

Записки штурмана

Автор: Александр Павлович Штепенко.

Источник в сети: —

Выходные данные: Редактор А. Н. Воронцова

Сдано в производство 31/VII -1953 г.,

Подписано к печати 21/XI-53г.

Тираж 80000 экз., Печатных листов 12,5 Издательских листов 13

Бумажных листов 6,25 Цена 3 р 90 к., Заказ 2390

3-я типография "Красный пролетарий" Союзполиграфпрома Главиздата

Министерства культуры СССР, Москва, Краснопролетарская, 16

OCR: Александр Андреев, Мария Дукальская

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Первые шаги
2. Путь в Арктику
3. На острове Вайгач
4. В море Лаптевых
5. На мыс Шалаурова
6. Над Карским морем
7. Через всю Арктику
8. Снова в море Лаптевых
9. На Аляску
10. К дрейфующим кораблям
11. К мысу Молотова
12. Двадцатипятичасовой полет над Карским морем
13. Через Атлантический океан

Об авторе:

Родился 10.10.1904 в деревне Великая Михайловка ныне Покровского района Днепропетровской области в семье крестьянина. Украинец. Член КПСС с 1941. Окончил 7 классов. В Советской Армии с 1926. Окончил электроминную школу в Севастополе в 1927, Курсы высшей подготовки штурманов при Военно-воздушной инженерной академии в 1939.

Участник советско-финляндской войны 1939.

На фронтах Великой Отечественной войны с июля 1941.

Штурман эскадрильи 746-го авиационного полка (АДД) майор Штепенко к концу апреля 1942 совершил 28 боевых вылетов на бомбардировку военно-промышленных объектов в глубоком тылу противника, в том числе Берлина, Кенигсберга.

В 1942 в составе экипажа выполнял правительственное задание, совершив перелеты в Англию и США.

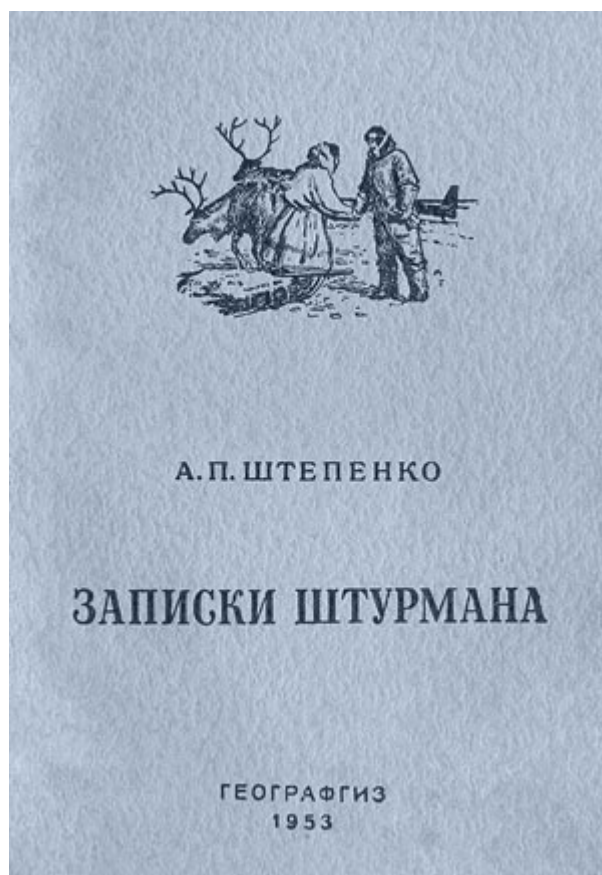
Звание Героя Советского Союза присвоено 20.6.42.

После войны продолжал службу в ВВС. С 1955 полковник Штепенко — в запасе. Жил в Москве.

Награжден 3 орденами Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1 степени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, медалями.

Умер 15.01.1972.

В Великой Михайловке его именем названа улица, на школе установлена мемориальная доска



ПЕРВЫЕ ШАГИ



Село осталось позади... С грустью думаю об оставшихся, но мысли уже заняты будущим. Оно еще покрыто пеленой неизвестности. Я чувствую, что прекрасны и беспредельны горизонты моего поколения.

Севастополь. Учебный отряд Черноморского флота. На плацу и на Малаховом Кургане с утра до вечера строевая подготовка.

Из окон казармы видны огни города. Весело, должно быть, на Приморском бульваре! Играет военный духовой оркестр, теплый ветер доносит через южную бухту новые, незнакомые мелодии. Соблазна много и... некоторые из нас быстро знакомятся с гауптвахтой.

Прошло два месяца. В строю идем нога в ногу, с высоко поднятыми головами, грудь вперед, и громко поем походные песни. Со строевой подготовкой покончено, начинаем специальную.

Мысленно перебираю все морские специальности. Какую же придется мне изучать?.. Нам зачитывают список назначений в школы. Дошла очередь и до меня - в школу радистов.

В школу радистов! Да ведь для этого надо так много знать, и главное - электричество. Одолею ли премудрость новой науки?..

- Повезло ж тебе, - толкая локтем, шепчет товарищ.

Школа, куда я был назначен, носила имя А. С. Попова. Здесь еще свежа была память о первом изобретателе радио: в классах сохранилась аппаратура, сделанная самим изобретателем; многие инструкторы и преподаватели были его учениками.

Легко было учиться городским ребятам. Для них не были диковинкой электролампа, телефон и даже детекторный приемник.

Нам же, деревенским, в те годы не имевшим никакого представления о радио, учеба давалась с трудом. Однако, памятуя отцовское наставление, что в каждом деле мастер должен быть художником, и слышанную в Севастополе поговорку "Учеба тяжела, зато служба легка!", я и сам вскоре убедился, что при желании и настойчивости можно действительно многого добиться.

Родные беспокоились, что редко пишу. Не знали они, что мне было не до писем. Голова до того забита законами Ома, Кирхгофа и десятками других, что даже во сне, бывало, мерещились.

Практику проходили на кораблях Балтийского флота.

Помню, как в одном из походов, в ночной вахте, мне очень хотелось принять возможно больше радиogramм. Не разобрав позывных, я принял длиннейшую шифрованную радиogramму и отослал ее комиссару.

Четыре часа просидел он над ней и, только расшифровав до конца, узнал, что она не ему адресована.

Вначале комиссар грозился "выбросить меня за борт", но в конце концов ограничился взысканием по сравнению с первоначальной угрозой исключительно милостивым. Окончены маневры. Сдав экзамен, я получил диплом на звание радиста и назначение в Севастополь, в распоряжение командования гидроавиацией.

- Телефон знаете? - спросил, ознакомившись с моими документами, начальник штаба отряда.

- Изучал.

- Я спрашиваю- телефон знаете? - хриплым басом повторил он вопрос.

- Так точно, знаю!

- Ну то-то. Так вот. На первое время наладьте телефонную связь. Столбы повалились, провода оборвались, аппараты поржавели. Все надо привести в порядок.

- Но... столбы и провода - это... не по моей части.

- Ничего, ничего. Дело нехитрое, освоите. Потом - у нас электростанция работает с перебоями. Наладьте зарядку аккумуляторов для катеров и самолетов. А то безобразия какое - своя электростанция, а аккумуляторы на зарядку возим в город.

- Да, но ведь это же... электростанция, а я специализировался на слабых токах.

- Не беда! Справитесь! Да еще вот что... завтра же начинайте принимать метеосводки и учить летнабов азбуке Морзе. На первое время, думаю, хватит, а там дальше еще что-нибудь придумаем...

Выйдя из кабинета, я долго не мог собраться с мыслями. Но приказ есть приказ, и я приступил к работе. Подобрал хороших краснофлотцев. Ребята попались дельные, большинство комсомольцы. Учил их и сам многому у них учился - упорству в преодолении трудностей, горячей большевистской настойчивости.

Время шло - выровнялись столбы, натянулись провода, электричество не гасло, аккумуляторы заряжались вовремя.

Все были довольны, за исключением синоптика отряда. Раньше целыми днями пропадал он на пляже, а теперь сидит, сгорбившись над картой, и наносит на нее метеосводки, которые я принимаю по радио.

Труд не пропадает даром - вскоре начальник штаба объявил мне благодарность. > Истек срок обязательной военной службы. Незаметно как-то прошло время, а работы в отряде по моему плану еще на год хватит.

- Сдавайте-ка экстерном экзамен на радиотехника да зачислим вас в кадры, - сказал мне как-то командир отряда. - Установим передатчик, наладим двустороннюю связь с самолетами и заживем мы с вами на славу. Сами начнете летать. Ну, как, согласны?

- Подумать надо.

- Чего там думать! По глазам вижу, что согласны. Перебазировались в другую бухту, на вооружении у нас новые большие гидропланы.

Днем устанавливали на самолетах радиостанции, проверяли их в полете и обучали летнабов. А вечерами занимались в Доме Военно-Морского Флота, повышали уровень общеобразовательных знаний.

Нужно было крепко усвоить математику, физику, геометрию - без этого фундамента все пути вперед заказаны. И мы учились упорно.

В бригаде радиосвязь налажена так, что и летчики и командование только удивляются, как это раньше можно было летать над морем без связи.

Но случилось как-то, что один гидроплан не вернулся домой. Из обрывка последней радиограммы ничего нельзя было понять. Семь суток в штормовую погоду флот и авиация искали пропавший самолет. Нашли на вынужденной посадке в открытом море. Уцелел чудом. Командование собрало рационализаторов, которых немало было среди нас, и в результате на всех самолетах установили аварийные мачты, антенны и движки. Другой самолет, попав в туман, разбился. Весь экипаж погиб. Летчиков хоронили на братском кладбище Северной стороны, на котором спят вечным сном героические защитники Севастополя прошлого века.

Когда провожали мы товарищей в последний путь, нас неотвязно преследовала мысль, - как с помощью радио предупреждать такие случаи. Нашли способ - наладили передачу сводок погоды на борт с указанием районов, в которых можно делать посадку в случае невозможности сесть на своем аэродроме. Но с одним передатчиком и приемником невозможно обеспечить связью несколько десятков самолетов одновременно. Командование решило строить радиоузел.

Нашли старое заброшенное здание. Были среди нас бывшие штукатуры, каменщики, плотники, кровельщики, маляры. Отремонтировали своими силами и такой радиоузел соорудили, что на очередных маневрах начальство перенесло в него свой командный пункт. А после маневров представители других частей приходили к нам в гости - не иначе как для того, чтобы перенять опыт строительства радиоузла.

Хорошо работать в коллективе инициативных, преданных делу и Родине людей,-первый радиомаяк появился в нашей бригаде! С его помощью значительно упростились полеты над открытым морем, и редки теперь случаи, когда самолет сбивается с курса. Как-то приехали в гости родители.

Многое здесь они увидели впервые в жизни. Мать все охала, всему удивлялась. Отец же спокойно смотрел, будто для него все это давным-давно знакомые вещи. Ходит по самолету, расспрашивает, кое о чем сам догадывается. Особое внимание уделяет радиостанции. Покрутит ручки приемника, прослушает радиопередачу и тайком взглядывает под стол в расчете найти провода.

На семейном совете отец одобрил мою новую специальность и посоветовал изучать ее до конца, чтобы было абсолютно ясно, что к чему. А в отношении моей учебы сделал несколько практических указаний, хотя сам окончил всего лишь один класс народной школы.

- Это все хорошо, а вот одно плохо, что тебе, Саша, летать приходится. Это одно меня только и беспокоит. Полетал, попробовал и хватит. Если бы ты был летчиком или летнабом, то тогда, конечно, надо летать. А ты же радиотехник!

- На катерах, - добавила мать, - тоже следует поменьше ездить. У меня сердце до сих пор колотится.

Пообещал родителям без надобности не летать и на катерах не ездить.

...Большой зал клуба авиагарнизона переполнен летным и техническим составом бригады. Борис Григорьевич Чухновский рассказывает о своих полетах над Ледовитым океаном.

В недавнем прошлом Чухновский был военным летчиком черноморской авиации. Многие из присутствовавших его лично хорошо знали, и для них этот доклад представлял особый интерес.

Больше двух часов говорил он, иллюстрируя доклад картами, снимками и рисунками. Бескрайные, покрытые вечным льдом просторы Арктики манили слушателей своей романтикой и суровостью.

"Эх! Нам бы туда!",-думал каждый из нас и в памяти восстанавливал все, что было ранее прочитано о Севере и о чем мечталось в детстве.

Посыпались вопросы, на которые Чухновский едва успевал отвечать. Многие интересовались дальнейшим освоением Арктики и возможностью работы в полярной авиации.

Как хорошо жилось раньше в этом солнечном городе! А вот теперь послушали Чухновского... и чего-то не хватает, куда-то тянет. А вскоре после этого уехал на Север мой друг летнаб Ритсланд.

- Учись, Саша, - прощаясь со мной, сказал он. - тренируйся, присматривайся, а самое главное - больше летай. Посмотрим мы с тобой Ледовитый океан, в Черном море далеко не развернешься!

Появились новые книги - учебники по аэронавигации и труды исследователей Арктики. Я много летал - ни одного летного дня не пропускал. Летнабам показывал премудрости радиосвязи, а сам учился искусству определять место самолета в открытом море.

Ранним утром, сверкая серебром крыльев, оставляя волнистый след, бежит по бухте двухмоторная летающая лодка "СССР-Н8". Это Сигизмунд Леваневский стартует, отправляясь в специальную экспедицию на далекую Чукотку с нашим товарищем, штурманом Виктором Левченко.

Самолет отрывается, разворачивается над городом и, все уменьшаясь, удаляется на север.

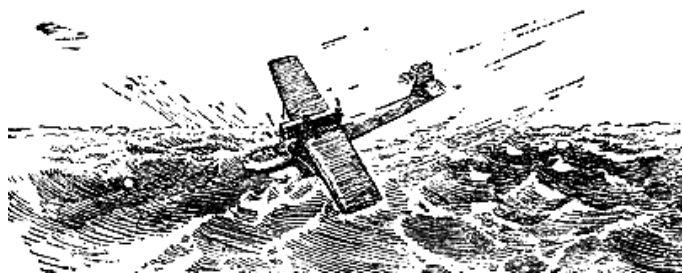
Сгладился след на воде, скрылась птица за горизонтом.

Я сижу на берегу и думаю: "Может быть, там ничего заманчивого и чудесного нет. Не лучше ли оставаться здесь и спокойно работать". А все же надоело это жаркое солнце, белые камни и синее теплое море.

Хочется большой работы, преодолевать трудности, на деле доказать, что годы учебы не пропали даром. И казалось мне, что единственно правильный путь - это путь настойчивой учебы и работы в Арктике.

Вскоре пришел приказ о переводе меня в Москву.

ПУТЬ В АРКТИКУ



Казалось, чего лучше? Живу и работаю в Москве. Я уже старший радиотехник научно-исследовательского института, и в перспективе аттестация на радиоинженера — о лучшем и мечтать не приходится!

Работа интересная и разнообразная — радиосвязь "переплетается" с радионавигацией и аэронавигацией. Буду испытывать приборы, а может, и сам что-нибудь новое придумаю, но Челюскинская эпопея все перевернула вверх дном — меня безудержно потянуло в Арктику.

Вместе с Ритсландом отправился в Главное управление Северного морского пути.

— А, новый штурман! — обратился ко мне начальник воздушной службы, Марк Иванович Шевелев.— Хорошо! Вот теперь у нас экспедиция полностью укомплектована. Ну, что ж! О вас мне говорили ваши друзья. Надеюсь, что с работой справитесь. Вот это письмо передадите командиру самолета Павлу Георгиевичу Головину. Он находится сейчас в Иркутске и ожидает вашего приезда. Имущество получите от штурмана Падалко. О предстоящей работе вас информирует товарищ Ритсланд в дороге. Ему ехать до Тюмени. В пути успеете от него узнать, что ждет вас впереди; он уже стреляный полярник. - Ну, вот и все. Можете действовать. Желаю успеха!

Мы тронулись в путь.

По несколько раз в день я просматривал и изучал список моего имущества. По уверению Ритсланда, он уже успел рассказать мне все, что знал, и теперь сладко дремал на своем диване.

Вечерело. Поезд мчался по тайге.

— Ну, Алеша! Вспомни еще что-нибудь!

— Вот пристал. Я тебе все уже рассказал. Полетишь, сам посмотришь. Ну, спать, мне завтра рано вставать!

В Тюмени, пожелав друг другу счастливых полетов, мы расстались. Здесь находился самолет, на котором Ритсланд с летчиком Козловым должен был лететь в Карское море.

Я остался один со своими мыслями.

Через пять суток прибыл в Иркутск. Погрузив все свое имущество на безрессорную телегу ломового извозчика, зашагал рядом с ним. Бурно кипела и пенилась Ангара под зыбким и неустойчивым мостом, покоившимся на больших лодках.

По булыжной мостовой я просил извозчика ехать медленнее: бородатый дед смотрел на меня с удивлением — ведь более тихого хода не получишь ни от одной клячи в мире! Но разве мог я предположить, что мое имущество так идеально упаковано.

В гидропорту я осторожно стал вскрывать ящики. Оборудование было упаковано так искусно, точно предполагали транспортировать его на борту старинного фрегата во время тайфуна.

Для меня же это был первый практический урок огромной важности. Впоследствии опыт показал, что правильная подготовка экспедиционного снаряжения в значительной мере решала успех задуманного дела.

В порту еще не было самолета, на который я получил назначение. Он вылетел в пробный рейс на реку Витим (правый приток Лены), в район Бодайбо.

Я присел на берегу. Жаркий летний полдень. Тишина. С реки тянет прохладой. Прошумит колесами пароход, скроется за поворотом, и вновь нерушимо тихо. Вода настолько чиста и прозрачна, что быстроту течения не замечаешь.

Уткнувшись в берег поплавками, одиноко стоит самолет. Бессильно повис на высоком шесте ветроуказатель.

Кажется, все движение в мире остановилось... Но вот, все увеличиваясь, приближается с севера какая-то точка. Гул нарастает. Самолет с ревом проносится надо мной и идет на посадку. Затихают моторы. Замедляя бег, летающая лодка глубже входит в воду и на малом пазу рулит к берегу.

В самолете появляется человек и, ловко размахнувшись, бросает на берег веревку.

— Эй, друг! Подбери чалку да подтяни наше корыто к берегу! — грозно кричит он.

Оглядываюсь по сторонам — никого. Хватаю веревку и изо всех сил тяну самолет к берегу.

— Это чье же хозяйство? — закуривая папиросу, обращается ко мне молодой добродушный блондин, вышедший на берег.

— Хозяйство мое.

— А вы кто такой?

— Штурманом на корабль Головина назначен.

— Ну, тогда познакомимся: Головин. Я пожимаю широкую теплую ладонь.

— Чего же это у тебя так много имущества набралось?

— Его Падалко готовил, от него и принял.

— Ну, если так, то, значит, все нужное. Вадим Петрович лишнего не возит.

Подождали остальные члены экипажа.

Я вручил Головину письмо от Шевелева. Он прочел его вслух:

«Дорогой Павел Георгиевич!

Вылетайте из Иркутска в бухту Тикси, где вы поступите в распоряжение морского командования и будете летать по его указаниям.

Берегите людей и самолет. Захватите с собой два надежных якоря и побольше швартовочных концов хорошего качества. Облетайте и изучите по возможности весь район моря Лаптевых. В

дальнейшем вашему экипажу придется работать в этом районе. Счастливого пути! Привет всему экипажу».

— Немного написал нам Марк Иванович, — сказал Головин, — однако все понятно... Ну, ребята! Сегодня всей артелью будем помогать штурману устанавливать его хозяйство, а завтра вылетаем.

Самолет оказался знакомым. Это был «Н-8», на котором в прошлом году летал в Арктику Леваневский. Кронштейны для радиостанции и масса всяких приспособлений были установлены мною на этом корабле еще в Севастополе.

Работа спарилась. Сам Головин, в одной майке, с белым платком, повязанным на голове, работал за двоих и торопил своего малоповоротливого помощника.

— Уж эти мне штурманы, кто их придумал! — незлобиво ворчал механик, вращая дрелью. — Всегда им дырок в самолете не хватает. Еще неизвестно, будет ли из этого какой толк, а дырки им сверли!

К вечеру самолет был запружен экспедиционным снаряжением, оборудованием, продовольствием и всяким прочим имуществом, назначение которого мне не совсем было понятно, но... «в дороге всякая веревочка пригодится», решил я, смутно представляя себе условия работы на Севере.

Раннее утро. От холодной воды поднимается легкий пар. Раскачиваясь, самолет долго бежит по воде и незаметно отрывается.

С волнением смотрю на солнце, на все уменьшающуюся подо мной Ангару.

Работы у меня нет никакой. Пилотам сейчас штурман не нужен, они ведут самолет вдоль реки.

От старинного, с почерневшими деревянными постройками селения Балаганск узкой лентой тянется на восток тракт, соединяющий Ангару с Леной. Над этим трактом пролегал воздушный путь для самолетов, курсирующих по трассе Иркутск — Якутск.

Темной стеной стали перед нами густые облака. Впереди гарный кряж. Путь на Лену закрыт. После минутного раздумья пилот разворачивает самолет и ведет его на посадку. Пристаем к берегу Ангары.

— Ничего, ребята, пробьемся, — глядя на восток, говорит Головин. — К обеду должно проясниться. Ночевать будем на Лене.

— Это все из-за штурмана! — шутит механик. — Летели здесь без него — все было хорошо. Смотри, Александр Павлович! Не пробьемся, — снимем тебя с корабля. А сто литров горючего, что потратили зря, придется на твой счет записать.

В перекосившемся деревянном домике помещается «аэропорт». Нас уговаривают остаться на ночь.

— Никто не остается у нас, — жалуется молодой начальник в замасленном форменном кителе (он же моторист, заправщик, телефонист и повар), — все самолеты либо пролетают мимо, либо присядут, заправятся горючим и летят дальше.

Сторож аэропорта тоже не хочет расставаться с нами. Путая пальцами и без того всклокоченную бороду, он, показывая на виднеющуюся через окно гору, преподает Головину урок метеорологии:

— Вот если откроется гора, так вылетайте, а покуда на ней висит шапка, можете спокойно чаевать. А тому, что передают по телефону про всякие влажности да сухости, не верьте — все это не то, что аэропланам надобно. Вы в первую голову глядите на горы. Чисто над ними, — лети сколько духу есть, а надвинулась туча, закрыла горы, — сиди да чай попивай.

Не допив чашки чая, Головин встал из-за стола и подошел к окну.

— Ну, хлопцы, собирайтесь, — обернувшись к нам, сказал он. — Пока вырулим, сопка откроется.

Молодой начальник, суетясь, помогал нам оттолкнуться от берега, не переставая, однако, уговаривать остаться переночевать.

— Рановато, летчики, вылетаете. Зря только бензин израсходуете, — вновь поддержал своего начальника сторож.

— Не бойся, отец, теперь проскочим! — Дав газ моторам, летчик повел самолет на взлет.

