вокруг самолета. Чуть отогревшись, он подошел к Федорову.

— А как ты себя чувствуешь? Замерз, небось?

— Ничего! — ответил Федоров и добавил: — Вот была б у нас палатка и зажили бы мы здесь!

— Ребята, мы ведь совсем забыли про еду. А ну, давайте закусим, — предложил Спирин.

— А продовольствия у нас много? — поинтересовался Федоров.

— Пять плиток шоколада и два пакета сухарей, — ответил Иванов.

— Маловато! — протянул Федоров. — Но не беда, — продолжал он, — на крайний случай я знаю недалеко склад с продовольствием.

— Где? — удивился Спирин.

— А вот там, — кивнул Федоров головой на северо-восток, в сторону острова Райнера.

— Как же туда попало продовольствие? — заинтересовался Спирин.

— В 1932 году я вместе с Папаниным зимовал в Тихой. В этом же году была организована первая зимовка на острове Рудольфа. Осталось там всего четыре человека. Мы решили навестить их, а по дороге обследовать остров. Попросили по радио рудольфовцев, чтобы они на всякий случай подвезли нам навстречу продовольствие. Они это охотно сделали. Координаты склада мы узнали по радио.

— А вы воспользовались этими продуктами? — спросил Спирин.

— Нет, — ответил Федоров, — нам хватило своих запасов.

— А ты, — не унимаясь, допрашивал Спирин, — сможешь сейчас найти этот склад?

Немного подумав, Федоров ответил:

— Пожалуй, найду.

— Ну, значит, не пропадем, если погода нас надолго задержит.

Дрожа от холода, все трое немного подкрепились шоколадом и сухарями. Сима снова забился в свою кабину, Федоров примостился на крыле, а Спирин опять начал бегать вокруг самолета и по очереди тормозил товарищей, боясь, что они замерзнут.

Ветер стал чуть-чуть стихать. После больших зарядов снега стали появляться небольшие горизонтальные просветы.



Так прошли сутки.

— Товарищи, чем греться, бегая вокруг самолета, давайте-ка лучше запускать мотор, — предложил Иван Тимофеевич. — Чем черт не шутит! Вдруг удача!

— Какой смысл его запускать, — запротестовал Иванов, — лететь ведь все равно нельзя.

— Зато, время от времени прогревая мотор, мы не дадим ему остыть.

— А бензина у нас хватит?

— Должно хватить. Мы летели только один час, — ответил Спирин.



— Уговорил... Пошли.

Натянули амортизатор. Дернули... и вдруг мотор дал вспышку. За целые сутки — первая вспышка! Появилась надежда. Спирин уже не залезал в кабину, что требовало много времени, а прямо с крыла крутил пусковое магнето.

— Скорее, давайте скорее! Возможно, пойдет!

Амортизатор натянули быстро: уже наловчились. Рывок... Вспышка вторая... пошел! Застрелял глушитель, мотор дает перебои. Спирин непрерывно крутит пусковое магнето, боится дотронуться до газа, чтобы мотор не остановился. Мотор хрипит, вот-вот остановится. У Иванова и Федорова лица то расплываются в улыбку, то становятся унылыми. Но мотор не остановился! Прогрелся, заработал. Можно лететь! Но в это время повалил такой густой снег, что волей-неволей пришлось отставить полет.

В ожидании прояснения погоды они каждый час запускали мотор. Теперь он больше не капризничал, запускался хорошо.

Прошло еще двенадцать часов... Наконец, ветер стих. Появилась горизонтальная видимость. Погода была еще нелетная, но товарищи так замерзли и проголодались, что готовы были лететь в любых условиях.

Невзирая на погоду, они принялись готовиться к отлету. Кое-как, с трудом, финскими ножами очистили они лыжи. Спирин сел в кабину, дал полный газ, а Иванов и Федоров принялись раскачивать машину за крылья. Наконец, ее удалось стронуть с места. Прорулив метров десять вперед, самолет остановился. Иванов и Федоров забрались в самолет. Можно лететь!

Но тут неожиданно появилось новое препятствие: пристыли лыжи. Самолет не срывается с места. Пришлось Иванову, снова раскачав машину, садиться на ходу. Хотя Спирин рулил тихо, Иванову было очень трудно влезть в самолет: мешали глубокий, рыхлый снег и струя ветра от винта. С помощью Федорова, задыхаясь от усталости, Сима взобрался в кабину. Спирин дал полный газ и пошел на взлет. Снег был не только рыхлый, но и сырой. Машина почти не развивала скорости. Бежала, бежала... Вдруг впереди выросли редкие торосы... Как только машина цела осталась! Лавируя между торосами, Спирин был вынужден быстро убрать газ. Самолет остановился. Пришлось рулить на старое место.

Когда машина стала на место, Федоров и Иванов отошли в сторону о чем-то посоветоваться. Вернувшись к самолету,



они, неожиданно для Спирина, выдвинули новый проект спасения из ледяного плена. Они настойчиво требовали, чтобы Спирин летел один.

— Ты вернешься на Рудольф, — говорили они ему, — нальешь бензина, возьмешь продовольствие, палатку и прилетишь за нами. Дождемся все вместе хорошей погоды. Скоро подморозит, тогда легко оторваться.

Спирин молча их выслушал. А когда они кончили, сказал спокойно, но твердо:

— Больше на эту тему разговоров не возобновлять. Один я не полечу, хотя бы нам и пришлось голодать. Кстати, дайте-ка лучше закусим. Там видно будет. Что-нибудь придумаем!

Каждый из товарищей получил по небольшому кусочку шоколада и одному сухарю.

Поев, Спирин проверил наличие бензина. Его оказалось очень мало, минут на сорок полета.

— На этом бензине, — грустно сообщил он товарищам, — нам, пожалуй, до Рудольфа не долететь. Мотора больше не будем греть. — И тут же обратился к Федорову:

— А что если нам воспользоваться продуктами нашего склада, если, конечно, его не растаскали медведи, а потом итти домой пешком. Далеко ли этот самый склад?

— Не очень, — ответил Федоров, — километров двадцать, не больше.

— Пустяки, совсем рядом, — рассмеялись Иванов и Спирин, а за ними и Федоров.

Товарищи прекрасно знали, сколько сил и трудов нужно потратить, чтобы пройти это, на первый взгляд, небольшое расстояние. Глубокий и рыхлый снег, бесконечные торосистые нагромождения, трещины, разводья — все это очень затрудняет продвижение вперед. Очень многие полярные исследователи, направлявшиеся к полюсу пешком, бывали счастливы, когда им удавалось в течение дня пройти пять-шесть километров. Зачастую бывало так, что они проходили не больше километра.

— А ты уверен, что мы там найдем продовольствие? — все же спросил Спирин Федорова.

— Найти-то мы его найдем, но как его откопать? За это время льда там намерзло — целые тонны. Без инструмента не обойтись. Впрочем, у нас ведь есть финский нож! — шутливо закончил Федоров.

Решили к складу не итти: уж слишком это рискованное



предприятие. Тогда, с помощью единственного имевшегося у них инструмента, товарищи принялись строить снежный дом. Финским ножом они вырезывали снежные кирпичи и клали стены дома.

Но работу вскоре пришлось прекратить: устали... Забрались в самолет отдыхать. Казалось, стало еще холодней. Но продолжать танцы «диких людей» нехватило сил. Полудремотное состояние охватило их.

Так проходили часы. Начались третьи сутки.

Погода немного улучшилась. Невдалеке виднелись берега островов Карла-Александра и Райнера.

Решено было лететь на остров Рудольфа, и, на всякий случай, было условлено, что если не хватит бензина, то сядут как можно ближе к базе, и дальше пойдут пешком.

На этот раз мотор вел себя хорошо. Его удалось запустить очень скоро. Спирин нашел для взлета лучшую площадку, все заняли свои места в самолете. Нужно было торопиться, так как погода опять начала портиться.

Спирин дал газ, машина тронулась с места, запрыгала по застругам. Иванов и Федоров, затаив дыхание, следили за взлетом. Спирин не торопился отрывать машину от снега; пусть раньше самолет наберет скорость. Вот площадка кончилась... и почти у самых торосов Спирин плавно и уверенно потянул ручку на себя... машина поднялась в воздух.

Лица пассажиров расплылись в счастливой улыбке: наконец-то выбрались!

Но недолго пришлось друзьям радоваться. Отлетев всего километров на десять, они попали в сплошной туман. Теперь рады бы вернуться назад, но разве в густом тумане найдешь сразу удобную для посадки площадку, а бензина было совсем мало.

Слева показался берег острова Карла-Александра. Спирин повел самолет к нему. Но не тут-то было! На острове тяжелой шапкой лежал туман. Садиться нельзя было. Тогда Иван Тимофеевич повернул в другую сторону. Через несколько минут, справа, появился берег острова Райнера. Не теряя его из виду, Спирин убрал газ и снизился. Стрелка высотомера показывала двадцать метров. Берег то резко уходил влево, то вырастал прямо перед самолетом. Хорошо, что самолет был маленький, верткий. С ним можно было проделывать всевозможные летные фокусы. Спирин то клал его почти на ребро, отворачивая от берега, то ставил его на дыбы, точно перепрыгивая барьер.

Но вскоре берег Райнера скрылся. Начался сильный сне-



гопад. Машину стало швырять из стороны в сторону. Хотя в этих широтах компас малонадежен, но теперь ориентироваться надо было только по компасу. Самолет шел на северо-запад. Когда под самолетом показалась вода и замелькали плавающие льдины и айсберги, Спирин взял курс на север.

Товарищи пристально всматривались вперед. Судя по времени, в течение которого они находились в воздухе, скоро должен был показаться берег острова Рудольфа. Запасы бензина близились к концу. Прошло еще пять минут, показавшиеся часом. «Не сбились ли? А вдруг Рудольф остался в стороне?», думал каждый из товарищей про себя. Неожиданно впереди показалась огромная черная скала. По всем очертаниям она напоминала мыс Аук. Но почему он так высок? Может быть, это какой-нибудь неизвестный остров? Но вскоре загадка разъяснилась. Оказывается, самолет летел на высоте всего пяти метров. Снегопад и полет низко над морем создали впечатление выросшего впереди неизвестного острова. На самом же деле это был мыс Аук.

До острова Рудольфа оставалось лететь всего километров десять. Но хватит ли бензина?

Прошли Аук. Впереди показались радиомачты зимовки и мачты радиомаяка. До зимовки оставалось совсем немного. Вдруг Спирин почувствовал, что кто-то дернул его за плечо. Он быстро обернулся — не случилось ли что? Смеющиеся Федоров и Иванов руками указывали вниз. Огромный белый медведь, задрав голову, следил за самолетом.

— Прекрасный случай, — крикнул Иванов, — садись скорей!

Но Спирин только рукой махнул. До медведя ли было? Скорей добраться домой.



Весна — самое хорошее время для полетов в Арктику. Поэтому мы, полярные летчики, зачастую встречаем Великий пролетарский праздник далеко за полярным кругом.

Так и на этот раз нам предстояло встретить Первое Мая на самом северном клочке нашей советской земли.

...Мы готовились к празднику. Но настроение у всех было омрачено отсутствием трех товарищей.

Сегодня уже 30 апреля — третий день, как они улетели. За окном мела пурга. Ветер вздымал облака снега и кружил их так, что трудно было понять, откуда он дует. Когда распахнулась дверь и в комнату вошел Молоков, он был так



засыпан снегом, что можно было подумать — это вошел дед-мороз. Взяв веник, он отправился в сени, где с трудом отряхнулся от снега.

Пурга мела во-всю. Вылететь в такую погоду на поиски товарищей нельзя было и думать. Крепя сердце, нам оставалось только ждать возвращения Сторожко и Латыгина, ушедших на собаках искать улетевших. Но в такую погоду они легко могли пройти мимо самолета, не заметив его...

Настроение было совсем невеселое. Но, несмотря на это, меня не покидал мой обычный оптимизм — уверенность в благоприятном исходе.

— Ничего, они скоро вернутся, — подбадривал я товарищей.

Мы сидели в кают-компании, делясь друг с другом различными предположениями о судьбе улетевших друзей.

— Тише! — вдруг насторожился Бабушкин.

Мы прислушались.

— Мне показалось, что я слышу звук мотора, — сказал Михаил Сергеевич.

— Ну, это тебе только кажется, — в один голос заявили мы все. — В такую погоду лететь — безумие.

— Это, вероятно, трактор идет, — добавил Молоков.

Но в это время за дверью раздались возбужденные голоса:

— Летят! Летят!

Мы стремглав бросились на улицу.

Далеко в небе, сквозь завесу падающего снега, смутно виднелись контуры самолета. Достигнув границ аэродрома, самолет сделал круг и пошел на посадку.

С громким криком «ура» мы помчались к аэродрому.

Едва Спирин, Иванов и Федоров вышли из машины, как мы их окружили и чуть не на руках понесли на зимовку.

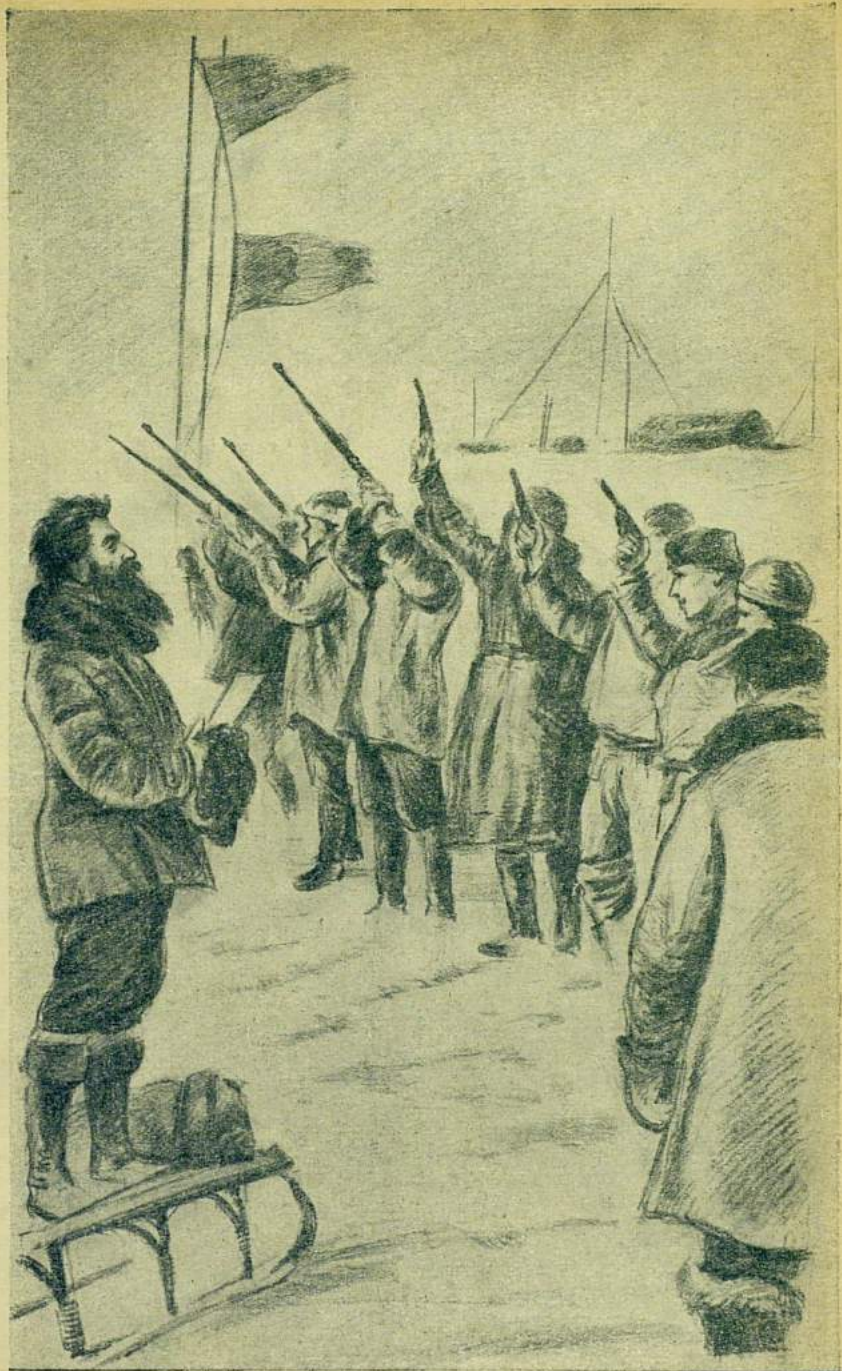
Их возвращение было лучшим подарком к Первому Мая.

Больше всех радовался Иван Дмитриевич: он буквально не спускал глаз с Федорова.

— Ну, вот видишь! — говорили мы Папанину, — а ты все панику поднимал.

Иван Дмитриевич только ухмылялся в ответ. Было ясно, что он теперь никуда не отпустит от себя ни одного человека из своей четверки.

Нельзя сказать, чтобы у наших путешественников был очень утомленный вид. Наоборот, они выглядели бодрыми, загоревшими. Правда, загар мгновенно сошел, едва к нему







прикоснулось мыло, зато бодрый вид их не покинул, — особенно после сытного обеда.

За окном бесилась пурга.

Но в кают-компании то и дело раздавался дружный хохот. Допоздна сидели мы, слушая Спирина, Федорова и Иванова.

Спокойно, с юмором, рассказывали они о своих злоключениях в ледяной ловушке, в которую они так легкомысленно попали.

Ночью погода начала проясняться.

Утро Первого Мая было яркое, солнечное. Сугробы снега искрились на солнце. Далеко на горизонте виднелись небольшие белые облака.

День начался особенно оживленно. Настроение у всех было праздничное. Всюду слышались радостные восклицания, поздравления. Ежеминутно из радиорубки приносились приветственные радиограммы от родных и знакомых. Мы торопливо брились, одевались — спешили на демонстрацию.

Несмотря на то, что мы были за несколько тысяч километров от Большой Земли, в день Первого Мая мы не могли не пойти на демонстрацию. Нас было всего шестьдесят пять человек вместе с зимовщиками, но мы чувствовали себя неотделимой частью всего советского народа и вместе со всей страной, построившись в ряды, стройной колонной пошли на митинг.

Первое Мая! На Большой Земле — весна, тепло, всюду гирлянды цветов, все в белых костюмах, а мы идем, по колена проваливаясь в глубоком снегу, закутанные в теплые меховые одежды.

Но мы не чувствуем мороза. У нас на сердце радостно; всем своим существом каждый из нас ощущает весенний праздник — Первое Мая.

Ровно в десять часов около старой зимовки открылся митинг, посвященный международному, пролетарскому празднику.

Отто Юльевич сказал большую, взволнованную речь о любви к родине, о мужестве и отваге советских людей. Он еще раз напомнил нам об огромном значении нашей экспедиции. От имени всех Отто Юльевич заявил, что мы все свои силы отдадим на выполнение задания партии и правительства — полюс будет советским!

По команде Спирина мы дали три ружейных залпа и торжественно пропели Интернационал.



Митинг был закончен.

На зимовку мы возвращались с веселыми песнями.

В кают-компанин нас ждали накрытые столы. Наш шеф-повар Василий Васильевич решил блеснуть своим поварским искусством. Обед прошел весело.

До поздней ночи слушали мы по радио Большую Землю и мысленно переносились на шумные праздничные улицы Москвы и Ленинграда, Киева и Тбилиси. Слушали Ташкент, Минск, слушали всю нашу ликующую страну. На душе было тепло и радостно.

К ночи небо снова заволокло тучами. Изредка налетали порывы ветра, взметая клубы снега.

Так прошло Первое Мая.



3 мая вернулись Сторожко и Латыгин, вышедшие на поиски самолета Спирина. Летчик Крузе слетал к ним и бросил им выпел с сообщением, что Спирин, Иванов и Федоров благополучно возвратились на остров Рудольфа.

...Потянулись однообразные, скучные дни. По несколько раз в день просматривали мы синоптические карты, которые составлял Дзердзеевский. Циклонам, казалось, не будет конца. Они проходили через Землю Франца Иосифа подобно бусам, нанизанным на длинную, длинную нитку.

Вечером 4 мая Дзердзеевский сказал нам, что есть маленькая надежда на улучшение погоды и можно будет послать самолет Головина в глубокую разведку. Точно малые дети, обрадовались мы словам нашего синоптика.

Мы давно уже составили такой план: если Головин сообщит нам, что по маршруту хорошая погода, мы, не медля ни одной минуты, вылетим вслед за ним всей воздушной эскадрой. Долетим до полюса. Первый пойдет на посадку флагманский самолет. В том случае, если он сядет неудачно и не сможет быстро подготовить аэродром для других самолетов, то ему сбросят часть продовольствия на грузовых парашютах. Сами вернутся на остров Рудольфа, где будут ждать, пока на полюсе не будет подготовлен аэродром, и их не вызовут.

В эту ночь никто не сомкнул глаз. Мы бесконечное число раз обсуждали возможность вылета на полюс.

Утро следующего дня было ясным и безоблачным. Предсказания Дзердзеевского оправдались. Погода точно подза-

доривала нас. Мы горели желанием немедленно лететь на полюс.

Видя возбужденное настроение всех участников экспедиции, Отто Юльевич отдал распоряжение Головину готовиться к разведывательному полету. Одновременно и мы начали готовить свои большие корабли.

Закипела работа. Механики осматривали моторы, зимовщики счищали снег с самолетов. У всех настроение было приподнятое. Все работали с большим подъемом.

Когда разведывательный самолет был готов к старту, ко мне подошел Головин.

— Если я долечу до  $88^{\circ}$  и мне, по моим расчетам, хватит горючего долететь до полюса и вернуться обратно, как мне быть?

Я понял, куда метит Головин, немного подумал и ответил:

— Если бензину хватит и начальник экспедиции не вернет тебя, дуй прямо до самого полюса.

— А если я там сяду?

— Это дело твое. Решай сам.

— А как бы ты поступил? — не унимался Головин.

— Откровенно говоря, — улыбаясь ответил я ему, — если бы я увидел, что на полюсе лед хороший, я бы, не задумываясь, сел.

— И сообщил бы на Рудольф погоду? — сказал Головин.

— Да, и сообщил бы погоду, — подтвердил я.

— Я так и сделаю, — решительно заявил Головин.

Эта решительность мне понравилась, но, как командир летного отряда, я не должен был выходить из рамок плана, утвержденного начальником экспедиции. Пожимая руку Головину, я сказал:

— Только смотри, о твоём решении я ничего не знаю.

Головин весело направился к своему самолету.

Солнце светило во-всю. Мы стояли, окружив самолет Головина. Пока его механики разогревали моторы, Головин еще раз проверил груз своего корабля. Он брал с собой двухмесячный запас продовольствия, оружие, лыжи, спальные мешки, палатки, легкие нарты, аварийную рацию. На всякий случай погрузил еще несколько бидонов бензина.

Моторы работают.

Летчик, штурман, два механика и радист заняли свои места.

Головин поднял руку. Это означало, что он готов к вылету.



Взмах флажком... Головин дает полный газ... От воздушной струи, создаваемой винтами, позади самолета поднимается огромный снежный столб. Но тяжело нагруженная машина не стронулась с места — пристыли лыжи. Все, кто находились на аэродроме, подбежали к самолету и принялись раскачивать его за хвостовую часть фюзеляжа. Это продолжалось несколько мгновений. Самолет быстро покатился вниз по склону. Еще несколько секунд... Самолет Головина поднялся в воздух.

Я смотрел вслед удаляющемуся самолету Н-166. Его задание — глубокая разведка. Но я знал тайное желание Головина достичь полюса. Я искренно желал ему, чтобы оно осуществилось.

Немедленно после вылета разведчика я отдал распоряжение разогревать моторы наших больших кораблей.

Каждые тридцать минут Головин сообщал состояние погоды и свои координаты.

Шмидт, Шевелев, Молоков, Спирин и я сидели в радиорубке. Мы прямо из-под карандаша радиста читали сообщения Головина. Пока все шло хорошо. Погода по трассе была ясная, видимость хорошая. Головин уверенно летел вперед.

Я попросил радиста Богданова запросить Головина о том, какой лед и может ли в тех местах сесть самолет.

Пока мы ждали очередной радиограммы от Головина, мне вспомнилось, как в 1923 году, когда была открыта первая пассажирская линия Москва — Горький, после вылета самолета вот так же сидели люди и с волнением ждали сообщения с контрольного пункта о прилете самолета. И каждый думал тогда: долетит или не долетит? Шутка ли сказать! Целых четыреста пятьдесят километров лететь!

Как недавно это было! Прошло совсем немного времени, и советские летчики без труда совершают такие перелеты, которые уж исчисляются не сотнями, а тысячами километров.

Мои воспоминания прервал возглас Богданова: «Головин зовет!»

Повернув немного ручку конденсатора, он торопливо стал записывать радиограмму с борта самолета Головина: «Пересекаю 85°. Погода ясная. Курс держу по солнечному компасу и радиомаяку. Видимость хорошая. Лед торосистый, но для посадки есть хорошие, ровные поля. Иду дальше».

Сообщения Головина нас радовали. Я пошел позвонить на аэродром, чтобы узнать, как там идет работа. Механики



ответили мне, что у них все готово и можно хоть сейчас запускать моторы.

Вернувшись опять в радиорубку, я застал новую радиограмму Головина: «Подхожу к 86°. Слева показалась перистая высокая облачность. Моторы работают отлично. Я спокоен. Настроение у всех хорошее».

Но через тридцать минут пришла встревожившая нас радиограмма: «Левый мотор сдает. Подыскиваю подходящую льдину для посадки». Но не успели мы как следует разстроиться, как Головин сообщил, что все в порядке — мотор попрежнему работает хорошо. Переключение баков задержало подачу бензина в мотор.

Прошел еще час. Головин сообщил: «Достиг 88°. Впереди стена облаков. Решил идти дальше — выше облаков, узнать, далеко ли они простираются, а также их характер». А еще через двадцать минут он сообщил: «Идем над сплошной облачностью высотой в две тысячи метров. До полюса осталось сто — сто десять километров. Иду дальше».

— Как дальше? — удивился Спирин, — у него же нехватит горючего. Не лучше ли вернуть его?

— Горючего у него хватит, он все рассчитал. Попробуй, верни его, когда осталось всего сто километров от полюса. Я бы, например, на его месте ни за что не вернулся.

— Да, Михаил Васильевич прав, — сказал Отто Юльевич, — вернуть его очень трудно. Я бы тоже не вернулся на его месте, — улыбаясь, добавил Шмидт. — Это как бы постучаться в дверь и не войти в нее.

С большим волнением следили мы за дальнейшим продвижением Головина. Мы были горды тем, что пять наших товарищей смело летят вперед. Но в то же время смутно росла тревога: точно ли рассчитал Головин, хватит ли у него горючего на обратный путь? А что если на Рудольфе испортится погода и ему придется лететь вслепую?

На наш вопрос, продержится ли погода до прилета Головина, Дзердзеевский пожал плечами:

— Как сказать, погода, конечно, испортится, но закроет ли она купол — неизвестно. С запада надвигается высокая облачность. Купола она не закроет, но вслед за высокой может пойти и низкая.

Мы немедленно передали на борт самолета Н-166 сообщения Дзердзеевского. В ответ получили радиограмму: «Достигли Северного полюса. Мы горды тем, что на своей оранжевой птице достигли крыши мира. Но к великому нашему



разочарованию полюс закрыт сплошной облачностью. Пробраться вниз не удастся. Возвращаюсь обратно. Погода Рудольфа нас не беспокоит. Горючего вполне хватит. Головин».

Это было в шестнадцать часов двадцать три минуты. Мы все невольно зааплодировали. Наши советские летчики на советском самолете впервые достигли Северного полюса. Огромное чувство радости и гордости охватило всех нас, участников экспедиции. Отто Юльевич послал отважному экипажу приветственную радиограмму.

На аэродром было сообщено, что вылет больших кораблей отменяется. Механики были очень разочарованы. «Головин достиг полюса, — говорили они, — почему мы не достигнем?».

— Головин на двухмоторном самолете и то не рискнул пробраться вниз, боясь обледенения, а вы хотите, чтобы на больших кораблях рисковали? — ответил я возбужденным механикам.

— Ну, вот, опять сиди! Уже две недели торчим здесь, а никакого толку, — ворчали они, закрывая чехлами моторы.

Через час над островом Рудольфа появилась низкая облачность. Она постепенно стала закрывать купол. Мы срочно приготовили для Головина второй аэродром — около зимовки. Если ему нельзя будет сесть на главный аэродром, то придется садиться на маленький, хотя это сопряжено с риском. По углам аэродрома мы развели большие костры.

Прошло уже четыре часа с тех пор, как Головин повернул свой самолет с Северного полюса. Главный аэродром совершенно закрыло облаками. Посадить там Головина было невозможно. Над островом Рудольфа была сплошная облачность высотой в сто пятьдесят метров, но на севере виднелся небольшой просвет. Я решил вылететь на У-2, чтобы выяснить, далеко ли тянутся от острова Рудольфа облака. Одновременно я рассчитывал у кромки облаков встретить самолет Головина.

Минут двадцать я кружился у кромки облаков. Она была километров в десяти от острова Рудольфа. Дальше было совершенно голубое небо. Горизонтальная видимость под облаками была очень хорошая. Впереди ясно виднелись обрывистые берега островов Карла-Александра и Джексона.

Вернувшись на остров Рудольфа, мы снова заправили У-2, и на этот раз навстречу Головину поднялся Мазурук.

Прошло пять часов. Мы стали беспокоиться. По нашим расчетам самолет Н-166 должен был уже прилететь, а его все не было. Мы сообщили Головину по радио, что, как толь-



ко он увидит впереди облака, чтобы он ни в коем случае не летел выше их, а смело шел под облаками.

Покружив в воздухе минут тридцать, Мазурук вернулся на остров Рудольфа. В течение этого времени Головин часто просил радиопеленг. Как видно, он отклонился от курса. На наши запросы Головин долго не отвечал. Получили радиogramму от него неожиданно: «Иду под облачностью. Рудольфа не вижу. Бензин подходит к концу. Под нами битый мелкий лед и много разводьев».

Мы пристально всматривались в серое небо, туда, откуда, по нашим расчетам, должен был появиться Головин. Одна мысль владела всем нашим коллективом: найдет ли Головин остров Рудольфа и хватит ли у него горючего? Мы смотрели в северном направлении, минуты проходили за минутами... и вдруг с противоположной стороны мы услышали звук мотора.

— Летит, вон он! — раздались крики, и в воздух полетели шапки.

На юго-западе показалась точка. Это был самолет. Он шел совсем близко над водой. Самолет быстро приблизился к острову Рудольфа, промчался над зимовкой и, не делая круга, пошел на посадку. Лыжи мягко коснулись снега у буквы «Т», и машина покатила по аэродрому.

Мы все, как один, побежали вслед за самолетом. Он стремительно катится вперед по направлению к старой зимовке. Вот он скрылся за бугром, а там, мы все знали это, — крутой обрыв и море...

Когда мы добежали до бугра, мы увидели, что на самом краю обрыва стоял самолет, а около него топтались Головин с товарищами, разминая затекшие члены.

Отто Юльевич горячо обнял Головина. Он поздравил смелую пятерку — первых советских людей, достигших полюса.

Здрав свою меховую шапку и закулив, Головин рассказал, как туго пришлось ему, когда он подлетал к острову Рудольфа.

— Пришлось понервничать основательно, — сказал он. — Как только началась облачность, я снизился. Вот-вот должен был показаться остров Рудольфа, а его все нет и нет. «Как же так, — думаю, — мне сообщили, что в десяти километрах от кромки облаков мы должны увидеть наш остров. А тут пролетели сорок километров, и, кроме редкого льда, айсбергов и открытой воды, ничего не видно». Стало ясно, что вышли из зоны, а бензин на исходе. Кекушев все чаще и чаще стал поглядывать на литромер. На случай вынужденной посадки



на воду приготовили клиппербот и два ящика с продуктами. Но тут впереди показался обрывистый берег. Какой это был остров — нас не интересовало. Мы были рады, что увидели хоть какую-нибудь землю, на которую в случае чего можно сесть. Штурман посмотрел на карту и сказал мне, что это остров Карла-Александра. Рудольф, мол, промазали. Я тут же развернулся и пошел к острову Рудольфа, а сам думаю: «хватит или не хватит горючего?». Вдруг вижу остров Рудольфа. В этот момент литромер совсем перестал показывать бензин. Вот поэтому я прямо пошел на посадку, не делая круга. Боялся, что в последнюю минуту откажут моторы.

Полет Головина продолжался двенадцать часов и проходил в среднем на высоте тысячи пятисот — двух тысяч метров. За все время существования авиации и воздухоплавания это был четвертый по счету полет над полюсом. Но и опять вопрос о возможности посадки самолета на полюсе оставался не решенным.

Мы горячо радовались успешному полету Головина. Его полет вселил в нас большую уверенность в успехе нашей экспедиции.

Но прошло еще много дней томительного ожидания летной погоды, пока мы получили возможность стартовать на Северный полюс.



Туманы, пурга, шквалистые ветры точно облюбовали наш остров. Если иногда, на короткие промежутки, внизу около зимовки ветер разгонял облака, то купол острова, где стояли наши машины, заволакивало еще сильнее. Но, несмотря на то, что дни тягостного ожидания тянулись нескончаемо долго, жизнь на зимовке шла своим чередом.

Лекции, доклады, регулярный выпуск стенной газеты, последние известия по радио, книги, разнообразные игры и развлечения заполняли наш вынужденный досуг. Часами просиживали Бабушкин, Шмидт, Иванов и я, играя в домино. К 10 мая мы сыграли уже больше четырехсот партий.

Среди участников нашей экспедиции самыми тихими и скромными считались механики Кекушев и Бассейн. Со стороны казалось, что они и воды никогда не замутят. Но во время пребывания на острове Рудольфа выяснилось, что они оба являются неистощимыми выдумщиками всевозможных шуток. Именно их скромность и застенчивость помогали им



бесподобно разыгрывать самые невероятные вещи. И очень многие из нас частенько попадались им на удочку.

Помню, как-то раз Бассейн вымазал жиром свои кожаные высокие ботинки. Когда он внес их в комнату, Кекушеву бросились в глаза следы белого жира на швах и рантах ботинок. Не задумываясь, Кекушев громко обратился к Бассейну:

— Флегоса, а ведь на самом деле, хорошо мазать ботинки сгущенным молоком.

— Ну, еще бы! — не растерялся Бассейн. Он сразу понял, что начинается разыгрывание, хотя, кто будет жертвой его, еще не было ясно.

— А сапоги можно намазать? — спросил Кекушев.

— Да! — уверенно ответил Бассейн. — Сгущенным молоком только и можно предохранить их от промокания. А самое главное, ты никогда не обморозишь ноги. И кожа мягкая. Вот видишь, — показал он ботинки, — пощупай!

Кекушев внимательно осмотрел ботинки, пощупал их.

— А верно, мягкие!

В это время один из товарищей подошел к шкафу, взял банку сгущенного молока, открыл ее и деловито начал мазать свои сапоги.

— Ты, Ваня, погуще, погуще! — посоветовал Кекушев.

Ваня старался изо всех сил. Через несколько минут сапоги были покрыты толстым слоем сгущенного молока. И когда Ваня, довольный своей работой, повернулся к товарищам, он сразу понял, что явился жертвой очередной шутки. Бассейн и Кекушев катались от хохота на своих койках.

Целый день после этого Ваня отмывал бензином свои сапоги, отчаянно ругался, называя Кекушева и Бассейна бандитами.

Однажды была сильная пурга. В течение двух дней мы не могли высунуть носа из помещения. На аэродром никто не ездил. Там, в маленьком домике, жил один только Мельников. Продовольствия у него было достаточно, а чтобы он не скучал, мы часто звонили ему, справляясь о его здоровье и развлекая, как могли.

На третий день ветер стих, но облачность была очень низкая и закрывала весь купол. Решено было поехать на аэродром и откопать самолеты от снега. Перед отъездом Кекушев позвонил Мельникову.

— Как погода? Самолеты здорово занесло снегом? — спросил он.



— Самолеты как занесло — не знаю, — ответил Мельников, — а насчет погоды сообщаю, что здесь сплошной туман.

— А у тебя есть насос для накачки резиновых матрацев? — спросил Кекушев.

— Есть, даже два.

— Тогда вот что: возьми насос, который получше, и к нашему приезду разгони туман.

Мельников, ругаясь, повесил трубку.

Через час мы приехали на аэродром. Домик был занесен снегом до самой крыши. Единственная дырочка осталась в верхней части окна, в которую, как в волчок, смотрел Мельников. Он очень обрадовался нашему приезду. Когда мы откопали дверь и он вышел из домика, я спросил его, почему он не позвонил нам и не сказал, что дверь засыпало снегом.

— Да, я звонил, но мне не поверили, решили, что разыгрываю.

Наши самолеты были сильно занесены. Концы пропеллеров касались снега. На крыльях образовались снежные заструги; метлой смести их было невозможно. Пришлось делать специальные скребки и жесткие щитки. После многих дней бездействия мы дружно взялись за очистку самолетов. Через несколько часов интенсивной работы самолеты были очищены от снега.

...11 мая погода стала немного проясняться. В редкие окна облаков просвечивало солнце. Облачность была высокая. На этот раз мы решили послать в разведку на самолете П-5 летчика Крузе, Дзердзеевского и Рубинштейна — штурмана-радиста.

Через час после полученного приказа они были уже в воздухе. Горючего у них было на восемь — девять часов полета, кроме того, — все необходимое на случай вынужденной посадки. Чтобы пользоваться в полете не только радиомаяком, но и солнечным компасом, Крузе решил лететь над облаками. Между островами Рудольфа и Карла-Александра было хорошо видно ясное поле — это означало, что там имеется большой просвет. Крузе поднялся в этот просвет, не входя в облака, и взял курс на север.

Так же, как и Головин, Крузе сообщал нам свои координаты и состояние погоды. Шел он на высоте тысячи пятисот метров над сплошной облачностью. Видимость была отличная.

За этим полетом мы так же внимательно следили, рассчитывая, что на 82° или 83° облачность оборвется. Кроме



того, мы предполагали, что, если Крузе достигнет 85° и найдет в том районе хорошую льдину, — посадить его там. Но облачность не оборвалась, и Крузе был вынужден повернуть обратно. Дзердзеевский сообщил нам: «Вылететь нельзя. Впереди я вижу мощный циклон».

Арктика любит зло подшучивать над людьми. Как и при полете Головина, погода стала быстро портиться. Просветы в облаках исчезли, посыпал снег. Крузе должен был вернуться самое большее через два с половиной — три часа. Но прошло четыре часа — Крузе не было. Когда он стал часто запрашивать радиопеленг, мы поняли, что он заблудился.

Долго плутал Крузе в облаках. Он слышал сигналы радиомаяка; но так как эти сигналы с одинаковой слышимостью можно принимать и на юге, и на западе, и на востоке — во всех четырех направлениях, — он точно не знал, в какой зоне находится. В облаках Крузе, пользуясь приборами, летает очень хорошо. Он уверенно стал планировать, рассчитывая на высоте семисот — шестисот метров выйти из облаков; а там найти хорошую льдину — не так сложно. Но вот уже высотомер показывает четыреста метров, триста, — а все тянется сплошной туман, никакого просвета.

Боясь, как бы не налететь на какую-нибудь возвышенность, Крузе все чаще и чаще начал заглядывать за борт. Вдруг перед ним вырос купол какого-то острова. Крузе инстинктивно дал полный газ, мотор заревел, машина полезла вверх. Крузе поднялся опять выше облаков. Здесь он стал кидаться то вправо, то влево... В конце концов, решил еще раз попытаться пробиться вниз. На этот раз, на высоте ста метров, он увидел разводья и льдины. Так как открытой воды было очень много, он решил, что пролетает Землю Франца Иосифа. Повернул на север. Судя по времени, в течение которого Крузе был в полете, мы рассчитали, что у него бензина осталось всего на час полета. Мы также знали, что в районе Земли Франца Иосифа вынужденную посадку можно произвести только на проливах. В другом месте найти подходящую льдину нельзя. Мы забеспокоились не на шутку. В этот момент была получена радиограмма, еще сильнее встревожившая нас: «Бензин подходит к концу. Иду на посадку. Крузе».

— Как на посадку? Куда же он сядет?! — воскликнул я. — Они не только разобьют машину, — сами побьются.

Ответа не было. Все молчали. Сообщение Крузе произвело удручающее впечатление.

— Да, Арктика шутить не любит, — как бы про себя



сказал Марк Иванович. — Да и помочь им нельзя сейчас, погода плохая.

— Была бы хорошая, они давно бы сами прилетели, — заметил я.

Радисты внимательно слушали радио, стараясь поймать позывные самолета Крузе. Мы сидели тихо, боясь помешать приему. Но кроме постоянного писка и позывных других станций, наши радисты ничего не слышали. Мой взгляд останавливался то на Шевелеве, то на Спирине, то на Молокове. Я видел, как глубоко были взволнованы товарищи происшедшим.

«До сих пор все обходилось хорошо, — подумал я. — Со Спириным и Головиным все кончилось благополучно, хоть и не мало пришлось поволноваться. Но этот полет оказался посерьезнее, чем два первых. Как сядет Крузе? Вдруг им нужна будет помощь? Но где их искать? С одной стороны Баренцево море, с другой — море Виктории и Ледовитый океан».

— Ничего, — прервал молчание Шевелев, — Крузе — летчик хороший — сядет. В крайнем случае, сломает шасси. Главное, чтобы связь с ними была.

— Клиппербот у них есть? — спросил один из зимовщиков.

— Есть, — ответил я. — И продуктов у них достаточно.

— Ну, а раз клиппербот есть, — ничего страшного, — успокаивающе продолжал тот же зимовщик. — Они ведь сели здесь где-то недалеко. Придут пешком. Мне не раз приходилось ходить в этих краях. Да что мне! Альбанову тяжелей было, когда он с 83° ушел от Брусилова. Он шел на юг, а его дрейфом относил обратно на север — и то дошел.

— А как дошел? — заметил я, — из одиннадцати человек в живых осталось только двое.

— Тише! — прервал наш разговор радист Стромилов.

— Что? — спросили мы, — вызывает?

— Тише, плохо слышно, — повторил радист.

Схватив карандаш, он торопливо начал записывать радиogramму: «Рудольф. Шевелеву. Из-за плохой погоды и недовостачи горючего, мы вынуждены были произвести посадку. Машина цела. Где сели — не знаем. При первом проблеске солнца определимся. Дайте пеленг. Необходимо забросить нам килограммов двести бензина. Крузе».

Как стопудовый камень свалился с наших плеч после этого сообщения. Мы все облегченно вздохнули и только уди-

вились, где они смогли подыскать такую льдину, что не повредила самолета.

— Молодец Крузе, — восхищенно сказал я.

И тут же получили другую радиограмму с борта Н-128 от нашего синоптика: «Вылет на полюс невозможен. Между Северным полюсом и 84° проходит циклон. Дзердзеевский».

Несмотря на затруднительное положение, он не прерывал своей повседневной работы. С ним как будто ничего и не случилось.

Позднее мы узнали, что когда Крузе повернул на север, он в это время находился на западе от острова Рудольфа. Ему вскоре стал попадаться более крепкий лед, хотя подходящей льдины для посадки не было. Но и этому обрадовался Крузе. В крайнем случае, при посадке на такой лед, они смогут только поломать машину. Снизившись метров на десять, Крузе начал искать более или менее подходящую льдину. Как только впереди показалась ровная льдина, Крузе убрал мотор и пошел на посадку. Будь, что будет! Самолет коснулся снега очень мягко. Вначале побежал хорошо, потом стали попадаться небольшие ропаки. Самолет запрыгал, накрываясь то в одну, то в другую сторону. Затем раздался сильный толчок, и машина остановилась. Под самыми крыльями Крузе увидел снег... Никаких сомнений: сломано шасси.

Товарищи тут же выскочили из самолета и стали осматривать, где именно сломано шасси. Но при внимательном осмотре выяснилось, что машина целехонька, а под крыльями оказались большие пологие ропаки. Нужно иметь очень большое счастье и хорошее летное искусство, чтобы лыжи, попав между ропаками, остались целыми. У Крузе было и то, и другое.



И Крузе, и Рубинштейн, и Дзердзеевский отказывались верить своим глазам. Они несколько раз тщательно осмотрели машину — она была цела. О том, как выбраться отсюда, пока не возникал вопрос. Они знали, что на острове Рудольфа есть пять больших самолетов, а раз радио исправно и связь обеспечена — тревожиться нечего.

— Давайте устанавливать палатку, — предложил Крузе.

— И поесть бы не мешало, — добавил Дзердзеевский.

Предложение было принято единодушно, и мигом закончилась работа. За то время, которое Крузе и Дзердзеевский по-



тратили на создание «уюта» на льдине, Рубинштейн сообщил на остров Рудольфа о благополучной посадке и сговорился о часах, в которые он будет вызывать базу. Дополнительно он обещал сообщить свои координаты.

...Палатка уже раскинута, примус горит во-всю, чай поспел, главное, готова яичница — гордость Дзердзеевского. Он был не только прекрасным синоптиком, но и замечательным поваром.

Сидя в палатке, подкрепившись едой и согревшись, товарищи несколько успокоились от пережитого в воздухе и при посадке. Теперь нужно было более точно выяснить свое положение.

Прежде всего проверили наличие горючего — его оказалось настолько мало, что при очень большой экономии могло хватить только на приготовление чая и пищи. Хорошо, что было тепло, всего 6° мороза.

Затем, тщательному осмотру была подвергнута их гостеприимная льдина. Особого доверия она не внушала. В нескольких местах были видны трещины. Чуть поодаль от самолета — разводья. Толщина льда не достигала метра. О посадке второго самолета нельзя было и думать. В лучшем случае с такой льдины можно лишь взлететь, но и то с большим риском. Вообще же задерживаться на этой льдине не следовало. Достаточно одного сжатия, чтобы от нее осталось только воспоминание.

Спустя сутки Рубинштейну, при помощи солнца и радиопеленга, удалось определить место посадки. Оказалось, они сели в ста двадцати километрах на северо-запад от острова Рудольфа. Сообщая эти сведения нам на остров Рудольфа, Рубинштейн передал радиограмму от неутомимого Дзердзеевского. Он и на льдине продолжал следить за погодой и сообщал ее нам: «Туман. Видимость плохая. Вылетать к нам нельзя. На полюс тоже. Начальник аэропорта им. Крузе — Дзердзеевский».

Зная, что льдина, на которой сидят наши, попавшие в беду, товарищи, не в состоянии принять второго самолета, мы поручили Мошковскому приготовить грузовые парашюты, наполнить резиновые баллоны бензином и, как только погода позволит, вылететь вместе с Головиным и сбросить их Крузе. Все было немедленно исполнено. Оставалось только ждать погоды.

На льдине у Крузе жизнь шла своим чередом. Установили дежурства по восьми часов в сутки.



Как-то ночью на вахте стоял Дзердзеевский. Погода тихая. Не слышно даже шороха дрейфующего льда. Товарищи спят. Ничто не нарушает великого безмолвия Арктики. Дзердзеевский, задумавшись, стоял, опираясь на винтовку. Вдруг перед ним возникло какое-то странное видение. Ему показалось, что с места сошел торос и направился к нему навстречу.

Пристально всмотревшись в белую движущуюся массу, Дзердзеевский увидел, что это пожаловал в гости «хозяин» — белый медведь. Не задумываясь, Борис Львович вскинул винтовку и выстрелил в медведя. Тот, очевидно, не ожидал такой встречи и бросился наутек. Дзердзеевский, не теряя ни минуты, дал еще один выстрел и побежал вслед. Медведь, ковыляя, скрылся за торосами. Дзердзеевский добежал до места, где впервые увидел медведя, и обнаружил там следы и кровь. Он осторожно пошел по следу, надеясь увидеть медведя мертвым где-нибудь недалеко среди торосов.

Кровавые медвежьи следы привели его к разводью. На краю льдины виднелись свежие красные пятна. Ясно было, что медведь прыгнул в воду.

Старые зимовщики рассказывали мне, что раненые медведи всегда бросаются в воду. Рана горит и он, чтобы успокоить боль, прыгает в ледяную воду. Но вода соленая, она еще сильнее разъедает рану, и медведь с ревом выскакивает обратно на льдину. Дзердзеевский тщательно осмотрел льдину — но следов около разводья ни на этой стороне, ни на той не было. Очевидно, медведь был тяжело ранен и утонул. Борису Львовичу ничего не оставалось сделать, как вернуться обратно. Возвращаясь, неудачливый охотник решил проверить следы медведя и выяснить, откуда он пришел. Каково же было состояние охотника, когда, идя по следу медведя, он обнаружил, что тот был за его спиной на расстоянии всего нескольких шагов. Хорошо, что медведи в это время не голодные, а то для задумавшегося Дзердзеевского это могло бы плохо закончиться. Медведь не стал бы считаться с тем, что у нас в экспедиции всего один синоптик.

14 мая мы получили со льдины Крузе очередную радиogramму: «Погода у нас ясная. Видимость очень хорошая. Особенно на севере. Предлагаю немедленно вылететь на полюс. О нас не беспокойтесь. Опасность нашей льдине пока не угрожает. Дзердзеевский».

Нас поразила эта радиogramма. Человек находится на льдине, которая ежеминутно может разлететься на куски, но



его мало волнует собственная судьба; больше всего он беспокоится за наш полет на полюс.

Всех нас это растрогало. Вылететь мы не могли: на острове Рудольфа была плохая погода. Но даже в случае хорошей погоды, мы все равно не покинули бы наших товарищей в беде.

На следующий день погода немного улучшилась, и Головин с Мошковским вылетели на помощь Крузе. Эту приятную новость на льдине узнали очень быстро. Рубинштейн держал с нами непрерывную связь. Через сорок минут обитатели льдины увидели самолет Головина. Он шел километров на пятнадцать правее и не видел их. Так как непосредственной связи у Рубинштейна с Головиным не было, пришлось держать связь через остров Рудольфа. Мы немедленно сообщили Головину курс: «Крузе вас видит, но вы прошли правей. Возьмите  $90^\circ$  влево».