Хорошо работает Головин! Незаметно отрывается самолет от воды, плавно набирает высоту. На юге — солнце, чистое голубое небо, прозрачный воздух. На востоке—там, где Лена, где наш путь в Арктику, — темно.

Долетели до сопки. Она наполовину виднеется из-за облаков, а дальше, между горами, просматривается светлая полоса, вселяющая надежду, что впереди облака оборвутся и лететь будет безопасно.

Головин уверенно направляет машину вниз, прижимая ее все ближе к тайге. Деревья гнутся от воздушной струи моторов, тянущих самолет к манящей светлой полосе, но... она растаяла, и самолет оказался окутанным со всех сторон непроницаемой облачностью.

Куда идти?

Головин, набрав высоту, ринулся в самую гущу облаков. Второй пилот заерзал на своем месте и закрутил головой во все стороны, ища спасительного просвета. Концы плоскостей как будто отсеклись — самолет напоминал инвалида с обрубками вместо конечностей.

Мотор чихнул раз, другой. Промелькнула тень механика, проскочившего по лесенке с лодки в моторную гондолу.

Головин, не отрываясь от приборов, ведет машину все выше, подальше от гор.

Это был мой первый слепой полет. Надо сознаться, что лететь на гидросамолете над горами было не совсем приятно, нужно было подняться выше, но вместе с тем инстинктивно хотелось также быть ближе к земле, видеть ее и не терять ориентировки.

Вскоре погода резко улучшилась. Высоко в небе ободряюще засверкало солнце.

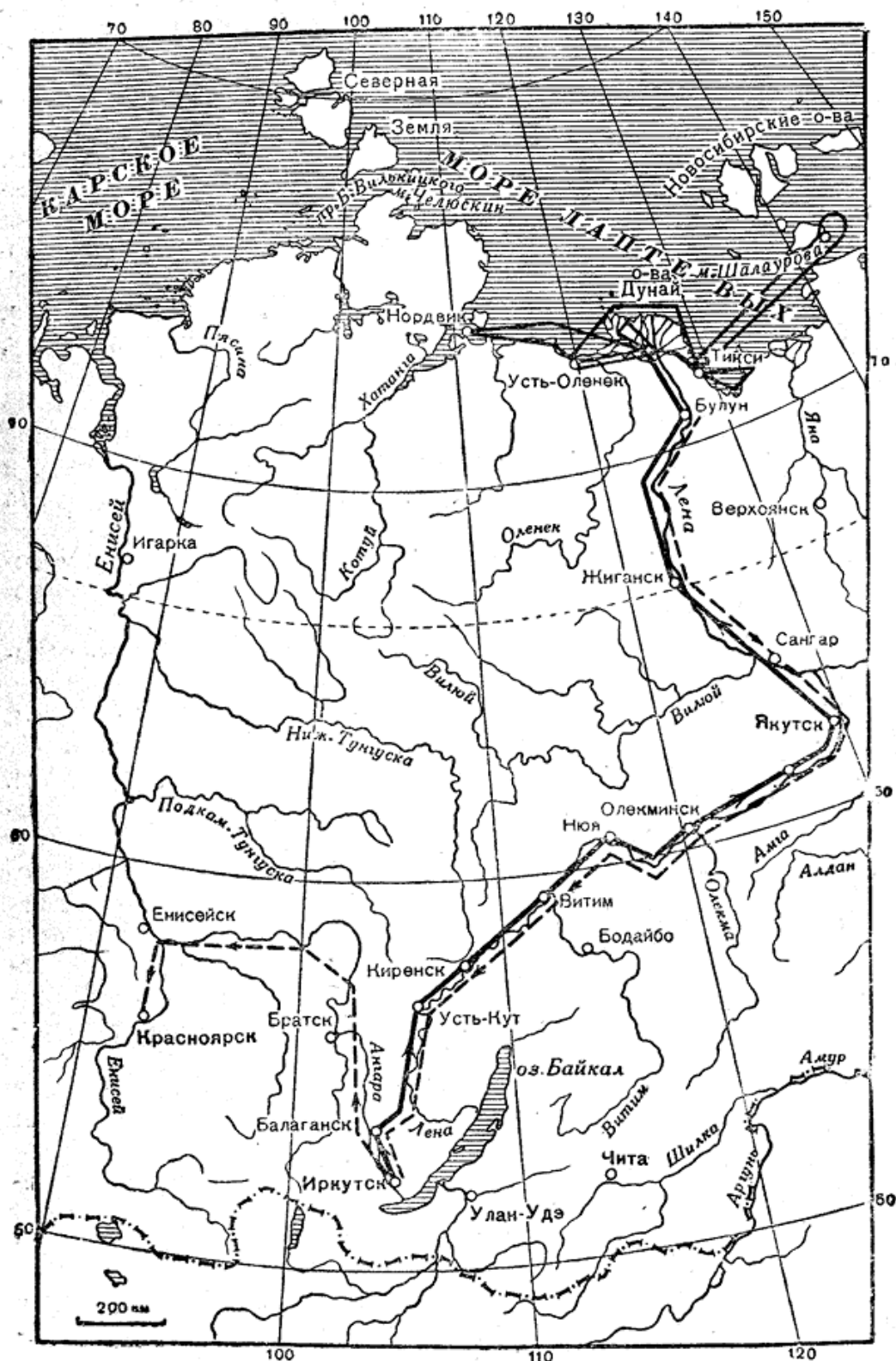
Передав управление своему помощнику, Головин потянулся, взглянул на меня, как бы успокаивая: «Ничего, штурман,— как видишь, все это пустяки».

Я попытался улыбнуться, но не знаю, получилось ли.

Второй пилот деловито правит машиной, не обращая внимания на мои поправки к курсу — не признает он во мне штурмана. Головин кивает мне головой — не обращай, мол, на него внимания, пусть ведет, как хочет.

Спокойна величественная Лена. Высокие берега покрыты дремучей, вечно зеленой тайгой. Куда ни кинешь взор, — громадные массивы лесов самых различных оттенков.

Старинное русское село Усть-Кут лежит на крутой петле, образованной Леной. Буйная тайга прижала его к самому берегу. У деревянной пристани колесный пароход. Река в этом месте быстрая и прозрачная, как хрусталь. На любой глубине каждый камешек виден. В Усть-Куте мы ночуем.



Первый полет на гидросамолете «СССР Н-8». Лето 1934 года.

В селе — рубленые избы с резными дощатыми карнизами и железными петушками на крышах. Круглый год здесь оживленно. В Усть-Куте сходится много дорог: зимний тракт, соединяющий Лену с Ангарой, большой водный путь до Якутска и Качуга.

Здесь пролетают самолеты по линии Иркутск — Якуток.

Старт очень труден. Самолет должен долго идти на редане по кривой, но и после отрыва еще долго нельзя идти по прямой. Легкий крен. Мягкие уверенные движения корабля при старте заставляют изумляться мастерству пилота.

Проходим над Киренском. У берега несколько самолетов отстаиваются из-за плохой погоды.

За Киренском Лена образует еще более крутые изгибы. Узкое русло проходит между отвесными скалистыми берегами — щеками, между которыми можно пролететь только на самолете «У-2», да и то при хорошей видимости.

Вскоре берега раздвигаются, и река, вырвавшись на свободу, успокаивается.

В пелене дождя слева мелькают домики большого селения Витим. Головин убирает газ, и машина прямо с хода идет на посадку.

Выкачав воду из протекающей лодки и заправившись горючим, снова взлетаем.

В сумерках, при свете костров, разложенных на берегу, садимся у селения Олекминск. В августе над Якутией стоит сильная жара — горит тайга. Начинаются пожары от ударов молнии, небрежно разложенных костров, от искр пароходов и, говорят, даже от трения деревьев друг о друга при долгих сухих ветрах. Пожары достигают такой силы, что густой едкий дым застилает громадные пространства и вынуждает прекращать не только судоходство на реке, но и переправу с одного берега на другой.

Дым преградил нам путь. Дышать стало нечем. Пролетев половину пути, сели на реке. Но нам повезло — ветер меняет направление, и мы продолжаем полет.

Чем дальше на север, тем шире становится Лена. Левый берег теряется в дымке.

Зловещий дым большими клубами перекачивается над почерневшей тайгой.

Сгущаются сумерки. Ориентироваться трудно — сбивают с толку разложенные на берегу костры рыбаков. Каждый раз задаешь себе вопрос: не аэродром ли?

Вспыхнул ярко красный столб огня, в сравнении с которым костры рыбаков показались светляками. Якутск. Совершаем посадку на протоке.

Трудные положения, в которые попадал самолет при перелете позволили нам ближе узнать друг друга.

Павел Георгиевич Головин утвердился в моем сознании как летчик крупного масштаба, и мне хотелось, учась у него, приобрести такой же широкий «летный» горизонт, мастерство и решительность в действиях — качества, столь необходимые человеку, решившему посвятить себя работе на Севере. Головин был настоящий человек, подлинный большевик, воспитанный Коммунистической партией.

Наши бортмеханики настойчивы и трудолюбивы. Часто, когда мы отдыхаем, они возятся с моторами, на ходу устраняя неполадки. Однако бесчисленные хлопоты несколько не влияют на их настроение. Они спокойны и жизнерадостны.

Утром в якутском гидропорту несколько самолетов готовятся стартовать на Иркутск. Мы одни летим на север.

Снова под нами Лена мирно несет свои воды.

Вдали могучий Верхоянский хребет. Ярко блестят снежные шапки гор. Отроги хребта отходят на запад. Там, где горы доходят до реки, расположено небольшое якутское селение Сангар-хая.

На высоком береговом утесе одинокая могила. Зимой 1931 года летчик Кальвиц вылетел из Якутска в Булун на небольшом одномоторном самолете. 3:а Усть-Алданом начался сильный снегопад. В слепом полете самолет врезался в скалу...

Приближаемся к Северному полярному кругу. На картах он обозначен тонкой пунктирной линией. На земле никакой линии, конечно нет, но я почему-то взволнован и пристально всматриваюсь вперед, стараясь увидеть и отметить это место.

Полярный круг благополучно пройден. Мы верим в удачу нашей экспедиции.

Пустынные берега Лены... Вековая непроходимая тайга. Потемневшие от давности избы селения Жиганск. Тупой широкий нос самолета уткнулся в мягкий глинистый берег. Не теряя времени, мы подкатываем бочки с бензином и приступаем к зарядке.

Якуты в разноцветных костюмах со всевозможными украшениями, сидя на корточках, наблюдают за нами и под несмолкаемый лай собак переговариваются между собой. Их взгляды прикованы к тяжелой неуклюжей машине.

Трогаемся в путь.

Все та же картина — однообразная безбрежная тайга. Глазу задержаться не на чем. Ровно гудят моторы, тянут самолет все дальше на север. Становится заметно холоднее.

У селения Булун большая флотилия всевозможных судов.

Положив машину в крутой вираж, Головин делает круг над караваном. На головном пароходе взвиваются флаги.

Пригодилась полученная на Балтике морская практика — я расшифровываю значение флагов и запиской сообщаю Головину:

«Добро пожаловать, летчики!»

Пилот в ответ качает крыльями и направляет самолет на север.

Ветер усиливается. Как бы чувствуя приближение океана, река становится злобной — появляются белые гребни. Моторы работают неуверенно, вразнобой. Один совсем отказывается тянуть — дрожит, захлебывается. Механик сигнализирует о необходимости немедленной посадки.

Головин, слегка нахмутив брови, крепче сжимает губы и, не спеша убрав газ, ведет машину со снижением.

Он спокойный, но какой-то новый.

Вода все ближе. Хочется не видеть ее, отвести глаза, а оторваться от нее нельзя.



Павел Георгиевич ГОЛОВИН

Сильный удар о днище — и машина зарывается носом в воду,, Невероятным кажется, чтобы самолет с одним мотором справился с разбушевавшейся стихией.

Работая рулями, Головин с трудом удерживает против ветра наполовину залитую машину. Застыл винт второго мотора... Скалы все ближе... Когда же до них оставалось всего несколько метров, самолет остановился на месте — механику удалось наладить мотор.

Головин дал полный газ и повел самолет к противоположному берегу. Будто и волны стали меньше, и вода теплее...

— Если уж здесь такое делается, то что же будет в море? — вытаскивая из кармана раскисшие папиросы, с грустью произнес второй пилот.

— В море не страшно! Вода в нем соленая, не утонешь! — забираясь в моторную гондолу, отвечает бортмеханик.

Стих ветер. Успокаивается река. Солнце сушит разложенные на берегу приборы, одежду, продовольствие.

Назойливо поют комары. Просвистела стая уток.

Пьем у костра пахнувший дымом чай, делимся впечатлениями, вспоминаем прошлое.

Второй пилот, нахолившись, закутался в сырую шубу, сидит молча. Ему явно не нравится начало нашего путешествия.

Только второй механик деловито суетится, бегают от костра к самолету, весь поглощенный хозяйственными заботами.

В разговорах и борьбе с комарами незаметно проходит короткая полярная ночь.

Сверкнув золотом, озаряют воду, скалы и деревья первые лучи солнца.

Отремонтировав моторы, вырливаем на середину реки.

Последний этап полета...

Гигантский гранитный камень — остров Столб — преграждает Лене прямую дорогу в океан.

В поисках пути мечется река во все стороны, растекаясь тремя протоками. И не стало больше многоводной Лены: Быковской протокой ушла она на восток, Оленекской — на запад и Туматской — на север.

Живописная бухта Тикси. Она окружена холмами и высокими горами. На рейде стоят океанские пароходы. Ближе к берегу — караван речных судов.

Головин делает посадку и выключает моторы.

— Э-гей! Долго вы там будете копать? Подгребайте сюда да покажите стоянку, — обратился пилот к зимовщикам.

— Сейчас подгребем, товарищ Головин! Вот только воду малость выкачаем, — ответили с берега.

— Оказывается, здесь уже ждут нас! — сказал Головин.

— Радио у людей работает, товарищ командир, вот и знают, что творится на белом свете; не то что у нашего штурмана, — подмигивая в мою сторону, съязвил механик.

— Зря только возим лишний груз, — серьезно проговорил второй пилот.

— Ничего. Когда надо будет, заработает и наше радио. Правда, штурман?

— Да у меня все работает нормально, а вот почему не отвечают, не знаю, — смущенно говорю я.

Самолет медленно и осторожно зарулил в устье небольшой речушки Кобчик, впадающей в залив Сото. Это было единственное место, где можно оставлять самолет даже во время сильных штормов.

Была середина августа. С запада все суда уже прибыли к месту назначения. Для возвращения по Северному морскому пути они не нуждались в проводке, так как в море Лаптевых ледовая обстановка была благоприятной. Поэтому отпала необходимость в разведке льдов. Штаб проводки решил использовать наш самолет для транспортно-хозяйственных операций.

Мы стали готовиться к вылету. Особенно тяжелой оказалась зарядка самолета. Небольшой запас бензина, оставленный Леваневским, находился в одном километре от места нашей стоянки. Транспортных средств и даже какого-нибудь подобия дороги не было, и нам пришлось катить бочки с бензином по кочковатой тундре.

Заправив баки горючим, мы приступили к выполнению первого задания. Нам предстояло сиять трех зимовщиков с острова Дунай, куда они были доставлены еще зимой и, по расчетам,

должны были уже исчерпать свой запас продовольствия. Одновременно нам было поручено доставить в Тикси охотоведа из Усть-Оленека.

Остров Дунай расположен в разветвленной и запутанной дельте Лены. Одни утверждали, что Дунай — архипелаг, состоящий из многих мелких островов, другие — что это один большой остров. На нашей карте никакого архипелага или острова Дунай вообще не было.

Перед вылетом мы внимательно ознакомились с морскими картами дельты реки Лены и условно нанесли местоположение острова, отыскать который, особенно при неблагоприятных метеорологических условиях, было делом нелегким.

В Тикси погода стояла отличная. Залив застыл — не шелохнется. Как-то не вязалась эта погода с нашими представлениями об Арктике. А какая погода в дельте Лены, мы не знали — синоптической службы в том районе не было. Решение приходилось принимать только на основании погоды в пункте вылета.

Отдав управление своему помощнику, Головин следит за местностью и делает пометки на карте. Я же, выполняя обязанности радиста, решаю немедленно установить связь с Тикси. Передатчик и приемник работают хорошо, а вот Тикси никак не отвечает. Что тут делать?.. Руки опускаются. Злость берет. С остервенением стучу ключом, полной мощностью зову Тикси, а оттуда — ни звука. Наконец, слышу свои позывные. Мне отвечает Шалаурово.

«Ну, ничего, — думаю, — и это хорошо! Слышат они меня отлично и помощь обещают».

Поняв по выражению моего лица, что у меня дела налаживаются, Головин показал большой палец и закивал головой: мол, я и не сомневался, штурман, что мы им докажем, как надо работать. Я ему ответил благодарной улыбкой.

Все члены экипажа радуются моим успехам. Только второй пилот, скептик по натуре, сидит серьезный и хмурый. Он, видимо, не ожидает ничего хорошего ни от меня, ни от нашего полета, ни от Арктики.

Справа от нас — море Лаптевых, слева — изрезанная дельта Лены. Мы держим путь вдоль берега и отмечаем на картах все, что только нам удастся опознать.

Белые лебеди с желтыми малышами чинно плавают в озерах. Серые гуси держатся своей гусиной кампанией. А утки всевозможных пород летают стаями: куда ни кинь глазом, — везде они. Напуганные ревом моторов, бегут олени. На песчаных отмелях греются на солнце стада моржей, молодежь кувыркается в воде — играет.

Отмечаю на карте резко выдающийся далеко в море мыс, от которого близка цель нашего полета.

На горизонте появляется темная полоска. Она ширится и, приближаясь к нам, все более темнеет — туман закрывает и землю и море. Полет на малой высоте становится невозможным.

Возвращаться в Тикси далеко, да и незачем, а искать остров в тумане бесполезно. Головин сигнализирует мне рукой, что он намерен произвести посадку и что об этом надо сообщить по радио.

Пока летчик виражил над протокой, определяя ее глубину и выбирая место для посадки, я отстучал радиogramму на Шалаурово и, простившись с радистом, смотал антенну.

Самолет идет на посадку. Стаи уток и гусей панически бегут по воде, машут крыльями, спешат удрать от большой страшной птицы. Замедляя бег, машина опускается на воду.

На малом газу, медленно продвигаясь вперед, подошли к мягкому песчаному берегу.

С ружьем в одной руке и с патронташем в другой Головин соскочил на землю.

— Вы здесь готовьте, что надо, — сказал он, заряжая ружье: — утки будут! — И, широко шагая по зеленой тундре, направился в сторону озер.

От невидимых за горизонтом высоких берегов Лены дует с юга слабый ветер. Лениво % бесшумно уходит протокой в море ленская вода. На западе марево тумана. Успокоившиеся олени мирно щиплют траву. Низко над землей в одиночку и стаями летают утки и гуси.

Глухо, без отзвуков, со стороны озер раздаются выстрелы.

Механики, ободренные частой стрельбой, собирают плавник, раскладывают костер и греют полное ведро воды, готовясь во всеоружии встретить своего командира.

— Патронов нехватило. Ну, да и этого, пожалуй, с нас хватит, — сказал Головин, довольный удачной охотой. — Вот это кряковые, настоящие наши, русские, утки. Это вот чирки, самые вкусные из утиной породы. А чернухи рыбой пахнут, однако есть можно. Это широконоски. А вот этих не знаю, первый раз вижу, но по виду съедобные, их тоже можно в котел.

Наши механики занялись приготовлением ужина; они щипали и потрошили уток, не считаясь с породой, всех подряд.

Беспокоясь о судьбе людей на острове, Головин не переставал внимательно посматривать на запад, <в сторону уходившего от нас тумана. Охота — охотой, а дело — делом.

Убраны якоря, запущены моторы. Легко оторвалась лодка от тихой речной глади.

Расширился горизонт. Незаходящее солнце, совершив суточный ход, прошло свою северную, самую низкую точку и стало подниматься выше.

Недолго радовала нас погода. Снова надвинулся туман, преградив путь к острову.

Головин направил самолет на юго-запад, к селению Усть-Оленек. Шли, выдерживая направление по компасу. Возможность визуальной ориентировки отпала, и я занялся своей радиостанцией.

Выпустив антенну и выжав из передатчика все, что он мог дать, стал вызывать Тикси, но все безрезультатно.

Наконец, ответило Шалаурово. Поблагодарив радиста, я спросил, чем объяснить, что Тикси, находясь ближе, не слышит меня, а вот он, за семьсот километров, отвечает на мои вызовы.

— Они сейчас в футбол играют. Последний срок отработали и предупредили, что матч очень важный; просили не беспокоить.

Видимо заинтересовавшись, чем мог я так долго заниматься в своей кабине, Головин внимательно посмотрел на меня.

Мне нехватило ни нашей условной азбуки, ни жестов, ни мимики передать содержание разговора, и я ответил ему запиской. Прочитав ее, пилот показал ее своему помощнику, но тот, только сжав губы, укоризненно покачал головой — нет, не верит он в мои способности установить связь с кем бы то ни было!

Туман оборвался. Справа море, слева горы. Впереди по курсу — устье реки Оленека, куда мы на своих картах проложили прямую линию нашего маршрута.

Компасам, оказывается, можно верить!

Река Оленек здесь широкая — места для посадки хватает.

Медленно рулим к берегу, багром промеряем глубину, якорь держим наготове.

Все население небольшого поселка высыпало на берег взглянуть на волшебную большую птицу, впервые прилетевшую к ним.

Сгорая от любопытства, женщины жались в стороне, не смея приблизиться к самолету. Мужчины же, окружив нас тесным кольцом, внимательно осматривали машину.

Охотовед, за которым мы прилетели, успел за год своего пребывания собрать большой материал. Багаж его состоял из различных чучел зверей и птиц, шкурок, сухих растений и всевозможных коллекций.

Так как, по нашим расчетам, туман над островом Дунай мог еще не рассеяться, мы решили пойти к могиле Прончищевых.

Недалеко от поселка, на пригорке, — небольшой, заросший мхом, огороженный дубовыми бревнами холмик, а над ним — черный дубовый столб со следами оторвавшейся перекладины. Рядом — новый дубовый крест, поставленный в прошлом году.

На дощечке, прибитой к кресту, надпись: «Василий и Мария Прончищевы. 1736 год».

...Небольшое трехмачтовое парусно-гребное судно — дубель-шлюпка «Якутск» с командой в пятьдесят человек под управлением лейтенанта Василия Прончищева — спустилось вниз по реке Лене и вошло в море Лаптевых; Прончищев имел своей задачей описать берег между Леной и Енисеем и положить его на карту. С Прончищевым отправились его жена Мария, штурман Челюскин и геодезист Чекин.

Первое лето не привело Прончищева к намеченной цели. Тяжелые льды преградили путь к Таймырскому полуострову. Ранняя осень заставила повернуть судно обратно. Зимовали в селении Оленек, в то время состоявшем из двенадцати домиков русских поселенцев-охотников.