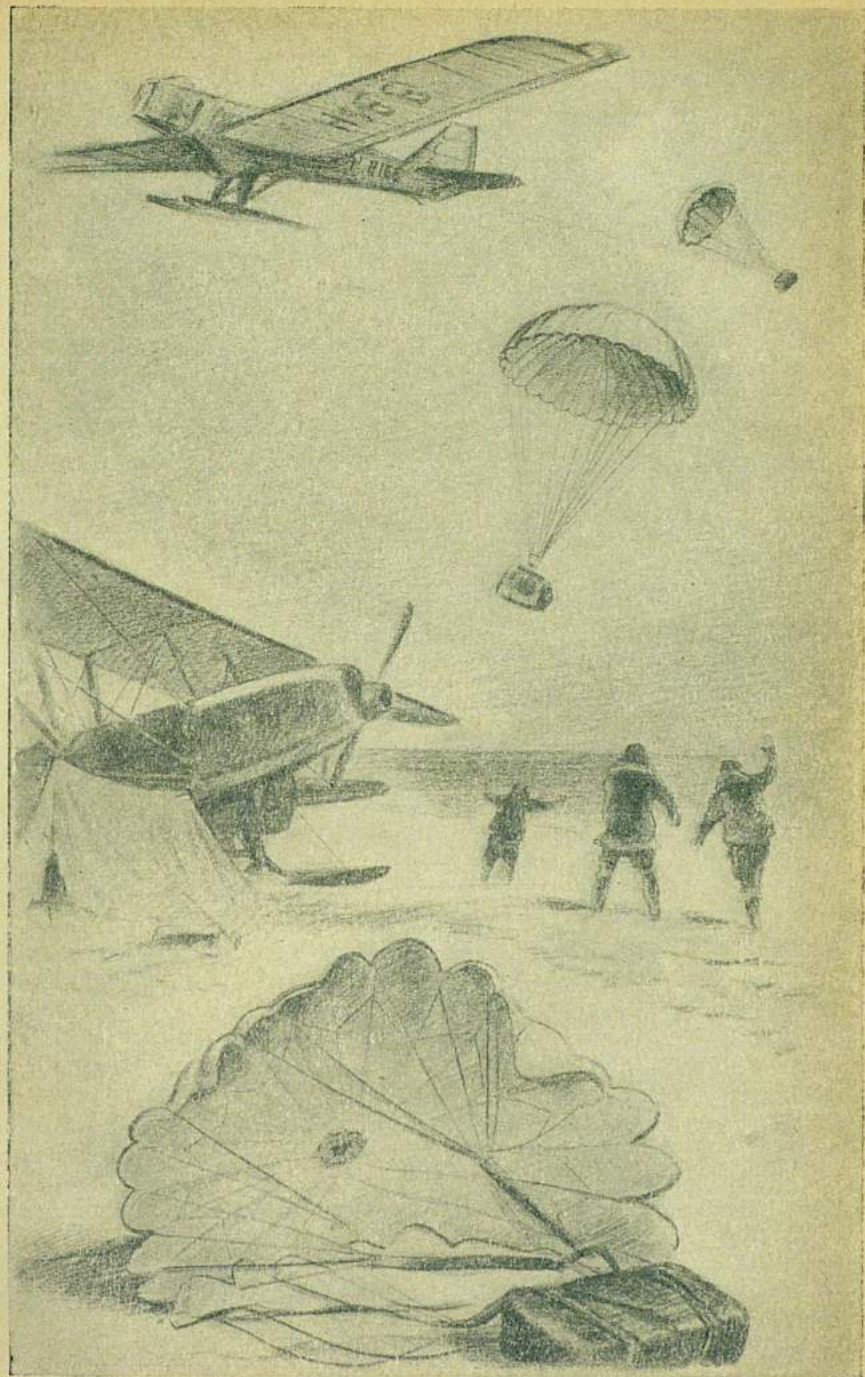
Через несколько минут с острова Рудольфа радиовали Головину: «Вы находитесь на одном меридиане севернее самолета Крузе. Возьмите еще  $90^\circ$  влево... Держите курс прямо на юг... Идите прямо на них... Вы над ними». И только когда Головину сообщили, что он находится над самолетом Крузе, он его заметил.

Без радиосвязи вряд ли удалось бы найти товарищей. Самолет Крузе настолько мал, что его очень трудно заметить среди множества разводьев.

Мошковский не зря считается одним из лучших специалистов парашютного дела. Он так точно рассчитал все, что три парашюта легли буквально рядом с самолетом. Сбросив бензин, кайла, лопаты, Головин качнул крыльями самолета в знак приветствия и повернул обратно.

На льдине закипела работа. В машину залили бензин, расчистили площадку. Так как солнечного компаса не было, а магнитному в этих широтах не очень можно доверять, Крузе использовал один парашют для флажков. Определив по солнцу направление на остров Рудольфа, они сделали из флажков створ с северо-запада на юго-восток и решили, поднявшись в воздух, взять направление по флажкам, а в полете держать курс по курсодержателю, внося соответствующие поправки.

О их подготовке к полету Рубинштейн все время нас информировал. Как только он сообщил, что машина в воздухе, мы немедленно включили радиозону и послали им навстречу самолет У-2.







Поднявшись, Крузе взял направление по флажкам. Через несколько минут он увидел далеко на горизонте черную точку — это был наш У-2. А этот самолет, в свою очередь, видел остров Рудольфа.

Таким образом, хотя облачность была низкой и видимость скверной, мы все же перехитрили природу. Крузе нашел остров Рудольфа и сел около самой зимовки. Нашей радости не было границ.



Мои механики, сговорившись, решили закаляться для предстоящей жизни на полюсе. Они отказались от житья в теплом помещении зимовки, раскинули палатку прямо на аэродроме около самолета и поселились в ней.

— Здесь, — говорили они, — воздух чистый, как на курорте, и шума нет. А главное, мы всегда около самолета и в любой момент можем приготовить машину к вылету.

Я не возражал против этого добровольного уединения механиков. Они не раз становились на лыжи и уходили на прогулку, взяв с собой винтовки и запас продуктов. Эти лыжные прогулки шли нам на пользу.

На острове Рудольфа не только часто меняется погода, но очень часто меняется характер снега. Сегодня лыжи скользят прекрасно, с маленького склона катишься так, что нужно тормозить палками, напрягая все свои силы. А на другой день с трудом передвигаешь ноги. Когда температура стоит от 3° до 6°, — снег становится рыхлым и лыжи плохо скользят. Особенно плохо скользят они, когда при этой температуре выпадает свежий снег — тогда лыжники говорят: «в этот день нашим тяжелым самолетам не подняться».

Но когда солнце прогреет поверхность снега и он немного осядет, а потом ударит мороз градусов в десять-пятнадцать, — тогда на лыжах удержаться невозможно. «Вот сегодня бы лететь!» с восхищением говорили в таких случаях Басейн и его товарищи.

Утром 17 мая погода стала вновь улучшаться, и появилась смутная надежда, что удастся вылететь на полюс. Не теряя ни минуты, мы выслали Головина на разведку. В этот день снег был настолько рыхлый, что пилоту пришлось дважды брать разбег. Нас не на шутку охватило сильное беспокойство: как оторвутся очень загруженные большие самолеты?



Через сорок минут с момента вылета Головин запросил командование: «Впереди высокая облачность. Лететь выше или возвращаться обратно?» Пока мы совещались, погода на острове Рудольфа стала быстро портиться, и Шевелев дал распоряжение Головину немедленно вернуться.

«Иду обратно. Вижу землю», тотчас радировал Головин. Мы спокойны. Раз видит остров — значит, скоро будет.

Мельников выложил посадочный знак «Т» и приготовил костер.

Прошел час. Головина нет. В чем дело? Он же видел землю, почему же его нет до сих пор?

Наш радист начал запрашивать о местонахождении, как вдруг его перебил Стромилов, радист Головина: «Дайте зону». Через две минуты он попросил пеленг.

«Начинается! — подумал я. — Опять сбились. Вероятно, они видели не Рудольф, а Белую Землю, находящуюся на востоке от Рудольфа».

А погода все портилась. Над морем появился туман. Купол закрыло. Мы приготовились посадить самолет внизу, на маленький аэродром около нашей зимовки.

— Вот не везет, — разозлился я. — Не успели успокоиться после волнений за Крузе, как новое несчастье. Чортова погода! Как быстро ты меняешься!

Густая серая облачность опускалась все ниже и ниже, точно хотела прижать всех до самой земли. Казалось, погода собирается нам отомстить за то, что мы перехитрили ее, вырвав Крузе со льдины...



Туман все усиливался и так прижал Головина, что тот был вынужден идти бредущим полетом. Под самолетом с невероятной быстротой мелькали торосы, вода. У летчика не было времени оторваться от приборов, чтобы написать радиogramму. Он боялся неожиданно налететь на берег какого-нибудь острова.

Прошло четыре долгих часа. Время тянулось нестерпимо медленно. Мы знали, что Головин находится где-то недалеко от нас, но мы были бессильны помочь ему. Шевелев и я сидели в радиорубке. На наши бесконечные запросы Головин не отвечал. У него не было времени читать наши радиogramмы.

Вдруг к нам вбежал Дзержевский:

— На севере я слышу звук мотора. Летит!

Я с Шевелевым стремглав выскочили на улицу.

Действительно, со стороны мыса Столбового доносился рокот мотора. Я взобрался по перекладинам на столб метеорологической станции, рассчитывая увидеть самолет, но море было закрыто густым туманом — самолета не видно. Звук все нарастал, он шел прямо на нас. Все ближе, все громче... Вот-вот машина выйдет из тумана. Затаив дыхание, мы прислушивались к нарастающему гулу мотора. Совсем близко... И вдруг... звук стал отклоняться влево... все тише и тише. Теперь он был слышен не на севере, а на западе.

— Скорей, передайте ему, — крикнул Шевелев, — пусть повернут влево! Он выйдет прямо на нас.

Радист немедленно передал радиogramму в эфир. Стромилов принял ее, дал Кекушеву для передачи Головину, но тот не мог повернуть головы и протянуть руку, чтобы взять радиogramму. Он вел машину в сплошном тумане, на высоте не более трех-четырех метров. Услышав повторный толчок, Головин зло оттолкнулся локтем.

— Не мешай! — крикнул он.

Самолет уходил вправо, взяв курс на восток. По затихающему звуку моторов мы определили, что Головин уходит от нас все дальше и дальше.

Шевелев прерывающимся голосом диктовал вторую радиogramму: «Вы уходите от Рудольфа. Развернитесь на 180°. Выйдете прямо на нас».

И эту радиogramму постигла та же участь, что и первую: Головин не имел возможности прочесть ее. А так как штурман Волков сидел впереди летчика и получал радио только через него, он не мог дать курса на остров Рудольфа.

Наступила мертвая, давящая тишина. До боли стиснув зубы, растерянно глядели мы в серое марево тумана. После грохота моторов наступила такая тишина, что каждый отчетливо слышал удары своего сердца. Мы не расходились с аэродрома. Напрягая слух, старались уловить малейший звук. Но ничто не нарушало тишины. Серый туман еще плотнее обволакивал остров, зимовку, нас. Мысли, одна тревожнее другой, возникали в мозгу.

Неожиданно Стромилов сообщил: «Идем на посадку. Слушайте нас на волне шестьсот метров и на короткой аварийной станции».

Что Головин делает? Куда он сядет, да еще в таком тумане?



— Знаешь, Марк Иванович, — сказал я, — пусть они поломают машину, только бы сами живы остались.

— Да, — взволнованно заметил Бабушкин. — Что ни полет, то приключение...



Мы потеряли ощущение времени. Казалось, оно прекратило свое движение вперед с последней радиogramмой Головина.

На всей зимовке остановилась жизнь. Люди неслышно двигались, разговаривали шопотом. Малейший громкий звук раздражал, настолько у всех были натянуты нервы. Мы до отказа набились в помещение радиорубки. Стояли молча, напряженно прислушиваясь к дыханию репродуктора. У каждого в мозгу копошилась тяжелая, тревожная мысль; каждый боялся признаться самому себе в том, что надежд на сообщение от Головина больше нет. Ни один из нас не решался смотреть на своего соседа, чтобы не выдать себя и своих тяжелых дум.

Только один человек среди находившихся в рубке все время напряженно работал — это был радист Богданов.

Мы следили за его руками, осторожно регулировавшими приемник, ловили малейшие изменения на лице радиста.

Моментами нам казалось, что перед пристальным взором Богданова раздвинулись стены зимовки, что он видит перед собой весь земной шар и что он не может не увидеть льдину, где сел Головин.

Радист первый мог узнать правду о посадке самолета. Малейший шорох в репродукторе или тонкий писк в наушниках Богданова заставлял нас настораживаться.

— Они? — робко спрашивали мы.

— Нет, — разочарованно отвечал Богданов. — Это мысли. Желания вызывает Диксон.

И снова тянулось мучительное ожидание — тягостная неизвестность...

Но вдруг Богданов весь собрался в комок. Подрегулировал приемник и застыл.

Замерли и мы.

Прошли секунды, показавшиеся вечностью.

Богданов поднял руку и шопотом сказал: «они, Стромиллов зовет».

На какой-то миг от охватившей нас радости остановилось

дыхание. Но в следующее мгновение мы вскочили со своих мест и кинулись к Богданову.

Поесыпались вопросы: «Сели! Как? Машина? Где сели? Живы?». Богданов взмахом руки остановил поток наших вопросов.

— Не мешайте! Стромиллов только вызывает. О посадке не говорит ни слова... Спрашивает, какова слышимость.

— Спроси его, — кричали мы, — как сели? Цела ли машина?

Богданов ответил Стромиллову, что слышимость хорошая и передал наш запрос о посадке.

Прошла секунда, радио снова заработало. Богданов принял ответ Стромиллова.

— Ну, что? — накинулись мы на Богданова. — Как они сели? Что говорит Стромиллов?

— Он спрашивает, — ответил Богданов, — на какой волне будем работать.

— Да черт с ней, с волной! Спроси, как сели!

На этот раз на наш запрос Стромиллов ответил: «А какой тон?». Мы не знали, что делать. Как реагировать на такое невероятное спокойствие Стромиллова. По нашему настоянию Богданов в третий раз запросил Стромиллова о посадке. Тот невозмутимо ответил нам: «Командир корабля, Павел Головин, сидит верхом на ропаке и пишет радиogramму. Подождите, сейчас кончит».

Нашему негодованию не было границ. Мы понимали, раз Стромиллов говорит так спокойно, — значит, все в порядке, но все же хладнокровие Стромиллова выводило нас из себя.

Радиogramма Головина была исчерпывающей:

«Боясь налететь на какой-нибудь остров, я решил произвести посадку. Сначала мне это не удавалось, так как впереди и подо мной мелькал пятибальный, мелкобитый лед. Только когда я увидел впереди более или менее подходящие льдины, я, не задумываясь, убрал газ, выключил мотор, пошел на посадку. Машина сильно запрыгала по ропакам. Наконец, остановилась. Машина оказалась настолько прочной, что, несмотря на сильные толчки, никаких повреждений при осмотре мы не обнаружили. Судя по вашим радиogramмам, которые я не смог прочесть в полете, мы находимся недалеко от Рудольфа. Бензин есть. После ремонта и улучшения погоды мы прилетим на Рудольф».

Телеграмма Головина нас успокоила и обрадовала.

— Везет нам не на шутку, — сказал я, выходя из радиорубки.



## ■ СТАРТ НА ПОЛЮС ■

Снова мы ждем летную погоду.

Каждое утро Борис Львович дает неизменный прогноз погоды: туман, низкая облачность, угроза обледенения. Лететь не рекомендую.

Головин сидит в восьмидесяти километрах к западу от острова Рудольфа. Его льдина хорошая, и опасность ему не угрожает. Но, как разведчик, он временно вышел из строя, так как мы не знали, на сколько погода задержит его вдали от острова Рудольфа.

В течение последних нескольких дней Спирин и Бабушкин выдвинули новый план полета на полюс и доказывали мне его целесообразность. Суть нового плана заключалась в следующем: на полюс сначала должен вылететь один корабль, а не четыре одновременно. Один самолет может идти при худших метеорологических условиях, не боясь столкновения в воздухе с остальными самолетами. Кроме того, одному самолету легче маневрировать в воздухе, а также одну машину легче заправить горючим и снарядить ее в полет при первом же проблеске погоды.

Вечером, на очередном совещании командиров, я поставил на обсуждение вопрос о полете одного корабля. После тщательного обсуждения решено было лететь не всей эскадрой сразу, а что первым полетит флагманский корабль и потом вызовет остальные корабли.

На борту флагмана, кроме начальника экспедиции, полетят: два пилота, три механика, штурман, радист, четыре папанинцы и наш неизменный спутник — кинооператор.

На другой же день груз был соответственно перераспределен: на флагманский корабль мы погрузили побольше продовольствия и инструмент для ремонта аэродрома. Все научные

приборы и грузы зимовки были размещены по другим самолетам.

19 мая исполнилось ровно месяц, как мы сидим на острове Рудольфа. Вечером, слушая последние известия по радио, я узнал что в Москве прошла генеральная репетиция моей пьесы «Мечта» и на 21 мая назначена премьера.

Улетая из Москвы, я договорился с театром, что они поставят «Мечту» после того, как мы достигнем полюса, а артисты, как видно, не дождались и решили поставить пьесу раньше срока. Я послал в театр радиogramму: «Слышал по радио, что 21 мая состоится премьера «Мечта». Очень сожалею, что не могу присутствовать на премьере. Но уверен, в недалеком будущем, мечта Бесфамильного осуществится».

Прошел еще один день.

Наступило 20 мая.

Глядя на серое, низко нависшее небо, я думал: «вот завтра герой моей пьесы, летчик Бесфамильный, удачно достигнет Северного полюса и поднимет там Советский красный флаг. А я вот стою в девятистах километрах от полюса и жду у моря погоды!».

Если бы вы знали, как рвался я в воздух, в полет, как завидовал я герою моей пьесы, летчику Бесфамильному! Я хотел вместе с ним радоваться осуществлению нашей общей мечты. Но над моей головой низко висели тяжелые облака, аэродром, где стоял мой корабль, был весь закрыт туманом и мне оставалось, скрепя сердце, терпеливо ждать и ждать.

После ужина я вышел подышать свежим воздухом. И неожиданно, точно на мое счастье, я увидел разорванные облака; кое-где сквозь них просвечивалось голубое небо. В облаках все чаще и чаще стали появляться окна. Вот в про-свет мелькнул солнечный луч, а за ним выглянуло и само солнце. Было ровно двенадцать часов ночи.

Я поспешил к Отто Юльевичу.

Товарищи уже были в сборе.

Дзержевский раскрыл синоптическую карту с последними данными и, улыбаясь, докладывал: «Завтра ожидается хорошая погода. Готовьтесь к вылету, Михаил Васильевич!»

Несмотря на позднее время, мы поехали на аэродром.

Ярко светило полярное солнце. Голубое небо было спокойно и безоблачно. Работа кипела во-всю. И участники экспедиции, и зимовщики готовили к полету флагманский корабль. В самолет загрузили запас бензина на четырнадцать часов полета, продуктов на два месяца, палатки, радиостан-



цию Кренкеля, нарты, оружие, вещи экипажа и будущих зимовщиков, а, главное, инструмент для ремонта аэродрома.

К четырем часам утра самолет был готов к старту.

Последняя сводка, составленная Дзержевским, была не очень утешительной. Впереди нас ждала большая облачность. Тут же у самолета состоялось короткое совещание. Решение было единодушным: лететь!

— Отто Юльевич! — попросил Шевелев, — как только садете, сообщите, какой аэродром.

— Хорошо! — ответил Шмидт. — А вы держите самолеты наготове. Следите за нами. Если погода на полюсе будет хорошая, я вас немедленно вызову.

— Есть, товарищ начальник! — коротко, по-военному, ответил Шевелев.

Все направились к самолету. С большой теплотой простились мы с товарищами. В кабину самолета, один за другим, поднялись Шмидт, Бабушкин, Спирин, папанинцы, кинооператор Трояновский, радист Иванов. Механики — Бассейн, Морозов и Петенин давно уже были на своих местах.

Я поудобнее уселся за штурвал, надел наушники, чтобы слушать радиомаяк, осмотрелся — не забыл ли что, проверил приборы. Взглядом спросил механика: можно подниматься? Бассейн кивком головы и движением руки вперед как бы сказал: пошли!

Я дал полный газ всем четырем моторам... Миг... и ревущие на полных оборотах моторы потянули машину вперед.

Винты с силой рассекают воздух. С каждой секундой самолет набирает скорость... все больше... все быстрее... Скачок... другой... и на двадцать четвертой секунде самолет поднимается в воздух.

С левой стороны, недалеко от домика, стояли провожающие. Они восторженно махали нам руками, кидали в воздух свои шапки. В этот момент я увидел самолет Головина, идущий на посадку. Он воспользовался улучшением погоды и прилетел на остров Рудольфа. Благополучное возвращение Головина еще больше подняло наше настроение. Чувство гордости, радости и уверенности в успехе охватило всех нас.

В четыре часа пятьдесят две минуты мы промчались над зимовкой и вошли в зону радиомаяка.

Спустя минуту из штурманской рубки вышел Спирин и дал нам курс — норд — Северный полюс.



Самолет шел на полюс.

Управляя своей любимой машиной, я старался держать курс как можно точнее. Мысль, что я веду самолет на полюс, вызывала во мне такие бурные приливы радости, что мне стоило больших трудностей сдерживать свое волнение и спокойно вести машину по заданному курсу.

Каждый находящийся в машине был занят своим делом.

Шмидт сидел в штурманской рубке, что-то писал. Спирин прокладывал курс, проверял путевую скорость. Механики следили за работой моторов, осматривая их, то и дело забирались в крылья. Иванов держал непрерывную связь с землей. Бабушкин достал тетрадку — свою верную спутницу — и часто, глядя за борт, записывал в нее свои впечатления.

Наш огромный гигант летел над бесконечными нагромождениями торосов, над разводьями и айсбергами, нарушая вечное молчание ледовой пустыни, где погибло немало славных завоевателей Арктики.

В пассажирской кабине, среди разного имущества, сидела наша отважная четверка: Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов. Иван Дмитриевич что-то горячо рассказывал своим товарищам. Шум моторов заставлял его чаще обычного прибегать к своему излюбленному жесту. Он то и дело показывал им большой палец, что означало у него высшую степень одобрения. По его сияющим глазам и улыбающимся лицам слушателей ясно было, что речь идет о нашем полете. Частый показ большого пальца несомненно означал: поднялись мы на «большой», идем на «большой» и на полюс сядем тоже на «большой». Глядя на них, я думал про себя: «во что бы то ни стало доведу вас, дорогие друзья, обязательно на «большой»».

Особенно был занят Трояновский. Казалось, он был вседушим. Со своим аппаратом он переносился с места на место, то снимал всех находившихся в самолете, то высовывался в окно, чтобы запечатлеть на пленке места, над которыми пролетал наш самолет.

Мы постепенно набирали высоту. Вот уже тысяча метров. Мороз — 23°. Дует ровный встречный ветер. Самолет идет спокойно — его не качает, а качки-то мы боялись больше всего: машина очень перегружена, и при сильной болтанке могут отвалиться крылья.

Моторы работали ровно. Их мощное дыхание вселяло в меня уверенность в успехе. Яркое сияло солнце. Горизонт был



чист. Я хорошо видел солнечный зайчик, который нужно было держать в центре объектива солнечного компаса. В ушах непрерывно, с одинаковой слышимостью, звучали сигналы радиомаяка: А-Н, А-Н. Мы шли в зоне.

Через двадцать минут полета впереди показались какие-то бурые пятна. Я насторожился. А вдруг это острова, о которых говорили исследователи Арктики Пайер и Вейпрехт, уверяя, что они видели к северу от острова Рудольфа неизвестную землю. Нет, не может быть! Здесь недавно пролетал Головин, — он бы увидел ее обязательно. Это, вероятно, нависший над разводящими туман.

Бабушкин тоже обратил внимание на эти пятна. Он взял бинокль, посмотрел, затем, отложив его в сторону, наклонился ко мне и крикнул: «туман!»

«Ничего, не страшно, — подумал я, — лишь бы полюс был открыт!»

Еще через двадцать минут мы летели над отдельными клочьями тумана. Дальше к северу они сгущались, и вскоре поверхность океана скрылась от нас за сплошной дымкой. Мы шли над туманом. Затем и над нами стали появляться высоко перистые облака. Высота была — тысяча пятьсот метров. Но облака были еще выше. С нашей нагрузкой перетянуть их было невозможно.

Пелена тумана поднималась все выше, превращаясь в пушистые облака. Вскоре мы вынуждены были лететь в прослойке облаков.

Дзержевский был прав — погода портилась.

Ко мне подошел Отто Юльевич.

— Ну, как? — спросил он меня, показывая на облака.

— Лететь еще можно.

Очень не хотелось возвращаться. Мы решили идти до последней возможности. Если уж верхние и нижние облака сомкнутся и начнется обледенение — только тогда вернемся.

Через час пребывания в воздухе механик Морозов вдруг заметил какой-то пар, идущий от левого, среднего мотора. Он позвал Бассейна, и они вдвоем стали искать причину появления пара. Полагая, что он идет из дренажной трубки, Бассейн решил проверить это. Он закрыл рукой конец трубки, но пар продолжал идти. Начали внимательно искать причину в другом месте. Вскоре механики обнаружили, что пар просачивается из левого крыла. Когда Морозов приложил руку к нижнему шву крыла, он сразу опознал, что это антифриз — незамерзающая жидкость, которой наполняют радиа-

торы. Видимо, где-то была повреждена магистраль. Без этой жидкости мотор не может работать, как человек не может жить без крови.

Управляя кораблем, я не видел, как механики торопливо забегали по самолету.

Бассейн подошел к Отто Юльевичу; наклонившись, чтобы никто не слышал, он сказал:

— Разрешите доложить, Отто Юльевич. Через час, а может быть и раньше, один из моторов выйдет из строя — повреждена магистраль. Из мотора вытекает антифриз. Предстоит вынужденная посадка.

— Как посадка? — опешив от неожиданности, спросил Отто Юльевич и тут же посмотрел в окно — там все было закрыто облаками. «Куда садиться?» молниеносно пронеслось в его мозгу. — А Водопьянову вы доложили?

— Нет еще, Отто Юльевич. Я заранее знаю, что командир скажет: «будем лететь на трех моторах».

— Я тоже думаю лететь, сколько сможем. Если уж придется садиться, то сядем как можно ближе к полюсу. Но вы все же доложите командиру. Как он решит.

Бассейн подошел ко мне.

— Товарищ командир! Через час, а может быть и раньше, один из моторов выйдет из строя.

— Какой?.. Почему? — коротко спросил я.

— Левый, средний, — ответил Бассейн. — Мотор где-то под крылом теряет антифриз. Вероятно, в радиаторе течь.

— Вот тебе раз! Что же делать? — спросил я себя и посмотрел на моторы. Они работали, как «звери». А левый, средний, тот, что должен через час остановиться, казалось, работает еще лучше. Погода с каждой минутой ухудшалась. Облака вот-вот сомкнутся. Мы идем как бы в пасть крокодила. В любую минуту он может проглотить нас. Что же делать? Возвращаться на остров Рудольфа, садиться на застрugi — опасно. Наверняка поломаешь самолет.

— Ты кому-нибудь говорил о моторе? — спросил я Флегонта.

— Только Отто Юльевичу.

— Ну, что он?

— Он приказал доложить тебе.

Я немного еще подумал и решительно сказал:

— Полетим на трех моторах. Там видно будет!

Флегонт улыбнулся:

— Отто Юльевич тоже считает, что нужно идти вперед.



— Отлично! Только смотри, Флегонт, больше никому ни слова! Ни Бабушкину, ни Спирину, ни одному папанинцу.

В продолжение всего нашего разговора Отто Юльевич следил за нами. Он понял мое решение идти дальше на трех моторах. Когда наши взгляды встретились, он улыбнулся. В его улыбке я почувствовал одобрение. Увидев, что механик ушел на свое место, Отто Юльевич подошел ко мне.

— Ну, что решили делать?

— Идти вперед! — ответил я начальнику. — Полетим на трех. Эти красавцы вывезут! Посмотрите, как работают!

Отто Юльевич как-то особенно нежно положил мне руку на плечо.

— Правильно, — сказал он. — Мы идем не всем отрядом. Можно и рискнуть. Летите спокойно! — добавил он и направился в штурманскую рубку.

Когда Бассейн возвращался в левое крыло, его остановил Папанин. Ему подозрительным казалось, что механики беспрерывно забираются в левое крыло. Взяв под руку Бассейна, он тихонько спросил его:

— Слушай, браток, скажи мне по-рабочему, что у вас случилось?

— Ничего, Иван Дмитриевич, — невозмутимо пожал плечами Бассейн.

И сколько Папанин ни старался выпытать у Бассейна, что они делают в левом крыле, ему ничего не удалось узнать. Флегонт был непреклонен.

Все мое внимание было обращено на моторы. Они работали ровно и хорошо. Мы шли в сплошных облаках.

Из штурманской рубки вышел Спирин. Он подошел ко мне, осмотрел все приборы, уточнил курс. По его указаниям я повернул немного влево. Спирин махнул рукой вперед — этот взмах означал: так держать!

После небольшой паузы, Спирин, как-то подозрительно осмотревшись вокруг, наклонился ко мне.

— Погода-то какая, а?

— Ничего, Иван Тимофеевич! До полюса еще далеко! Увидим и хорошую.

— Думаешь, скоро кончится?

— Обязательно кончится, — уверенно сказал я. — А где мы находимся?

— Подходим к 85°. До полюса еще около шестисот километров, — ответил Спирин.

Разговаривая со мной, Иван Тимофеевич все время вни-

мательно следил за моими движениями, за выражением моего лица. Я же в продолжение всего разговора думал про себя: «Ничего ты, брат, не знаешь! Ведь у нас с минуты на минуту должен остановиться мотор. Сказать тебе, что ли? Нет, не скажу. Зачем расстраивать?»

А в это время Спирин думал о том же самом. Оказывалось, он раньше моего узнал, что мотор теряет антифриз. Но тоже решил ничего не говорить, чтобы не расстроить меня. Так мы и не сказали друг другу ни слова о предстоящей остановке мотора, о том, что предстоит вынужденная посадка за много километров от полюса.

С каждым поворотом винтов мы приближались к заветной точке. Самолет поглощал километр за километром воздушного пути. Я посмотрел на Бабушкина. Он спокойно сидел за вторым управлением. Когда наши взгляды встретились, он мне улыбнулся. Я про себя подумал: «Вот ты уж, действительно, ничего не знаешь!»

Пока я и Бабушкин неуклонно вели машину вперед, механики не теряли ни минуты времени. Они прорезали обшивку левого крыла и тотчас увидели в верхней части радиатора течь во фланце. Они замотали трубу фланца изолировочной лентой, тесьмой, но жидкость продолжала сочиться. Остановить потерю антифриза было невозможно. Тогда они решили испробовать последний способ для спасения сочащейся из мотора жидкости: они стали прикладывать сухие тряпки к большой ране во фланце, тряпки впитывали жидкость; механики отжимали их в ведра и оттуда насосом перекачивали антифриз обратно в бачок мотора. На первый взгляд — легко и просто. Но для этой несложной операции механикам пришлось снять перчатки и в 23-градусный мороз, при стремительном ветре, высунуть наружу голые руки. Обмораживая и раздирая руки до крови, с одной стороны, с другой, — обжигая горячим антифризом, — механики — Бассейн, Морозов и Петенин, спасали драгоценную жидкость, а тем самым спасали мотор.

Я не знал об этой героической работе. Время шло. Каждую минуту я ждал остановки мотора. Горизонтальный коридор среди облаков, в котором мы летели, становится все уже и уже. Наконец, оба слоя облаков сошлись, и мы полетели в сплошном «молоке». Я иногда забывал о моторе, о том, что ему грозит остановка. Все мое внимание было устремлено на приборы. Мы шли слепым полетом. Я потерял ощущение времени. Минута казалась часом, вечностью. Но в мозгу каждый



раз все с большей силой возникала тревожная мысль: «сейчас станет мотор. Сейчас станет мотор»... И вдруг, совершенно неожиданно, я услышал голос Бассейна:

— Командир, лети спокойно! Мотор будет работать.

Не оборачиваясь, я радостно кивнул ему головой. Спасибо, мой дорогой друг!

Я никогда не забуду этой самоотверженной работы Бассейна, Морозова и Петенина.

Мы продолжали идти слепым полетом, строго выдерживая прямую по меридиану. Винты с силой рассекали пушистые облака. Мне показалось, что моторы еще лучше стали работать, что и погода как будто лучше стала.

Ко мне подошел Отто Юльевич.

— Как вы себя чувствуете? Механики доложили мне, что исправили мотор.

— Все в порядке, товарищ начальник! Теперь-то мы уж наверняка долетим!

Сигналы радиомаяка неотступно напоминали, что самолет идет в зоне. Через несколько минут облачность начала редеть. Сквозь дымку слабо просвечивало солнце. В центре объектива солнечного компаса снова появился веселый зайчик.

На 88° облачность оборвалась. Яркое арктическое солнце слепило глаза. Его блики весело искрились на блестящей светлооранжевой обшивке моего корабля. Четыре красавца-мотора пели свою ровную, победную песнь. Механики, сменяя один другого, продолжали свою героическую работу.

Как только кончилась облачность, у всех по-особенному засияли лица. Каждый чувствовал себя победителем. Трояновский снова забегал со своим аппаратом. Федоров и Спирин, пользуясь солнцем, определяли местонахождение самолета. Между мной и Бабушкиным сновали люди, неся радиogramмы от начальника к радисту и обратно. Вот, направляясь к Отто Юльевичу, около меня остановился Иван Дмитриевич. Он показывал мне большой палец:

— Во, погода-то какая! На полюсе такая же!

— До полюса еще далеко, Иван Дмитриевич, — двести километров. Еще можем встретить такую же муру, как только что пролетели.

— Не может быть! — уверенно говорит Папанин. — Смотри, отсюда уже виден полюс. Молодцы, что сегодня вылетели.

Похлопав меня по плечу, широко улыбаясь, Иван Дмитриевич ушел к Шмидту в штурманскую рубку.

Погода, действительно, была хороша. Внизу под нами расстилалась однообразная ледяная пустыня. Ее кое-где пересекали разводья, похожие на узенькие речушки. Разводья тянулись с юга на север на сотни километров и, казалось, не имели ни начала, ни конца. Лед здесь был менее битый и с высоты тысячи восьмисот метров казался сплошь ровным — прямо хоть садись на любую льдину.

Надежды увидеть полюс открытым вскоре рассеялись. К великому нашему огорчению, впереди показались облака. Хотя эти облака были гораздо выше, нежели те, что мы встретили в начале пути, — мы пошли над ними: без солнца Спирина трудно будет точно определить полюс.

До полюса оставалось сто километров. Решено было так: если на полюсе из-за плохой погоды нельзя будет сесть, мы вернемся на  $88^{\circ}$  и там сядем. А при первом улучшении погоды перелетим на полюс.

Пока же я уверенно веду самолет вперед и вперед над неизвестными просторами. Спирин и Федоров, один секстантом, другой октантом, каждые десять минут брали высоту солнца.

— Через двадцать минут будем на полюсе! — сообщил мне Иван Тимофеевич.

В ответ я кивнул ему головой, а сам посмотрел вниз — хоть бы увидеть окошко в облаках. Меня мучительно преследовала мысль: «а вдруг облачность тянется до самого льда?»

Эти последние двадцать минут тянулись нескончаемо долго.

Каждый раз, когда из штурманской рубки выходили Спирин или Федоров, я пристально взглядывал на них, как бы спрашивая: «ну, когда же? Скоро?» Но те сосредоточенно брали высоту солнца и уходили обратно в рубку производить вычисления.

Все находившиеся в самолете знали, что мы приближаемся к цели нашего путешествия, и с нетерпением, притихшие, ждали, когда же, наконец, Спирин произнесет короткое, но глубоко волнующее слово: полюс.

И вот Спирин снова вышел из своей штурманской рубки. Его всегда серьезное лицо на этот раз расплывалось в сияющей улыбке. Он подошел ко мне и своим спокойным, глухим голосом, почти переходя на торжественный шопот, произнес.

— Под нами полюс!

Полюс! Трудно найти слова для выражения чувств, охвативших меня.



Полюс! Веками стремилось сюда человечество. Люди, жертвуя своими жизнями, устилали собой путь к вершине мира. И вот я, в прошлом забитый деревенский парень, ныне воспитанный большевистской партией, нахожусь над полюсом! Мог ли я об этом когда-либо мечтать!

По самолету с быстротой молнии пронеслась весть, что мы достигли полюса. Обернувшись назад, я увидел ликующие лица своих товарищей.

Ко мне подошел Сима Иванов:

— Товарищ командир, тебе радиограмма.

Я развернул ее. Радиограмма была из Москвы: «Папа, экзамен сдала на «отлично». Перешла в четвертый класс. Во-ва тоже перешел на «хор». Вера».

Улетая из Москвы, я заключил с дочкой социалистический договор. Она обязалась учиться на «отлично», а я слетать на «отлично». И вот она рапортует мне, а я еще не могу. Ведь мы только над полюсом, а удастся ли сесть?..

Из штурманской рубки вышел Шмидт. Он шел ко мне, видимо, желая что-то сказать, но я предупредил его:

— Отто Юльевич, раз мы над полюсом, разрешите пробиваться вниз?

Видя мой мальчишеский задор, Отто Юльевич улыбнулся. В его сдержанной улыбке я увидел тоже что-то милое, детское.

— Подожди, друг мой! — ласково сказал он, — не надо торопиться. — Спирин и Федоров еще раз проверяют расчеты.

— Я просто бензин экономлю, — шутливо оправдывался я.

— Оно и видно! — рассмеялся Отто Юльевич.

К нам подошли Спирин и Федоров.

— Проверили? — спросил Шмидт.

— Да, Отто Юльевич, — под нами полюс, — подтвердил Спирин. — Но я прошу вас пролететь еще минут пять-десять за полюс для страховки.

— Правильно, — согласился с ним Шмидт. — Лучше перелететь, чем недолететь.

Сначала я запротестовал. Но потом подумал: «лучше перевыполнить задание, чем недовыполнить. Ладно, пошли вперед!»

Шмидт написал радиограмму о том, что полюс достигнут. Иванов начал передавать ее в Москву. Но едва он отстучал ключом одно-два слова, как сгорел умформер и рация вышла из строя. Связь с землей оборвалась.

Мы пролетели условленные десять минут по ту сторону







полюса, и, наконец, я получил разрешение пробивать облака.

— Ну, теперь делай, что хочешь! — пряча улыбку в бороде, сказал мне Отто Юльевич.

Я прежде всего развернулся обратно на 180°. «Все же ближе к полюсу!», подумал я. Убрал моторы и с высоты тысячи восьмисот метров, точно с огромной вышки, нырнул в облака.

Солнце мгновенно скрылось. Мы погрузились в «молоко». Все находившиеся в самолете прильнули к окнам — каждый горел желанием увидеть, как выглядит полюс.

Я попросил Бабушкина смотреть по вертикали вниз и, в случае если облака окажутся до самого льда, предупредить меня, чтобы я не врезался в торосы, а сам следил за приборами.

Облака встретили нас дружелюбно. Обледенения — этого страшного врага авиации — не было. Стекла фонаря заволокло тонкой ледяной вуалью. Но меня все же не покидала одна тревожная мысль: «а вдруг облачность тянется до самого океана?».

Тысячу метров — ничего не видно; девятьсот метров — ничего не видно; восемьсот... семьсот... сквозь облака мелькнул лед, но с такой быстротой, что мы не могли разобрать, какой он, и опять все скрылось.

Шестьсот метров... и мы выскочили из-за облаков.

Перед нашими взорами раскрылась панорама вершины мира.

Насколько хватал глаз, тянулись бесконечные, яркобелые ледовые поля с голубыми прожилками разводьев. Беспредельная поверхность океана казалась вымощенной плитами разнообразных форм и размеров. Они напоминали геометрические фигуры неправильной формы, как бы вычерченные неумелой рукой.

«Кто окажется прав, — подумал я, — те, кто доказывали, что на полюсе сесть нельзя, или я? Еще несколько минут — и этот вопрос будет решен».

Я делаю круг, выбирая подходящую льдину. Самолет продолжает снижаться; моторы работают на малых оборотах, шум от них в кабине незначительный.

— Михаил Васильевич! Я вижу ровную льдину! — вдруг раздался неистовый голос одного из товарищей.

— Товарищ командир, садись на мою льдину! Вон она! — закричал другой.

— Нет, моя ровнее, — подбежал третий.

Вот тебе и раз! Неожиданно для меня у каждого на по-



люсе оказалась собственная льдина. Ну, а чем я хуже других? Стал и я искать «свою» льдину.

Мое внимание привлекла льдина продолговатой формы. В мозгу привычно заработала мысль: «мы шли со встречным ветром,— значит, ветер должен дуть вдоль льдины. Сесть можно будет».

Ко мне подошел Отто Юльевич.

— Нашли что-нибудь?

— Да, — ответил я, делая крутой разворот, — вот эта льдина, по-моему, будет подходящей, — указал я глазами вниз.

Шмидт внимательно окинул взглядом намеченную мною льдину.

Подошли Спирин и Бабушкин.

— Хорошая льдина, — сказал Бабушкин.

Спирин предложил снизиться метров на двадцать, пройти бредущим полетом и повнимательнее осмотреть ее. Взоры всех участников полета были устремлены на льдину. Даже механики оставили свой пост — перестали собирать антифриз: «теперь нам нечего беспокоиться! Долетели». Одному только Симе Иванову было не до льдины. Он был занят исправлением рации. В самый нужный момент она испортилась. Иванов слышал, как его непрерывно, со все возрастающей тревогой, вызывали Москва и остров Рудольфа, а он не мог ответить и, главное, сообщить о том, что полюс достигнут. Видя его переживания, Иван Дмитриевич подошел к нему.

— Браток, смотри, вон Водопьянов хочет садиться на мою льдину!

Но попытки Ивана Дмитриевича развлечь Симу были напрасны.

Я снизился метров на пятьдесят, стараясь не заходить далеко, чтобы не потерять из виду намеченную льдину.

Ориентируясь по узкому разводью, я снизился еще метров на двадцать и пошел бредущим полетом. Впереди показалась огромная гряда торосов. Тут же за ней должна начаться выбранная мной льдина.

— Вот она, — крикнул я Спирину и Бабушкину, — смотрите!

Льдина тянулась километров на десять, имея ширину километра четыре. Как раз посередине поперек льдины виднелась гряда торосов — след прошедшего сжатия. Казалось, в этом месте природа мощным плугом прошлась от одного края льдины до другого. Хаотические нагромождения торосов сплошь окружали ее, и она напоминала средневековую кре-

пость, обнесенную высокой неприступной стеной. Лыдина была покрыта редкими пологими ропаками разной величины, а среди ропаков была ровная и чистая площадка, примерно 700 × 400 метров. Судя по торосам, лед был толстый, многолетний.

Наступил момент, когда я должен был пойти на посадку.

Развернувшись еще раз, я снова прошел над лыдиной. Спирин открыл нижний люк штурманской рубки и приготовился по моему сигналу сбросить дымовую ракету. Горит она всего полторы минуты. За это время мне нужно сделать круг, по дыму определить направление ветра и пойти на посадку.

Как только я перетянул торосы, я махнул Спирину рукой: бросай! Но ему из открытого люка было видней. Он подождал еще секунды две, затем бросил ракету точно в том месте, где самолету нужно коснуться лыжами льда. Тут уж зевать нельзя было. Я быстро развернулся влево, зашел против ветра и снизился. С огромной быстротой подо мной мелькали торосы. Вот-вот задену лыжами. Сердце неистово билось, и казалось, будто сажусь на пяти моторах — так стучало оно.

К хвосту моего самолета, в виде воздушного тормоза, был приспособлен парашют. Он был прикреплен тросом к костьюлю. Я попросил Бабушкина, чтобы он, как только самолет коснется снега, дернул трос и открыл парашют.

Вот кончилась гряда торосов. Впереди ровная площадка. По белому снегу, навстречу мне, стелется черный дым. Вот-вот погаснет ракета. Я убираю моторы, планирую, подвожу самолет на посадку... Медленно тяну штурвал на себя... Машина опускает хвост, секунды две идет на высоте одного метра. Самолет все теряет скорость, снижается... Я резко тяну штурвал на себя... самолет мягко касается нетронутой целины снега и катится вперед. На всякий случай я выключаю моторы, — а вдруг не выдержит лыдина, и машина провалится... Бабушкин дергает за трос, парашют раскрывается... Мы даже не почувствовали, как трос оборвался. Машина катится... не проваливается. Я снова включаю моторы: раз садиться, так по всем правилам — с работающими моторами. Пробежав двести сорок метров, самолет СССР Н-170 остановился.

Мы на полосе!!!

Это было 21 мая в одиннадцать часов тридцать пять минут.

Самолет остановился, но зато мы пришли в движение. Мы и не заметили, как оказались в объятиях друг у друга.



— Товарищи! — обратился я ко всем, — мы же на премьере! Сегодня в театре ставят «Мечту»! Эта мечта осуществилась!

Через минуту мы стояли нашими советскими ногами на нашем советском полюсе.

Папанин сразу показал себя хозяином полюса.

— Кренкель, дай-ка бутылку коньяку, — распорядился он. — Выпьем за наш полюс.

Коньяк был разлит на тринадцать частей, и мы выпили за советский полюс, за нашу великую родину.

Среди ледовых просторов далеко разнеслось громкое «ура» в честь товарища Сталина.



...Через десять минут на полюсе закипела работа. Спирин и Федоров занимались астрономическими наблюдениями и вычислениями. Они ловили солнце, которое на мгновение появлялось в разрывах облаков. Им нужно было уточнить место нашей посадки. Механики возились около самолета — закрывали чехлами моторы. Иванов и Кренкель налаживали радио, а остальные устанавливали палатку.

Прежде всего надо было сообщить в Москву и на остров Рудольфа о нашей благополучной посадке. Ведь там ждут не дождутся — беспокоятся.

Мачта была установлена быстро, но оба радиста доложили, что бортовой передатчик работать не сможет — сгорел умформер.

Тогда мы немедленно приступили к выгрузке папанинского имущества и радиостанции Кренкеля. Эрнст обещал за час-полтора установить связь.

Через час на полюсе стояли четыре палатки. Одна из них была занята под радиостанцию Кренкеля. Установили две радиомачты, натянули антенну. Но тут возникла новая задержка: на морозе разрядились аккумуляторы. Надо их снова заряжать. Выручил предусмотрительный Папанин. Он не забыл взять на наш корабль моторчик В-3, спаренный с динамкой. Мы быстро запустили его и приступили к зарядке аккумуляторов.

...Прошел уже целый час, как связь с самолетом была сбита. В Москве и на острове Рудольфа стало расти беспокойство. Десятки радиостанций шарили по эфиру, ловя наши позывные. Из Москвы Шевелев получил правительствен-







ную радиограмму с распоряжением приготовить остальные три корабля и, при первой возможности, вылететь на поиски СССР Н-170.



Три самолета стояли в полной готовности, но на острове Рудольфа испортилась погода, и лететь на поиски было невозможно.

Радисты Богданов и Стромиллов сидели с наушниками, напряженно ловя на два приемника малейшие шорохи в эфире. В радиорубку набилось полным-полно народу. Экипажи кораблей и зимовщики недвижно стояли, взволнованно следя за напряженной работой радистов. Марк Иванович нервно курил папиросу за папиросой. Изредка тишину нарушал чей-нибудь шопот. Говоривший ни к кому не обращался,— он просто думал вслух. Один и тот же вопрос — что случилось? — варьировался на тысячу ладов.

— Что же могло случиться? — размышлял вслух Мазурок. — Начали передавать радиограмму, и вдруг, на полуслове, как ножом обрезало. Не могла же машина развалиться в воздухе.

Снова в рубке тихо. Так несколько минут. На этот раз тишину нарушает приглушенный шопот Алексева:

— По всей вероятности испортилась радиостанция, хотя там ломаться нечему. Если отказала динамка, так у них есть другая... В крайнем случае, могут запустить аварийный В-3. Он в воздухе работает так же, как и на земле.

— Молчите, довольно гадать! — взмолился Марк Иванович. — Не мешайте слушать радистам!

Но Марка Ивановича самого одолевают тысячи разных догадок, и он так же шопотом начинает делиться с товарищами своими соображениями.

— Почему не могло у них испортиться радио? — спрашивает он. — Сгори у них обмотка умформера — что будешь делать? Вот тебе и вышла вся станция из строя.

Ему возражает штурман Жуков:

— Я не совсем согласен с вами. Скорей сгорят трансформатор и лампы, но умформер не откажет.

— А запасной умформер у них есть? — спрашивает летчик Орлов.

— Нет, — отвечает Шевелев, — они обычно работают безотказно. Но на этот раз могла сгореть катушка. Я сообщил в



Москву,— добавил он,— что причиной обрыва связи предполагаю отказ умформера.

— А принимать они могут?— спросил один из зимовщиков, Юра Бесфамильный.

— Могут,— ответил Алексеев.

— Вообще нам прежде времени беспокоиться нечего,— начиная новую пачку папирос, сказал Марк Иванович. — Они сядут. Если, действительно, отказала рация Иванова, то свяжутся с нами по радио Кренкеля.

Так прошло восемь томительных часов. Из радиорубки никто не уходил. Шевелев стал уговаривать товарищей идти спать.

— Ведь вы уже целые сутки не спали,— увещевал Шевелев. — Через час, возможно, погода улучшится. Надо будет вылетать. Идите, отдыхайте.

Товарищи с трудом поддавались уговорам. «Разве тут уснешь?» — выходя из рубки, говорили они.

В радиорубке стало совсем тихо. Богданова послали отдыхать. Дежурить остался один Стромилов...



...На яркобелом снегу четко выделялась огромная оранжевая птица. Сима Иванов не выходил из самолета. Он все время копался в своей рации, настойчиво доискиваясь причины порчи ее. Очень обидно было ему, что он не сможет сообщить на Большую Землю о благополучной посадке. Наконец, огорченный Сима нашел причину аварии, но исправить умформер было очень сложно.