Летом следующего года дошли до 78° северной широты. Стоило только обогнуть Таймырский полуостров, и, может быть, самая северная оконечность России — мыс Челюскина — носила бы другое название. Но не суждено было Прончищеву осуществить свои мечты. Льды оказались сильнее человека. На вторую зимовку остановились снова в Оленеке на старом месте.

Василий Прончищев скончался на руках жены, перенесшей с ним все тяготы и лишения. Эта смелая женщина не вынесла смерти любимого человека. Через несколько дней ее похоронили рядом с мужем...

Сняв шапки, молча стояли мы у могилы, и всем нам хотелось быть похожими на этих мужественных русских людей.

С моря подул ветер...

За несколько минут река преобразилась. Длинные белые гребни полосой потянулись с моря. Задрожал самолет. Свист и вой ветра усилились. Начался шторм. Оставлять машину у берега

небезопасно. Набрав скорость, оторвались от воды. Теперь мы недосягаемы для волн и штормов.

Под нами длинный песчаный остров Эркогор, от которого рукой подать до острова Дунай. Проходим низко над сетью островов и озер. Вот здесь где-то рядом должен быть и наш остров. Но где он? Как его опознать? Карты дают только общее представление, детально по ним ориентироваться нельзя. Не отрывая глаз от земли, я стараюсь не пропустить ни одной точки, ни одного пятнышка.

Головин пристально высматривает места, пригодные для посадки.

И вдруг мы увидели людей. Качнув крыльями, пилот сделал круг и повел самолет на посадку в открытое бушующее море. Понимая, что посадка будет не совсем обычной, я крепко вцепился руками в борта кабины.

Первый удар волны сорвал меня вместе с сиденьем. Не дожидаясь второго удара, Головин дал моторам полный газ, чиркнул лодкой по гребню и увел самолет от недружелюбных волн.

Снова подлетели к острову. Люди усиленно махали руками, показывая на юг — видимо, на место возможной посадки.

Большое озеро. Волны замутили воду — нельзя определить глубину.

Лодка коснулась воды; замедлив бег, осела глубже и... остановилась: мы сели на мель. Остаться здесь нельзя было ни на минуту — засосало бы лодку, и осталась бы она там навеки. Все, кроме Головина, полезли в воду и, привязав к хвосту длинную веревку, начали раскачивать самолет. Головин дал газ, и лодка, вначале нехотя, поползла по грязи, а потом пошла, побежала. По пояс в воде мы добрались до места, где остановился самолет.

— Эй, вы, каботажники! Не забудьте отвязать веревку! — крикнул Головин.

Механик забрался на жабру и, высоко задрав ноги, выливал воду из сапог.

— Ну, братцы, что же будем делать?

— Надо вымпел сбросить, — предложил я.

Но вымпел бросать не пришлось — зимовщики указали место посадки, разложив на берегу большой костер. Установив самолет на якоре, мы накачали резиновую лодку и за три рейса перевезли с берега трех полярников с их нехитрыми пожитками.

Выглядели полярники нормально, без каких бы то ни было признаков истощения. Последние три месяца питались моржатиной, рыбой и кореньями. Не зная, когда их вывезут, зимовщики смастерили из плавника плот и хотели выбираться собственными средствами.

Они были так взволнованы, что отказались от еды и наперебой клялись всю жизнь не забывать своих спасителей.

Все мы были горды своим первым успехом и с радостным чувством возвращались обратно.

Подлетая к бухте Тикси, мы увидели расцвеченный флагами теплоход «Пятилетка». Он привез строителей — новую смену полярников и должен был отвезти на Большую Землю старую смену.

Приветствуя теплоход, Головин стал выражать, я же выпускал одну за другой красные ракеты. Теплоход отвечал нам протяжными гудками.

Зарулили на знакомое место в реке. Высадили счастливых пассажиров.

В крохотной комнатке деревянного домика полярной станции народу собралось так много и стало так тесно, что мы решили перекочевать в самолет.

Мелкие неудобства нового жилья мало смущали нас, тем более что были и преимущества.

Рядом озеро с утками. Охотников пострелять — больше, чем нужно, А в искусстве приготовления пищи Головин — непревзойденный мастер.

Дни шли, заполненные мелкими текущими делами.

Моросил дождь. Дул самый непогожий в этом районе восточный ветер.

По плану работы наш экипаж подчинялся штабу ледовой проводки, находившемуся на ледоколе «Ермак».

В тот год на судовой трассе море Лаптевых было свободно от льдов, и «Ермак», не нуждаясь в нашей помощи, занятый проводкой караванов в проливе Вилькицкого, внимания нам не уделял.

В Тикси формировался караван речных судов под командованием капитана Миловзорова. Головин направился к пароходу Миловзорова на небольшой лодке. В момент, когда он готов был уцепиться руками за веревочный трап, пароход тронулся, и лодку стремительно потянуло под гребное колесо.

Выскочив из лодки, которую тяжелые плиты колеса тотчас же разломали в щепки, Головин пытался отплыть подальше от парохода. Мешали тяжелый полушубок и болотные сапоги. Он уже ясно видел рядом с собой большие ржавые болты на дубовых плечах. Неумолимо надвигался страшный конец.

На счастье, к борту парохода подошел Миловзоров и, увидев Головина под колесом, что есть духу крикнул в рупор: «Стоп машина!» Колесо остановилось...

— Ну, братцы, на все лето работы хватит, — сказал чудом спасшийся Головин, возвратившись из порта. — И на восток и на запад летать будем. «Ермак» молчит, ну и бог с ним! Сегодня отдохнем, а завтра полетим шхуну вызволять — застряла на мели на реке Омолой.

Но отдыхать нам не пришлось. Ночью поднялся шторм, разразилась гроза. Гром такой, что и на Большой Земле редко услышишь. Вода прибывала очень быстро, мы еле успевали подтягивать самолет к берегу.

К утру ветер стих. Проверив якоря, веревки и все крепления, мы улеглись спать, считая, что теперь уже нам ничто не угрожает.

Проснулись. Солнце светит, тепло и тишина вокруг необычайная. А корабль наш... крепко сидит днищем на земле; вода в десяти метрах от самолета.

Спросонок трудно было понять, что произошло.

— Ничего, братцы. Пока подготовимся к полету, вода подойдет и все будет в порядке. Сегодня же вылетим, — успокоил нас Головин.

Но вода приходила, а самолет наш все так же упорно сидел на грунте, с той лишь разницей, что вода была уже в пяти метрах от нас. Лучше, конечно, но все же пять метров!

Оказалось, что мы стали жертвой нагонной воды, которую пригнал сильный восточный ветер, не унимавшийся в течение последних суток.

Надо было сниматься с мели собственными силами, а силы-то были невелики — всего пять человек.

Работа была нелегкая, но, чувствуя себя основными виновниками происшествия, мы с Головиным работали усердно, не обращая внимания на кровавые мозоли на руках.

Через двое суток по канаве, наполненной водой, самолет вошел в реку и плавно закачался на плаву.

Все в порядке. Мы решили вылетать немедленно.

Яркое солнце щедро бросало теплые лучи на море и горы. Показалась шхуна. Удивительно, что экипаж, сумевший благополучно провести свое суденышко через устье реки, умудрился застрять на единственной песчаной подводной косе, которая ярко выделялась с воздуха желтым песком, разделяя на две части глубоководный фарватер реки.

Головин повел самолет на посадку и подрулил к шхуне. Остановились на якоре. Течение здесь медленное. На берегах зеленая трава, кое-где яркие цветы — будто и не в Арктике.

— Капитана шхуны прошу немедленно прибыть для переговоров, — сложив руки рупором, прогремел Головин.

Старик с большой седой бородой, подплыв на ялике, забрался в самолет. Головин решил поднять его в воздух и показать всю картину сверху, чтоб капитан сам смог составить план своих дальнейших действий. И действительно, капитану «с горки» стало видней; вскоре шхуна снялась с мели.

Пожелав морякам удачи, мы полетели обратно, обследовав по пути весь берег губы Буорхая с целью уточнить карты и выбрать место для возможного базирования нашего самолета.

На полярную станцию Шалаурово на острове Большом Ляховском необходимо было срочно доставить двигатель, запасные части для радиостанции и продовольствие. Головин взялся совершить этот рейс, памятуя указание Москвы: «По возможности облетать и изучить все побережье моря Лаптевых».

Дождь, низкая облачность... Хочется прижаться к берегу, но самолюбие удерживает нас на прямом курсе — ведь надо же, наконец, проверить себя в полете по компасу над морем в плохую погоду.

В пелене дождя показался высокий берег мыса Святой Нос. Окончательно убедившись, что с навигацией у нас все в порядке, мы совсем осмелели и пошли прямым курсом на Шалаурово.

С полярной станцией у нас установлена радиосвязь, и мы предупреждаем зимовщиков о времени прилета. Теперь мы уже не чувствуем себя столь одинокими над просторами штормующего моря. Мы уверенно ведем самолет, зная, что впереди нас ждет хорошая погода.

Шалаурово. Ровный каменистый берег — ни бухточки, ни заливчика — отстаиваться негде. Стали на своем якоре.

Ветер начал усиливаться, и мы вынуждены были отказаться от чашки чая, на которую нас приглашали полярники, и поспешить с вылетом в Тикси.

Узок был мир наш — жили заботами о самолете, интересами небольшого коллектива полярной станции и редкими портовыми новостями о прибывших и ушедших кораблях. А так хотелось знать, как работают другие экипажи — Алексеева, Козлова! Какова ледовая обстановка в Карском море, что нового в Москве! Но утешало нас то, что в наше полное владение было отдано целое море — большое море Лаптевых — и освоение его доверялось нашей настойчивости и инициативе.

И больше всего хотелось увидеть льды, — мы знали, что в будущем основная наша работа будет заключаться в разведке льдов. Но, для того чтобы стать полноценными ледовыми разведчиками, нам не хватало еще очень многого и в первую очередь морской практики и «арктической» закалки. И, стараясь не походить на людей,, падавших духом при одном слове «Арктика» или при первом порыве штормового ветра, работали, не стесняясь признаваться в своих ошибках и сменах настроений, неминуемых во всяком новом деле.

На следующий день держали курс на запад в новые места, где еще до нас никто не летал.

Дельта Лены... Устье реки Оленек... Тундровый берег, усеянный мелкими озерами... Места, знакомые нам лишь по картам. Громадные валы морской воды, вздымая со дна ил и песок, обрушиваются на берег зеленовато-белой пеной.

Идем бреющим полетом. Антенный грузик вот-вот коснется земли. Временами кажется, что слышен шум прибоя, а во рту ощущение солоноватого привкуса морокой воды. Узнав, что с Нордвиком установлена радиосвязь и что впереди погода улучшается, пилот уверенно вел машину вдоль берегового изгиба.

Над Анабарским заливом дождь прекратился, а при подходе к бухте Нордвик совсем прояснилось, и мы увидели вдали соляную гору, поселок и пароходы на рейде.

Дует свежий ветер. Садиться на открытой воде рискованно. Сделав несколько кругов над поселком и судами; мы повернули на юг в расчете найти тихое место для посадки и стоянки самолета. Нашли защищенную с трех сторон бухту, но глубину определить не смогли из-за мелкой волны, гулявшей на поверхности. Головин все же решил попытаться определить ее.'

Лодка бежит по воде, опускается все ниже и ниже и вздрагивает. Касаемся дна. Головин дает полный газ и ведет машину на редане по верхушкам волн, не давая ей подняться в воздух. Опять сбавляет газ, и снова лодка упирается в грунт. Не найдя нигде достаточной глубины, поднимаемся в воздух и кружимся то в одном, то в другом месте, высматривая, где можно примоститься поудобнее.

Наконец, сделана посадка на открытой воде. Головин направил самолет к берегу. После долгих поисков и промеров глубин на большой волне мы все же нашли спокойную круглую бухточку, отделенную от моря узким проливом.

Когда мы проводили самолет через пролив, обе плоскости находились над землей, но зато сама бухточка, закрытая от ветров, с достаточной глубиной и мягким грунтом, была поистине замечательной. Даже не зная еще, как будут вести себя приливы и отливы, мы считали, что самолету ничто не угрожает. Если он и сядет на дно, то на мягком иле будет покоиться, как на перине, а выруть во время прилива дело несложное. Расчалив концы от самолета к берегам, мы так опутали его веревками, как не опутывали диких лошадей даже майнридовские ковбои.

Убедившись в безопасности стоянки, Головин ушел с пассажирами на Нордвик за горючим, строго наказав следить за машиной.

Вскоре начался отлив, и в нашей бухте воды оставалось столько, что, как справедливо заметил механик, солидному человеку и на бритве не хватит.

Самолет, взнуданный со всех сторон, преспокойно сидел на мягком грунте. Мы занялись хозяйственными делами: утки летали прямо над головой, а плавник и озера с пресной водой были тут же, рядом.

Нежданно навестили нас якуты, подъехавшие к самолету на санях. Посидели, поужинали, покурили и, тепло распростившись, уехали к себе, в тундру.

От Головина уже двое суток ни слуху, ни духу. Низкие рваные облака покрывают соляную гору Тустах. Днем моросит дождь, а ночью срывается снег. Механики целыми днями копаются в моторах: машина наша не новая — механикам работа всегда найдется. Второй пилот уток стреляет да кухней заведует. На мне лежит научная часть работы: замеряю уровень прилива и отлива, уточняю на карте конфигурацию берега, определяю девиацию компасов и фотографирую все, что может представить интерес.

Трое ночью в самолете, я — на берегу у костра в надутым клиперботе. Для защиты от ветра установил парус из обрывков выброшенного морем брезента. Повидимому, кому-то очень давно служил он парусом и много видел на своем веку... Какая судьба постигла людей, управлявших им? Молчит парус, и только ветер свистит в его многочисленных дырах...

Проснувшись рано, не узнал местности — тундра покрыта свежим снегом, у клипербота сугроб, парус повалился, на нем и на мне слой снега. По всей видимости, наступила зима. Снег не тает.

Большие косяки гусей с гогом тянутся на юг. Утки беспокойно мечутся, как будто никак не могут решить: улетать ли немедленно или подождать немного.

— Ну, братцы! Будем мы здесь зимовать, — трунит механик. — Надо собирать плавник да шалаш строить. Моторы теперь уже не запустятся. Хорошо гусям да уткам: поговорили, покричали, снялись с места и пошли себе в теплые края. А мы с вами прозевали все сроки... а зима холодная, ух! Кто-нибудь замерзнет обязательно, поставим ему столбик и на дощечке напишем: «Здесь похоронен отважный полярник, отдавший свою молодую жизнь в борьбе со стихией», и тому подобное. В общем придумаем, что написать, огорчаться не надо.

— Пешком уйду, а здесь не останусь, — сердито ворчит второй пилот.

Наконец, на вездеходе прибыл Головин. Привез немного бензина, пассажиров, груз и банки для подогрева воды. Дорога по тундре плохая. Расстояние в десять километров вездеход прошел за двенадцать часов. Доставка горючего этим путем в дальнейшем исключалась, а садиться для зарядки на открытом месте—дело явно неблагоприятное: море бушует и днем и ночью, конца шторму не видно.

Ночь провели у костра, собирали плавник, грели воду для моторов, слушая рассказы механика о том, что нас ожидает здесь при вынужденной зимовке. В новом варианте он заморозил уже не одного, а всех членов экипажа, и текст могильной надписи звучал в расширенной, значительно более торжественной редакции.

Залив горячую воду в радиаторы, мы без труда запускаем моторы и, освободив самолет от всех пут, вырливаем в море. В нормальных условиях ни одному пилоту не пришла бы в голову мысль о возможности взлета при такой высокой волне. Но, не желая зимовать, мы на лучшее рассчитывать не могли. '

Накрываемые волной, воют моторы, нос самолета то высоко вздымается, то погружается в пучину. Окатываемый с ног до головы, в промокшем, как губка, овчинном полушубке, Головин невозмутимо выворачивает самолет из пенящихся волн, резко дает моторам полный газ и, погрозив морю кулаком, делает крутой вираж над поселком. Затем, низко пройдя над ледоколом «Русанов», качает крыльями и направляет самолет на восток. Передав штурвал

своему помощнику, стучит по кабине, напоминая мне, что можно выпускать антенну и налаживать радиосвязь.

Нельзя было не восхищаться нашим командиром, мужественным, хладнокровным и искусным мастером своего дела.

На мои вызовы отвечают «Русанов» и еще два парохода.

Выполнение обязанностей и штурмана и радиста занимает все мое время. Хорошо, что в тот год не встречали льдов и не занимались проводкой судов, — с тем небольшим опытом, какой у нас был, нам трудно было бы справиться с этой задачей.

По пути в Тикси сделали посадку в Усть-Оленеке, где взяли на борт пассажиров.

Уже перед самым вылетом к нам подошел средних лет якут и, показав левую руку, попросил помочь ему. Это был лучший охотник поселка. Три дня назад при зарядке разорвался патрон и сильно поранил ему руку. Двух пальцев совсем не было, остальные были раздроблены. Мы предложили взять его с собой в Тикси, но якут наотрез отказался. Скоро начнется охота, он может задержаться надолго. Убеденные доводами охотника, мы сняли с самолета свою аптечку и в одном из домиков приступили к сложной операции. Хирургом никто из нас не был, и в медицине, признаться, разбирались слабо. Но Голосин засучил рукава, вымыл горячей водой руки и, прокипятив инструмент, принялся за дело с такой решительностью, будто всю жизнь занимался хирургией.

Во время операции больной держал себя, как истый герой, только изредка морщился, скрипел зубами и, когда боль была, видимо, невыносимой, затыгивал какую-то тоскливую якутскую песню.

Мастерски закончив операцию, Головин промыл рану, забинтовал руку и низко поклонился охотнику, столь мужественно перенесшему боль. Это была первая и последняя хирургическая операция, сделанная одним из лучших летчиков полярной авиации.

Белеют покрытые снегом горы. Уходят океанские пароходы и последние караваны речных судов. Прощаются длинными протяжными гудками, направляясь в порты назначения.

Полярники готовятся к зиме. Собирают плавник, устанавливают бревна шалашами, чтобы удобнее было зимой вывозить их.

Пора и нам домой, на Большую Землю.

Обгоняя гусей и уток, уходили мы на юг вдоль великой сибирской реки, красавицы Лены. Свыше четырех тысяч километров пролетели над знакомыми местами до Иркутска. Отсюда, повернув на запад, прошли над рекой Ангарой, дошли до Енисея, а затем снова на юг, пришли в Красноярск, где и сдали свой самолет.

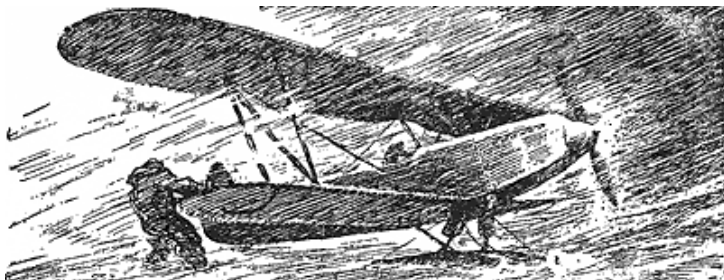
Мало мы сделали в тот год в Арктике и с чувством неудовлетворенности возвращались в Москву. В известной мере нас успокаивало сознание, что впервые советские люди облетели все побережье моря Лаптевых и что в целостности привели свой самолет обратно на Большую Землю.

Мы видели причины своих неудач в отсутствии у нас опыта и знаний, но не в условиях моря Лаптевых, бывших в тот год особенно тяжелыми для экипажа, первый раз попавшего в эти края. Многие наши полеты казались нам если не совсем бесцельными, то во всяком случае мало действенными, и, разбирая их, мы приходили к выводу, что можно было больше сделать полезного для освоения Арктики. И тогда же решили, не откладывая дела в долгий ящик, взяться по-настоящему за учебу, за накопление знаний, необходимых полярным летчикам.

Свои пробелы кое в чем мы уже хорошо уяснили и дали себе слово, если придется попасть в Арктику, рациональнее использовать свободное от полетов время и больше учиться на месте, на практике проверять свои знания, углублять их и дополнять. Эх, дали бы нам еще раз самолет, совсем бы по-другому работали!

В Москве ознакомившись с нашим отчетом и выслушав доклад Головина, командование признало, что с поставленной для начала задачей освоения моря Лаптевых экипаж справился. Наш экипаж и самолет были закреплены для дальнейшей работы в море Лаптевых, и это вселило в нас бодрость и уверенность, что с новыми задачами, какими бы сложными они ни были, мы справимся лучше.

НА ОСТРОВ ВАЙГАЧ



В подвале многоэтажного старого дома в Большом Черкасском переулке в Москве помещалась в 1935 году радиомастерская полярной авиации.

Мастерская стала излюбленным местом встреч штурманов и бортмехаников. Большую часть своего свободного времени они проводили здесь — кто за работой по налаживанию оборудования, кто в беседе, делясь бесконечными воспоминаниями о недавних полетах или обсуждая перспективы ближайшего будущего. Рационализаторские предложения быстро претворялись в жизнь.

Бортмеханики возились с моторчиками и компрессорами, лампами подогрева, трубами и другими деталями.

Штурманы, выполнявшие в полетах обязанности бортрадистов, занимались переделкой и реконструкцией радиостанций всевозможных типов и марок.

И я много работал, готовясь к дальнейшей работе на Севере, без которой уже не мыслил своего существования. И тоже, конечно, пропадал в мастерской.

В ту зиму впервые в большом количестве снаряжались воздушные экспедиции. Водопьянов летел на остров Врангеля, Галышев — в Тикси, Алексеев — на Нордвик, Головин — в Хатангу, Молоков — на остров Диксон.

Я смутно представлял себе задачи этих экспедиций и совершенно не знал условий полета зимой. Уверенный, что мой небольшой опыт не дает мне никакого права претендовать на участие в зимних полетах, я без зависти смотрел на улетавших и продолжал спокойно работать в мастерской.

Вскоре я остался один. Тихо и скучно стало в подвале на Черкасском. Оставался в Москве лишь один самолет полярной авиации — «Н-69».

Неожиданно, за два дня до вылета, меня предупредили о моем назначении штурманом-радистом на этот самолет. Маршрут полета: Москва — остров Вайгач.

Пришлось задуматься. Неужели не справлюсь? Посмотрел на радиостанцию, до последнего винтика моими руками переделанную, вспомнил полеты с Головиным и энергично принялся за упаковку штурманского хозяйства.

На следующий день рано утром я был уже на аэродроме. Бортмеханик Чагин возился то с мотором, то с шасси, помогал мне сверлить дырки и устанавливать станцию, крепить на плоскости динамо-машину и подвешивать на резиновых амортизаторах передатчик и приемник. Работы у нас было много. Гора грузов росла с каждым часом. Куда мы все это денем? Кроме нас троих, надо ведь разместить еще двух инженеров!

У машины перебивало много летчиков. Все они удивлялись, как это мы с такой загрузкой, на небольшом двухместном одномоторном самолете решились лететь в Арктику.

В окончательно подготовленном виде машина стала похожа на ярмарочную карусель. От всевозможных предметов, укрепленных вдоль фюзеляжа, бока его раздулись. На плоскостях, на шасси, под фюзеляжем и везде, где только можно было за что-нибудь уцепиться, были

привязаны запасные лыжи, пропеллер, несколько стоек шасси, мачта радиостанции, аварийный движок, пять пар охотничьих лыж, три больших чемодана, а под нижними плоскостями в двух подвешенных металлических цилиндрах обтекаемой формы размещено продовольствие в количестве, достаточном для безбедного существования пяти человек в течение месяца.

Внутри самолета, в задней кабине, все пространство до самого костыля забито спальными мешками, чехлами, палаткой, паяльными лампами, инструментами, какими-то банками, поршнями, цилиндрами. Нам с Чагиным было ясно, что при самом аккуратном размещении всех этих «товаров» для нас останется местечко немного больше скворешника. О том, куда поместить инженеров, ожидавших нас в Архангельске, пока и думать не хотелось.

Наступило ясное морозное утро 6 февраля 1935 года. Провожать нас собралась внушительная толпа корреспондентов, фоторепортеров, родственников, знакомых и просто любопытных.

Начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт и начальник Управления полярной авиации М. И. Шевелев приехали пожелать счастливого пути.

Нашему полету придавалось немалое значение. Я дал себе слово оправдать оказанное мне доверие, в каких бы трудных условиях ни пришлось летать. Последние минуты на аэродроме... Провожаящие замахали платками, фуражками.

Сигнал. Вопреки ожиданиям, самолет резво побежал по снежному полю и легко оторвался. Затем он резко качнул крыльями и пошел на север. Морозная дымка легкой, полупрозрачной пеленой окутывала Москву. За границей города горизонт очистился, видимость увеличилась — погода явно нам благоприятствовала.

Несмотря на то, что кабина открытая, мороза я не чувствовал — уж слишком был взволнован. Черной нитью среди белых снегов тянется Северная железная дорога, безошибочно указывая направление полета. Пилот пристально следит за ней. Карты у него нет, да и не нужна она — крупные населенные пункты знает он по памяти, а мелочи его не интересуют.

Миша Чагин, успокоенный ровным рокотом мотора, утомленный, прикорнул у моих ног на спальном мешке. Я связался с Москвой, затем с Архангельском. Получив погоду, написал записку «Погода в Архангельске отличная» и подал ее пилоту.

Поля и равнины сменяются лесами. Вьется среди них дорога. Дымя, тянут паровозы длинные составы на юг и север.

Остывает предполетное возбуждение. Начинаю по карте следить за местностью. Когда осталось лететь один час, предупреждаю Архангельск о времени нашего прилета. Неожиданно и, по моему мнению, без всякой видимой причины пилот положил машину в глубокий вираж и повел ее на снижение. Под нами безымянное озеро, окруженное лесом. Едва я успел смотать антенну, как лыжи уже скользнули по мягкому, пушистому снегу. Чагин проснулся и, ничего не понимая, смотрел по сторонам. Самолет стоял на месте. Медленно, почти бесшумно вращался винт мотора.

— Руки озябли. Немного погреюсь, — полетим дальше, — заявил пилот, выпрыгнув из кабины в глубокий снег. — Кому надо, — вылезайте, — и, захлопав руками, забегал по снегу, вытаптывая дорожку.

Недалеко от самолета вдаль уходила одинокая волчья тропа, и нигде ни пятнышка — девственная белизна.

— Съедят нас волки, вот и узнаешь, как садиться на незнакомом месте. Как взлетать теперь будем? Не оторвется самолет, а помощи неоткуда ждать, — заворчал Чагин, когда увидел, как глубоко в снег вошли лыжи.

— Ты, Михаил Иванович, вместо того чтобы скулить, лучше груз переложил бы поближе вперед. Руки онемели, давит ручка. Центровка нарушилась. А если еще двух человек посадим, то тогда, смотри, и в штопор сыграем мы с тобой.— И, обращаясь ко мне, пилот спросил:

— Ну, как там Архангельск?

— Зовет нас. Связь-то ведь я на полуслове оборвал, антенну еле успел выбрать — уж очень неожиданно решили вы садиться.

— Да, беспокоятся, наверное. Ну, ребятки, полетим дальше, пока в Москву не донесли, что мы пропали.

Закончив перетасовку грузов, пошли в воздух.

Снова, прицепившись к дороге, держим путь на север. Вскоре показался широко раскинувшийся на берегах Северной Двины город Архангельск. Садись на речной протоке.

В аэропорту — волнение: рейсовый самолет Аэрофлота, вылетевший с пассажирами в Архангельск, не прибыл к месту назначения. Комиссия по розыскам пропавшего самолета мобилизовала все наличные и прибывающие машины. Прилетевшие до нас для разведок морского зверя в Белом море М. С. Бабушкин и М. И. Козлов уже выполняли задание комиссии.

Нам также было предложено немедленно включиться в полеты по розыскам.

Первый же день показал, что в этих краях нелегко найти затерявшийся самолет. Океан леса, вековая тайга простиралась под нами. С редких полян, пугаясь шума мотора, вылетали в одиночку и целыми стаями глухари, взметая тучи снежной пыли. Больше пяти часов пролетали мы, не обнаружив ничего похожего на самолет. Ни с чем вернулись и другие.

Семь дней подряд находились по пять-шесть часов в воздухе. Летали парами и в одиночку, по прямой и по кругу. Одни и те же места были облетаны по нескольку раз. Самолет как в воду канул.

На восьмые сутки таежные охотники обнаружили самолет и обессилевших людей. Мы получили разрешение приступить к выполнению своих прямых задач.

Наши пассажиры нервничают. К счастью, они не подозревают, что для них на самолете мест нет. Мы устроили что-то вроде производственного совещания, в результате которого было принято решение: переселить меня с радиостанцией в самый хвост, по соседству с костылем.

Учитывая, что центровка самолета в связи с этим еще больше нарушится, пилот приспособил на ручку управления толстый амортизатор, который, по его замыслу, должен был выполнять функции кустарного автопилота. Пришлось также кое-какие громоздкие предметы вынуть из кабины и привязать на плоскости и шасси. Рассчитать все элементы, определяющие аэродинамические качества нашего самолета, теперь было бы не под силу ни одному конструктору.

Вечером мы познакомились с нашими пассажирами и убедились, что они весьма солидно подготовились к путешествию на заполярный остров.

У каждого из них исчерпывающая библиотечка, начиная от истории завоевания Северного полюса и кончая новейшими методами охоты на куропаток; двуствольное ружье с запасом патронов, пороха и дроби, вполне достаточным для большой охотничьей артели; боевая винтовка с ящиком патронов, пара револьверов; морской бинокль, фотоаппарат, термосы и два больших, туго набитых чемодана с личными вещами. Особое внимание они уделили одежде. Она состояла из полного комплекта нового кожаного на меху летного обмундирования и большой дохи из собачьего меха.

Когда инженеры, по нашей просьбе, нарядились в свою меховую одежду и представились в готовом к вылету виде, мы невольно захохотали.

Пришлось порекомендовать им сократить багаж примерно в три раза. После долгих пререканий соглашение было достигнуто, и 15 февраля мы были готовы к вылету. Перед нами стартовали самолеты Бабушкина и Козлова, вылетевшие на остров Моржовец.

Я прополз в хвост самолета и лег на спину по соседству с костылем. Рядом со мной, согнувшись, примостился первый инженер, за ним кое-как втиснулся второй, а оставшийся без места Чагин, стоя на плоскости, толкнул рукой летчика, чтобы привлечь его внимание. Затянутый шарфом, не видя, что делается сзади, пилот принял толчок Чагина как сигнал «можно трогать» — дал полный газ и повел самолет на взлет.

Чагину не оставалось ничего другого, как прыгнуть в кабину на плечи инженерам. Ноги его оказались внутри машины, но все энергичные попытки опуститься ниже успеха не имели. Покорившись судьбе, он повернулся спиной к ветру, терпеливо ожидая первой посадки для выбора более удобного положения.

По сравнению с механиком место у меня было барское. Лежал я на спальных мешках, нигде не дуло, надо мной — подвешенный на амортизаторах передатчик, а сбоку, на мягких вещах, — приемник. Все было под руками. Даже телеграфный ключ я приспособил на дощечке, которую держал на животе.

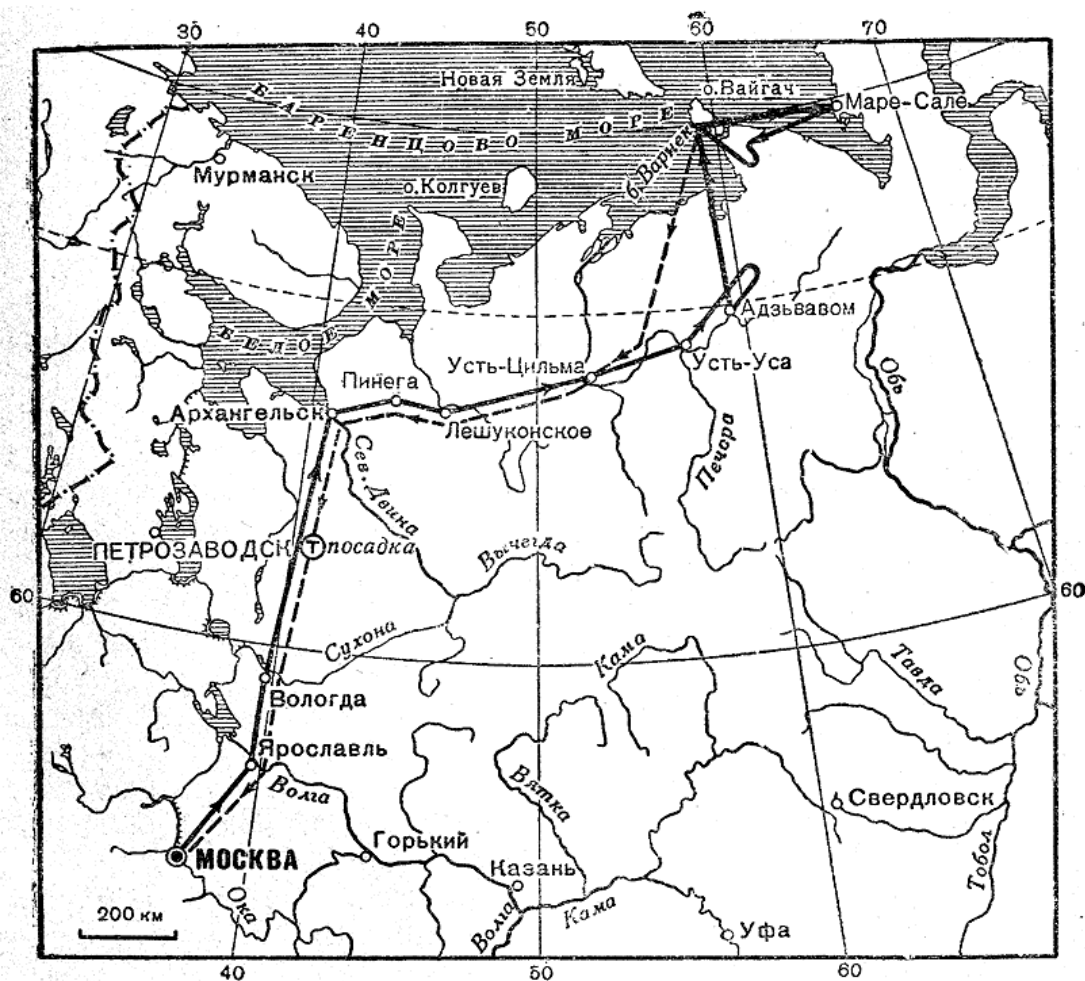
Но беда всегда приходит оттуда, откуда ее меньше всего ожидаешь. Для работы радиостанции нужна антенна, а антенная лебедка вместе с выпускной трубкой находилась в пассажирской кабине, до которой никак не дотянуться. Чагин должен был выпускать антенну по моему сигналу. Но и он не имел никакой возможности пробраться к лебедке. Бортовая радиостанция была обречена на бездействие. Тогда зачем же мне лететь, занимать место, создавать лишнюю нагрузку? Надо что-то придумать, чтобы заставить заговорить мою радиостанцию. Лететь сегодня нам свыше пяти часов.

Прорезав перочинным ножом в фанерном дне небольшое отверстие, я выпустил наружу кусок запасного антенного канатика со свинцовым грузиком и включил приемник. Попробовал — работает. Слышу мои позывные — Архангельск уже ищет меня. Тогда включил, вначале на малую мощность, и передатчик. Убедившись, что фанерное дно самолета является надежным изолятором, запустил передатчик на полную мощность и связался с Архангельском и островом Вайгач.

Нужна пилоту погода или не нужна? Сидит он далеко от меня, что у него делается, я не знаю и дальше спины инженера ничего не вижу. Однако все, что принимаю по радио, аккуратно записками сообщая.

Несмотря на то, что задача обеспечения полета радиосвязью и метеоинформацией по маршруту была разрешена, мне все же не лежалось спокойно, хотелось быть в курсе навигационной обстановки, а в моей мышеловке ни прибора под рукой, ни окошка в борту. Что делается снаружи, где летим, — не знаю и ничего не вижу. Прорезав в фанерных бортах самолета небольшие щели (осторожно, чтобы не нарушить этим прочности самолета), я получил возможность видеть землю и, сравнивая с картой, фиксировать детальную ориентировку. По солнцу и с помощью ручного компаса можно было грубо определить курс, а по часам — путевую скорость и рассчитать время прибытия!

Через пять с половиной часов мы сели у небольшого селения на реке Печоре. Дальше нам предстояло лететь над местами, где также не было ни трасс, ни аэродромов.



Перелет Москва — остров Вайгач — Москва. Зима 1935 года.

Пилот вылез из кабины и, увидев Чагина и инженеров, рассмеялся. Чагину же было не до смеха. Он заявил, что до тех пор, пока не научит пассажиров занимать положенные им места, никуда дальше не полетит. После нескольких репетиций был найден наиболее удачный вариант размещения.

На следующий день взяли курс на остров Вайгач.

Погода впереди благоприятная. На душе спокойно и легко.

Стиснутая извилистыми, покрытыми тайгой берегами, скрылась река Уса. Тайга редет, под нами кустарники лесотундры, а дальше, за полярным кругом, летим над обширной снежной пустыней — тундрой.

Под солнечными лучами сверкает белый снег. На небе ни облачка, на земле ни одного темного пятнышка.

На острове Вайгач в то время народу было много, и все свободные от работы люди высыпали встречать наш самолет, вернее почту, доставленную из Москвы.

В первых числах марта пришло приказание слетать в Маре-Сале, на западном берегу полуострова Ямал, и вывезти оттуда тяжело больного.

В хорошую погоду такой полет не представляет никаких трудностей. Мы пересекаем пролив Югорский шар и вдоль материкового берега доходим до устья реки Кары. Дальнейший путь

лежит через Байдарацкую губу, в южной части которой много чистой воды с отдельными небольшими льдинами на поверхности.

Все мое время уходит на связь. Прошу Маре-Сале следить за воздухом и при обнаружении самолета сообщить мне, в какую сторону повернуть, чтобы выйти на станцию.

Обязанности наблюдателя выполняет Чагин. Надо сознаться, что на этом посту он никак себя не проявил: за полтора часа полета он успел доложить лишь о том, что по курсу виден один медведь и еще какой-то зверь неизвестного ему вида.

Наконец, нас увидели. Приняв радиограмму Маре-Сале «Идите прямо на вас», передаю ее пилоту через Чагина, в последние минуты проявляющего бешеную деятельность. Высунув голову наружу, он внимательно смотрит вперед, затем, нырнув в кабину, кричит мне:

— Уже видно! Две собаки бегают возле дома...

Посадку сделали на ровной заснеженной тундре. Начальник станции пригласил нас выпить стопку «чая», но мы, торопясь в обратный путь, укрепили на шасси чемодан больного, его самого закутали спальным мешком и немедленно вылетели обратно.

Через час полета, когда до Варнека оставалось, что называется, рукой подать, я принимал радиограмму, которая неожиданно оборвалась на полуслове... Толчок, лыжи зашуршали по снегу, костыль запрыгал... и все стихло.

— Штурман, какая погода в Варнеке? — спросил меня пилот, перегнувшись через козырек нашей кабины.

— Антенна оборвалась, только часть радиограммы принял: «...поспешите, погода... порт...»

— Ну, что ж, будем здесь ночевать. А завтра погода улучшится, перелетим, тут уж недалеко осталось. Ну, Миша! Снимай нижний бензобак, будем воду спускать с радиатора, пока не замерзла.

Ветер, все усиливаясь, гнал, поземку. Облака закрыли солнце. Спустили воду, зачехлили мотор, установили палатку.

Пока мы снимали с плоскостей динамомашину и распаковывали бензиновый движок, разгулялась пурга.

В палатке нам удалось спарить мотор с динамомашинной. Первая задача решена — энергия для радиостанции у нас есть. Теперь нужна антенна. Мачта никак не держится, приходится стелить антенну на снегу. Новая беда — болты крепления динамомашины шатаются, ремень соскакивает. Задыхаясь в дыму, один из нас держит динамо, другой упирает ремень, третий следит за мотором. С большим трудом удалось добиться еле заметных колебаний амперметра передатчика. Я заработал ключом, дал свои позывные и только успел сообщить «Сели тундре. Живы, целы. Помощи не нуждаемся», как лампы передатчика потухли — порвался ремень динамомашинной.

Я был уверен, что радист Варнека, внимательно следивший за эфиром, мою радиограмму принял.

Только теперь я понял, что такое арктическая пурга. С воем и свистом обрушивался на самолет, на нашу одинокую палатку один снежный вал за другим, и казалось, что они не удержатся, сорвутся с места и понесутся по тундре. Временами же, когда наступала мертвая тишина, становилось как будто еще холоднее, огонь лампы слабел и арктический мрак вот-вот готов был поглотить последнюю вспышку света. Затем ветер с новой силой обрушивался на нас. И так неистовствовал он в течение трех суток. Не оправдался прогноз пилота — пурга оказалась не временной гостьей, а полновластной хозяйкой.

Мы постепенно освоились с обстановкой, перестали беспокоиться за самолет, наполовину засыпанный снегом, перестали обращать внимание на завывание ветра, научились спать при сильном морозе.

Старались всячески заботиться о нашем больном и создать ему возможные удобства.

Бензина у нас было достаточно, вода для мотора все время подогревалась, а самолет мог противостоять любому ураганному ветру. Наладили связь с внешним миром, и московские газеты имели полную возможность информировать своих читателей о жизни в нашем лагере. Кое-какие новости о жизни на Большой Земле доходили и к нам через словоохотливых радистов, державших с нами связь.

Лишь одно волновало меня — координаты места посадки. Правда, в первый день пилот, ткнув в карту рукавицей, безапелляционно заявил: «Примерно здесь сидим», но такой ответ никак не мог меня устроить. Сидеть в течение трех суток и не знать точно своего места — непростительно, и в первую очередь мне, радисту и штурману самолета. А исходных данных у меня никаких.

Астрономическая ориентировка также исключалась — не было секстана.

Как же определиться?

Когда-то еще в Севастополе я занимался рамочными антеннами, и мне пришла в голову мысль сделать рамку.

Из пары запасных охотничьих лыж соорудили крестообразную рамку и намотали на нее _ метров пятьдесят антенного канатика. Два свободных конца антенны присоединили к приемнику. Хоть и не верил летчик моему кустарному пеленгатору и ручному компасу, с помощью которого я определил направление рамки, однако радиogramму с координатами нашего места все же подписал.

Стихла пурга. В ясном небе выплыл большой диск луны, и яркими красками заиграло величественное северное сияние.

Настроение у пилота отличное. Уверенный, что завтра же улетим, он тихо что-то напевает. И наш пассажир повеселел, стал совсем не похож на больного.

Утром откопали из-под снега самолет, подогрели мотор и, уложив в кабину имущество нашего лагеря, взлетели.

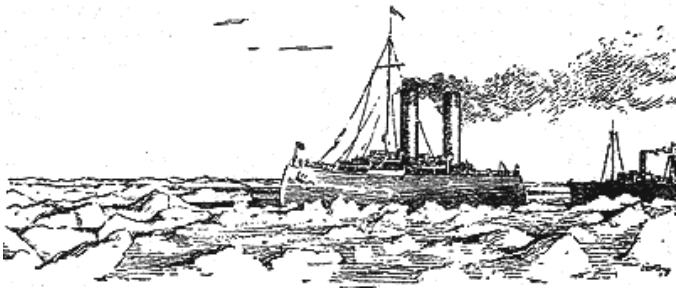
Через полчаса прибыли в Варнек.

Вид у нас был малопривлекательный — грязные, обросшие, с обмороженными лицами.

23 марта, загрузив самолет до отказа почтой, сделали прощальный круг над поселком и взяли курс на юго-запад, на Москву.

Обратно летели по тому же пути. Останавливались возле населенных пунктов, на озерах и речках, где узнавали от жителей название места и снова поднимались в воздух. Оригинальная тактика была у нашего пилота. Никому не говоря ни слова, вдруг с прямого полета закладывает машину в глубокий вираж, ведет ее вниз и, выровняв, тут же с хода садится на речку рядом с таежной деревней. Сбегаются люди, рассматривают самолет, спрашивают: откуда и куда летим, зачем сели, не выпьем ли чашку чая? Пилот не спеша вылезает из машины, заводит разговор об урожае, охоте, промысле и так искусно, что кто-нибудь обязательно скажет и название своей деревни и районного центра. Выведав местную географию, пилот угостит всех папиросами и, выкурив свою, жмет руки. Желает хорошего урожая или промысла, потом, забравшись в машину, взлетает. Мне в то время казалось удивительным, как это так получилось, что домой мы вернулись невредимыми: уж очень много было у нас случаев положить свой самолет «на обе лопатки».

В МОРЕ ЛАПТЕВЫХ



Страдная пора на красноярской базе полярной авиации наступает летом. Хотя и много хороших мастеров в авиаремонтных мастерских, но все же немало работы лежит на самих экипажах. Кроме того, свои руки, свой глаз всегда кажутся надежнее и лучше. В ангарах стучат молотки, пахнет краской. На площадках гудят моторы, пыль столбом стоит. На воде, у бочек, покачиваются гидропланы.

На четыре месяца уйдут самолеты туда, где нет ни баз, ни складов, ни мастерских. Поэтому, снаряжая машину для работы в Арктике, заранее нужно все учесть, предусмотреть, и сделать. Люди работают не покладая рук. Механики налаживают моторы, комплектуют инструменты и запасные части; штурманы устанавливают навигационные приборы, проверяют радиостанции.