Я все время находился в палатке около Кренкеля и следил за зарядкой аккумуляторов. Время тянулось мучительно долго.

— Ну, как?— раздался голос Ивана Дмитриевича. — Скоро ты закрутишь свою шарманку?

— Еще немного!— ответил Кренкель. — Кислота уже начала пениться.

— Ну, ладно, я тебе сюда принесу чайку. А ты, Михаил Васильевич, идем со мной, хлебнем по чашечке.

— Спасибо, Иван Дмитриевич. Я подожду, пока Эрнст свяжется с Рудольфом,— ответил я.

— Да пошли чай пить!— уговаривал Папанин.

— Ну, пожалуй, пойду, выпью стаканчик. Авось, время скорее пройдет.

Я вышел от Кренкеля и увидел, как Бабушкин и Спирин устанавливали палатку для жилья.

— Ты что же это, — добродушно обратился ко мне Бабушкин, — жить на полюсе собираешься, а дом строить не хочешь!

Я выпил наскоро кружку чая и принялся помогать товарищам устанавливать палатку. Тут же неподалеку, заложив руки за спину, взад и вперед шагал Отто Юльевич. Увидев, что мы начали обкладывать палатку снежными кирпичами, он присоединился к нам. Вчетвером мы быстро закончили сооружение нашего дома, затем накачали воздухом резиновые матрацы, расстелили их на снежном полу, внесли четыре спальных мешка, и наш дом сразу принял жилой, уютный вид.

— Интересно, крепкий ли фундамент под нашим домом? — спросил я.

— Нас с тобой во всяком случае выдержит, — шутя ответил Бабушкин. — Вон Ширшов с Папаниным поспорили, — добавил он, — один доказывает, что толщина льда не меньше двух метров, — другой уверяет, что три.

Отто Юльевич взглянул на часы.

— Который час? — спросил я.

— Девять часов тридцать пять минут вечера, — ответил Шмидт.

Прошло уже десять часов, как мы сели на полюс. За это время сильным ветром нас отнесло километров на десять в сторону Гренландии. Наши координаты были  $89^{\circ}$  и  $41'$  северной широты и  $87^{\circ}$  западной долготы.

Бойко работал трехсильный моторчик В-3. Он крутил динамку, заряжая аккумуляторы. Разговор у нас как-то не клеился. Отсутствие связи с землей и то, что мы невольно заставили товарищей беспокоиться, всех нас нервировало. Я пытался острить, но ничего не получалось.

Из самолета вылез расстроенный Сима.

— Я сейчас слушал Рудольф. Он непрерывно зовет нас.

— А ты, Сима, не слушай, — посоветовал я, — расстраиваться не будешь. Скоро Кренкель заработает, тогда свяжемся. Пойдем к нему, узнаем, как там дела.

По дороге к Кренкелю нас встретил Иван Дмитриевич.

— Слушай, браток, — взяв меня под руку, сказал он, — отдай мне парашют, который оборвался. Он все равно тебе теперь не нужен, а мне он необходим дозарезу. Я должен сделать из снега радиостанцию, а покрыть ее нечем.



Конечно, я не мог отказать в этой просьбе Папанину.

— Вот спасибо,— горячо пожал мне руку Иван Дмитриевич,— я тебя за это угощу мировым обедом.

Не откладывая в долгий ящик, Иван Дмитриевич тут же забрал парашют.

Мы зашли в палатку Кренкеля.

— Еще немного подзаряжу и начну,— сказал Кренкель, предугадывая наш вопрос.

Вслед за нами в палатку вошел Ширшов:

— Эрнст, ты не знаешь, где ящик с маленькой лебедкой?

— Он был в левом крыле, наверное, там и остался,— ответил Кренкель.

— Послушайте, товарищи,— сказал я, — только сейчас вспомнил, ведь я же вас всех троих снял со льдины.

— А вот теперь ты нас и посадил на льдину,— смеясь, ответил мне Кренкель.

— Я вас породил, я вас и посадил,— перефразируя Тараса Бульбу, сказал я.

...Прошло двенадцать часов с момента, как оборвалась связь с самолетом.



Стромилов сидел в радиорубке, ни на секунду не прекращая работу. Он слушал на всех волнах самолет Н-170, ловил станцию Кренкеля. Он хорошо знал волны, на которых работают Иванов и Кренкель.

Стромилова клонило ко сну. Но он, преодолевая усталость, чутко прислушивался к звукам, раздававшимся в эфире. Вот кто-то зовет... Нет, это не самолет, и это не Кренкель. Время от времени Стромилов сам вызывал, но ответа не получал.

В радиорубке было тихо. Вся зимовка погрузилась в сон. Вдруг Стромилов насторожился и замер. В наушниках он услышал знакомые звуки. Он чуть-чуть повернул ручку конденсатора... прислушался... и неистовый крик: «зовет!» потряс стены радиорубки.

Все, кто находились в соседней комнате, повскакивали со своих постелей и, в чем были, побежали в радиорубку, думая, что Стромилов сошел с ума.

— Что с тобой?— испуганно спросил его Виленский.

— Не мешайте, не мешайте!— не оборачиваясь, торопливо выкрикивал Стромилов. Затем снял наушники и стремительно



выскочил из радиорубки. Никто никогда не видел Стромиллова в таком состоянии. Он отличался своим спокойствием. На этот раз он вел себя точно одержимый.

В соседнем доме все спали. Стромиллов пулей влетел в дом и во весь голос закричал:

— Вставайте, Марк Иванович! моя гадина!

Все, как встрепанные, повскакали со своих мест.

— В чем дело? Какая гадина?— недоумевая, спросил Шевелев.

— Моя гадина, станция моя!.. Сели, черти! — выкрикивал возбужденный Стромиллов.

— Что с тобой, кто сели? Какие черти? Успокойся, милый!

Но Стромиллова трудно было успокоить.

— Аккумуляторы сели. Моя станция!.. Связался!.. Они на полюсе! — выпалил он и стремительно умчался обратно в радиорубку. За ним помчались и все остальные.

Через минуту в радиорубке собралось все население острова Рудольфа. Стромиллов, надев наушники, принимал первую радиограмму с полюса. Все с необычайным волнением следили за движением карандаша, стараясь угадать текст телеграммы. Наконец, Стромиллов записал радиограмму и передал ее Шевелеву. Марк Иванович пробежал ее глазами и, счастливо улыбаясь, прочел ее всем собравшимся: «Все живы. Самолет цел. У Симы сгорел умформер. Если связь прервется, то вызывайте в полночь. Отто Юльевич пишет телеграмму. Лед мировой».

... Сидя на запаянном бидоне с продовольствием, Отто Юльевич держал на коленях тетрадь и писал радиограмму. Мы, окружив Кренкеля, наперебой просили передать товарищам наши приветы. Но вот подошел Отто Юльевич, и мы все притихли. Своим ровным, спокойным голосом Отто Юльевич начал диктовать Кренкелю радиограмму в Москву и на остров Рудольфа: «В одиннадцать часов десять минут самолет СССР Н-170, под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна, пролетел над Северным полюсом. Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с тысячи семисот пятидесяти метров до двухсот, пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции. В одиннадцать часов тридцать пять минут Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о том, что полюс достигнут, произошло короткое замыкание. Выбыл



умформер рации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас, после установки рации на новой полярной станции. Лыдина, на которой мы остановились, расположена примерно в двадцати километрах за полюсом, по ту сторону, и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Лыдина вполне годится для научной станции, остающейся на дрейфе в центре полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции. Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалеем. Сердечный привет. Прошу доложить партии и правительству с выполнением первой части задания. Начальник экспедиции Шмидт».

Связь была установлена.

Полюс заговорил!

Мы не спали уже больше суток. Начала сказываться усталость. Впереди предстояло много работы. Необходимо было отдохнуть, набраться сил.

Перед тем, как отправиться спать, я попросил Кренкеля передать в Москву, в театр, что мечта Бесфамильного осуществилась.

... В безбрежном океане, среди безграничных ледовых просторов, на льдине, обнесенной со всех сторон неприступными торосами, распластав свои крылья, стояла большая оранжевая птица. Тут же, неподалеку, на белом снегу выделялись яркими пятнами четыре шелковых палатки. В них, забравшись в теплые спальные мешки, спокойно спали крепким богатырским сном тринадцать человек — граждан Великой Советской Страны.



**ШЕСТНАДЦАТЬ ДНЕЙ  
НА ПОЛЮСЕ**

Первую ночь на полюсе мы спали поистине богатырским сном. В спальнях мешках на волчьих шкурах было так тепло, что мы совершенно не чувствовали мороза.

Разбудил нас неутомимый Папанин. Он уже успел сделать массу дел и сейчас он принес нам чаю и галет.

— Выпейте пока горячего чаю, — предложил нам любезный хозяин полюса, — а через десять минут я сделаю яичницу.

— Иван Дмитриевич, как погода? — спросил Шмидт.

— Плохая, — ответил тот, — туман, ничего не видно.

Бабушкин разжег примус, и через две минуты в палатке стало настолько тепло, что мы смогли вылезть из мешков, в которых спали в одном белье, и спокойно, не ежась от холода, одеваться.

— Который час, кто знает? — спросил я товарищей.

— Десять, — уверенно ответил Иван Тимофеевич.

— Утра или вечера? — переспросил я.

— По-моему, утра, — теперь уж неуверенно сказал Спирин.

— А по-моему, вечера. Мы спали часов двадцать, не меньше.

— Нет, не может быть, Михаил Васильевич. Сейчас должно быть утро.

— Откуда ты знаешь, что утро? — не отставал я от Спирина, натягивая меховые унты.

В разговор вступил Бабушкин:

— Солнце здесь кружится над нами на одной высоте. Правда, сейчас его не видно, но это неважно, так как по нему все равно определить трудно. Ведь льдина, на которой мы сидим, тоже кружится.



— Да ты мне скажи, что сейчас — день или ночь? — перебил я рассуждения Бабушкина.

— По-моему, день, — ответил он.

— По-твоему, день, а по-моему... я не знаю, что по-моему. Я только знаю, что после полутора суток напряженной работы мы спали очень крепко и могли проспать целые сутки.

Так мы и не могли решить, что сейчас — утро или вечер, день или ночь. Только по радио или по хронометру, имевшемуся у нас в самолете, мы могли точно определить время дня или ночи.

Мы свернули спальные мешки, положили посреди палатки большой лист фанеры, который служил нам столом, и, кто лежа, а кто сидя, начали пить чай.

— Спасибо Папанину, — наливая вторую кружку, сказал Михаил Сергеевич, — люблю чаек.

— Мы у него в гостях, вот он и заботится о нас, — шутливо сказал Отто Юльевич.

За палаткой раздался скрип снега. Кто-то направлялся к нам.

— Отто Юльевич, вы не спите? — раздался голос Кренкеля.

— Нет, Эрнст Теодорович, не спим.

— Есть радостная радиограмма, Отто Юльевич, — появляясь в палатке, объявил Кренкель.

Мы сразу заволновались, предчувствуя, от кого эта радиограмма. Отто Юльевич быстро прочел ее про себя и обратился к Кренкелю:

— Если вам не трудно, соберите к нашей палатке остальных товарищей.

— Есть! Сейчас позову, — с готовностью ответил Эрнст.

Через две-три минуты первые тринадцать жителей Северного полюса провели первое собрание. Сняв шапки, мы все стояли, стараясь не проронить ни одного слова радиограммы, которую читал наш начальник:

*„Начальнику экспедиции на Северный полюс, товарищу О. Ю. Шмидту; командиру летного отряда товарищу М. В. Водопьянову; всем участникам экспедиции на Северный полюс.*

*Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи — завоевания Северного полюса.*

*Эта победа Советской авиации и науки подводит итог*



*блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза.*

*Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполняют порученную им задачу по изучению Северного полюса.*

*Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!*

И. СТАЛИН  
В. МОЛОТОВ  
К. ВОРОШИЛОВ  
Л. КАГАНОВИЧ  
М. КАЛИНИН

А. МИКОЯН  
А. АНДРЕЕВ  
А. ЖДАНОВ  
Н. ЕЖОВ

... Мы стояли под открытым небом, сняв шапки, не чувствуя мороза, не замечая снегопада. Мы стояли, согретые яркими словами, волнующей заботой великого Сталина, ощущая теплое дыхание любимой родины. Громкое, дружное «ура» раздалось в честь товарища Сталина, партии и нашей родины.

Мы немедленно составили ответную радиограмму:

*„Москва, товарищам Сталину, Молотову, Ворошилову, Кагановичу, Калинину, Микояну, Андрееву, Жданову, Ежову. С Северного полюса.*

*С непередаваемыми радостью и гордостью выслушали мы слова приветствия руководителей партии и правительства. Это гордость советских людей за свою изумительную страну, за свои великолепные самолеты, за невиданные условия расцвета науки и роста людей. Вы назвали создание станции на полюсе „подведением итога блестящему периоду работы“. Это советский период исследования и освоения Арктики, это тот период, когда Вы лично, товарищ Сталин, выдвинули задачу освоения Севера, когда Вы лично указали план и средства и неизменно продолжаете поддерживать полярников руководством и вниманием. Нет большего счастья, чем быть в своей области исполнителем Ваших великих идей, нет большей радости и гордости, чем получить Ваше одобрение, наш дорогой вождь и учитель“.*

От имени всех участников экспедиции радиограмму подписали Шмидт, Папанин и я.

...Несмотря на огромное расстояние, отделявшее нас от Большой Земли, мы не чувствовали себя оторванными. Еже-



дневно мы получали массу телеграмм со всех концов нашей необъятной страны. Колхозники, рабочие заводов и фабрик, красноармейцы и командиры, пионеры и ученые слали нам, своим соотечественникам, пламенные приветы.

Приятно было получать эти теплые братские радиogramмы. Они как-то особенно подбадривали нас.

... 23 мая стали делать во льду прорубь. Во-первых, она нужна была Ширшову для изучения глубины океана, а во-вторых, нас интересовала толщина льдины. Во время работы мы бесконечно спорили друг с другом о толщине льда. Одни говорили — полтора метра, другие — два, третьи — два с половиной. В конце концов, оказался прав Папанин: толщина льда — три метра.

К нам подошел Кренкель.

— Товарищи, я видел пуночку! — обрадованно сказал он.

— Ты, Эрнст, брось нас разыгрывать, — продолжая долбить лед, ответил я, — откуда сюда может прилететь этот маленький воробышек?

— Не знаю, откуда, — развел руками Кренкель, — но я своими глазами видел пуночку около продовольственной палатки. Я даже чуть не поймал ее.

Мы подняли Эрнста насмех и не поверили ему. Предложили придумать что-нибудь более правдоподобное.

После обеда Шмидт, Бабушкин и я решили сыграть в преферанс маленькую пульку. Забегая немного вперед, скажу, что эта «маленькая пулька» так затянулась, что мы ее кончили только на десятый день пребывания на льдине. Обычно на земле я никогда не выигрываю в преферанс. Игрок я не очень сильный, но на полюсе мне удивительно везло. Денег, правда, у нас с собой не было — зачем они там? Да и вообще у нас на полюсе был полный коммунизм: работали по способностям, получали по потребностям; деньги потеряли свою ценность. Если кто-нибудь случайно обнаруживал в кармане деньги, то он на них смотрел как на ненужную бумажку. Но для интереса мы в силу старой привычки уговорились играть по копейке за вист. Когда, через десять дней, мы разыграли пульку и подсчитали, то оказалось, что я выиграл двадцать рублей у Бабушкина и семьдесят рублей у Шмидта.

— Один раз в жизни я выиграл, да и то не могу получить выигрыш, — улыбаясь, сказал я.

— А у тебя-то самого много денег в кармане? — спросил Бабушкин.

— Да я-то что, я ведь не проиграл!

Отто Юльевич случайно нащупал в кармане какие-то бумажки. Вытащив их, он прямо отшатнулся назад:

— Друзья, деньги! — воскликнул он. — Откуда они?

— Ах, деньги?! Платите-ка мне проигрыш!

Отто Юльевич отсчитал свой проигрыш и вручил его мне.

— Эти деньги особенные, — сказал я, пряча их в карман, — не каждый день можно выиграть на полюсе!

И до сих пор я берегу их как память о первом выигрыше на полюсе. Я предложил сейчас же начать новую пульку. Но ее мы так и не закончили до самой Москвы — нехватило времени. А продолжать ее в Москве я не решился, опасаясь прежнего невезения.



Мы живем на полюсе уже четвертые сутки. Жизнь течет более или менее однообразно. Так как основные грузы папанинской станции — научное оборудование — находились на трех остальных кораблях, мы не были загружены работой.

Как только мы сели на полюс, погода начала портиться. Бесперывные туманы, снегопады, ветры, пурга не позволяли нам вызвать с острова Рудольфа остальные самолеты.

К вечеру 25 мая со стороны Америки показалось голубое небо, ветер стих, погода стала улучшаться.

— Отто Юльевич, есть надежда, что погода настолько улучшится, что мы сможем принять остальные самолеты, — обратился я к начальнику.

— Вы так думаете, — ответил мне Шмидт, — а что говорит Федоров? Он ведь у нас теперь главный метеоролог.

— Федоров говорит, что должна установиться хорошая погода: барометр повышается. Я бы посоветовал, Отто Юльевич, дать распоряжение на Рудольф, готовиться. Если у нас, действительно, часа через два установится хорошая погода, — пусть вылетают.

— Правильно, я тоже так думаю, — согласился со мной Шмидт.

Через час на острове Рудольфа механики приступили к подготовке самолетов к полету на полюс. Погода на острове Рудольфа была не очень хорошая. Облачность была низкая, но горизонтальная видимость была удовлетворительной. Шевелев дал распоряжение летчику Крузе вылететь в разведку, и тот немедленно пошел в воздух.

На полюсе, меньше чем в час, погода настолько улучши-



лась, что над нами не было ни одного облачка. Сияло чистое голубое небо. Облака двигались с севера на юг, — значит, скоро и на острове Рудольфа должно было проясниться. При полете Крузе облачность оборвалась на 83 градусе северной широты, о чем он сообщил на остров Рудольфа.

Перелетом второй группы руководил заместитель начальника экспедиции Марк Иванович Шевелев. Командиром флагманского корабля был назначен Герой Советского Союза Василий Сергеевич Молоков.

Погода над островом была плохая, но командиры самолетов решили вылетать, не дожидаясь хорошей погоды. Первым, в двадцать три часа пятнадцать минут, поднялся самолет Молокова — СССР Н-171. Взлет был очень трудным. Полетный вес каждой машины достигал двадцати пяти тонн. Так как командиры кораблей условились идти в зоне радиомаяка и встретиться у кромки облаков, Молоков, поднявшись в воздух, не делая круга, отлетел немного в сторону к радиомаяку. Он вошел в зону и, взяв направление на север, лег на курс.

Начало пути было тяжелым. Видимость почти отсутствовала, но ясная погода приближалась к острову Рудольфа, и вскоре Молоков вышел из облаков.

— Какая красота! — указывая вперед, восхищенно сказал Молоков Орлову, своему помощнику.

У кромки облаков Молоков стал описывать круги, дожидаясь остальных двух кораблей.

Через несколько минут из облаков вынырнула машина Алексеева. Теперь на условленном месте встречи не хватало только Мазурука. Время шло. Корабли, один за другим, делали круги. Моторы сжигали бензин, каждый грамм которого был на учете, а самолет Мазурука не появлялся.

Что же случилось с Мазуруком?

Желая поскорее догнать Молокова и Алексеева, Мазурук, поднявшись в воздух, не пошел к радиомаяку, а решил срезать угол, пролететь за кромку облаков и только там войти в зону маяка. В результате получилось так, что Мазурук обогнал Молокова и Алексеева. Выйдя из облаков и не встретив там первых двух кораблей, Мазурук подумал, что Молоков и Алексеев, не дождавшись его, ушли вперед. Тогда он вошел в зону радиомаяка и пошел на север, стараясь догнать товарищей. А в это время Молоков и Алексеев все продолжали кружиться у кромки облаков.

Наконец, прошли все сроки ожидания. Возвращаться на



остров Рудольфа было опасно. Тогда Марк Иванович дал распоряжение лететь на полюс, а на остров Рудольфа сообщил, что самолеты легли на курс. Непосредственной связи с Мазуруком Шевелеву установить не удалось.

Примерно на полдороге Алексеев начал отставать от Молокова. Хотя Молоков и убрал скорость со ста восьмидесяти до ста шестидесяти километров, Алексеев все же отставал, и вскоре самолет Молокова скрылся из виду. Это, вероятно, произошло потому, что Молоков летел на бóльшей высоте, нежели Алексеев, и ветер на разных высотах был разным: наверху слабее — поэтому самолет Молокова шел с бóльшей скоростью. В конечном итоге получилось, что все три корабля шли самостоятельно.

Погода была ясная. С большим вниманием следили мы за полетом этой тройки. В полете им со стороны погоды ничего не угрожало. А в работе материальной части мы были уверены. Нас беспокоило только одно: найдут ли они нас. Радиостанция Кренкеля не имела той волны, на которой можно было бы пеленговать идущие самолеты. А наша бортовая рация вышла из строя еще при посадке. Решение задачи ложилось исключительно на штурманов. Они должны были, зная наши координаты, привести свои самолеты прямо на станцию. Я верил в искусство наших штурманов. Все они были штурманами высокого класса. Но в воздухе точно определиться очень сложно. Стоит чуть-чуть отклониться в сторону, — а это весьма возможно, не имея видимых ориентиров, — и они нас сразу не найдут. Тогда единственный выход — это произвести вынужденную посадку, определиться и после этого перелететь к нам. Впоследствии с двумя самолетами получилось так, как мы и предполагали.

На борту корабля Молокова радистом летел Стромиллов. Он непрерывно держал связь с землей и с нами. Первую радиограмму о вылете самолетов на полюс мы получили с острова Рудольфа от начальника зимовки, товарища Либина. В 0 часов тринадцать минут мы получили радиограмму от Шевелева, в которой он сообщал: «Пролетели  $83^{\circ} 50'$  северной широты,  $58^{\circ}$  западной долготы. Ясно. Большие поля, разделенные узкими трещинами». А в пять часов сорок восемь минут Шевелев радовал нас: «Достигли полюса. Мы счастливы и горды. Разворачиваемся над полюсом. Идем к вам. Ждите, скоро будем». Бабушкин с механиками приготовили аэродром для посадки самолетов.

Все вышли из палаток и пристально всматривались в бес-



предельную синеву горизонта, ожидая появления там четырех точек. Это будут самолеты.

Я стал на лыжи и поднялся на высокий рокак, чтобы было видней.

Первым увидел самолет Трояновский.

— Я вижу самолет! — раздался его радостный возглас.

— Где?! — крикнул я. Сильно подавшись вперед, я не удержался на лыжах и стремительно скатился вниз. — Где? — подбежав к Трояновскому, спросил я еще раз.

— Вон, вон! Смотри!

Через две-три секунды мы все увидели далеко на горизонте едва заметную точку. Самолет!

— Он пройдет правее нас, — сказал я. — Кренкель, передай ему, чтобы он взял немного левее!

Эрнст немедленно передал это в воздух; через минуту точка изменила курс — пошла прямо на нас.

Точка быстро приближалась к нам и, по мере приближения, увеличивалась. Мы теперь ясно видели очертание самолета.

— Сима! — крикнул я Иванову. — Радуйся! Сейчас твоя станция заработает. Это летит Молоков — он везет тебе умформер.

Через три минуты над нами кружилась яркооранжевая машина. На крыльях мы ясно различали: СССР Н-171.

Самолет сделал два круга и благополучно приземлился. Молоков подрулил на указанное место, выключил моторы, и мы все бросились к самолету приветствовать товарищей. Объятиями и поздравлениями встретили мы новых жителей Северного полюса.

— Молодец, Ритслянд! — крепко пожимая руку талантливого штурмана, сказал я. — Без радиопеленга найти нас, небось, трудно было!

— Мне просто повезло, — со свойственной ему скромностью ответил Ритслянд. — Я развернулся над полюсом и проложил курс по меридиану, на котором вы сидите. Так и нашел вас.

Обнимая Стромилова, Сима выпытывал:

— Ты привез мне умформер?

— Привез, привез! — ответил ему Стромилов. — На, держи! — и подал ему новый умформер.

Сима очень обрадовался ему.

— Товарищи! Чай пить! Объятиями сыт не будешь, — хлопотал Иван Дмитриевич.

С прибытием второго самолета ему прибавилось хлопот. На полюсе уже было двадцать два человека.

Тут же была получена радиограмма от Алексеева. Он просил разжечь костры так, чтобы было много дыма; он кружился где-то около нас. Шевелев немедленно радировал Алексееву: «Молоков сел около Водопьянова. Если явится малейшее сомнение увидеть нас, — немедленно садитесь, точно определитесь, а потом перелетайте в лагерь».

Получив радиограмму, Шевелев и Алексеев, не желая понапрасну тратить бензин, решили пойти на посадку.

Сделав круг, Алексеев выбрал льдину и убрал моторы. После семичасового полета он благополучно посадил свой самолет.

Штурман Жуков сразу принялся за астрономические определения. Через двадцать минут первая линия легла на карту — она прошла над полюсом. Теперь нужно было ждать еще три часа, чтобы получить вторую линию. Точка пересечения линий укажет точные координаты.