В дорогу, на случай всяких аварий, механики запасаются заклепками, болтами, листовым дюралем, полотном и всевозможными мазями. Все это может пригодиться.

Одним из первых улетает в Карское море на своей летающей лодке Алексеев. За ним на северо-восток в Чукотское море направляется Молоков. Нам с Головиным предстояло вылетать в море Лаптевых.

Только было собрались опробовать моторы на площадке у ангара, как над нами на малой высоте стал кружиться самолет «Р-6». На фюзеляже видны белые знаки «Н-29».

— А ведь это Черевичный прилетел! Неужели будет здесь садиться? Ну, побежали, братцы, смотреть, как ломают аэропланы! — закричал Головин.

На самом острове садиться было негде. Кругом кусты, овраги, но есть в конце острова высохшая, усеянная галькой

протока. Уж не на ней ли думает садиться отчаянный летчик? Так и есть. Низко пронесся самолет — прицеливается летчик. Пошел на второй заход. Заходит издалека, сбавляет газ и планирует на протоку, которую все собравшиеся считают непригодной для посадки не то что «Р-6», а даже легкого самолета «У-2». Вот он все ниже, ниже...

— Пропал самолет ни за понюх табаку, — говорит наш механик, нервно закуривая папиросу.

— Только бы люди уцелели, а самолет отремонтируем, — откликнулся кто-то.

С треском разбрасывая гальку, катится машина, замедляя бег; вопреки ожиданиям разворачивается и, переваливаясь с крыла на крыло, подруливает к толпе людей.

— Вот чорт! Молодец, Иван Иванович! Я бы ни за что не рискнул, — восхищенно сказал Головин, здороваясь с Черепичным.

— Да, аэродромчик у вас неважный, но на «Р-6» можно садиться, крепкая машина! — ответил Иван Иванович, глядя на место пробега.

Тогда я впервые увидел Черевичного, с которым судьба потом сводила меня не раз. Первое впечатление меня не обмануло. Смелый летчик! В этом я неоднократно убеждался впоследствии.

Ранним тихим утром 17 июля простились с Красноярском и взяли курс вниз по Енисею.

Над Леной летал я уже дважды, а вот над Енисеем — впервые. Обе великие сибирские реки многоводны, обе впадают в океан.

Отливая сталью, блестит, уходя к горизонту, Енисей. Пустынные берега, редкие селения. Медленно плывут длинные плоты. У самого полярного круга, у устья небольшой речки, — селение Курейка. Сделав круг, Головин показывает небольшой почерневший от времени домик, в котором жил И. В. Сталин в бытность свою в ссылке в 1914-1916 годах.

Оживленно в заполярном городе Игарке. Дымят трубы лесозавода. Белеют штабели свежераспиленного леса. В порту плоты, катера, буксиры. Скоро придут за лесом океанские корабли.

Чем севернее, тем шире становится Енисей. Редет тайга. Вдали виднеются снежные вершины гор, в оврагах еще не растаявший побуревший снег.

В море нам еще рано, и до тех пор пока не освободится от льдов бухта Нордвик, где мы должны базироваться, нам предстоит сделать несколько пассажирских рейсов между Дудинкой и Хатангой.

Наш прилет в Дудинку вызвал особый интерес у участников нескольких экспедиций, рассчитывавших на дальнейшее передвижение с помощью самолета.

Дудинка, в прошлом охотничье-промысловое селение, за последнее время приобретала в деле освоения и изучения Крайнего Севера большое значение. Отсюда из центра Таймырского национального округа проектировалась железная дорога до Норильска, начиналось строительство морского порта и отсюда же во все стороны растекались научные экспедиции и изыскательские партии.

Незаходящее полярное солнце и исключительно злые комары, от которых можно было спастись только в полете, помогли нам в короткий срок совершить несколько рейсов в Волочанку и Хатангу.

Хорошо было летать! За все время ни одного облачка. Вверху дышалось легко и свободно; солнце вокруг ходило по горизонту, то приподнимаясь на юге, то опускаясь на севере. Полеты не утомляли — отдыхали по очереди. Изучали местность, запоминали ориентиры. И с большим сожалением опускались мы на воду, где, знали, не будет нам пощады от назойливых комаров ни днем, ни ночью.

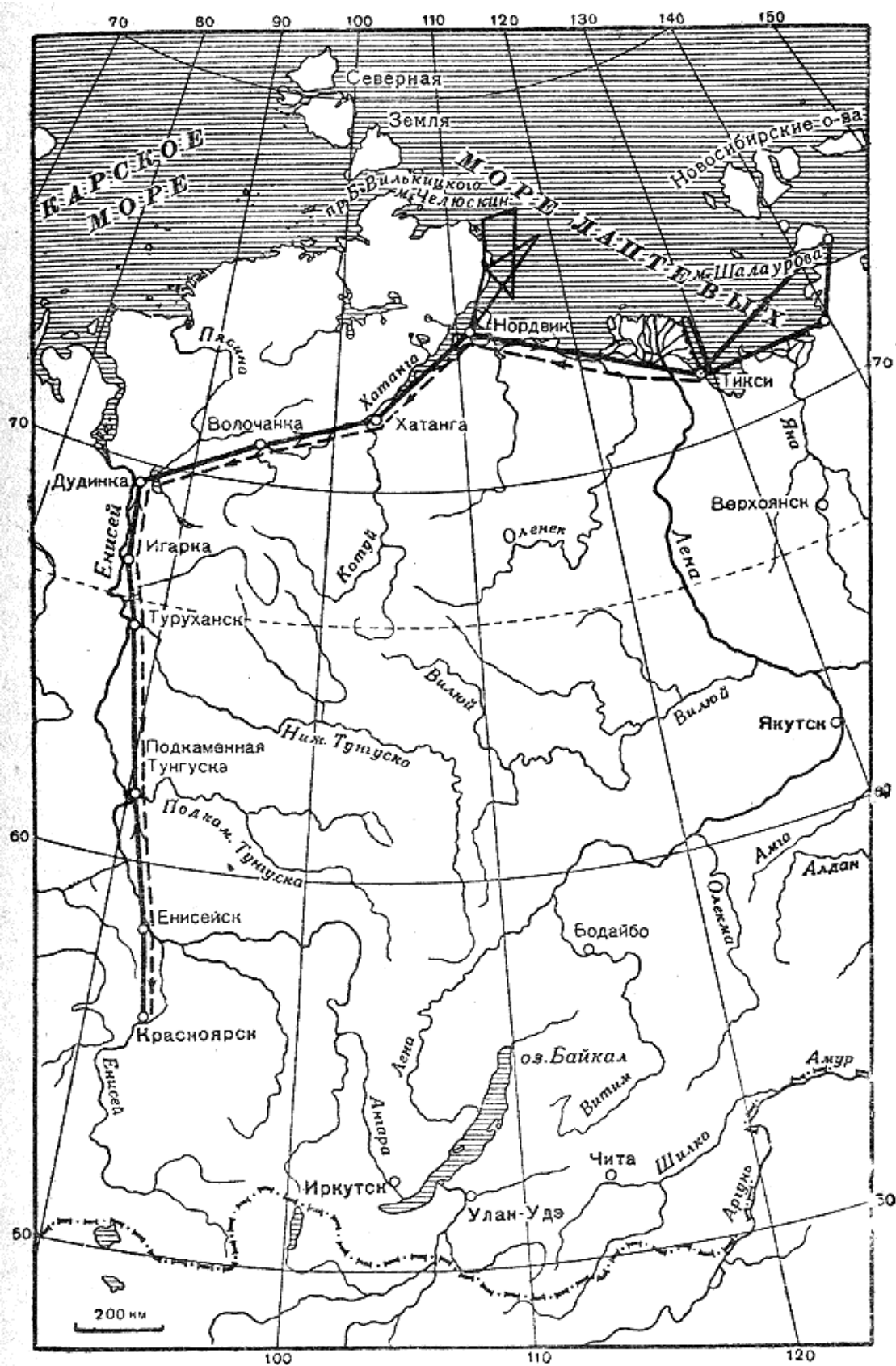
К счастью, бухта Нордвик вскоре очистилась от льдов, и мы, забрав с собой последнюю партию изыскателей, вылетели в Хатангу.

В полночь солнце на севере в самой низкой точке чертит нижним краем по горизонту — там день, на юге темная полоса — там ночь.

Откуда-то появляется горький, удушливый дым... Солнце стало багровым; где-то горит тайга. В верхних слоях атмосферы дышать невозможно. Только у самой земли избавились мы от едкого дыма.

Высадив пассажиров и отдав своей кровью дань Хатангским комарам, летим на север, к морю.

Широким заливом заканчивает свой бег к морю река Хатанга. По заливу гуляют белые барашки, ветер крепчает, с моря тянет прохладой.



Полеты на ледовую разведку в море Лаптевых.
Лето 1935 года.

Шторм провожал нас отсюда в прошлом году, шторм встречает нас и теперь. Неужели здесь лучшей погоды не бывает? Выглянув за борт и увидев на море барашки, механик пришел к заключению, что для работы нам отведен наихудший участок Ледовитого океана.

Головин сосредоточенно о чем-то думает — море и ему явно не нравится. Наши мысли прикованы к бочкам с горючим, виднеющимся на том же берегу, где вдоволь натерпелись мы в прошлом году. Ничего не поделаешь, горючее могли доставить только сюда, другие места в этом районе еще хуже.

Застегнув куртку на все пуговицы, Головин плотнее надвигает шлем на голову, готовясь к приему холодного душа.

Второй пилот ерзает на сидении, беспокойно смотрит то на море, то на Головина, видно не представляя себе, как можно рисковать, направляя машину на посадку в бушующее море.

Прыгает самолет, брызги скрывают дневной свет, волны заливают кабину. Вода холодная!

Было время полного прилива, и Головин, поймав какой-то момент, направляет машину меж двух волн в маленький заливчик. Качка прекратилась. Нос самолета воткнулся в берег, моторы застыли. Выскочив на сушу, спешим надежнее закрепить самолет. Ветер истошно воет, но теперь он нам не страшен. Все мы изрядно промокли, но делаем вид, что нам на этом пустынном берегу совсем неплохо.

Приступили к организации лагеря. Продукты и посуда у нас с собой, пресная вода — рядом, в озерах. И в дровах недостатка нет: на берегу плавника много, дом построить можно.

Установить мачту и раскинуть антенну было делом несложным.

Получили приказание с флагмана ледовой разведки — ледокола «Ермак» — при первой же погоде произвести ледовую разведку от Нордвика до островов Петра и перелететь на новую базу — в бухту Прончищевой. Ни* на минуту не затихая, третьи сутки дует свирепый норд-ост. Свистит ветер в оттяжках антенны, гнет мачту, гонит высокие волны по бухте, нагоняет с моря голубые льдины.

Трещит моторчик радиостанции, монотонно пищат точки и тире. «Штормует море Лаптевых», — передает радиостанция Нордвик. Крепко опутанный концами, стоит в заливчике самолет, ожидая летной погоды.

Все то же, что было в прошлом году. Шалаш на берегу, костер, не гаснувший ни днем, ни ночью, чайник над костром. На жердях сохнет наша одежонка, вернее не сохнет, а вялится. Хлеб кончился, на галеты перешли. В мясе недостатка нет — Головин зря патронов не тратит. Живем в самолете, много читаем, занимаемся — у нас своя бортовая библиотека. Головин мечтает вслух о том, как будем летать к северу от острова Котельного, искать загадочную Землю Санникова и обещает, если окажется, что «Земля» состоит из нескольких островов, то каждому острову присвоят фамилию одного из членов нашего экипажа.

— Везет же тебе, — обратился он к своему помощнику, — первый раз попал в океан, и сразу остров твоего имени на картах появится!

— Все острова тебе уступаю. Лишь бы только в Красноярск обратно попасть, а сюда больше меня не затянешь, — укладываясь на ночлег, ответил второй пилот.

На море шторм, воет ветер, моросит дождь, а мы занимаемся и мечтаем о новых землях, больших полетах, караванах, для которых находим новые пути. Хотя никто из нас ледовой разведкой еще не занимался и льдов по-настоящему не видел, однако в мечтах мы уже завзятые ледовые разведчики,

Умываться приходится редко. Одежда сырая, а сапоги... хуже всего с сапогами, никогда сухими не бывают. Но это все мелочи, лишь бы «погода пришла»!

С «Ермака» получили три задания по ледовой разведке. По всему видно, что нынче в море кораблям нелегко.

На шестые сутки, в полночь, неожиданно стих ветер, уgomонилось море. Не скрипит и не качается самолет. Разбуженные непривычной тишиной, мы сразу решаем, что время действовать.

Воспользовавшись приливом, на скорую руку собрали имущество, запустили моторы и вырулили в бухту.

Прошли над пустынным островом Бегичева и впервые в жизни увидели море, покрытое льдами. Вот они перед нами, белые и голубые, большие и малые, где густо сплоченные, где разреженные. Все их на карту нанесем, пошлем «Ермаку» донесение, и выйдут корабли, свободно лавируя во льдах, на чистую воду.

Скрылись льды. Показался кусочек острова Преображения, да и тот исчез в тумане.

В расчете на лучшую погоду поворачиваем на восток. Полчаса, час летим, а море все не просматривается. Летим на север к островам Петра, а картина все та же — плотной шапкой тумана закрыто все побережье Таймырского полуострова.

«Где садиться будете? К нам с моря туман надвигается», — запрашивает радист Нордвика.

Читает Головин радиограмму, хмурит брови и разворачивает самолет на юг. -

«Поспешайте домой! Туман накрыл уже станцию. Скоро закроет аэродром», — с явным беспокойством снова радирует Нордвик. В Хатангском заливе туман оборвался, и пилот, недолго раздумывая, повел машину вниз и посадил ее в мелководной бухте Кожевникова. Рулили, промеряли глубину и вынуждены были отдать якоря посередине бухты.

В задней кабине шумит примус. Второй пилот приступил к выполнению своих поварских обязанностей. Механики подтягивают какие-то гайки, болты — у них на стоянке работа всегда найдется. Головин просматривает сводки погоды, прикладывает к карте линейку, записывает цифры, — хочется ему до Челюскина слетать, вот и прикидывает, хватит ли у нас горючего.

Заработала и моя радиостанция — успокоился радист Нордвика.

Живет экипаж своей жизнью, не унывает, придет еще и его время — время удач и побед.

Тихо плещется мелкая волна, лаская тонкие борта лодки. Туман окутал самолет и только радио напоминает нам о большом мире, живущем там, за туманом.

Но уже через сутки пришел с моря наш знакомый норд-ост. Стонет, гнется высокая мачта, тонким писком жалуется антенна. Натянулись концы, ползут якоря по песчаному грунту. Дрейфует наш корабль — надо спасти его.

Гудят моторы. Цепляются волны за днище... Держим курс к бухте Прончищевой, а оттуда: «К нам нельзя! В бухту нагнало много льда. Дождь с туманом».

«У нас шторм восемь баллов», — радируют с Преображения.

Головин поворачивает самолет на Нордвик. Горючего оставалось мало, и сели мы в бухте возле нашего лагеря, отмеченного бензиновыми бочками.

Четверо суток гулял на свободе свежий ветер. Дождь стучал по самолету, заливал костер у шалаша. Неуютно, сыро и холодно. Только утки скрашивали нашу жизнь. Прилетали стаями

и устраивались на ночевку у подветренного борта самолета. Стреляли их по выбору и ровно столько, сколько нужно было на обед.

Первый сигнал об улучшении погоды в море Лаптевых поступил с бухты Прончищевой, а за ним и с острова Преображения. К моменту вылета над нами засияло солнце и ветер стих.

Шесть часов летали мы над льдами, уходили далеко в море и пеленгатором определяли свое место. Управление самолетом Головин поручил помощнику, а сам принялся помогать мне зарисовывать льды, боясь, как бы я, отвлекаясь на радиосвязь, не упустил существенные детали.

И вот, вероятно, потому, что мы так много думали о льдах, читали, изучали, прислушивались к рассказам опытных разведчиков, и получилось, что, когда увидели их и условными знаками стали наносить на карту, казалось нам, будто работу эту мы делали уже много раз и делали ее спокойно, без тревог и сомнений. В этом полете доходили на севере до островов Петра, а на востоке — далеко в море до чистой воды, куда в прошлом году за все лето ни разу не смогли долететь.

Широким извилистым фиордом вдается глубоко в материк бухта Прончищевой, на северном берегу которой мы и сделали посадку, недалеко от полярной станции. Первыми приветствовали нас громадные лохматые собаки, заглушая лаем голоса полярников, вышедших встречать первый самолет, прилетевший к ним с Большой Земли.

Обнюхав и признав в нас своих, собаки повилили хвостами и разошлись в разные места доделывать свои собачьи дела, прерванные нашим прилетом.

Среди встречавших были охотники и их бригадир — известный промышленник Сергей Журавлев, коренной архангельский житель, прошедший большую часть своей жизни в Арктике, охотник, каюр и проводник всевозможных экспедиций.

Привязанные короткими цепями греются на солнце четыре медвежонка. Они незлобивы и даже приветливы, становятся на задние лапы, лижут руки и, играя с нами, ложатся на спину. На жердях возле дома развешаны шкуры белых медведей. В стороне валяются туши моржей — «собачий харч» — и куча оленьих рогов. По всему видно: охота здесь неплохая.

Полярники оказались людьми гостеприимными и понимающими — к нашему прилету затопили баньку и, угостив нас обильно, уложили отдыхать на настоящих кроватях. Но недолго наслаждались мы отдыхом.

С моря хлынули льды, заполнили бухту, и когда мы прибежали к самолету, то уже не только взлететь, но и рулить не было возможности. Вдоль северного берега льды входили в бухту, а вдоль южного выходили в море, образуя в восточной части сплошной движущийся поток. Только в глубине льдов не было. Как спасти самолет? Одна пробоина... и закончит он свое существование. Рубим якорный конец, баграми отталкиваем льдины, дрейфуем по течению в глубь бухты. Только бы спасти самолет, и тогда уж никогда не оставим его ни на минуту — будем дежурить, ночевать в нем, беречь, как зеницу ока. А льды громоздятся друг на друга, тащат самолет за собой, подползают под днище. Далеко еще до чистой воды, а сил наших уже нехватает...

Запустив мотор на своем боте, полярники поспешили к нам на помощь. Взяв самолет на буксир, бот вытащил его на чистую воду. Все облегченно вздохнули.

Сутки отстаивались в западной части бухты. Отрезанные льдами от зимовки, мы привели в порядок самолет, поставили заплаты, выровняли вмятины, покрасили царапины и выкачали воду.

Днем прибежали собаки, посидели, понаблюдали за работой экипажа. На ночь ушли на зимовку, а утром снова к нам. Виляют хвостами, прыгают на жабру, засматривают в самолет, будто проверяют, что нами сделано и сколько еще осталось работы.

Переменился ветер, и мы, забрав с собой десятка полтора собак, вслед за уходящими льдами прирулили к полярной станции. Недовольным лаем встретили наших лохматых пассажиров оставшиеся на берегу собаки, видимо злясь, что прозевали случай прокатиться на новом боте, который и летать по воздуху и плавать по воде умеет.

Получаем приказание разведать море от бухты Прончищевой до бухты Тикси.

Через десять минут полета принимаю радиограмму, в которой первоначальное задание отменяется и дается новое — найти для «Ермака» чистую воду.

Указав рукой на рамку, Головин спрашивает меня, не выйдем ли с помощью пеленгатора на ледокол. Я киваю головой.

И только когда вскоре в открытом море мы увидели в кильватерной колонне медленно продвигавшийся среди сплоченного льда караван судов и впереди ледокол «Ермак», мы по-настоящему оценили свой радиопеленгатор.

У меня рук нехватает: фотографирую суда, отвечаю на запросы «Ермака», зарисовываю льды. Накренив машину, Головин кружится над ледоколом, приветствующим нас белыми клубами пара. Суда идут вдоль основного, тянущегося с севера на юг Таймырского ледяного массива. Тяжел и долог будет путь, если этим же курсом суда пойдут и дальше.

Надо во что бы то ни стало помочь каравану. Мы летим на восток.

Наблюдая за льдами, Головин советуется со мной в оценке их возраста и свойств. Убедившись, что дальше на восток льда нет, поворачиваем на юг и идем вдоль кромки льдов. С выводами не спешим, решаем детально обследовать весь район и только тогда уже сообщить результаты.

Вскоре мы снова появились над караваном, передали ледовую обстановку и порекомендовали изменить курс для скорейшего выхода из тяжелых льдов.

Удовлетворенные, наблюдали мы, как ледокол повел суда на восток к чистой воде.

И с того дня пошло у нас как-то все по-иному, все пошло хорошо. Убедившись в реальной помощи самолета, «Ермак» держал нас возле себя, давая задания на ледовую разведку в районе от острова Андрея до бухты Нордвик.

Полеты не утомляли. Мы стремились летать как можно больше, не оставляя без внимания ни одной мелочи на побережье и в море. К востоку от острова Бегичева обнаружили мы однажды два песчаных отмельных острова, не нанесенных на карты. Зарисовав их конфигурацию и определив место, сообщили «Ермаку» о первом нашем географическом открытии. И хотя небольшие были острова, низменные, песчаные, но для нас это было крупным достижением, окрылявшим нас надеждой и на другие открытия, и в первую очередь, конечно, на открытие Земли Санникова.

Во всем районе установилась прекрасная, солнечная погода.

Питание было хорошее и разнообразное. В изобилии свежая рыба, мясо и даже грибы. Все поправились. Бесперебойно работала баня. Ходили опрятные, бритые. Короче говоря, мы освоились, работа спорилась, и Север казался своим родным домом.

Дружили с охотниками, особенно с Сергеем Журавлевым. Когда услышали, что для выполнения плана им нехватает сотни моржей, мы стали внимательно осматривать берега. Заметив на песчаной косе у входа в бухту большое стадо моржей, гревшихся на солнце, сообщили об этом Журавлеву. Охотники немедленно приступили к снаряжению экспедиции.

Наши охотничьи сердца загорелись, и Головин попросил разрешения принять участие в охоте всему экипажу.

После некоторого колебания Журавлев распорядился выдать нам винтовки и патроны. И хоть охотничий стаж был у нас солидный, но волновались мы изрядно.

Лавируя между редкими льдами, медленно двигался по бухте ботик. По нашей просьбе Журавлев прочел краткую лекцию на тему «Охота на моржей», ознакомил нас с планом охоты, наметил каждому его место, а затем стал проверять умение обращаться с оружием.

Врезавшись с хода в песчаную косу, мы выскочили на берег, выстроились в шеренгу и, отрезав зверям путь к отступлению, открыли огонь по команде Журавлева. Моржи подняли невообразимый рев. Промышленники стреляли уверенно и не спеша. Мы же, вероятно от волнения, стреляли беспорядочно.

Ледовая обстановка вполне выяснилась. «Ермак» заканчивал проводку судов и в нашей помощи больше не нуждался. Нам поручили предпринять разведывательный полет на восток, через море Лаптевых, до границ с Восточно-Сибирским морем, а после этого направиться на север, в район предполагаемой Земли Санникова.