Чтобы за это время не остыли моторы, механики стали закрывать их теплыми чехлами; Алексеев пошел осмотреть льдину, чтобы выяснить, можно ли без дополнительных работ взлететь с нее.

Через три часа мы получили от Алексеева точные координаты. Оказывается, он шел по правильному курсу, и только боязнь потратить лишнее горючее заставила его сесть в семнадцати километрах от полюса. Вылететь немедленно к нам в лагерь Алексеев не мог, так как погода начала быстро портиться.

Больше всего нас беспокоила судьба третьего самолета. Мы совсем не знали, где находится Мазурук. Связи с ним не было. Единственная радиограмма была принята от него радиостанцией на острове Уединения еще в самом начале полета. В ней Мазурук сообщал, что у него все в порядке. Но с тех пор прошло много времени.

Как только Сима Иванов установил новый умформер, он сразу начал вызывать Мазурука, но тот не отвечал.

К вечеру поднялась пурга. О приемке самолетов не могло быть и речи. По времени наступила ночь. Никто не ложился спать. Все были взволнованы отсутствием связи с Мазуруком. И только поздно ночью с острова Диксона мы получили радиограмму, в которой сообщалось, что Мазурук благополучно сел в районе полюса и просит передать привет от всего экипажа.



У нас отлегло от сердца.

На другое утро мы через Диксон узнали координаты Мазурука. Он находился в пятидесяти километрах от нас. Очень обидно было, что Мазурук сидит рядом с нами, а связаться мы с ним не можем. Приходится довольствоваться сообщениями с острова Диксона.

Мы долго ломали себе голову, строя самые различные предположения, почему не проходят радиоволны. Но на этот вопрос не только мы не смогли ответить, но и до сих пор он является тайной для науки.



...Молоков доставил в лагерь, кроме продовольствия и научного оборудования зимовки, ветряк с динамкой для зарядки аккумуляторов. Эта «мельница», как мы ее в шутку называли, дружными усилиями была в тот же день установлена и пущена в ход.

«Бедные папанинцы. Я вам не завидую», — сразу подумал я, услышав вой пущенного в ход ветряка. От этого пронзительного воя никуда нельзя было спрятаться. Утешением служило лишь то, что теперь у Кренкеля аккумуляторы всегда будут заряжены.

К утру следующего дня пурга, начавшаяся после прилета Молокова, стихла. Но лагерь, точно огромным колпаком, был накрыт низко нависшими облаками.

В середине дня, со стороны Америки, мы увидели узенькую, голубую полосу. Она постепенно расширялась. Создавалось впечатление, что какая-то невидимая сила приподнимает за один край огромный облачный колпак. Мы немедленно сообщили Алексееву о предполагаемом улучшении погоды.

На льдине у Алексеева сразу зашумели примусы — механики принялись разогревать моторы.

Через два часа погода настолько улучшилась, что можно было вылететь. Радист Алексеева Жуков попросил у нас пеленг и сообщил, что они вылетают.

Алексеев развернул машину против ветра, дал полный газ, и машина покатила вперед. Но не успел Алексеев набрать нужной для подъема скорости, как машина оказалась подле ропаков... Резко подскочив кверху, самолет перепрыгнул через ледяную гору и всей своей тяжестью рухнул вниз. По инерции он снова взбежал на огромный ропак и снова плюхнулся в воду. Как только самолет не рассыпался на



части! Площадка была явно короткой. Набрать нужную скорость для взлета на ней было нельзя. Тогда весь экипаж высыпал из машины, взялся за лопаты, кирки, кайла, пешни, и, как заправские ледорубы, товарищи принялись крошить ропаки. Сугробов и Виленский расщепили доску, разрезали на куски чехол, сделали флажки и расставили их вдоль площадки на расстоянии шестидесяти-восемидесяти метров друг от друга. Между седьмым и восьмым флажками Алексееву нужно было поднять машину в воздух, потому что дальше снова начинались ропаки.

Все снова заняли места в самолете. Алексеев вырулил на старт, дал снова полный газ... и самолет побежал вперед. Пятый, шестой, седьмой флажок... и почти около восьмого флажка Алексеев мастерски поднял машину в воздух. Вслед за его посадкой та же невидимая сила снова накрыла нас облачным колпаком — погода испортилась.

По случаю прилета Алексеева Иван Дмитриевич закатил торжественный обед.

Но вообще Иван Дмитриевич не отличался большой щедростью. На следующий же день после нашего прилета он снял всех нас со своего довольствия.

— Живите на свои собственные средства, — сказал он нам, — у вас на каждом самолете имеется неприкосновенный запас, а мне здесь, со своими иждивенцами, целый год сидеть надо.

Мы не стали спорить с Иваном Дмитриевичем. Мы знали: он прежде всего должен заботиться о своих товарищах, о зимовке. Правда, иногда Иван Дмитриевич сам делал нам кое-какие подарки из своих запасов.

Как-то сидели мы с Бассейном в палатке. Пили чай. Вдруг входит Ширшов.

— Иван Дмитриевич просил передать вам копченой колбаски.

— Вот спасибо, — обрадовались мы, — как раз во-время. Но Ширшов не выпускал колбасы из рук.

— Флегонт, ты обещал Ивану Дмитриевичу какую-то трубу. Давай трубу — получай колбасу.

Мы расхохотались во все горло и тотчас послали Папанину обещанную трубу.

...Алексеев привез Папанину жилой дом — большую черную палатку с белой надписью: «СССР. Дрейфующая станция Главсевморпути».

Несмотря на то, что на Северном полюсе жилищное



строительство разворачивалось полным темпом, оно все же не поспевало за ростом населения. С прилетом Алексеева количество жителей на полюсе выросло до двадцати человек. Хорошо, что погода стояла теплая — всего 8° мороза. Можно было спать под открытым небом, забравшись в меховой мешок.

Главным архитектором строительства на Северном полюсе был, конечно, Иван Дмитриевич. Он с такой уверенностью планировал строительство, размещал свои огромные запасы и так прекрасно ориентировался в окружающей обстановке, что со стороны казалось, будто он вернулся в родные края. Одна улица была названа им Самолетной, другая — Советской, третья — Складочной, а площадь, в центре поселка, называлась Красной площадью. Нехватало только милиционера для регулирования уличного движения.

Оборудование полярной станции близилось к концу. У нас появилось больше свободного времени, и мы принялись приводить в порядок свои дневники и корреспонденцию. Ширшов и Федоров вели планомерную научную работу; Кренкель держал непрерывную связь с материком; Папанин хлопотал по хозяйству. Но больше всех работал кинооператор Трояновский. Он, что называется, сбился с ног. На Северном полюсе появилось так много интересных объектов для съемки, что он едва всюду поспевал.

В дни, когда бывала хорошая погода, многие из нас во время работы снимали рубашки и принимали солнечные ванны. И на Северном полюсе солнце так пекло, что тела быстро покрывались загаром.

Как-то раз, во время солнечных ванн, у самолета Молокова раздался радостный возглас штурмана Ритслянда:

— Поймал! Поймал!

— Что поймал? — спросили мы его.

Ритслянд подошел к нам с консервной банкой и к величайшему нашему изумлению вынул оттуда маленькую живую птичку.

— Пуночка! — в один голос воскликнули мы.

Оказывается, Кренкель был прав, когда говорил, что видел пуночку.

Расталкивая всех, прибежал Папанин.

— Где моя пуночка? Дайте мою пуночку!

— Не твоя, а моя! — возразил Ритслянд. — Я повезу ее в Москву, буду всем показывать пуночку с Северного полюса.

— Кто здесь хозяин? Ты или я? — взявшись за бока, спросил Иван Дмитриевич.

— А что ты распустил свою птицу по всему полюсу? Что мы, сторожа ей, что ли? — рассмеялись мы в ответ.

Взяв пуночку, Иван Дмитриевич нежно ласкал ее и приговаривал:

— Пуночка моя! Птичка дорогая! Идем, я тебя покормлю.

Он отнес ее в жилую палатку и дал ей полную тарелку пищи. Пуночка осмотрелась... и спокойно принялась клевать. Папанин торжествовал: пуночка признала в нем хозяина.

Так было поймано первое живое существо на Северном полюсе, в том месте, где многие полярные ученые утверждали, что нет никакой жизни. А за несколько дней до поимки пуночки мы видели чистика, летавшего над разводьями, да Ширшов поймал в воде несколько морских животных.

Последние дни радиостанция Кренкеля, три бортовых рации и все радиостанции западного сектора Арктики непрерывно искали в эфире позывные Мазурука. Однако радиоволна Мазурука была неуловима. На Северном полюсе был объявлен конкурс радистов. Тот, кто первый установит связь с Мазуруком, получит премию. Но, конечно, не во имя премии наши радисты круглые сутки просиживали у приемников, стараясь поймать волну Мазурука.

После перелета наших самолетов с острова Рудольфа на Северный полюс в наших машинах осталось горючего ровно столько, сколько нужно на обратный путь. Но, несмотря на это, мы все же решили послать одну машину на поиски Мазурука.

29 мая выдалась солнечная, безоблачная погода. Самолет Н-171 легко оторвался от аэродрома и начал набирать высоту. Молоков вел самолет все выше и выше. Наконец, он поднялся на высоту в сто метров и пошел в сторону предполагаемой посадки Мазурука. Видимость была отличная. Лишь немного южнее курса Молокова низко стлался туман. Около часа кружился Молоков над ледяной равниной, но нигде не обнаружил Мазурука. Тогда он повернул обратно в лагерь. И в тот момент, когда Молоков шел на посадку, Стромиллов, сматывая антенну, вдруг услышал отрывочные сообщения самолета Мазурука. Но Стромиллов не мог принимать дальше — антенну необходимо было убрать, так как через минуту самолет должен был приземлиться.

...В двадцать часов не только радисты Кренкель, Иванов, Стромиллов и Жуков чутко прислушивались к звукам радио,—



мы все толпились у радиоприемника. В точно назначенное время связь с Мазуруком была установлена. Он сообщил нам, что весь экипаж здоров, настроение у всех бодрое. Завтра они кончают расчистку аэродрома от торосов и, при первом улучшении погоды, вылетят к нам в лагерь.

Установление прямой связи с Мазуруком сильно обрадовало нас: теперь-то уж он долетит к нам!

Но Арктика все же заставила нас понервничать шесть дней, прежде чем прилетел Мазурук. Только 4 июня вечером в сером небе появились голубые просветы. Мы все приготовились встретить Мазурука.

Всю ночь с 4 на 5 июня Шмидт, Спирин, Шевелев и я разговаривали по радиотелефону с Мазуруком, — давали указания о перелете, сообщали свои координаты, силу и направление ветра.

К утру погода стала вполне летной. К радиотелефону подошел Отто Юльевич и сказал Мазуруку: «советую вылетать». Тот ответил: «вылетаю!»

На аэродроме, размеченном флажками, собралось все население лагеря. Соблюдая все авиационные правила, мы из спальных мешков выложили знак «Т». Все люди были расставлены в виде широкого веера, каждому дали бинокль и указали часть горизонта, за которой нужно было следить в оба, чтобы не прозевать Мазурука. Все радисты запустили свои рации. Кренкель, Строилов и Жуков принимали от Мазурука и передавали ему очередные сообщения. Иванов пеленговал самолет Н-169.

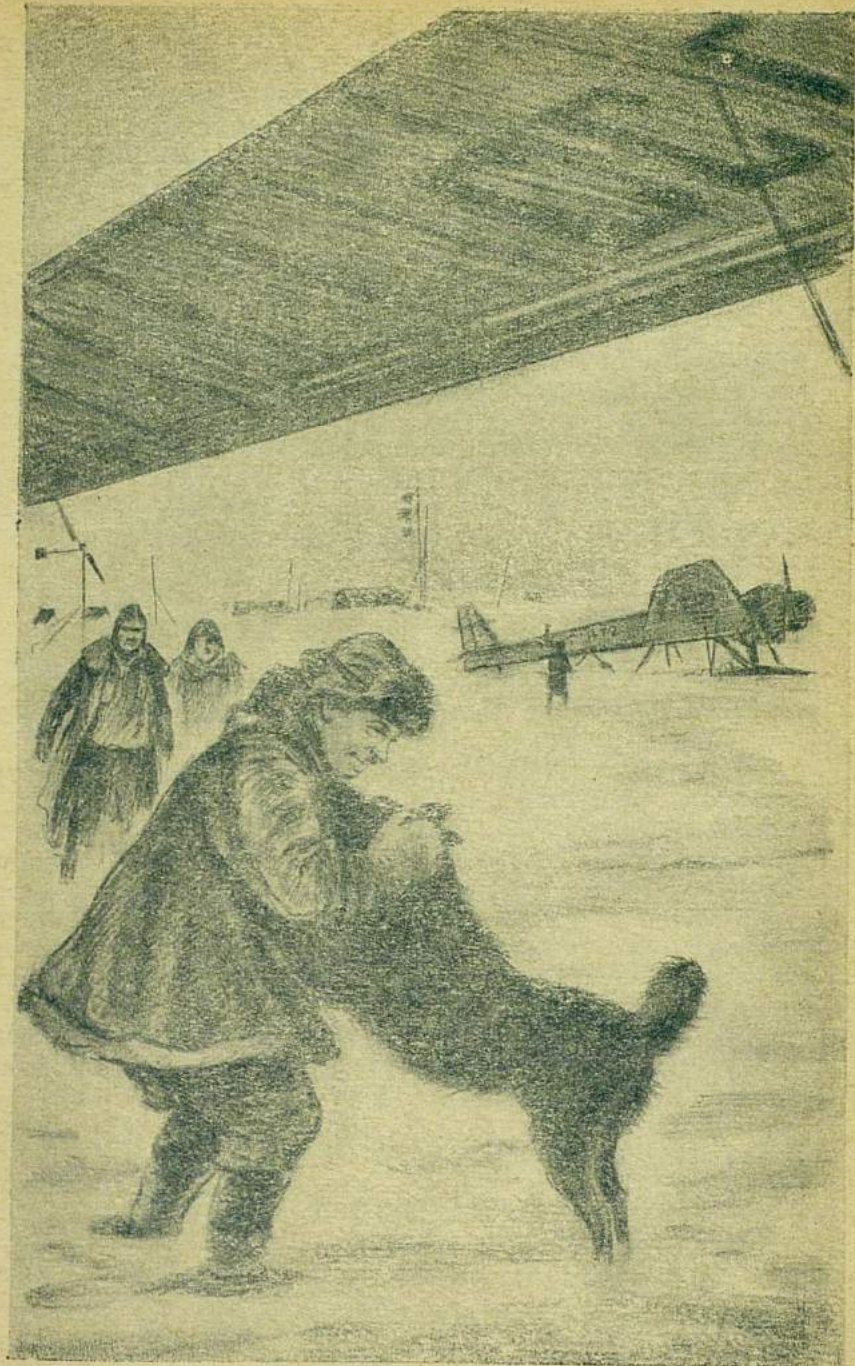
Усевшись около микрофона, Иванов четко и отрывисто начал в него говорить: «РК — ВК, я РВ — слушайте, пеленгуйтесь!» Но прошло некоторое время, и Иванов, сам того не замечая, не просто говорил в микрофон, а пел. Пение его напоминало бесконечно повторяющийся звук старой патефонной пластинки, когда иголка вдруг остановится на одной звуковой бороздке.

— Эре-каа — эре-каа — я эре-ве, я эре-ве — пее-лен-гуйтесь! — беспрерывно выводил Сима Иванов, и его пение, точно магнит, притягивало к себе самолет Мазурука.

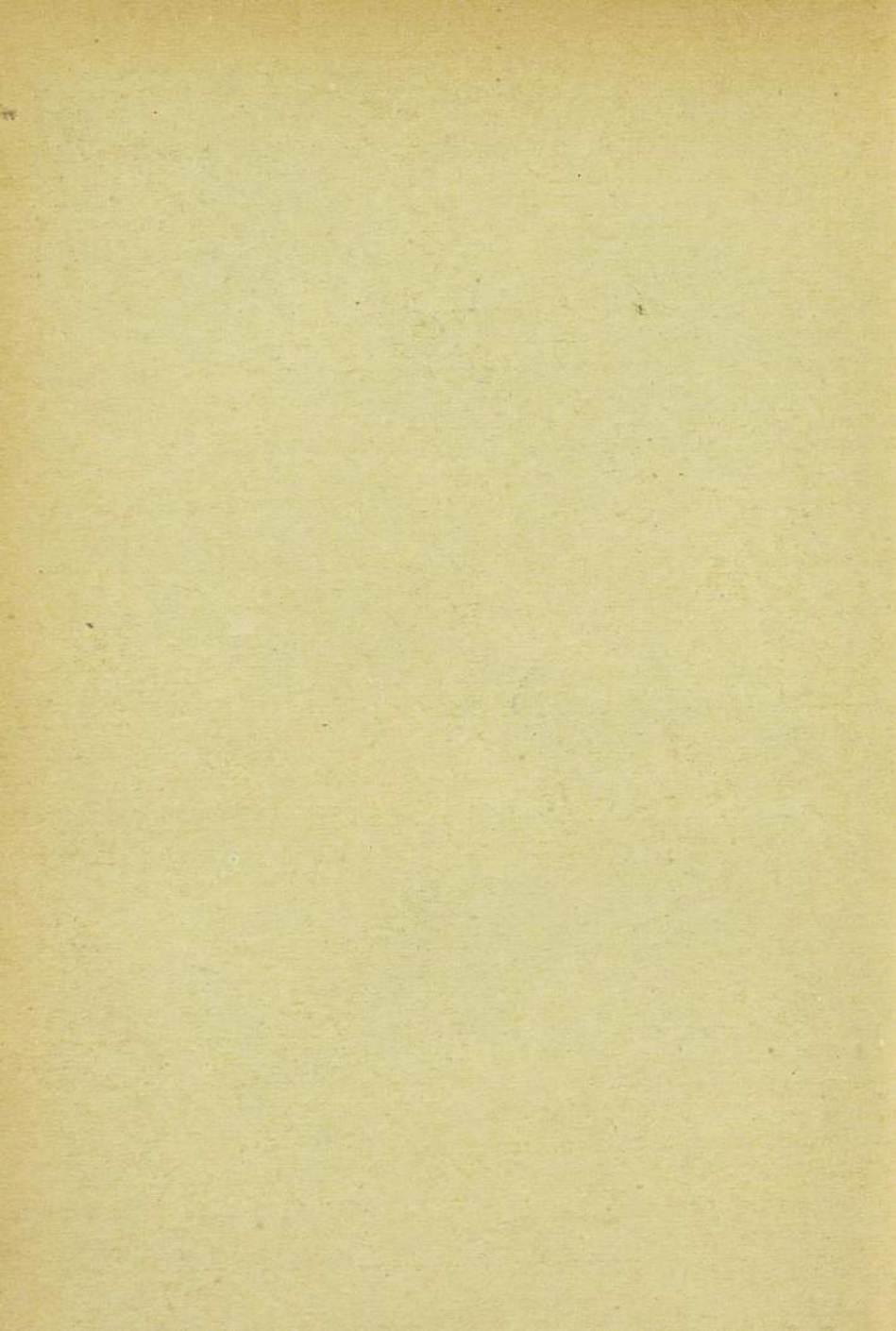
На этот раз первым увидел самолет Ваня Шмандин. Наши взоры обратились к далекой маленькой точке на облачном горизонте. Не отнимая глаз от бинокля, Спирин крикнул радистам:

— Передайте ему, чтобы он взял на 10° влево!

Радисты передали. Точка повернула на 10° влево. Она







все приближалась. Вскоре мы отчетливо увидели контуры самолета.

— Передайте ему, чтобы он взял на 6° вправо! — крикнул Спирин радистам.

Радисты передали. Самолет взял курс на 6° вправо. Вот он уже идет прямо на нас, все ближе и ближе. Гул моторов нарастает... Еще несколько минут... и самолет Н-169 кружит над нами.

Затаив дыхание, следили мы за посадкой Мазурука. Он должен был сесть между моей машиной и ропаками. Ширина посадочной полосы была сто пятьдесят метров. Боясь, что он не заметит пологих ропаков, мы расставили на них людей: это должно было служить Мазуруку знаком, что сюда садиться опасно.

Мазурук все это учел, он строго подвел самолет к самому «Т» и классически посадил свою машину.

Мы пришли в восторг от его посадки. В воздух полетели меховые шапки, лица засветились большой радостью.

Первым из самолета выскочил пятый зимовщик.

— Веселый! — крикнул Папанин.

С радостным лаем овчарка бросилась прямо к Папанину на грудь. Глядя Веселого, Иван Дмитриевич приговаривал:

— Заживем мы здесь с тобой на льдине, Веселый! Пусть только самолеты улетят!

— Все в порядке, — выходя из самолета, сказал Мазурук, — шестьдесят восемь ропаков скovyрнули.

За ним из самолета вышли Козлов, штурман Аккуратов, механики Шекуров и Матвеев. Снова объятия, поцелуи, снова восторженные возгласы и вопросы.

Когда схлынула первая волна радости, прилетевшие прежде всего осмотрелись кругом. Они не ожидали увидеть всего того, что было перед их глазами. Папанинский лагерь напоминал большую новостройку. Тринадцать палаток: основной дом зимовки, радиорубка, камбуз, склады, метеобудка и жилые палатки. Кроме того, ветряк, горы припасов, оборудования, горючего; на аэродроме четыре огромных корабля. И мы сами напоминали своим видом коренных жителей полюса.

За завтраком, которым Иван Дмитриевич встретил последнюю партию, мы узнали о жизни экипажа Н-169 на льдине, неподалеку от нас.

Туго пришлось товарищам! Сели они на небольшую льдину, сплошь усеянную ропаками. Только благодаря искусству



Летчиков, машина осталась цела при посадке. Установить связь им сразу не удалось. О себе они не беспокоились. Но их тревожила судьба Молокова и Алексеева. Они не знали, удалось ли им долететь до основного лагеря. Экипажу самолета Н-169 стало казаться, что они невольно явились чем-то вроде кости в горле экспедиции: они боялись задержать окончание всех работ.

Ропак и торосы сплошь покрывали их небольшую льдину. Товарищи, не теряя времени, принялись за расчистку площадки. После установления связи с лагерем, работа закипела у них еще горячее. Девять суток расчищали они аэродром, ворочая тонны ледяных глыб. На десятые сутки аэродром был готов. Как только Отто Юльевич сказал, что можно вылетать, все заняли свои места, и Мазурук поднялся в воздух.

С прилетом Мазурука вся экспедиция была в полном сборе.

Больше всех ликовал Ширшов: Мазурук привез ему долгожданную лебедку для гидрологических наблюдений. Он сразу принялся за ее установку. Страшно хотелось узнать, какая под нами глубина океана. По этому поводу у нас тоже были большие споры. Кто говорил, что глубина будет не больше двух тысяч метров, а кто уверял, что троса не хватит. Единственный промер глубины, сделанный в районе полюса, был произведен Робертом Пири, но трос его лопнул, не достигнув дна, после того, как было выпущено две тысячи семьсот сорок два метра. Лебедка Ширшова имела трос длиной в пять тысяч метров.

— Как по-твоему, глубоко здесь? — спросил меня Басейн.

Я посмотрел в прорубь и вполне серьезно ответил:

— Дна не видно, наверное, глубоко.

Позже мы узнали, что глубина океана на Северном полюсе четыре тысячи двести девяносто метров.

Когда все снаряжение было выгружено, мы стали подсчитывать, сколько же груза было привезено на льдину. И тут, совершенно неожиданно, оказалось, что Папанин, вместо положенных ему восьми тысяч двухсот пятидесяти килограммов, умудрился доставить на полюс свыше десяти тонн.

Мы все уставились на Ивана Дмитриевича; он виновато опустил глаза и, лукаво улыбаясь, развел руками:

— Я и сам не знаю, как это получилось. Но вы не огорчайтесь: я думаю, что все это мне в хозяйстве пригодится.



— Здорово ты нас обжулил, — смеясь, сказал Марк Иванович.

— Ну с кем «ошибок» не бывает! — так же смеясь, оправдывался Папанин.

Каждый килограмм своего имущества Иван Дмитриевич тщательно проверил. Чего только у него ни было! Среди его грузов можно было найти пишущую машинку, шахматы, бритвы, научные приборы, книги, кастрюли, оружие, мануфактуру, нарты, стулья и тысячи других предметов. Иван Дмитриевич даже взял с собой на полюс печать. Смеясь, он говорил: «моя канцелярия должна работать по всей форме» и штемпелевал все письма, которые мы должны были доставить в Москву, на Большую Землю.

Как только разгрузка была закончена, сразу приступили к подготовке самолетов в обратный путь. Мы стали подсчитывать наличие горючего. Выяснилось, что у Молокова и у меня на обратный путь бензина хватает, но у Алексеева его недостаточно. Если слить бензин из двух машин в одну, то три самолета могут долететь до острова Рудольфа.

— Ну, что ж, придется одну машину оставить здесь Папанину на хозяйство, — шутя сказал я.

Ответ был таков, какого я и ожидал.

— Мы своей машины здесь не оставим, — в один голос заявили экипажи самолетов Н-172 и Н-169.