Простившись с тихой бухтой, вылетели на восток. Туманом и моросью встретила нас дельта Лены. Два раза садились в протоках и, набравшись духу, снова взлетали и шли на бреющем.

Летели, что называется, «со всеми остановками» и только через сутки пришли в Тикси. Остановились на своем старом месте; бухта, горы, даже «тиксинская» погода — все было знакомо, и за год, казалось, ничего не изменилось. И только в устье реки Кобчик, в заливе Сого, пусть небольшая, но перемена: на берегу будка и рядом в порядке сложенные бочки с бензином, — теперь уже не придется катать тяжелые бочки за километр по мокрой тундре!

Пришвартоваться помог нам молодой человек, с виду похожий на моториста.

— Кто такой будешь? — обратился к нему Головин.

— Начальник аэропорта, — показывая глазами на будку, уверенно проговорил незнакомец.

— Аэропорта? Слыхали!? Здесь уже целый аэропорт организован, а мы об этом ничего и не знаем. Ну, а штат у тебя какой же? Механики, мотористы, рабочие?

— Да я пока что один за всех справляюсь. Работы немного. Вы первые прибыли ко мне!

На черной будке всю длину свежей белой краской было выведено: «Аэро-гидро-порт Тикси».

— Нехватает тут у тебя, — сказал Головин и, вынув кисть из ведра с краской, аккуратно добавил: «1-го класса!!!»

- — Ну вот, теперь все ясно, товарищ начальник порта «первого класса!» Сейчас нас покормишь, спать уложишь, и полетим мы завтра в другой аэропорт.

На полярной станции происходит смена зимовщиков. Им сейчас не до нас, да и мы мало нуждаемся в их помощи; есть у нас теперь свой «аэровокзал», и устроились мы в нем совсем неплохо.

Держим курс на восток. На всем протяжении — до пролива Дмитрия Лаптева — одна лишь чистая вода. Дойдя до кромки льдов в Восточно-Сибирском море, поворачиваем обратно. Время близилось к вечеру. Тучи опустились ниже, морось стало гуще, моторы начали постреливать.

Под нами был широкий залив — Ванькина губа. Пилот повел самолет на посадку.

На сотни километров ни жилья, ни человека. Стоит на якоре самолет с открытыми моторными капотами, механики меняют свечи, а трое на резиновой лодке обследуют дно залива. Утомительная работа, но интересная — никто до нас не прощупывал дна этого мелководного залива.

Поздно в сумерках причалили мы к самолету.

Расположились на ночлег. Сквозь равномерный плеск волны и легкое поскрипывание якорного конца слышны разговоры о полете на Землю Санникова. Головин настаивал на полете, а механики доказывали, что на наших моторах далеко в море улететь нельзя. На чем они порешили, я так в ту ночь и не узнал, крепко уснув, убаюканный волной.

Утром мы были разбужены каким-то непонятым тоскливым криком. То ли ребенок плакал, то ли кто-то издали взывал о помощи, а когда крик переходил в истошный дикий вой, становилось до того жутко, что мы невольно старались быть возможно ближе друг к другу.

Первым поднялся Головин и, высунув голову, посмотрел по сторонам.

Мы бросились к люкам — над самолетом, вытянув длинную шею, низко кружилась гагара.

— Зиму чувствует. Плачет о прошедшем лете. Пора и нам собираться домой, а то застрянем где-нибудь, — тоном знатока многозначительно произнес второй пилот.

— Ничего. Еще недельки две полетаем, Землю Санникова найдем, вот тогда уж и домой соберемся.

— Далась тебе эта земля! — проворчал механик, запуская моторы.

Начальник «аэропорта первого класса» спал крепким сном, когда мы сели в бухте Тикси.

С особой тщательностью провели подготовку к полету на Землю Санникова.

Много вопросов встает перед нами. Как будут вести себя компасы? Какая погода нас встретит? Есть ли там вообще земля?...

Тихим солнечным утром 26 августа, загрузив до полна баки бензином и взяв про запас одну бочку, мы пошли вдоль берегов дельты Лены.

Погода благоприятствовала полету. Но что делается впереди, мы не знали и знать не могли.

Мерно и дружно урчали моторы, спокойно над величавым морем плыл наш корабль.

Остался позади мыс Баркин-стан. Направляя самолет на остров Котельный, Головин внимательно всматривался в морскую даль.

Вдруг вздрогнула машина, затарахтели вразнобой моторы, вот-вот остановятся.

Механик сигнализирует, что-то говорит, показывая на мотор. Головин планирует на посадку. Лодка бежит по воде. Вдруг толчок, еще один, и, зарывшись в песчаное дно, самолет резко

останавливается. Что за чорт, до берега миль десять, а мы на мель сели! Промеряю багром глубину — полметра...

В высоких резиновых сапогах разошлись мы в разные стороны искать глубоких мест. На полкилометра отошли — грунт твердый, ходить нетрудно. Сколько ни шли, глубина везде одинаковая — полметра, и дно ровное, как футбольное поле на стадионе «Динамо» в Москве.

Что делать? Механик уже закончил замену свечей и болтов, укрепил мотор и невозмутимо, стоя в воде, подкрашивает нижнюю часть жабры, при нормальном положении самолета обычно погруженную в воду.

— Кто бы мог подумать, что в такой дали от берега так мелко будет, — смущенно обращается к нам Головин. — Дорогой ценой дается арктическая наука, но зато уж не забудется. А погода-то, как назло. Тихо, тепло и какое солнце! Никогда такого не видали в этих краях. А нам, как никогда, сейчас нужен шторм, и обязательно с большой волной, иначе не оторвемся.

— Наделали шуму на всю Арктику. Еще, чего доброго, ледокол выйдет на поиски, а Москва узнает и самолеты вышлет на помощь, — шуруя кистью, нарочито громко говорит механик своему помощнику.

— Видать, нам сидеть здесь долго придется, — поднимаясь на палубу, промолвил Головин.

— Сообщи, Александр Павлович, что временно сделали посадку и в помощи не нуждаемся, — а сам полез в моторную гондолу запускать аварийный двигатель для радиостанции.

После нашего сообщения эфир успокоился, но чувствовалась какая-то настороженность: стоило только нажать на ключ, как сразу же откликалось несколько радиостанций, и быстрее всех

радист с теплохода «Пятилетка». Через пего я главным образом и передавал радиограммы на Большую Землю.

Не находя другого выхода, с болью в сердце сливали мы горючее. Урча, лился бензин и тонкой пленкой растекался по морю, унося нашу давнишнюю мечту, наши надежды...

Головин бодрится, обещая завтра же повторить вылет с Тикси.

Все тяжелое имущество погрузили в клипербот. В самолете остался один Головин. К хвосту привязали длинную веревку и изо всех сил стали раскачивать самолет. Вуют моторы, водяной смерч валит нас, уносит клипербот, а мы кричим: «Ура, Пашка! Ура!» (Пашкой мы звали Головина лишь в особо торжественных случаях). Самолет уходил в море. Держась руками за грузеный* клипербот, брели мы. Нелегко было, но шли, другого-то пути у нас не было! А некоторые брели и думали: «Полетим ли завтра к Земле Савинкова или не полетим? Хорошо бы полететь!»

— Ну, братцы, и испугался ж я, до смерти! Ведь я вас потерял из виду. Взлетел и потерял. Нет вас! И скорей плюхнулся. Думаю: а что, если не дойдут? Тогда что, пропали ведь люди! — с тревогой в голосе встретил нас Головин.

В тот же день возвратились мы в Тикси.

Трое суток хозяином бухты был шторм. О полете на Землю Санникова нечего было и думать. А тут получили новое задание и полетели на запад вызволять корабли.

Горы покрыты облаками. Сыро, ветрено, неуютно. Темной массой среди льдов высится на рейде бухты Прончищевой океанский пароход «Куйбышев». Промелькнуло короткое лето.

Надвинувшийся с моря туман помешал нам вылететь на ледовую разведку. Вслед за туманом лавиной ринулся лед. Мы вовремя успели отвести самолет в глубь бухты. В худшем положении оказался пароход «Куйбышев» — льды зажали его со всех сторон, давят борта. Гудками и по радио взывает о помощи. Единственный выход в море забит льдами, сам пароход пробиться не может. На помощь к нему спешит ледорез «Литке», ощупью пробирается в тумане, ориентируясь на радиосигналы и протяжные гудки.

Для плавания в море остались считанные дни. А ледовая обстановка усложнилась настолько, что один «Ермак» уже не может справиться с проводкой судов. Вдвоем с «Литке», который ведет за собой пароход «Куйбышев», они собирают суда, чтобы вывести их в Карское море.

Как только туман чуть приподнялся, — уходим в воздух, стараясь помочь морякам.

В последние дни навигации мы летали при малейшей возможности, а в остальное время боролись в бухте со льдами и ремонтировали самолет. С каждым полетом он становится все более ветхим, заплатка на заплате от носа до хвоста.

Последний полет над караваном, который ведет «Ермак», и мы держим курс на Тикси. Туман и дождь прижимают нас к воде. Садимся на протоках, где придется. С грехом пополам добрались, наконец... Горы покрыты снегом. И без того плохая погода будто только ждала нас, чтобы преподнести еще норд-ост. Не то что взлететь — носа высунуть нельзя. Дождь сменился снегом, началась пурга. Даже Головин помрачнел.

Ранняя зима. Пора домой выбираться, иначе зазимовать недолго. А тут узнаем — надо лететь на восток, искать кунгас, спасти людей.

Стихла пурга, успокоилось море. Готовимся к вылету, горючим загружаемся полностью, по пути ни одной базы.

Запустили моторы и только хотели вырливаться — видим, человек бежит, машет. Подождали.

— Еле успел добежать. Телеграмма от Молокова,

- «Головину, — читает вслух наш командир. — Попутном полете обнаружил кунгас людьми. Координаты сообщил вышедшему в море пароходу. Вам лететь восток не надо. Ждите меня. Вместе уйдем домой. Привет. Молоков».

С нетерпением ждем Молокова. Вот он появился вдалеке черной точкой. Все ближе и ближе. Погудел над нами, повиражил и пошел на посадку.

С радостным волнением обнял я Алексея Ритсланда.

Поговорили, чайку попили, покурили и полетели вместе на запад.

В Красноярске самолеты оставили для капитального ремонта, а сами поездом — в Москву.

НА МЫС ШАЛАУРОВА



Массовых вылетов в Арктику на зиму 1936 года не намечалось. Несколько самолетов поддерживали авиасвязь по Оби, Енисею и Лене. Некоторые работали на Чукотке, осваивая воздушные трассы в зимних условиях.

При Академии имени Жуковского были организованы курсы повышения квалификации летного состава полярной авиации.

В марте, когда учеба близилась к концу и мы готовились к зачетам, командование неожиданно приказало мне срочно выехать в Иркутск. Я должен был принять участие в полете на мыс Шалаурова в проливе Дмитрия Лаптева на самолете «Р-6», на котором Черевичный совершал рейсы между Иркутском и Якутском.

Мне и учебу жаль было бросать — считанные дни оставались до получения диплома, и полет был интересен.

Упаковать радиостанцию и прочее имущество, написать на ящиках «не бросать», «не кантовать — стекло», хотя бы там и не было никакого стекла, — было делом привычным.

На пятые сутки я вышел из вагона на иркутском вокзале и по ухабистой ледяной дороге на реке Ангаре на санях перебрался в город.

На аэродроме я увидел Ивана Ивановича Черевичного.

Молодой, энергичный, он лишь недавно начал работать на Севере, но уже чувствовал себя уверенно.

Встретил меня Черевичный не очень приветливо. Великолепно справляясь с работой на воздушной трассе Иркутск — Якутск, он полагал, что может выполнить без штурмана и радиста любые задания, в том числе и полет на Новосибирские острова. Поэтому Иван Иванович считал себя до некоторой степени обиженным моим назначением. Однако когда я спросил «Не лучше ли мне отправиться обратно?», Черевичный приказал бортмеханикам помочь мне к вечеру установить мое хозяйство на самолет.

Механики оказались славными ребятами и, несмотря на сильный мороз, проработали целый день, пока не привернули, как говорится, последней гайки. Очень помогло и то, что мое радиохозяйство приспособлено было еще в Москве для установки на любом самолете. Кроме того, у меня уже имелся опыт трех экспедиций в Арктику.

К вечеру самолет был готов к вылету.

Едва забрезжил рассвет, как мы были уже в воздухе. Шли на север вдоль большого сибирского тракта, связывающего Иркутск с верховьями Лены.

У села Верхоленик вышли на Лену. Черевичному этот путь был хорошо знаком, и он уверенно вел самолет, срезая по прямой крутые изгибы реки.

В открытых, ничем не защищенных кабинах температура держалась около тридцати градусов ниже нуля. У Черевичного хорошо подогнанное и приспособленное для полетов в открытых машинах обмундирование. Его маска собственной конструкции испытана при пятидесятиградусном морозе, через его унты и большие меховые рукавицы не пробраться никакому холоду. У меня же мороз находил лазейку всюду — мерзли ноги, руки, а от неумелого оттирания замерзающих «деталей» ко времени первой посадки щеки и нос оказались обмороженными.

Дав мне ряд практических советов, как спастись от обморожения, Черевичный пообещал потом как следует заняться моим обмундированием. Как я ни храбрился, все же, оставшись в своей кабине, до глаз замотал лицо шарфом и сидел, не высывая носа наружу.

Чем дальше на север мы продвигались, тем больше крепчал мороз. В Якутске, куда мы прибыли на второй день, термометр показывал больше пятидесяти градусов. Дышать с непривычки стало совсем трудно. На шарфе у рта ледяная корка. К металлу голой рукой прикоснуться невозможно. Казалось, ни о какой работе в этих условиях не может быть и речи. А наши механики, не обращая внимания на мороз, с масками на лицах копались в моторах, заливали горячее, масло, воду.

Несмотря на туман, Черевичный спешил с вылетом. На высоте около двухсот метров чистое голубое небо. Солнце поднялось, стало теплее, чем на земле: инверсия — обычное явление зимой при сибирском антициклоне.

Две с половиной тысячи километров остались позади. Все та же Лена ведет нас на север. Льдом и снегом скованы реки и тайга, застыла земля. Динамомашинка должна работать от встречного потока воздуха, но мороз и к ней добрался — застыло масло в подшипниках, недвижима ветрянка, не работает радиостанция.

Нет электричества на самолете, замерзают аккумуляторы. Выйдут они из строя, и мы лишимся радиосвязи.

У поселка Сангар-хая захотелось мне сфотографировать могилу летчика Кальвица, похороненного на высоком мысу. Высунулся, прицелился фотоаппаратом и... фотоаппарат не сработал — застыл. Слово раскаленным металлом обжег мне мороз лицо и руки. Пришлось заняться их спасением.

Да, неладно у меня по части борьбы с морозом и ветром, не был подготовлен я к этому полету.

В Жиганске местные жители — якуты — взяли надо мной шефство. Смазав какой-то мазью, привели в порядок лицо и дали несколько практических советов, более радикальных, чем те, которые я получил от своего командира.

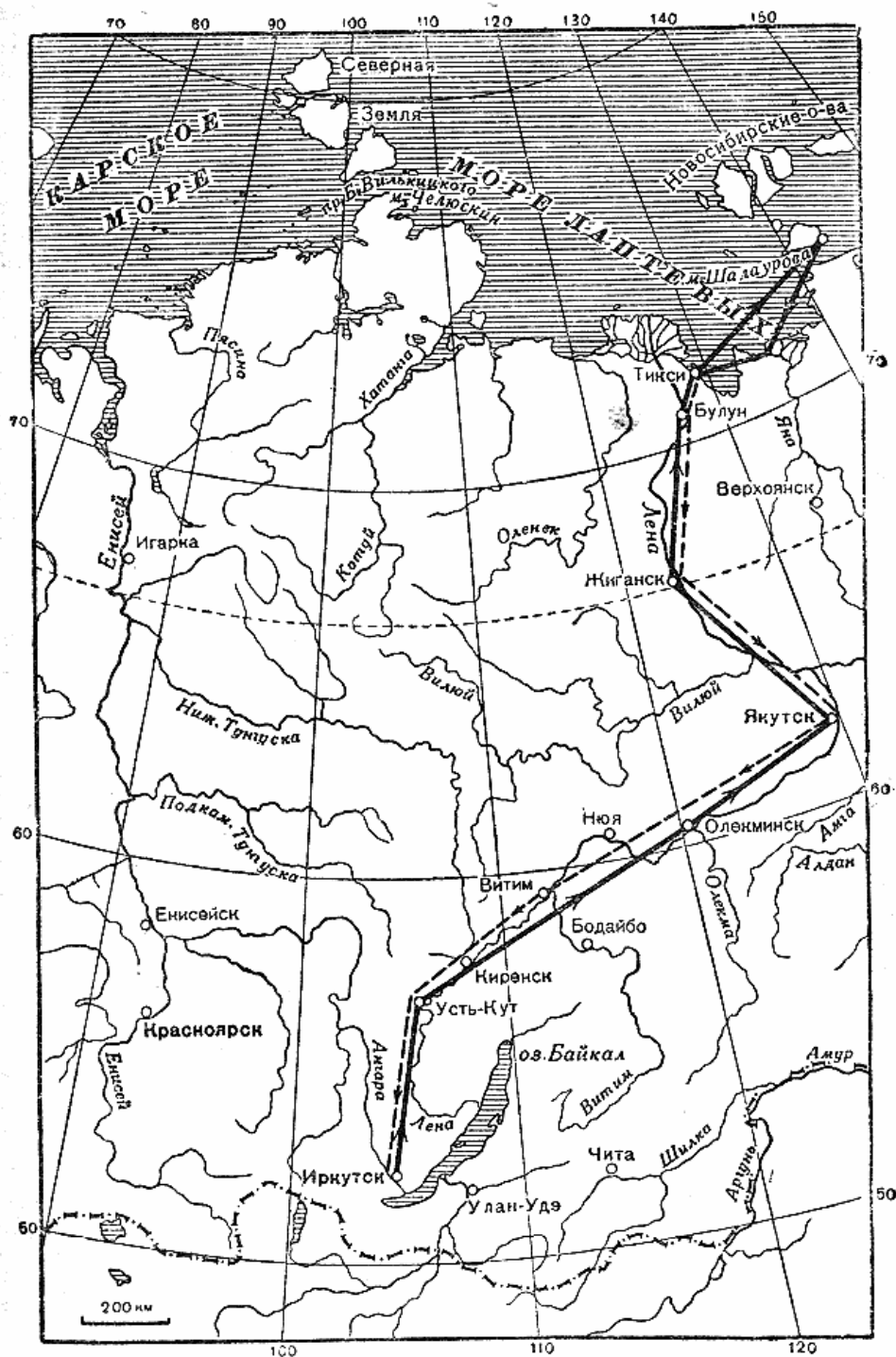
Пока механики возились с моторами, мы с Черевичным успели разобрать динамомашинку, смыть смазку в подшипниках и отогреть аккумуляторы.

Черевичный решил лететь до Булуна, а там, смотря по погоде, садиться или без посадки итти в Тикси. Залезая в самолет, он заглянул ко мне и удивился, как это я до сих пор не заоченел, сидя в дырявой кабине, на металлическом сиденье и таком же полу. Он достал два спальных мешка и помог мне одним закрыть все щели, а другим — покрыть сиденье и пол. Убедившись, что теперь я не замерзну, занял свое место и повел машинку на взлет. То ли от действия мази, или от спальных мешков, а может быть, согревало теплое участие якутов и пилота, но я уже не так чувствовал мороз, и, включившись в работу, стал налаживать связь. Термометр

показывал около пятидесяти градусов. Светило солнце. За сотни километров сверкали белые горы Верхоянского хребта.

На аэродроме в Булуе ни знаков, ни людей. Самолет делает круг. Надо подождать немного, прибегут люди, выложат знаки, и можно, будет спокойно совершить посадку — аэродром здесь отличный. Но далеко от поселка до аэродрома! Черевичный выравнивает самолет, кивает мне головой.

До острова Столб по реке Лене и дальше по Быковской протоке путь мне хорошо знаком по прошлогодним полетам с Головиным. Этот путь я и предложил пилоту. Но торопится Черевичный, не хочет обходных путей — ведет самолет по прямой через горы, с набором высоты.



Перелет Иркутск — о-в Большой Ляховский — Иркутск.
Зима 1936 года.

Внизу появились облака, сначала редкие — видны еще горы потом пошли гуще. Скрылась земля. До этого мы знали свою путевую скорость — по всему пути был штиль. Теперь же под нами облака, а вместе с ними и ветер. Другая путевая скорость должна быть, но какая? Вот если бы ответили на вызовы дали погоду!...

Порывистый ветер бросает машину. Верхние облака скрыли от нас солнце, а внизу не поймешь, что делается. Машину болтает все сильнее, а ремней ни у меня, ни у пилота нет.

Вышло расчетное время. Под нами должна быть бухта Тикси. Должна быть!... Будет ли? Даю сигнал пилоту. Самолет устремляется вниз. Сопrotивляясь бешеному ветру, дрожат крылья. Сколько же еще спускаться? Если под нами море, то немного можно, а если высокий тиксииский берег, то уж нельзя ни на один метр. Какой здесь ветер? Какая скорость?

Голова наружу. Уже не замечаю, как обжигает ветер. Только бы увидеть что-нибудь, но пурга все скрывает. Временами самолет бросает с такой силой, что моторы "на секунду замирают, кажется, что слышно завывание пурги. В кабине с трудом удается удержаться на месте.

Ясно, что Тикси мы увидеть не сможем. Но Черевичный упорно продолжает вести машину со снижением и, пристально вглядываясь вниз, машинально выравнивает самолет, не давая ему свалиться при сильных порывах ветра.

Вдруг недалеко от нас промелькнула какая-то тень. Пилот инстинктивно потянул штурвал на себя и повел самолет вверх, отказавшись от попытки увидеть землю. Мы ушли от метели, увидели небо и вдаль горы, покрытые разорванными облаками. Черевичный махнул рукой, давая мне понять, что мы идем обратно в Булун, и попросил передать ему зажженную папиросу. Неожиданно я услышал в наушниках: «Н-29! Я Тикси. Вас слышали, пролетели над нами. У нас сильная пурга, посадка невозможна, перехожу на прием». Наконец-то! Я сообщил о нашем решении лететь в Булун. С этого времени Тикси непрерывно следило за нами.

Наши моторы с трудом преодолевают сопротивление встречного ветра, и минутами мне кажется, что никогда мы не дойдем до гор, да и вообще никуда не дойдем. Мы уже очень долго в полете, бензин, должно быть, на исходе. В Тикси пурга, до Булуна, верно, не дотянем. Не лучше ли сесть?...

С очередной папиросой подаю Черевичному записку, в которой излагаю свои соображения, не забыв упомянуть и позднее время, и сильный ветер, и малое количество бензина. Прочитав записку, пилот на ней неровным, но четким почерком вывел: «Для посадок существуют аэродромы».

Мне стало стыдно за свое малодушие. Было страшно, но зачем было писать? «Хорош у меня штурман!», — подумает Черевичный.

Перевалив через горы, мы уже вскоре увидели через окно в облаках глубоко внизу белевшую Лену.

В Булун прибыли в сумерки. Долго разглядывать площадку не было возможности, и пилот повел самолет на посадку, взяв за ориентир створ двух шестов, ограничивавших посадочную полосу. Двух других шестов мы не видели.

Когда самолет уже выравнивался и готов был вот-вот коснуться лыжами снега, ясно стало видно, что садимся в торосы на границе аэродрома. Что есть силы застучал кулаками по фюзеляжу и замахал руками в правую сторону. Пилот, не раздумывая, быстро отвернул машину вправо и, сразу же выровняв ее, посадил на ровное место.

Мало чем помог я пилоту в полете; хорошо, что оказался полезным хоть на посадке.

В расчете мы с тобой, — сказал мне Черевичный, взглянув на высокую гряду торосов.

Согласен, Иван Иванович, — обрадованно ответил я. Забудется его попытка сесть на торосы, забудется и моя записка о посадке в горах. Квиты!

Выйдя из самолета, механики признались, что «в таких переплетах» им пришлось быть впервые.

Ночью пришла пурга и заставила нас двое суток отсиживаться в Булуне.

В Тикси прибыли ясным солнечным днем. На льду никаких сигналов. Хорошо, что лед в бухте ровный, на десять километров тянется естественный аэродром, а направление посадки легко определить по дыму, тянущемуся из труб домов поселка.

На следующий день мы пересекли море Лаптевых и опустились на узенькую полосу ровного льда среди торосов в проливе Дмитрия Лаптева. Жилой дом недавно сгорел, и полярники ютились в маленьком домике. Здесь останутся четыре зимовщика, а остальных мы должны вывезти на Большую Землю.

С трудом разместив пассажиров, взлетели. На высоте около ста метров раздался треск, и самолет с креном на одно крыло стал валиться вниз. У меня инстинктивно поджались ноги, и я крепко вцепился руками в борта кабины.

Под нами — береговой обрыв и торосы. Я отвожу глаза от земли, смотрю на пилота и жду удара...

Что делал пилот, я не знаю, но при взгляде на энергично двигающиеся плечи у меня зажглась надежда.

Снова смотрю вниз. Самолет тянет на узкую полосу льда. Не верю своим глазам: развернуть самолет на сто восемьдесят градусов?!

Лыжи коснулись снега; самолет, замедлив бег, развернулся и... остановился в пяти метрах от торосов.

Нелегко далась эта посадка Черевичному. Некоторое время он сидел молча и вытирал вспотевший лоб. Потом поднялся на своем сиденье, оглянулся и, посмотрев на высокие торосы, окаймлявшие взлетную дорожку, медленно проговорил:

— Во всех случаях посадку производить выгоднее на аэродроме.

Оказалось, что лопнул коленчатый вал мотора. С помощью пассажиров подтащили самолет к домику.

Когда попытка наших механиков отремонтировать мотор ни к чему не привела, Черевичный решил попытаться долететь до Тикси на одном моторе и, поставив там новый, снова вернуться за пассажирами. Сняли с самолета все, что только возможно. Назначили день для пробного взлета.

Черевичный, казалось, предусмотрел все до мелочей: сколько бензина нужно, оставить на самолете, как отрегулировать педали и многое другое. Но не учел он одного: что в первый момент самолет пойдет не по прямой, а будет вращаться. Именно так и получилось. Запустили мотор, отбили примерзшие лыжи и сдвинули самолет с места. Но он не побежал вперед, а завертелся. И чем больше «газовал» пилот, тем быстрее вращался самолет вокруг своей оси. Пробовали с помощью веревок тянуть за плоскость, оттягивать хвост, но все это ни к чему не привело. Нужно было найти иное решение.

Глаза мои остановились на нартах, обыкновенных легких собачьих нартах. И хотя решение еще полностью не сформировалось, даю сигнал Черевичному прекратить бесцельные попытки. Начинаю объяснять ему, что если взять нарты и привязать их веревкой к правой плоскости, а на нарты посадить людей... Черевичный, не дослушав меня до конца, бросился к нартам и притащил их к самолету.

Привязав к нартам один конец веревки, он продел ее через дужку на плоскости и посадил на нарты трех человек с палками. Пассажирам приказал тормозить палками, а свободный конец веревки крепко держать в руках и отпустить только по его сигналу.

Проинструктировав людей, Черевичный забрался в самолет, дал газ, и самолет пошел по прямой. Вот он движется быстрее и быстрее, а за ним в тучах снега несутся нарты. Пилот поднял руку, нарты отцепляются и опрокидываются. Люди летят кувырком, зарываются в снег, вскакивают, а самолет, поднимаясь все выше и выше, уходит вдаль. Все радуются, как дети, кричат «ура», машут руками, платками, чем попало. Полчаса летает самолет, разворачиваясь то в одну, то в другую сторону, потом, издали снижаясь, идет на посадку. Скользят лыжи, ровно бежит самолет и только в конце пробега делается неуправляемым, круто разворачивается и останавливается.

С помощью тех же нарт самолет подошел к своему месту. По адресу пилота несутся восхищенные возгласы.

Ну, ребята, — обращается к механикам Черевичный, — завтра летим в Тикси. Личные вещи оставить здесь. Кроме радиостанции, в самолете ничего не должно быть. Через пару дней вернемся и всех вывезем, а тем, кто на нартах сидел, за проявленную ловкость и выдержку привезем из Тикси подарки.

Но лететь нам не пришлось. Радист зимовки поторопился сообщить Тикси, что у них сейчас «настоящий спектакль» — Черевичный на одном моторе летает. Из Тикси про опыты передали в Якутск, а там дошло и до начальства.

Вечером Черевичный получил молнию. Ему категорически запрещались всякие эксперименты с одним мотором. Кроме того, сообщалось, что мотор будет доставлен из Якутска. Как ни доказывал Черевичный безопасность и возможность полета на одном моторе, ничего не вышло.

И потянулись однообразные дни. Погода стояла солнечная. Днем миражи: то далекий, скрытый за горизонтом высокий массивный мыс Святой Нос вдруг оказывается отчетливо виден, то ложное солнце появится, и не поймешь, где же настоящее.

В один из таких дней мы вдвоем с Черевичный охотились недалеко от жилья. Велико же было наше удивление, когда, стреляя по белому медведю, мы подняли убитую белую куропатку.

А по ночам красивое северное сияние подолгу заставляло нас стоять на морозном воздухе и любоваться его причудливыми красками.

Без дела старались не сидеть. Откапывали из-под снега на берегу плавник и возили его на собаках. Ходили на охоту. Таскали снег. Работали на кухне. Черевичный минуты не мог сидеть спокойно, все что-то изобретал и мастерил: наделал всем нам трубок и мундштуков, мне маску на лицо сделал — такую же, как у него, и еще кучу всяких мелочей.

Долго, очень долго ждали мы доставки мотора. Но все же, когда он к нам прибыл, мы, забыв томительные дни ожидания, жали пилоту руку и обещали, что всегда придем к нему на помощь, что бы с ним ни случилось.

За ночь механики собрали мотор, и на второй день он был опробован.

Пожелав счастья оставшимся зимовщикам, с которыми успели подружиться, мы с пассажирами на борту вылетели из Шалаурова. Пересекли море, горы, вышли на Лену и опустились на ночевку в Булуне.

На следующее утро у механиков что-то долго не ладилось с мотором, и мы стартовали только во второй половине дня. Летели все время вдоль Лены, намереваясь к вечеру прибыть в Якутск. В районе Алдана увидели первые звезды. К Якутску подошли в темноте. На аэродроме вспыхнул большой костер. Пилот посадил самолет мягко и спокойно, как будто днем.

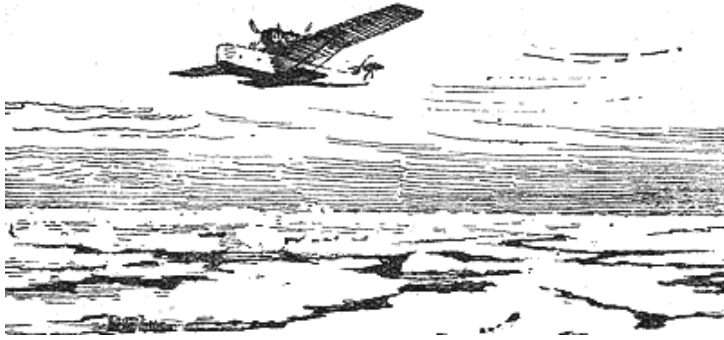
Дружно наступившая весна подгоняла нас. В верховьях Лены намечался ледоход. А на пути от Якутска до Иркутска обязательно нужна была посадка для смены лыж на колеса.

От Якутска почти всю дорогу шли в снегопаде, еле видя под собой берега реки. Но в районе Усть-Кута погода была уже весенняя, солнечная. Прибрежный лед покрылся водой, и пилот сделал посадку на середине реки. Мокрый снег хлюпал под ногами, местами виднелись темные проталины, вода подо льдом дышала.

За два часа сменили лыжи на колеса, залили в баки горючее и, разбрызгивая колесами воду и мокрый снег, взлетели и пошли на юг, в Иркутск.

В глубоких сумерках, ориентируясь по кострам, Черевичный посадил машину на раскисшем иркутском аэродроме.

НАД КАРСКИМ МОРЕМ



Матвей Ильич Козлов пользуется заслуженным авторитетом среди полярников. Слава о нем идет еще с Черного моря. Как лучший морской летчик-комсомолец, он был направлен в Арктику. За первой экспедицией пошла вторая, за второй третья, так и остался работать в полярной авиации. С таким же успехом летал он над бескрайними просторами Арктики, как ранее над теплыми водами Черного моря, но с той лишь разницей, что взаимодействие с военными кораблями сменилось содружеством с ледоколами арктических морей.

Среднего роста, стройный, с густой черной шевелюрой, Матвей Ильич внешне мало чем выделялся, но тот, кто хоть раз встречался со взглядом его честных и открытых голубых глаз, надолго запоминал его. В прошлом у Козлова были полеты в Баренцевом море, на Новую и Северную Землю, а Карское море он знал не хуже Черного.

На груди у него сверкал новенький орден Трудового Красного Знамени — предмет уважения и зависти к его обладателю.

Командование поручало ему самые ответственные полеты по проводке караванов морских судов в Карском море — главном море Арктики.

Узнав, что я назначен к Матвею Ильичу, я и обрадовался, и... испугался. Радовало, что придется работать в Карском море, вместе с тем страшно было не оправдать назначения к такому солидному летчику, как Козлов.

Я искренне уважал летный состав отряда, ибо каждый в нем был подлинным тружеником, человеком испытанным и проверенным в суровых условиях Арктики, но мне почему-то казалось, что наши механики лучше остальных, ну, а летчик... его и сравнивать ни с кем нельзя, командир у меня наилучший!

Красноярские старожилы не помнили большего разлива Енисея, чем в том году. Остров, на котором размещалась авиабаза, оказался затопленным, и хотя к нашему приезду основная масса воды уже убыла, но следы наводнения еще оставались. По острову можно было ходить только по настилам или пробираться на лодках.

В этих условиях почти круглые сутки трудились бортмеханики самолетов, подготавливая машины к ледовой разведке. И, несмотря на то что помогали все члены экипажей, все же основная тяжесть работы легла на их плечи. Только благодаря умелым рукам бортмехаников и проводимой ими смелой рационализации самолеты наши вскоре стали неузнаваемы. Обновленные, свежeverкрашенные, стояли они на больших деревянных колесах, хоть сейчас спускай в воду. А еще через несколько дней, облетанные и опробованные, они плавно покачивались у бочек, готовые к вылету.

Первым ушел на север вниз по Енисею, в Карское море, Алексеев.

Оставляя на воде два тонких следа от поплавков, оторвался самолет Черевичного и скрылся на северо-востоке. За ним направился на Чукотку Молоков, откуда он должен был совершать большой перелет по всей трассе Северного морского пути.

На одномоторных самолетах вылетели в низовья Енисея другие экипажи, а на «Н-8», нашем прошлогоднем самолете, — летчик Задков.

Настала и наша очередь.

С легким чувством, уверенные в успехе порученного дела, в жаркий солнечный день расстались мы с Красноярском.

Длинный знакомый путь, отмеченный многоводным Енисеем, доведет нас до самого Карского моря. При хороших условиях летом его можно пролететь в одни сутки, но нам не везло уже с самого начала: невдалеке от устья Ангары из-за тумана мы вынуждены были отставиваться у берега, за Енисейском лопнула какая-то трубка и воду стало выбивать из радиатора, у Подкаменной Тунгуски оборвалось полотно на плоскости, снова опустили на воду, а в Туруханске задержались, ожидая, пока артисты московских театров закончат здесь свои гастроли,— мы их должны были доставить в Игарку.

В Дудинке весь берег усеян палатками, складами и штабелями всевозможных грузов. Дороги по тундре нет, и основным транспортным средством являются самолеты полярной авиации.

Рекорд переброски поставил летчик Задков, ухитрившийся два громадных маховых колеса укрепить на жабрах самолета и доставить их в целости к месту назначения. Каждые сутки он делал шесть рейсов. Во время таких полетов, понятно, не было никакой нужды в штурманских расчетах, и я ревностно стал заниматься погрузочно-разгрузочными работами. Я быстро наловчился равномерно распределять груз в самолете, не нарушая его центровки, за что получил от Матвея Ильича несколько благодарностей, а в один из самых напряженных дней мне в торжественной обстановке, перед строем, было присвоено почетное звание старшего боцмана самолета «Н-10».

С Диксона в наш адрес пришла короткая радиограмма:

«Лед из бухты вынесло».

Общими силами убрали из самолета мусор, установили радиостанцию, погрузили имущество и, взяв курс на север, стартовали в море.

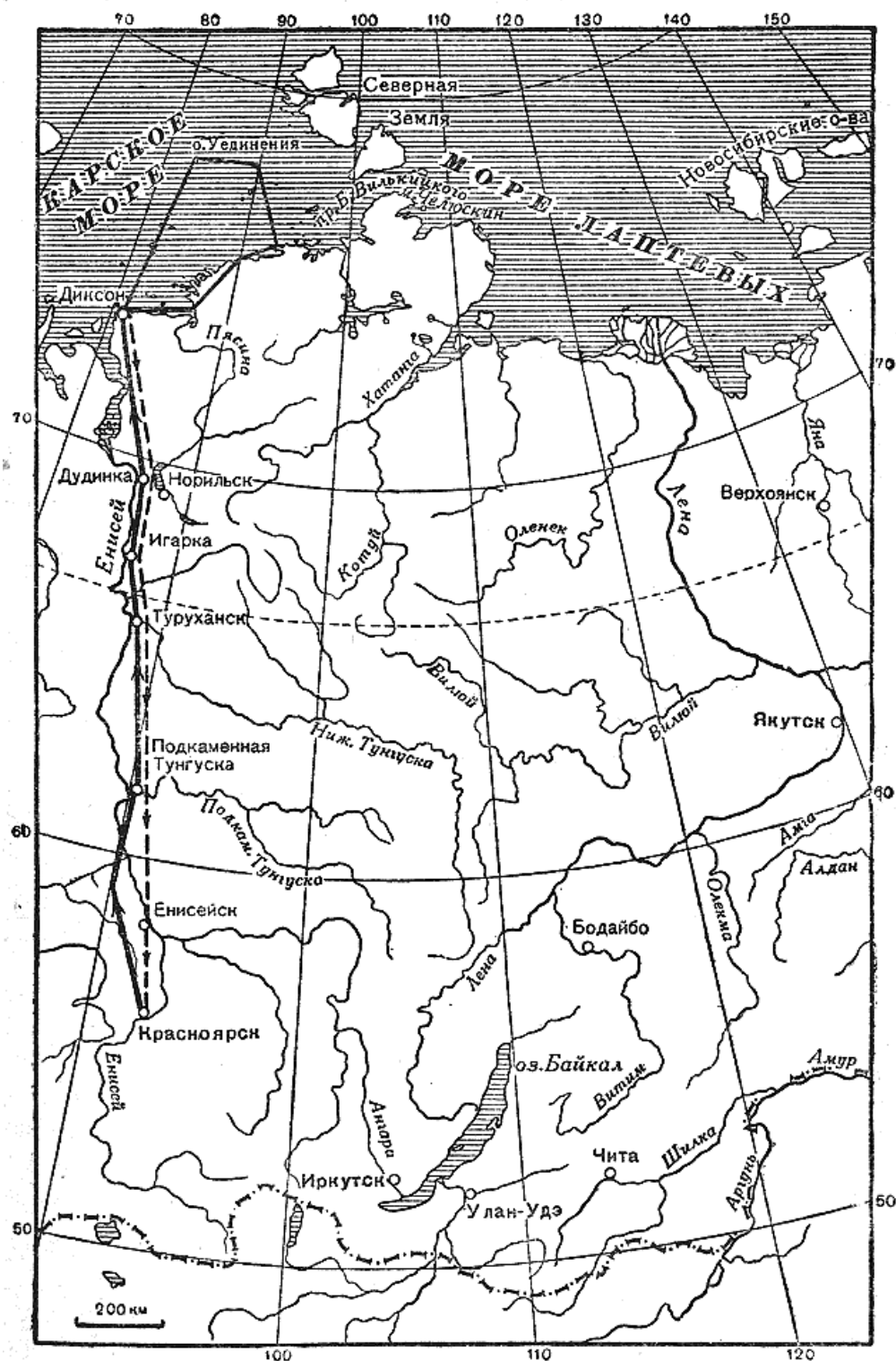
Под нами широкая гладь Енисея, голая тундра да камни. На правом берегу уютятся редкие рыбацкие селения.

За селением Гольчиха река обрывается и, слившись с морем, образует широкий, до горизонта, Енисейский залив. С моря тянет прохладой. Вдали белеют редкие льдины. Чем дальше, — их становится все больше и больше. Там, где виднеется сплошная белая линия, начинается Карское море.

Небольшой серый остров. Смотрю на него и пытаюсь понять, почему он считается чуть ли не самым главным островом нашей Арктики. В проливе между берегом и островом — флотилия океанских пароходов. Южнее цепочкой растянулись деревянные баржи и шхуны. С запада подходят новые суда. А на севере, среди сплошного льда, в клубах густого черного дыма медленно движется ледокол.

Хорошо знаком остров Диксон Матвею Ильичу. Уверенно идет на посадку, рулит между судами; осторожно подводя самолет к месту стоянки, выключает моторы и поздравляет всех нас с прибытием в Арктику.

Отличный весенний день. Чистый горизонт предвещает хорошую погоду. Настроение бодрое, мысли заняты предстоящей работой. Хочется поскорее увидеть море, разобраться в ледовой обстановке, найти для судов кратчайшие и безопасные пути.



Полеты на ледовую разведку в Карское море.
Лето 1936 года.

Мы приступили к подготовке самолета. Бортмеханики Чечин и Гурский занялись моторными делами. Мы же со вторым пилотом заправляем самолет горючим. На старой, полуразбитой лодке доставляем к самолету бочки с бензином. Ручным насосом перекачиваем горючее в воронку, фильтруя бензин через замшу. Работа идет медленно. Тысячи движений ручки насоса на одну бочку. Десять бочек бензина — десять тысяч движений... Утомительная работа. Поскорее бы в воздух!

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

— Все на нос, — скомандовал Чечин, бросаясь вперед, — выбирай якоря!

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

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

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

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

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

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

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

Неотлучно находясь у самолета, мы потеряли счет времени.

Четверо суток дул северный ветер, четверо суток без устали боролись мы за жизнь своей машины.

Наконец, потянул ветер с юга, и льды стали выходить из бухты. Кончилась наша страда.

Для первого вылета наметили мы небольшой маршрут — хотелось осмотреться, чтобы потом быть готовыми к любой большой работе без риска и срывов.

А работы предстояло много.

На запад от Диксона была чистая вода, а на северо-восток, по дороге к проливу Вилькицкого, — тяжелые, непроходимые льды. Без помощи авиации судам не обойтись.

Многообразен круг обязанностей штурмана экипажа ледовой разведки: контроль за приборами, промер угла сноса, определение ветра, счисление пути, прокладка на карте,

наблюдение за льдами и нанесение их на карту, ведение боржурнала. Много времени уходит на радиосвязь, на прием ежечасных метеосводок. Но я уже чувствовал себя уверенно и спокойно. Два года работы на Севере не прошли даром.

На высоте пятьсот метров самолет прошел над островами Каменным и Расторгуева. Вдали, в сторону от Пясинского залива, виднелась широкая полынья. В районе острова Скотт-Гансена тянулись к берегу нетронутые ледяные поля. К востоку до самого острова Белуха и дальше, уходя к горизонту, шли сплоченные льды.

Через пять часов полета мы закончили разведку льдов посадкой на реке Ленивой у мыса Стерлегова.

Тепло и приветливо приняли нас восемь полярников-комсомольцев во главе с начальником — Костей Званцевым.

Костя Званцев провел пять лет на острове Врангеля. Знал он цену чистоте и уюту и хорошему обеду для утомленных гостей-летчиков. В кают-компании образцовый порядок, а уж об обеде и говорить нечего — одно блюдо лучше другого.

. Под звуки патефона, среди оживленных разговоров, прошел обед. Слегка шумело в голове, а перед глазами стояло море и льды, льды до горизонта.

Наше донесение о сложной ледовой обстановке большого района Карского моря мы составляли очень долго. Сначала нанесли на карту всю обстановку, а потом уже, снимая с карты координаты, писали в донесении, какой лед видели. Матвей Ильич внимательно следил за моей работой. Помогал, направлял, советовал, а уж что касается координат, тут он требовал минутной точности и сам проверял на карте правильность измерений. Донесение получилось длинное и подробное, ибо старались мы не упустить из виду ни одной полыньи, ни одной мелочи.

Поставив свои подписи на донесении, мы долго его рассматривали, несколько раз перечитывали, сверяли с картой, оттягивая минуту разлуки с нашим первенцем. Только после того как в конце сделали приписку о желательности получить оценку нашего донесения, мы отнесли его на радиостанцию. Выждав, пока радист отстучит его на ключе, мы с облегчением вздохнули и направились к самолету.

Механики заливали в баки последнюю бочку горючего. Мы с Козловым, усевшись на берегу, развернули карту и — в который раз! — принялись изучать маршрут нашей второй ледовой разведки.

Светило солнце. Легкий ветерок нес с юга тепло. Зеленела тундра. Какая же это Арктика? Цветы, тепло, тишина... И на душе было спокойно и хорошо.

Очень удобной для базирования нашего самолета оказалась река Ленивая. Широкое прямое русло, тихое, почти не заметное. на глаз течение. Недаром, видно, и название ей дано — «Ленивая».