— На эту тему мы с Ильей Павловичем уже договорились, — спокойно начал Алексеев, — мы решили так: полетим, пока хватит горючего. По нашим расчетам, до 84° или даже до 83° бензина хватит. На этой широте мы сможем найти подходящую льдину и сядем на нее, а кто-нибудь из вас, Молоков или вы, Михаил Васильевич, привезете нам бензин. Таким образом, машины будут спасены. Оставить машину на полюсе — это значит обречь ее на гибель.

Слушая спокойную речь Алексеева, мне так и хотелось крепко обнять его и расцеловать.

— Правильно, — сказал я. — Это небошевистский метод — бросать дорогую исправную машину на льдине. На вашем месте я поступил бы точно так же. Сейчас будет совещание, и я поставлю этот вопрос перед начальником экспедиции.

На совещании предложение Мазурука и Алексеева было принято. Сразу же после совещания началась подготовка самолетов в обратный путь.

Приближался момент расставания с папанинцами. За вре-



мя экспедиции мы еще крепче полюбили их и сроднились с ними. Близость разлуки наполняла наши сердца еще большей нежностью к отважной четверке.

...В два часа ночи, когда все машины были готовы к отлегу, мы собрались на Красной площади папанинского городка, между основной палаткой и складом. Отто Юльевич поднялся на нарты, которые служили трибуной, а мы все остальные тридцать четыре участника экспедиции окружили его.

— Открываю митинг, посвященный окончанию работ по созданию научной станции на дрейфующем льду Северного полюса.

На этот раз Отто Юльевич говорил порывисто, взволнованным голосом. Его слова далеко разносились по ледовым просторам.

— Мы все глубоко пережили эти месяцы, когда выполняли большое и трудное дело, доверенное нам страной,— продолжал Отто Юльевич,— мы счастливы, что осуществили задание товарища Сталина, что мы добыли новую славу нашей родине, что еще ярче засверкали во всем мире слова: Союз Советских Социалистических Республик. Мы не победили бы, если бы наша коммунистическая партия не воспитала бы в нас преданность, стойкость и уверенность; не победили, не будь у нас блестящей техники наших заводов; не победили бы, не будь у нас такого спаянного коллектива, где осуществилось подлинное единство умственного и физического труда. Наши летчики, штурманы, наши изобретательные механики — весь состав экспедиции — люди высоких умственных дарований и поразительной физической умелости. Сегодня 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 нашел своих настоящих хозяев. Мы улетаем. Четверо наших лучших товарищей, наших любимых друзей остаются на полюсе. Мы уверены, что они высоко будут держать знамя, которое мы сейчас им вручаем. Мы уверены, что их работа в истории мировой науки никогда не потеряется, а в истории нашей страны будет новой страницей большевистских побед. Поздравляю остающихся с великой задачей, возложенной на них родиной.

Вслед за Шмидтом на нарты поднялся Папанин, начальник первой, невиданной в мире, зимовки. Просто, но глубоко волнующе говорил Иван Дмитриевич:

— От имени четырех остающихся здесь сынов социалистической родины я прошу Отто Юльевича передать товарищу Сталину, что мы с честью выполним задание и оправдаем огромное доверие, оказанное нам. Мы никогда не уроним престижа своей родины, не посрамям достоинства граждан Советского Союза. Будьте спокойны за нас, дорогие друзья! Трудности нас не страшат. Вы улетаете, но мы не остаемся одинокими, мы чувствуем поддержку всей нашей страны, всего Советского народа. До свидания, друзья! Спасибо вам за все!

Слушая его, я думал: «какой ты замечательный человек, Иван Дмитриевич! Весельчак и балагур, безгранично смелый и отважный, прекрасный организатор и товарищ, безраздельно преданный нашей родине, настоящий большевик!»

Когда Иван Дмитриевич сошел с трибуны, Отто Юльевич сказал:

— Научную зимовку на дрейфующей льдине в районе Северного полюса объявляю открытой. Поднимите флаги!

По алюминиевым мачтам поползли вверх алые бутоны. И через секунду на концах мачт затрепетали два ярких флага: государственный флаг СССР и стяг с портретом великого Сталина.

Мы дали три ружейных залпа. Громко крикнули «ура» в честь товарища Сталина и пропели Интернационал.

Затем на нарты снова поднялся Отто Юльевич. Он зачитал рапорт на имя товарища Сталина и товарища Молотова о выполнении задания партии и правительства. Снова раздались дружные возгласы «ура» в честь родины, партии и правительства, как только Отто Юльевич прочитал рапорт.

Митинг, посвященный официальному открытию зимовки, закончился.

Было три часа утра.

Над нами низко висели тяжелые облака. То и дело проходили снежные заряды, но погода нас не смущала. Наши машины были незагружены, мы легко могли набрать высоту, пробить облака и пойти над ними.

Последняя сводка с острова Рудольфа была удовлетворительной. А Крузе, прилетевший на 85°, чтобы сообщить нам состояние погоды, также радовался, что погода удовлетворительная.

— По машинам! — отдал я команду.

Через десять минут все шестнадцать моторов грохотали,



поднимая винтами снежные вихри. Четыре остающихся папанинца стояли около самолетов.

Наступила минута, когда мы должны были в последний раз обнять зимовщиков, пожать их мужественные руки, последний раз заглянуть им в глаза и уверенно сказать: до свиданья, товарищи!

Первыми простились с ними механики. За ними штурманы, летчики, последним Отто Юльевич.

— До свиданья, друзья! — обнимая папанинцев, говорил Шмидт. — Работайте спокойно. Мы за вами будем следить и, в случае чего, в любую минуту сможем прилететь.

— Мы спокойны, Отто Юльевич, — ответил за всех Папанин, — и сделаем все, что нам поручили партия и правительство.

Я сидел за управлением. Бассейн доложил, что все готово — можно лететь. Но в это время проходил очень большой снежный заряд. Вокруг все было так бело, что видимость почти отсутствовала. Я решил переждать немного. Открыв люк фонаря и встав на сиденье, я высунулся из самолета и еще раз простился с Папаниным, Кренкелем и Ширшовым.

Снежный заряд прошел, и мы, один за другим, поднялись в воздух.

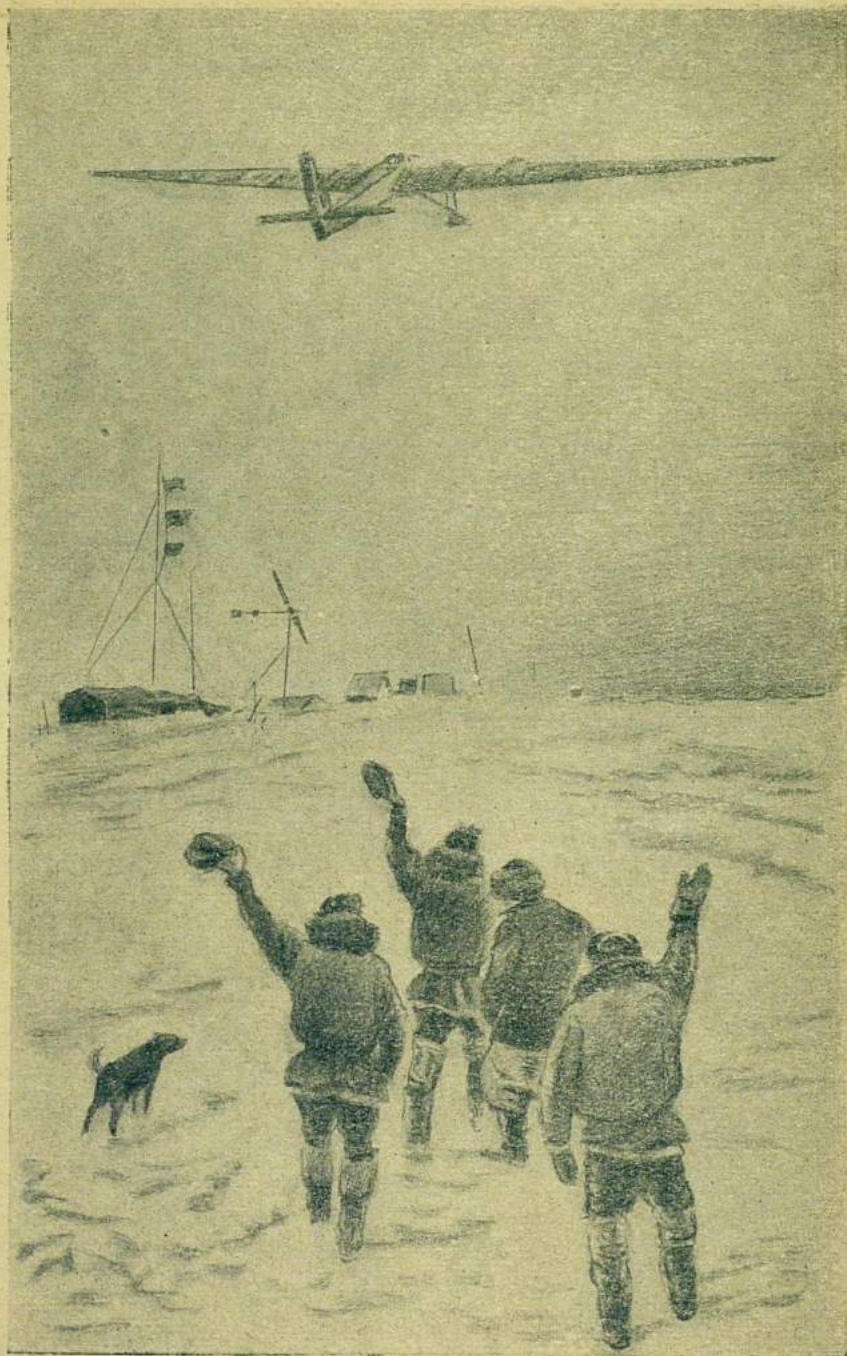
Четыре самолета в воздухе.

Четыре человека на льдине.

Сверху мне хорошо был виден весь городок, выросший буквально на наших глазах. В центре ледового поля стояли основные строения зимовки, вокруг, в разных концах льдины, находились снаряженные нарты — это были запасные склады продовольствия и оборудования. Ритмично кружился винт ветряка. На мачте развевался по ветру красный советский флаг.

Четыре крохотных человеческих фигурки стояли на опустевшем аэродроме, провожая удалявшиеся самолеты...









## ВВОЗВРАЩЕНИЕ

Едва мы поднялись в воздух, как сразу вошли в облака. Не сбавляя оборотов, я стал пробиваться вверх. На высоте трехсот метров мне удалось пробить облака — показалось яркое солнце. Через несколько минут слева вынырнул самолет Алексева, а за ним, еще левее, Молокова. Пока я делал круг, появился и Мазурук. Все четыре корабля были в воздухе.

На остров Рудольфа мы шли строем пеленга. Мне стоило только повернуть голову направо, как я видел остальные три корабля, идущие на одинаковой дистанции друг от друга. Винты с неистовой быстротой вращались, рассекая воздух. Солнечные лучи играли на металлических лопастях. Казалось, будто тысячи зайчиков, не зная устали, весело гоняются друг за другом. Мы шли, ориентируясь по солнечному компасу. Нам нужно было дойти до того места, где пересекался 58-й меридиан с 88-й параллелью, и оттуда взять курс прямо на остров Рудольфа.

Ветер попутный. Путевая скорость — свыше двухсот километров. Вскоре мы вошли в зону радиомаяка. Спирин уточнил курс, завел часы компаса и установил его на нужную шкалу.

— Вышли на меридиан острова Рудольфа, — весело сказал Иван Тимофеевич. — Через три-четыре часа будем на зимовке.

В полете мы держали непрерывную связь между самолетами. На каждом корабле штурманы самостоятельно определяли по солнцу свои координаты и результаты сообщали флагштурману Спирину. Расчеты всех штурманов почти совпадали.



Мы шли над сплошными облаками. Под нами расстилась белая, холмистая равнина. Лучи солнца так слепили глаза, что пришлось надеть темные очки.

Глядя вниз, я думал: «Под нами, под облаками, самый коварный и таинственный океан. И где-то на льдине мы оставили четырех человек, чтобы они открыли его тайны».

Иванов принес мне радиogramму: «Счастливого пути, дорогие товарищи!» Это еще раз с нами прощались папанинцы.

А через три часа после вылета с полюса Иванов слышал, как Кренкель передал через остров Рудольфа радиogramму товарищу Сталину. Он сообщил, что зимовщики дрейфующей станции начали свои работы.

На 84° Алексеев вызвал по радиотелефону начальника экспедиции. Сообщив, что бензин подходит к концу, Алексеев попросил разрешения, как было условлено, идти вниз искать льдину для посадки. Шмидт дал согласие.

В это же время Мазурук попросил разрешения продолжать полет, так как по его расчетам ему должно хватить горючего до самого острова Рудольфа. Пока мы со Шмидтом совещались, Алексеев вышел из строя, за ним Мазурук и с высоты тысячи пятисот метров стали планировать вниз. Я хорошо видел, как оранжевая машина Алексеева скрылась в волнистых белых облаках. Ее поглотили облака, как бушующее море поглощает тонущий корабль. За Алексеевым стал погружаться в облака Мазурук. Но в этот момент он получил разрешение Шмидта следовать за нами. Его самолет стремительно выскочил из облаков, догнал нас и снова стал в строй.

«Вот это дисциплина! — подумал я. — Несмотря на то, что у Мазурука хватало горючего долететь до базы, он не нарушил первого решения и пошел за Алексеевым на посадку».

...Мы приближались к острову Рудольфа. По радио нам сообщили, что над островом стелется туман. Нужно было торопиться. Во что бы то ни стало мы должны были сесть на острове Рудольфа, так как горючего было в обрез и нельзя было уклоняться от прямого пути. До острова оставалось шесть минут полета. Машины, одна за другой, стали пробивать облака. Остров был закрыт туманом. К счастью, самый склон еще не совсем затянуло. Через несколько минут самолеты по очереди опустились на аэродроме острова Рудольфа.

Тысячами вопросов забросали нас зимовщики. Мы рассказывали, рассказывали без конца о днях, проведенных на по-

люсе, о поселке, который вырос в центре полярного бассейна, рассказывали о четырех отважных папанинцах.

Все отправились вниз на базу, а я остался на аэродроме, чтобы руководить полетом на выручку Алексеева. Но погода настолько испортилась, что мы не смогли вылететь к нему.



Алексееву очень долго пришлось искать подходящую льдину для посадки. Как только он пошел на снижение, густые облака облепили со всех сторон его машину. На высоте пятисот метров ему удалось пробить облачность. Внизу показались льдины. Из-за рассеянного света они казались гладкими, но там, где солнце, пробиваясь сквозь разрывы облаков, освещало льдины, они не были такими гладкими. Резкие тени, отбрасываемые ропаками и торосами, предостерегали летчика от посадки. Только на 83° Алексеев нашел подходящую льдину и посадил на нее свой корабль.

Чтобы обеспечить взлет и принять машину, которая привезет бензин, экипаж самолета Н-172 сразу принялся расчищать площадку от ропаков и торосов.

Когда была установлена двухсторонняя радиотелефонная связь с островом Рудольфа, Алексеев сказал нам, что льдина, на которой они сидят, однолетняя, толщина льда достигает метра, а снежный покров — сорока сантиметров. Они просили нас не беспокоиться, так как на такой льдине можно спокойно жить в ожидании горючего. В заключение они сообщали свой адрес, по которому мы должны были направлять прибывавшую на их имя корреспонденцию; адрес был следующий: Северный Ледовитый океан, льдина № 3, дом № 172.

Для доставки бензина на льдину № 3 был приготовлен разведывательный самолет Головина. Его экипаж вместе со мной жил в домике на аэродроме, чтобы не упустить малейшей возможности полета.

Через двое суток с северо-востока подул ветер, приподнял облачность и большими разрывами погнал ее прочь с острова. Снизу, с зимовки, Дзержевский по телефону предупредил, что погода устанавливается. Со льдины Алексеева тоже сообщили, что там хорошая погода.

Механики мигом прогрели моторы, Головин поднялся в воздух, вошел в зону и лег на курс Алексеева.

Одновременно с вылетом Головина было дано распоря-



жение Крузе возвратиться с 85° на базу. Крузе тоже запустил мотор и пошел в воздух.

Возвращаясь на базу, он сделал над самолетом Алексеева приветственный круг и полетел дальше.

Крузе шел точно в зоне, почти под самыми облаками. Лететь было хорошо. Самолет совершенно не болтало, и Крузе заскучал. Вдруг, совершенно неожиданно, перед ним из облаков выскочила стремительная оранжевая птица. Это летел Головин — он тоже шел точно в радиозоне. Крузе инстинктивно резко взял ручку на себя и ушел вверх. Теперь уже он внимательно смотрел вперед — как бы не налететь еще на какой-нибудь самолет. Он не знал о вылете Головина и подумал: «До чего стало тесно в воздухе!».

Прошло уже больше часа с момента отлета Головина. Мы сидели в радиорубке. Вдруг Спирин увидел приближающийся самолет. Это был Крузе. Едва он сел, как в радиотелефоны мы услышали со льдины № 3 радостный голос Жукова: «Головин кружит над нами... Идет на посадку... Сел... Бегу навстречу!» А через несколько минут в репродукторе раздался знакомый голос Шевелева: «Начинаем заполнять баки бензином. Он какой-то особенно приятный — обладает на редкость привлекательным запахом. Будем готовы через два часа».

Мы не покидали радиорубки. Изредка Шевелев или Жуков сообщали нам о ходе работ. В одиннадцать часов вечера переливка закончилась. Механики Алексеева приступили к разогреву моторов. Головин вылетел обратно.

Снова был включен радиомаяк, в эфир понеслись непрерывные сигналы, указывая самолетам правильный воздушный путь к острову.

Мы все вышли из помещения, всматриваясь в светлый горизонт. Через некоторое время там показалась точка. Затем она превратилась в тире — все больше и больше... Наконец, Головин сделал круг над аэродромом и сел.

В час сорок пять утра мы получили от Алексеева радиogramму:

«Последний корабль северной воздушной экспедиции покидает центральный район Северного Ледовитого океана».

А вскоре репродуктор отчеканил в последний раз: «Алло, Алло! Говорит самолет Алексеева. Подходим к острову. Видим берег. Готовьте ужин, объятия, баню. Привет. Кончаю, сматываю антенну».

Над нами величественно проплыл последний корабль нашей экспедиции.



Шмидт, Молоков, Спирин, Бабушкин и я помчались на вездеходе встречать наших друзей.

Все, о чем просил Алексеев, было в изобилии приготовлено: крепкие объятия, вкусный ужин и жарко натопленная баня. Я вместе с ними пошел выкупаться. Когда мы вошли в баню, там было столько пара, что нечем было дышать — мы буквально стали задыхаться. Оказывается, это купались Ивашина и Сугробов. Каждый раз, как они приходили в баню, они устраивали соревнование, кто из них дольше выдержит пар. На этот раз мы своим приходом помешали им установить первенство. Выходя из бани, я увидел Сугробова отдыхающим на завалинке.

— Ну, как, здорово напарился? — спросил я его.

— Ка... кой... там, — с трудом ответил он мне, — я же... еще... раз... говариваю. Вот когда языком повернуть не сможешь, значит, хорошо напарился.

Мы расхохотались, глядя на изможденного Сугробова, упорно добивающегося славы «чемпиона пара».

В этот день мы все чувствовали себя именинниками. Вся экспедиция была в полном сборе. В Москву полетела радиogramма Шмидта: «В час сорок пять минут возвратился на остров Рудольфа Головин, блестяще выполнив задание по снабжению Алексеева горючим. Разогрев моторы и вылетев со льдины, Алексеев в два часа десять минут опустил на аэродроме острова Рудольфа. Все самолеты экспедиции на базе. Полярная экспедиция закончена».



После прилета Алексеева нас перестала тревожить погода в районе Северного полюса. Теперь все наши помыслы обратились к югу — в сторону Большой Земли.

С каждым днем все больше и больше вступало в свои права арктическое лето. Наши самолеты стояли на лыжах, и садиться мы могли только на глубокий снег. А с материка, из Амдермы, нам все время сообщали, что снежный покров исчезает с молниеносной быстротой. Бедные амдерминцы собирали в оврагах снег и на тракторах привозили его на аэродром — засыпали проталины. Но горячее солнце безжалостно уничтожало плоды их работы. Наконец, амдерминцы окончательно заявили: «Принять вас можем только на косе, в одном километре от зимовки. Но если через два дня не прилетите — снег окончательно растает».



Мы ни на минуту не покидали аэродрома. Дежурили около самолетов, готовые вылететь в любую минуту. Погода крепко держала нас.

18 июня, несмотря на то, что на острове Рудольфа был сильный туман, Дзердзеевский сказал, что в районе Новой Земли и в Амдерме погода хорошая.

Мы быстро запустили моторы, опробовали их. Все было в порядке. Теперь остановка за небольшим просветлением.

На Большую Землю возвращались четыре самолета нашей экспедиции: Молокова, Алексеева, Головина и мой. Пятый, Мазурука, оставался на острове Рудольфа нести почетную и ответственную вахту. Мазурук должен был быть готовым в любой момент, если это потребуется, вылететь к Папанину.

Мы сидели на своих кораблях, озираясь по сторонам, в надежде увидеть с какой-нибудь стороны просветление. Ветра совершенно не было. На хорошую видимость мы не рассчитывали, но в такой туман вылетать было невозможно.

К двенадцати часам дня туман чуть приподнялся, видимость улучшилась.

Не теряя ни минуты, даю полный газ. С помощью трактора срываюсь с места. Сидящий на лыже самолета зимовщик отцепляет конец троса, и я иду на взлет.

Чтобы выдержать строгую прямую при взлете, мы через каждые сто метров расставили маленькие красные флажки.

Один за другим, мелькают они под левым крылом, машина все бежит вперед и вперед, но скорости не набирает. Вот уже последний флажок; отсюда начинается большой уклон. И только здесь стрелка указателя скорости пошла вверх. Шестьдесят километров, восемьдесят... сто... сто десять... и, наконец, мой самолет в воздухе.

Я низко прошел над зимовкой. Между островами Рудольфа и Карла-Александра я увидел большое яркое пятно — это в разрывы облаков просвечивало солнце. Чтобы не попасть в обледенение, я воспользовался этим окном и начал набирать высоту. С товарищами я условился, что буду ждать их над облаками в районе острова Рудольфа.

Сверху я хорошо видел мыс Аук. Ориентируясь по нему, я кружился на высоте тысячи двухсот метров в ожидании товарищей. Радист Иванов сообщил им о разрыве в облаках и о месте, где мы их ждем.

Прошел час. Но ни один из самолетов не показывался поверх облаков. Мы запросили радиста зимовки об остальных

кораблях. Он нам ответил, что самолеты давно пошли на взлет, но пока над зимовкой не пролетали.

Отсутствие товарищей начало меня тревожить. Не случилось ли что с ними при взлете? Снег рыхлый — машина могла зарыться лыжами в снег и опрокинуться.

Прошло еще полчаса. Товарищей все не было. Посоветовавшись со Шмидтом, я нырнул в знакомый разрыв облаков и пошел на снижение. Чем ниже я опускался, тем больше ухудшалась видимость. Я то и дело пробивал нависшие космы облаков. Опустившись совсем низко, я сквозь дымку тумана увидел в разных краях аэродрома три точки. Я сразу понял, что это самолеты товарищей, которые из-за рыхлого снега не смогли подняться. Мне ничего не оставалось делать, как пойти на посадку. Слева мелькнул домик аэродрома, я убрал газ и, осторожно планируя, подвел машину к самому снегу. Вдруг передо мной вырос самолет Мазурука. Я дал полный газ, резко потянул ручку на себя... четыре мотора с силой подхватили самолет, и он, как хороший конь, легко взял барьер. Я сделал еще круг и благополучно сел. Всего я летал около двух часов.

Отменять полет мы не хотели. Во что бы то ни стало мы решили вылететь сегодня, иначе снег растает и нам придется ждать, пока с Большой Земли ледокол доставит колеса.

На этот раз мы изменили направление взлета и выбрали более крутой склон. Уговорились, что первым поднимется Молоков, за ним Головин, Алексеев и последним я.

Немало времени и усилий потребовалось нам, чтобы с помощью тракторов поставить машины на старт.

Туман то рассеивался, то вновь сгущался. Несколько раз Молоков запускал моторы. Но только он приготовится к вылету, как купол снова закрывает туманом. Наконец, аэродром совсем закрыло. Мы валились от усталости, но никто не заикался об отмене полета.

Шмидт лег отдыхать в крыле флагманского самолета, а я ушел в помещение. Через несколько минут я спал крепким сном.

Проснулся я от возбужденного оклика. Кто-то тормозил меня:

— Командир, погода улучшилась! Скорей давай команду вылетать!

Я выскочил из дома, рассчитывая увидеть голубое небо, яркое солнце. Но туман попрежнему висел над аэродромом. Правда, видимость немного улучшилась.



...Первым вылетел Молоков, за ним Головин. Поднимались они на запад, а с востока надвигался еще более густой туман. Мы точно соревновались с ним: кто раньше — он ли закроет купол, или мы вырвемся с острова Рудольфа. Туман надвигался все ближе и ближе. Алексеев дал полный газ, и самолет стремительно побежал вниз по склону. Как он поднялся, я не видел — купол острова был уже окончательно закрыт туманом.

Рев моторов разбудил Отто Юльевича. К нему подошел Спирин и сказал:

— Три самолета уже в воздухе. Сейчас наш черед.

Шмидт высунулся из люка, осмотрелся по сторонам.

— Куда же мы будем подниматься? — удивленно спросил он. — Ведь кругом туман!

Действительно, туман так сгустился, что с трудом можно было различить третий флажок. Но не вылететь теперь я не мог. Если мне одному удалось сесть в тумане на острове Рудольфа, то трем самолетам итти на такой риск — безрассудно. При посадке неминуема катастрофа. И я решил пойти на взлет.

Винты крутились во-всю, но машина не трогалась с места: лыжи присосались к мокрому снегу. Механик Петенин быстро выпрыгнул из самолета и деревянной кувалдой стал подбивать концы лыж. Одновременно зимовщики принялись качать самолет за хвост. Несколько усилий, — и машина сорвалась с места. Хотя я рулил тихо, Петенин, проваливаясь в глубоком снегу, не мог подать кувалды и взобраться в кабину. Мне пришлось замедлить бег самолета. Петенина схватили за руку и втащили внутрь.

Несмотря на то, что я дал полный газ моторам, машина еле ползла вперед. Я выбрал наиболее крутой склон. Флажки, один за другим, оставались позади, но скорость никак не развивалась. Вот кончились флажки. Еще десяток метров, и впереди отвесный обрыв в море. Я отжал ручку от себя, приподнял хвост машины, затем резко рванул штурвал на себя. Машину будто кто-то вытянул кнутом вдоль спины. Она подпрыгнула, рванулась вперед... и стрелка указателя скорости поползла вверх. Тогда я плавно потянул ручку на себя, задирая нос машины, и у самого края обрыва поднял самолет в воздух.

— Прямо как в цирке, — облегченно сказал я Спирину.

— Только не «под куполом», а «на куполе», — добавил он.



Не меняя направления, я пошел вверх. На высоте шестисот метров показалось солнце, а еще метров на пятьсот выше, один за другим, кружились самолеты товарищей.

Через несколько минут мы шли строем, взяв курс на юг, на Большую Землю.



Ровно гудели моторы. Мы шли развернутым строем. Под нами расстилалась белая пелена облаков. Баренцова моря мы не видели. До самой Новой Земли мы не встретили ни одного просвета в облаках. Но зато Карское море было совершенно открыто. Над нами светилось чистое голубое небо, а внизу — такое же голубое, свободное ото льдов, море.

Через шесть с половиной часов полета мы достигли Амдермы.

Но где же аэродром? Я внимательно ищу его, но всюду вижу черную, голую землю. Ни горсти снега.

— Вон аэродром! — улыбаясь говорит Спирин, указывая вниз.

Я заглядываю за борт и вижу узенькую белую полосу.

— И это аэродром? — говорю я Спирину. — Как видно, цирковое представление продолжается.

Первым пошел на посадку Головин. Его маленькая машина хорошо приземлилась. Но как сядем мы на наших больших кораблях?

Хотя ветер был боковой, и мы рисковали при посадке зацепиться друг за друга — все обошлось хорошо.

Гостеприимные амдерминцы встретили нас очень тепло.

Через три дня ледокольный пароход «Садко» привез нам колеса. Мы быстро сменили на них лыжи. Но наш вылет неожиданно задержался. Впрочем, на этот раз причина задержки была настолько приятной, что мы даже не пожалели об отодвигающейся встрече с родной Москвой.

Мы не могли лететь только потому, что все радиостанции были заняты тем, что ловили в эфире сигналы самолета Чкалова, Байдукова и Беякова. Краснокрылый самолет мчал их из Москвы, через Северный полюс, в Америку. Они продолжали Сталинский маршрут.

С напряженным вниманием следили мы за этим полетом.

Мысленно вместе с ними, километр за километром, мы преодолевали воздушные пространства, пробивались сквозь тяжелые облака, циклоны, боролись с обледенением.



Вот знакомые подступы к полюсу... Вот и полюс... Начальник станции «Северный полюс» открывает семафор.

Самолет мчится дальше, над неисследованным американским сектором Арктики... и, наконец, опускается на аэродроме близ Портланда. Еще одну замечательную победу родной авиации добыли советские летчики.

...22 июня мы вылетели из Амдермы. Самолеты легко оторвались от песчаной косы аэродрома и взяли курс на Архангельск. Под крылом самолета менялись времена года.

От острова Рудольфа до Амдермы была зима. Огромные пространства покрыты снегом.

От Амдермы до Нарьян-Мара была весна. Зеленеющая тундра, кое-где в ложинах и оврагах не растаявший снег. Вскоре появились заросли кустарника, небольшие озера — следы недавнего половодья.

Архангельск встретил нас ясным летним днем. Температура была 25° тепла.

25 июня мы снова поднялись в воздух и взяли курс на родную Москву.

Всего три месяца прошло с тех пор, как в промозглое мартовское утро флагштурман нашей экспедиции дал курс — норд. Всего три месяца! А кажется, что прошла большая жизнь, полная напряженной борьбы со стихией.

Ровно в семнадцать часов четыре самолета строем прошли над Москвой.

Здравствуй, родная столица!

Из сердца Арктики мы возвращаемся в сердце страны. Возвращаемся здоровыми, бодрыми, свежими, готовыми в любой момент идти снова туда, куда нас пошлет партия, правительство, куда нас пошлет любимый Сталин.

Один за другим, через небольшие интервалы, наши корабли сели на зеленый московский аэродром.

В толпе нарядных веселых москвичей мы увидели радостные лица родных и знакомых. Но наши глаза жадно искали вдохновителя и организатора нашего полета. Его задание — задание родины — мы выполнили.

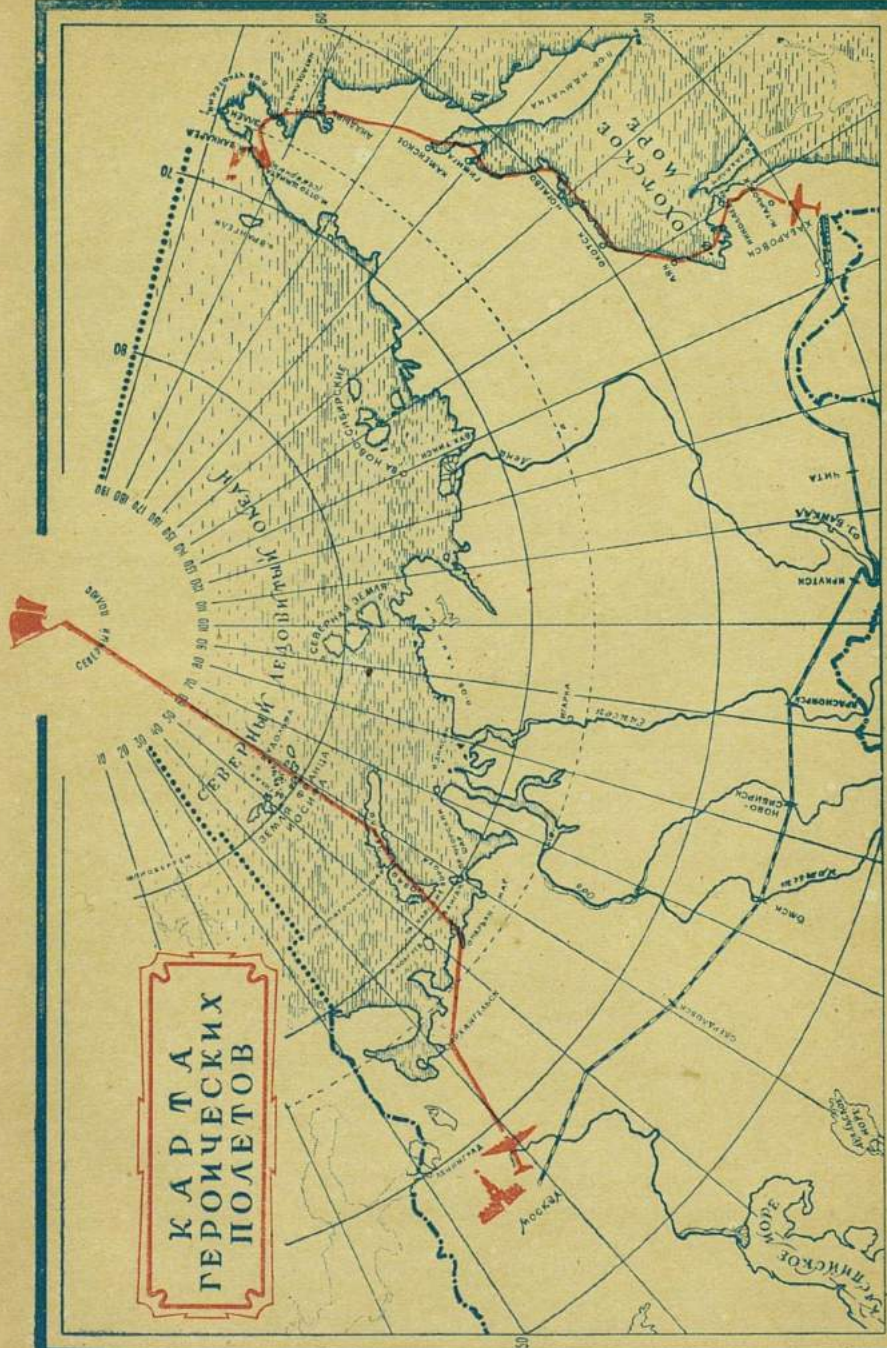
Какой теплотой светились его глаза, когда он по очереди обнимал каждого из нас.

Спасибо тебе, родной Сталин! Это тебе обязаны мы нашей победой!

Начался митинг.

Подойдя к микрофону, я почувствовал, что мне трудно

КАРТА  
ГЕРОИЧЕСКИХ  
ПОЛЕТОВ







найти нужные слова. Хотелось сказать многое, самое сокровенное, выношенное в течение всего полета.

Когда я услышал свой голос, он показался мне чужим. Не помню, как я покинул трибуну.

Увитые гирляндами цветов автомобили мчали нас по нарядным улицам Москвы.

Давно ли мы пробивались на самолетах сквозь пургу? Давно ли мы выжидали, пока пройдут снежные заряды? И вот снова наши машины пробивают густую пелену «снега».

Вера и Вова сидят рядом со мной. Они ловят «снежинки».

— Папа, папа, читай! Здесь про тебя написано! — звенят их веселые голоса.

...В этот вечер мы были в Кремле. Мы рапортовали руководителям партии и правительства о выполнении задания. Но никто из нас не считал свое дело законченным.

Экспедиция на Северный полюс, инициатором и вдохновителем которой был товарищ Сталин, поставила перед нами новые задачи дальнейшего освоения Арктики, освоения Великого Северного Морского Пути.





## У ИЗБИРАТЕЛЕЙ.

После полета на Северный полюс участники экспедиции, в том числе и я, разъехались отдыхать, чтобы набраться сил и подготовиться к новым полетам.

В начале ноября мои земляки выдвинули мою кандидатуру в депутаты Верховного Совета СССР.

А через несколько дней, не успев остынуть от горячей встречи с москвичами, я вылетел на самолете Р-5 в Липецкий округ к своим избирателям. Около самого Липецка мы попали в густой туман. Наступила ночь. Я невольно подумал: «в Арктике ничего не случилось, а тут, вдруг, разобью машину». Лучше итти на посадку.

Развернулся. Вижу около трех скирд — ровное поле... Вдали сквозь туман просвечивают крылья мельницы. Ориентируясь по скирдам, я сел и начал рулить к мельнице. Подруливаю.

К нам бегут люди.

— Ни слова, товарищи, — предупреждаю я своих спутников.

И в этот момент слышу:

— Братцы! Да ведь это наш кандидат в депутаты.

Оказывается, я сел в Дроздовском районе, у своих избирателей.

Они так тепло встретили меня, что я не пожалел о вынужденной посадке.

Скоро из Липецка прислали за нами автомобиль.

На другой день вечером я выступил перед своими избирателями в городском театре.

С каким удовольствием я рассказывал своим землякам о нашем полете на полюс!

Один за другим, выступают рабочие. Они говорят о но-

вой жизни. Неожиданно из толпы раздается голос: «Товарищ председатель, дай женщине слово сказать!». Смотрю: простое хорошее лицо, изрезанное темными морщинами.

Поднимаясь на трибуну, женщина оправила платок, краешком его вытерла уголки губ, а затем укоризненно обратилась к присутствующим:

— Очень мне обидно за нас, товарищи женщины, здесь находящиеся. Почему вы не выступаете? Одни мужчины только говорят и говорят. Что может подумать за наше молчание товарищ Водопьянов? Товарищ Сталин дал нам, женщинам, все права совместно с мужчинами, а мы молчим, не можем приветствовать нашего Советского Союза Героя товарища Водопьянова. Что они, только для одних мужчин полюс открывали?

Дружный хохот и аплодисменты покрыли ее слова. Женщина переждала минутку — и продолжала дальше; теперь уже она обратилась ко мне:

— Очень мне обидно, товарищ Водопьянов, что на полюсе ни одной женщины не было. Это большой промах!

Ее упрек потонул в грохоте аплодисментов.

— Я вот каждый день газеты читаю, — продолжала говорить женщина, — и очень мое сердце радуется, когда я про женщин-летчиц читаю. Вот я про одну читала — она летчица, муж у нее тоже летчик, да она еще командир над ним, — с большой гордостью, под сплошной хохот, сказала женщина. — Сердце радуется, а самой завидно делается! Ну, прямо передать не могу вам, товарищ Водопьянов. Жалею я очень, что стара. Ну что бы Советская власть на двадцать лет назад наступила — все мы летчицами были бы, товарищи женщины, а я, товарищ Водопьянов, вместе с вами на полюс поехала бы.

Дав стихнуть волне аплодисментов, женщина продолжала свою изумительную речь с идущими от самого сердца искренними словами:

— Это в прежнее проклятое время дурак Николай никакого ходу уму не давал. Все учили нас, что на том свете сковородки лизать будем, всякими чертями голову забивали. Вот товарищ Водопьянов пастухом мечтал стать. Очень я рада за вас, товарищ Водопьянов, что эта ваша мечта не осуществилась, что наша Советская власть помешала, что товарищ Сталин помешал. Дай бог ему здоровья на многие годы!..

Громкие аплодисменты перекатились по рядам.

Женщина сдвинула на затылок платок, поправила свои



седеющие волосы и, когда наступила тишина, стала вновь говорить:

— Товарищ Сталин сказал, что теперь дорогу уму дали. И жизнь у нас от этого хорошая пошла: У меня к вам, товарищ Водопьянов, есть просьба одна великая — когда вы полетите еще в какое ни на есть место, возьмите с собой женщину. У нас женщины тоже героями быть могут. Нам партия дала на это все права наравне с мужчинами.

Перекрывая бурные аплодисменты, женщина закончила свою замечательную речь:

— Да здравствует наш родной отец и учитель товарищ Сталин, который дал нам хорошую жизнь!

Аплодисменты покрыли ее последние слова. Раздались дружные возгласы: «Ура товарищу Сталину!».

Женщина снова оправила платок и тихонько сошла с трибуны.

Я поспешил к ней и крепко обнял свою землячку, сумевшую простыми словами сказать глубоко волнующую правду о нашей замечательной жизни.

Эта женщина — яркое свидетельство огромного роста нашей страны...

А давно ли по липецкой земле ходили рыжебородые мужики, дравшиеся за купчихин двугривенный!

Новая жизнь так изменила людей, что они стали неузнаваемыми.

В этот вечер шла моя пьеса «Мечта».



...Помню... в этом самом театре я побывал еще полуграмотным деревенским мальчишкой. И тогда старый купеческий город нанес мне первую обиду, горькую, как полынная пыль, и глущую, как знойный суховей.

Дело было так. Я давно мечтал побывать в театре. Всякими правдами и неправдами мне удалось скопить сорок пять копеек — ровно столько, сколько стоил билет в двадцать первом ряду.

День тянулся нестерпимо долго. Я надел свой лучший костюм — гордость портновского искусства матери: плисовые штаны, переделанные из жениховских шаровар отца, и рубаху невыразимого желтого цвета.

Счастливый, довольный своей внешностью, я птицей пролетел километры, отделяющие наш дом от города.

Неприятности начались уже у кассы. Кассир долго пересчитывал мои копейки и, подавая мне билет, язвительно справился:

— Давно с паперти?

Мое появление в фойе произвело фурор.

— Смотри, клоун из цирка сбежал! — вскричал один.

— Нет, это попугай, — издевался другой.

— Почему покупал? — ехидничал третий, дергая рубаху, и, пользуясь случаем, больно ущипнул меня.

Я стоял оглушенный и растерянный под градом насмешек. Мне захотелось вырваться и бежать. Но тут прозвонил звонок, и контролер толкнул меня в зрительный зал.

Меня душили слезы.

Но я старался не заплакать. Когда подняли занавес, все мое внимание устремилось на сцену. На какое-то время сгладилась боль от нанесенной обиды.

Показывали что-то комическое. Я смеялся вместе со всеми.

Я не ушел со спектакля. Но в антрактах я не выходил в фойе. Мне не хотелось выслушивать оскорблений. Из театра ушел последним.

Когда в лицо пахнула душистая свежесть июльской ночи, передо мной снова возникла веселая пьеса. Я прибавил шаг. Мной овладело горделивое чувство: ведь из всех деревенских мальчишек только я один побывал в театре.

Но все же эта радость была отравлена. Я с горечью думал:

«Чем же я хуже их? Разве только тем, что на мне деревенская одежда».



Помню: в деревне был обычай выносить из дома покойников не в ту дверь, что вела на улицу, а в дверь, выходившую во двор. Около ворот служили молебны. Здесь бабы принимались голосить.

До сих пор у меня стоит в ушах этот душераздирающий плач. По этому же пути, через эти же ворота, провожали молодежь на войну. Всех уже перебрали. Очередь дошла до ратников. Их отправляли на германский фронт «умирать за веру, царя и отечество». И снова окрестность стонала от воплей и причитаний.



Лениво переступают лошади. Тарахтят телеги. На телегах сидят ратники. У них скорбные, трагические лица. А рядом, цепляясь за телеги, за родные корявые руки, идут рыдающие матери, жены и дети.

Разве забудешь когда-нибудь эту картину? И это называлось жизнью... И это называлось отечеством.



Летчик Бесфамильный поднимает над декоративными торосами красный флаг.

...Занавес опустился и снова поднялся. На сцене — молодой стахановец. Он говорит о творческом дерзании и о мечтах, которые всегда сбываются в нашей стране. Он говорит о золотом законе нашей жизни — о Сталинской Конституции. В зале бушуют овации.

Оратор от имени избирателей обращается ко мне:

— Мы рады, что вы прилетаете к нам каждый раз с новыми мировыми достижениями.



...Не в силах справиться с охватившими меня чувствами, я поднимаюсь на сцену.

— Товарищи! — говорю я притихшему залу. — Раньше человеческая личность разменивалась на пригоршни мелких обманов и подвохов. Человек ставил себе в заслугу ценой самой возмутительной лжи оттягать у соседа вершковую ленту пашни, выклянчить лишний клочок леса, на пятак обсчитать товарища, с которым только что вместе дружно работал. И не было угрызений совести, потому что церковь утешала: «бог простит». Не было жалости и стыда, потому что, по закону зверя, человек был волком человеку, потому что не умел человек с гордостью говорить «наше», а только рычал «мое».

В нашей Советской Стране обществом управляют законы величайшей справедливости и гуманности.

У нас все — н а ш е. Мы безмерно богаты. Рядом с любым из нас ультрамиллионер выглядит нищим.

Товарищи, друзья! Мы все, каждый из нас, вправе называть себя новым человеком. И это заслуга большевистской партии, открывшей правду миру трудящихся.









Родина! Наша родина. Мы на острове Рудольфа слушали у репродуктора твой голос. И каждый чувствовал твою материнскую заботу.

Мы на полюсе слушали голос родины. Она вставала перед нами, необъятная, прославленная делами ее детей.



В исторические дни XX-летия Октябрьской революции, на безлюдном мысе Меньшикова, в холод, в пургу, родина согрела нас тремя великими словами:

*РОДИНА, ПАРТИЯ, СТАЛИН.*

Эти три слова помогали нам преодолевать все препятствия, все трудности и лишения в ледяных просторах Арктики.

Эти три слова помогут нам уничтожить врага, если он посмеет посягнуть на наши границы.

И, глядя на взволнованные лица земляков, я повторил:

*РОДИНА, ПАРТИЯ, СТАЛИН.*





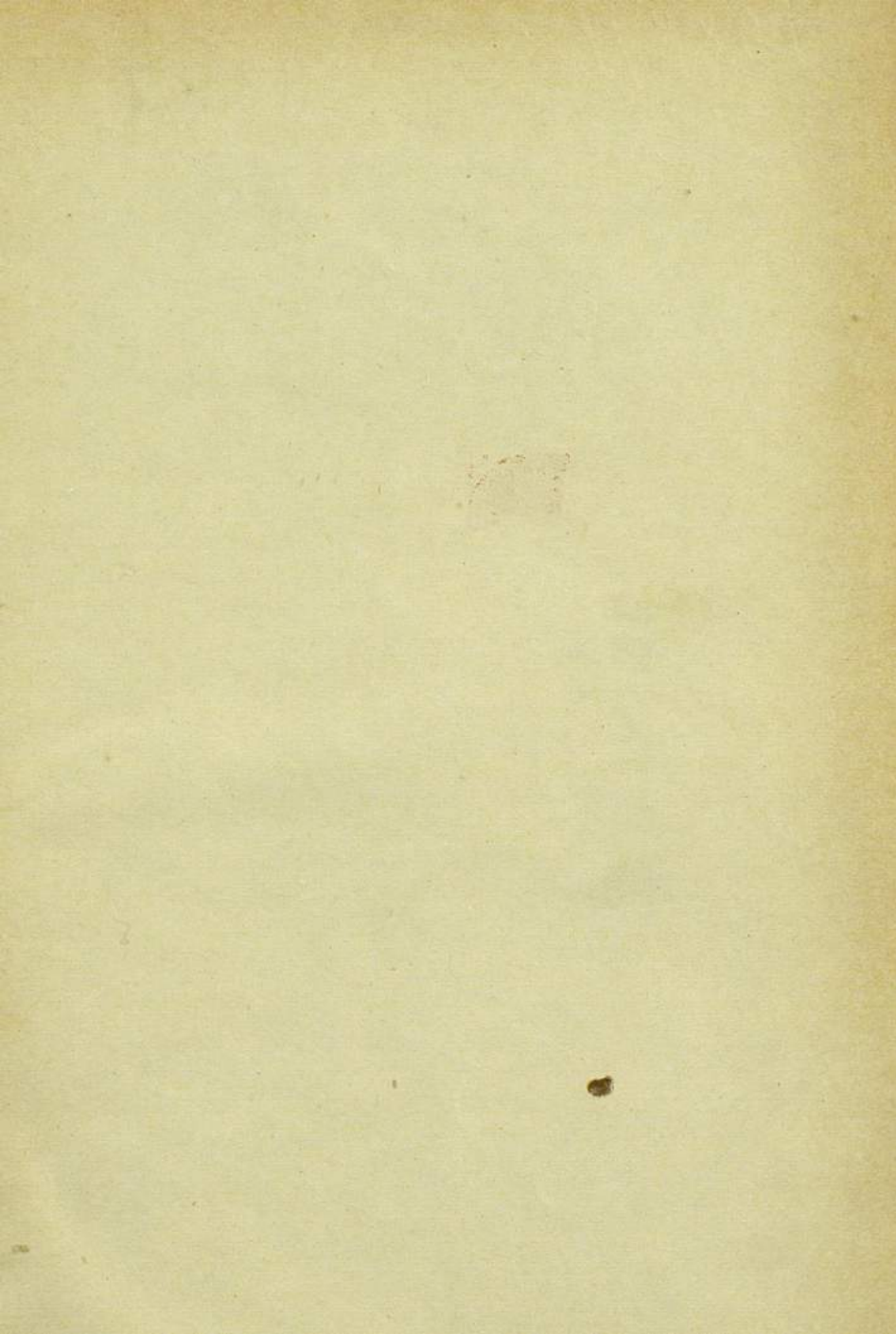
---

## СОДЕРЖАНИЕ

---

	Стр.
<i>Вступление. Зарождение мечты . . . . .</i>	3
<i>Глава первая. Царство темноты . . . . .</i>	5
<i>Глава вторая. Становлюсь летчиком . . . . .</i>	22
<i>Глава третья. Суровая школа . . . . .</i>	42
<i>Глава четвертая. Падения и взлеты . . . . .</i>	78
<i>Глава пятая. Челюскинiana . . . . .</i>	98
<i>Глава шестая. Снова ДВК . . . . .</i>	119
<i>Глава седьмая. Глубокая разведка . . . . .</i>	162
<i>Глава восьмая. Подготовка и вылет . . . . .</i>	199
<i>Глава девятая. Жизнь на острове Рудольфа . . . . .</i>	246
<i>Глава десятая. Старт на полюс . . . . .</i>	286
<i>Глава одиннадцатая. Шестнадцать дней на полюсе . . . . .</i>	307
<i>Глава двенадцатая. Возвращение . . . . .</i>	327
<i>Глава тринадцатая. У избирателей . . . . .</i>	338







7988/6

8397







39-4

---

176