Легко отрывается самолет, и долго еще на поверхности реки остается его след. Мы уходим на север в свой второй полет. Остается позади тундра, а впереди море, сплошь покрытое льдом.

Козлов ведет самолет с набором высоты. Все больше расширяется горизонт. Торосы теряют свою остроту, сглаживается ледяное поле. Но нас сегодня не качество льда интересует — нам надо разведать, нет ли дальше от берегов, в глубине моря, более легких путей для плавания судов.

О лучшей погоде и мечтать нельзя, балует она нас. В открытом море меняем курс на восток, потом снова на север. Признаков воды никаких — ни полыньи, ни разводья. Меняем снова курс, идем на запад. Легко, без напряжения ведет Козлов самолет, охотно выполняет все мои команды и все чему-то улыбается: то ли погода его радует, то ли доволен работой. Дела у меня идут отлично: успеваю и льды зарисовывать, и счисление пути вести, и прокладку на карте наносить, и со всем районом радиосвязь поддерживать.

Сообщают, что на Диксоне погода портится. Но до Диксона еще далеко, а у нас пока что погода чудесная. А это главное. Погода дает нам возможность сделать хорошую, полноценную разведку района, решающего судьбу навигации.

Но что это? На горизонте показалось темное пятно. Оно ширится, растет, уже виднеется вдали чистая вода и кусок земли. Наконец-то мы нашли чистую воду у острова Кирова и вышли к нему точно по расчетам. А ведь совсем не просто после многих часов полета и нескольких разворотов в открытом море выйти к намеченной точке!

Улыбка Матвея Ильича становится все ласковей, разговаривая с Чечиным, он кивает головой в мою сторону. Чечин тоже улыбается и тут же со строгим лицом грозит кулаком: мол, смотри, штурман, не зазнавайся!

Стучу телеграфным ключом, отбивая радиограмму: «Находимся у острова Кирова. Погода отличная».

Полынья хотя и большая, но все же местного характера. Снова потянулись под нами льды. Мягко гудят моторы. Щедро разливают свет и тепло полярное солнце. Но сила его недостаточна для того, чтобы растопить эти нескончаемые массивы льдов. Толстый слой снега укрывает льды и замедляет таяние. Только голубые снежницы (лужи пресной воды), попадающиеся на ледяных полях, говорят о том, что на поверхности этой неподвижной массы начались уже первые процессы таяния.

На последнем отрезке нашего длинного и ломаного маршрута меняется ледовая картина. Все больше и больше взломанного льда, разводьев, полыней. Меняется и погода. Скрылось солнце, накрапывает дождь. Над островами Арктического института летим на малой высоте. Яснее вырисовывается неровная поверхность льда. Кругом одни лишь большие торосистые массивы. Ровные площадки почти отсутствуют.

«Высота облаков сто метров. Идет дождь. Видимость один километр», — дает погоду Диксон. На высоте менее ста метров, сквозь плотную пелену дождя, вдоль вырисовывающейся кромки льда уверенно ведет Матвей Ильич самолет на Диксон, делает круг над мачтами кораблей и, как обычно, мастерски садится на волны.

Несмотря на дождь, на берегу нас ожидают капитаны и штурманы кораблей, научные работники и просто «болельщики».

Не успели мы доложить о результатах ледовой разведки, составить карту и отправить донесение, как штаб проводки дал нам новое задание.

Короткий отдых, и мы на шлюпке снова перебираемся к самолету. А погода!... В такую погоду только бы спать. К тому же прогноз синоптиков мало утешителен. Однако обстановка в море настолько сложна, что вылетать надо немедленно.

Матвей Ильич выруливает из бухты и ведет самолет на взлет.

Виденная нами в предыдущем полете большая полынья в Пясинском заливе расширилась и стала пригодной для плавания по маршруту Диксон — устье реки Пясины. В остальной части море попрежнему сковано льдом, но при внимательном наблюдении с небольшой высоты

видно, что лед стал более мелким, покрывающий его снег потемнел, число снежиц увеличилось, края льдин округлились. Вблизи берегов лед приобрел пористость и довольно быстро тает.

Отыскать в ледяном массиве наиболее слабые участки можно было только при полетах на малой высоте.

Ломаным курсом самолет подошел к окруженным сплошным льдом островам Скотт-Гансена, однако погода настолько ухудшилась, что продолжать полет в море бесцельно. Мы повернули к полуострову Михайлова, затем вдоль побережья дошли до мыса Стерлегова и после пятичасового полета совершили посадку на знакомой нам реке Ленивой.

Ледовая разведка показала, что вскоре можно ожидать образования сквозной береговой полыньи. Об этом мы и сообщили в своем третьем донесении.

С моря пришел и надолго осел густой туман с моросью. От непогоды раскисла тундра, и путь от самолета к полярной станции превратился в сплошное болото. Озябшие, голодные и мокрые, но бодрые и веселые возвращались по этому болоту на зимовку наши механики после работы на самолете.

С первыми пробившимися сквозь разрывы облаков солнечными лучами пришло и новое задание. Десятки судов стояли у кромки и ждали сигнала к походу на восток. Нам поручалось в очередном полете составить окончательную картину льдов на пути каравана.

Не охладила наш разведывательный пыл даже вынужденная посадка в море. В районе островов Известий ЦИК из радиатора одного мотора стало выбивать воду. Матвей Ильич удачно посадил самолет на небольшое разводье.

На мой вызов откликнулся десяток береговых и судовых радиостанций. Приняв сообщение о вынужденной посадке, все они с нетерпением ждали наших позывных.

Хорошо работать, когда знаешь, что в трудную минуту по первому зову товарищи придут на помощь!

Пока механики возились с радиатором, мы с пилотом, уточняя по карте ледовую обстановку, искали возможно более легких проходов для судов. Самолет с одним мотором, на малом газу, кругами ходил по разводью. Невдалеке виднелись голубовато-белые льдины. Приглушенный гул свидетельствовал о непрерывной войне моря со льдами. Гул нарастал. Льды приближались к самолету. Наше спасительное разводье грозило закрыться.

— Эй, кочегары! Ночевать здесь собираетесь, что ли? — обратился Козлов к механикам.

— Готово, Матвей Ильич, запускаем мотор,

Полный газ, и, оторвавшись у самых льдин, мы продолжаем полет к острову Диксон.

В районе островов Арктического института — мелкобитый лед. Больших полей все меньше и меньше. А на горизонте чистая вода и над ней темное, мрачное небо.

Недалеко от Диксона увидели во льдах под парами корабли первого каравана. Проходим низко над судами. Возле одного корабля на большом ледяном поле моряки играют..... в футбол. На приветственные гудки кораблей отвечаем покачиванием крыльев.

К Диксону подошли на малой высоте, Дождь, точно серая кисея, обволакивал самолет. Обойдя стороной высокие мачты кораблей, пилот посадил машину и подвел ее к месту стоянки.

«Обстановка для нас сейчас настолько ясна, как будто мы ее видели своими глазами», — сказали нам в штабе проводки после ознакомления с ледовым донесением, — недаром при составлении его мы руководствовались старым морским правилом: «Писать, что видишь, чего не видишь, того не писать».

Двое суток льет дождь. Низкие облака скрывают верхушки мачт и, расплзаясь по морю, опускаются все ниже и ниже. Но на погоду не приходится обращать внимание. В бухте стоит готовый отплыть на реку Пясину длинный караван барж с мощным буксиром во главе. Для него нужно сделать разведывательный полет.

Вдоль берега от Диксона до устья Пясины мы обнаруживаем широкую полосу чистой воды, по которой баржи с буксиром смело могут отправляться в путь. Не дожидаясь посадки, сообщаем об этом с борта самолета. Вскоре видим, как на поводу у буксира, окруженного густыми клубами дыма, баржи одна за другой уходят на восток.



Анатолий Дмитриевич Алексеев

Прилетел летчик Алексеев. Он вел ледовую разведку в юго-западной части Карского моря. С ним прибыл Шевелев. В тот же вечер он разграничил сферы действий обоих экипажей. Алексееву достался район от Стерлегова до Челюскина, нам — от Диксона до Стерлегова.

На следующий день Алексеев с Шевелевым улетели на восток, а мы, оставшись на Диксоне, превратились в полном смысле слова в воздушный патруль.

Тщательно изучив район, мы точно знали не только ледовую обстановку и происходившие в ней изменения, но даже и места, где чаще всего встречаются белые медведи. Чечин, тот даже уверял, что одного из них он всегда узнает.

В последних числах августа первый караван, не дождавшись окончательного освобождения морского пути, пошел на восток — впереди, раздвигая грудью льды, ледокол, а за ним в кильватерной колонне, соблюдая строгую дистанцию, суда.

Иногда на пути судна встречаются льдины или перемычки, тогда строй нарушается, корабль гудит, зовет на помощь ледокол. Караван в ожидании, пока ледокол освободит судно от назойливой льдины, останавливается. Освобождено судно — восстанавливается строй, и медленно движутся вперед корабли. Хуже, когда на пути встают непроходимые ледяные поля. На помощь тогда приходит самолет. Он указывает дорогу к более разреженным льдам.

Наступила для нас горячая страдная пора. Помимо генеральных разведок по всему району, летаем к караванам, сбрасываем вымпелы с картой ледовой обстановки, передаем по радио донесения. Бывают дни, когда часами приходится «висеть» над застрявшим ледоколом, помогать ему выбираться из тяжелых льдов.

Благополучно проводив через свой район первый караван и сдав его Алексееву, мы принялись за проводку следующих судов.

Работа у нас спорилась, опыт уже был, мы смелее рекомендовали капитанам курсы следования.

В один из летних дней, закончив проводку второго каравана, мы возвратились на Диксон.

Вслед за нами в бухте опустился самолет Молокова «Н-2», облетавший все побережье Арктики. В экипаже — мой друг Алеша Ритсланд, повидавший много интересного, нам незнакомого. Ему есть о чем рассказать, и мы, вместо того чтобы отдохнуть, весь день провели в дружеской беседе.

После рассказов Ритсланда наша работа показалась мне более простой и обыденной. Но я ценил ее. В самом процессе работы мы видели ее результаты, ее реальную пользу, ее подчас решающее значение в общем повседневном труде по освоению Севера. И я не завидовал моим друзьям. Каждому свое!

Мы распрощались в тот же серый сентябрьский день. Слегка моросило. Горизонт не был виден. Молоков вырулил и скрылся за мысом. Посадкой на Москве-реке, у Центрального парка культуры и отдыха имени Горького, он должен был закончить свой арктический перелет.

Когда затих шум его моторов, мы решили тоже вылетать в море. Погода была хорошая.

— Льдов попрежнему было много, но среди них также много пятен чистой воды, а вдоль берегов шла широкая полоса, позволявшая беспрестанно плавать судам.

Через шесть часов полета мы совершили посадку на реке Ленивой в расчете основательно отдохнуть в тихом заливе. Однако наш план был нарушен, пришло новое задание — срочно вылететь на розыски заблудившегося легкого корабельного самолета.

Яркие лучи солнца мучительно слепят наши сузившиеся глаза. Как хочется спать!

Море сверкает чистыми красками солнечного спектра. Безостановочно передвигаются льды. Сонное состояние рассеивается с трудом.

Выбираем якоря и запускаем моторы. Медленно рулит самолет по зеркальной тихой речной глади, по знакомому нам до мелочей водному пути, и вдруг машина вздрогнула и застыла на месте. Самолет наткнулся на камни. Вода быстро стала проникать в отсеки.

Минуту царило гробовое молчание.

— Ну ладно, братцы, бывает ведь еще хуже,— нарушил томящую тишину Чечин. — Давайте поставим машину на место и завалимся спать. Сейчас для нас это главное. А там мы что-нибудь придумаем.

Подвели наполовину затонувший самолет к стоянке. С горечью обнаружили в баковом отсеке две большие рваные дыры.

Понутив головы, мы шли на зимовку. Матвей Ильич доложил обо всем Шевелеву и передал от его имени приказание всем немедленно ложиться спать.

Счет времени был потерян. Сколько мы спали, — не знаю. Открыв глаза, я увидел Костю и Чечина. В соседней комнате лежал Матвей Ильич с открытыми, неподвижно устремленными в потолок покрасневшими глазами. Чечин уверял, что он совсем не спал. Я впервые увидел своего командира суровым и молчаливым.

Кроме щемящей мысли о людях, которые ждут помощи, всех мучил вопрос, как отремонтировать самолет. На Стерлегове трактора, ни лебедки. В радиусе нескольких километров не найти даже щепки. Река могла замерзнуть через восемь-десять дней. Необходимо было изобрести способ хоть как-нибудь заделать дыры. С ледовой разведки вернулся Алексеев.

Собрался весь «авиационный народ». Осмотрели повреждения.

После долгих споров было принято предложение Чечина: сделать салазки, втащить на них машину и заделать дыры.

Это предложение давало надежду на спасение самолета, и экипаж принялся за дело. Начали сбор материалов.

Нужно признаться, что «плохо лежало» на зимовке, было снесено в общую кучу. И, несмотря на это, леса все же оказалось недостаточно. Гурский с мотористом на шлюпке отправились на поиски к мысу Стерлегова. Весело затрещал моторчик, и шлюпка, лавируя между льдами, вышла в море.

Мы вчетвером по болотистой тундре, по колена в воде, на плечах таскали тяжелый, сырой лес. Работали попарно: Матвей Ильич со вторым пилотом, а я — с Виктором Чечиным. Вначале старались брать побольше, сколько могли поднять. Через несколько сот метров, когда ноша становилась непосильной, сбрасывали одну доску. Еще через сотню шагов — другую. В результате весь наш путь оказался усеянным досками и бревнами.

Наступил вечер. Работу прекратили, а наши путешественники еще не вернулись.

До поздней ночи прислушивались мы, не раздастся ли треск мотора. Но унылый, однообразный шум дождя нарушался только гулом неугомонных льдов.

С Диксона радировали, что пропавшие летчики обнаружены. Одна тяжесть свалилась с души.

Весь день продолжались работы по переноске досок. Когда работа была закончена, мы сели на высоком берегу покурить и отдохнуть.

Вдруг послышался слабый треск мотора. Из-за излучины реки сквозь серую пелену дождя показалась шлюпка. Она доверху была забита досками самых различных размеров и еще тащила на буксире несколько больших бревен.

Теперь у нас было все, кроме гвоздей. Нечего сомневаться, что найдем и гвозди.

В эту ночь мы хорошо выспались, а утром, захватив с собой палатку и хлеб, надолго распрощались с полярниками, решив для экономии времени жить у самолета.

Главным конструктором и строителем салазок был Матвей Ильич, мы — его помощниками.

С наступлением темноты все подготовительные работы закончены. На рассвете, закрепив на самолете концы, подвели его хвостом к салазкам. В это время подошел на помощь Шевелев с группой полярников.

Наступил самый ответственный момент. Вопреки всем страхам по густо смазанной тавотом деревянной поверхности самолет легко вылез из воды.

Чечин заделывал дыру на редане. Я был назначен его подручным. Гурский заделывал вторую дыру в передней части бакового отсека. Его подручным был командир самолета. Второму пилоту, продемонстрировавшему ранее свое искусство в приготовлении пищи, пришлось удовлетвориться ролью повара. По совместительству он занимался делом, близким к кулинарии: отжигом дюралевых заклепок в кипящем моторном масле.

«Бригады» заключили договор на быстроту и качество работы, «повар» — на качество обедов и заклепок.

Костя Гурский, желая выйти победителем в соревновании, пошел на технический риск. Он заготовил кусок дюралья соответствующей формы и заранее просверлил в нем отверстия для заклепок и такие же в лодке. Когда он приложил дюраль к пробоине и вставил несколько заклепок, то оказалось, что отверстия в лодке и дюрале не сходятся. Как он ни прикладывал и «и натягивал, ничего не выходило. Ему здорово досталось от «подручного», и пришлось начинать всю работу сызнова.

Оставались считанные дни до замерзания реки. Нужно было во что бы то ни стало успеть выбраться отсюда как можно скорее.

После трех дней напряженной работы ремонт был закончен.

Козлов и я получили от «главного мастера» Чечина звание клепальщиков четвертого разряда. Нашему «повару» за варку рисовой каши и заклепок было единогласно присуждено звание «шеф-повара».

На торжественный спуск самолета приглашено все население полярной станции. Спуск с мостков производился очень осторожно. Мы придерживали самолет и с помощью одного работающего мотора давали ему нужное направление. Корабль медленно сполз в воду.

Перелетели на остров Диксон. Через несколько дней сюда прилетел Алексеев. Он сообщил, что река Ленивая уже стала.

Базируясь на новом месте, мы совершили несколько полетов для проводки последних судов на запад и перед самым замерзанием бухты Диксон перелетели в Дудинку.

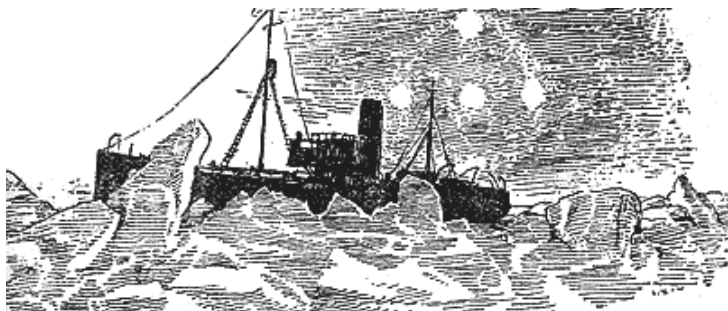
Суровая арктическая зима гналась за нами по пятам. Выпал снег. Ветром намело большие сугробы. Несколько самолетов, в том числе наш, застыли в молодой, тонкой корке льда. На выручку пришел катер и взломал лед.

Во время рулежки, при соприкосновении с острыми льдинами казалось, что тонкий металлический корпус вот-вот будет прорезан насквозь. Однако отделался только незначительными царапинами.

В Игарке скопилось много самолетов. В одно утро все они оказались густо облепленными снегом. В протоке вдоль берегов уже появился рыхлый молодой лед — шуга. Надо было улетать, протока с часу на час могла замерзнуть.

В Красноярске самолеты поставили на колеса и вытащили из воды. Летняя навигация 1936 года окончилась.

ЧЕРЕЗ ВСЮ АРКТИКУ



Горячее время наступило для полярников зимой 1937/38 года. Правительство разрешило осуществить большую воздушную экспедицию на Северный полюс с посадкой на льду — давнишнюю мечту полярных летчиков. И не было, пожалуй, ни одного работника в полярной авиации, который не стремился бы попасть в число участников этой грандиозной воздушной операции. Летчиками были назначены М. В. Водопьянов, М. С. Бабушкин, А. Д. Алексеев, М. И. Козлов, П. Г. Головин, В. С. Молоков и другие. Ясно, что и остальные члены экспедиции подбирались из числа лучших и наиболее опытных работников Главсевморпути. К ним я себя не причислял, понимая, что на полюс все лететь не могут, и поэтому спокойно наблюдал за всей сложной подготовкой к экспедиции.

Я был счастлив, готовясь к полету, как мне казалось, не менее важному.

Перед нами была поставлена задача — побывать на большинстве полярных станций и доставить туда почту, письма, газеты, журналы, партийно-политическую литературу, кинокартины последних выпусков. Полет одиночным экипажем к Берингову морю по новой трассе — через Якутск, затем по всему побережью Северного морского пути, впервые в зимних условиях, вот где можно проверить свои силы!...

На Центральном аэродроме готовили свои тяжелые четырехмоторные самолеты «ТБ-3» полярники и тут же, рядом с ними, и мы—свой двухмоторный самолет «ТБ-1». На деревянные лыжи надели стальные калоши из тонкой листовой стали; все открытые кабины закрыли прозрачными фонарями; провели отопление от моторов и сделали в самолете массу хитроумных приспособлений по запуску и отеплению моторов и агрегатов. Шедевром авиационного приспособления считался у нас гигантский самовар, помещенный в задней части самолета, назначение которого было подогревать на стоянках воду для запуска моторов; горячую воду с помощью ручного насоса перекачивали потом в радиаторы.

Летчики и механики полюсных самолетов часто навещали нас. Мы тоже заходили к соседям. Наладился действенный обмен опытом, характерный для наших советских людей. Все улучшения, появившись на одном самолете, переносились сразу на другие машины.

Старался и я не отставать от товарищей. С раннего утра до поздней ночи занимался переоборудованием штурманской кабины. Особенное внимание пришлось уделить радиостанции, добиться того, чтобы в любое время держать двустороннюю связь на всех волнах как в полете, так и на стоянке. Впервые обзавелся настоящим (не кустарным) радиопеленгатором. В общем у меня было все, что необходимо для слепого полета в любых условиях.

Я часто вспоминал отца. Это был мастер на все руки: работал плотником, столяром, слесарем, кровельщиком, писал вывески и сам составлял для них краски тончайших оттенков. Выстроенный собственными руками добротный дом был удобен и просторен. В своих письмах отец всегда спрашивал о моих успехах — успехах штурмана-радииста. Он проявлял большой интерес к авиации.

Узнав о предстоящем перелете, он стал давать практические советы, главным образом по части «радикальных» средств против обморожения. Просил он меня не рисковать, летать грамотно, головы не терять и помнить, что ему уже шестьдесят лет.

Был, правда, один вопрос, не дававший ему покоя: как мы будем бороться с обледенением стекол наших кабин. Перепробовав дома всякие способы, он не получил положительных результатов. Не в состоянии что-либо посоветовать, отец просил немедленно запросить ученых, может быть, они еще успеют придумать что-нибудь такое, чтобы через окна земля все время была видна...

Осматривая окончательно подготовленный самолет, Шевелев заявил, что если в моей кабине ко всем приборам будет еще и голова нормальная, то за успех перелета можно ручаться.

Наиболее тяжелым оказался последний день перед вылетом. Приходили комиссии, корреспонденты, фотографы, записывали, расспрашивали, фотографировали, знакомились. Была бы моя воля, запер свою кабину и никого не пустил бы, но пилот приказал препятствий не чинить, все показывать и толком объяснять. Пришлось смириться.

Непогожее утро выдалось в день старта. Хмурое небо, из низких лохматых облаков падает снег, ветер гонит его по полю.

Центральный аэродром для полетов закрыт, но у нашего самолета шумят подогревные лампы. Несмотря на заявление дежурного по аэродрому, что о вылете и думать нечего, механик со своим помощником на всякий случай греет моторы, готовя самолет.

В глубине души никто из нас не рассчитывал вылететь в условиях такой погоды. Но в здании аэровокзала для проводов самолета уже начали собираться родственники, друзья и знакомые. По залам бегали журналисты и фоторепортеры. Кто-то уже, прощаясь, целовался.

Лететь?... Но дежурный по аэропорту в разрешении на вылет отказал нам в самой категорической форме. Что делать?

На аэровокзал прибыли О. Ю. Шмидт и М. И. Шевелев. Короткий прощальный митинг. Отто Юльевич произносит краткую напутственную речь, заканчивая ее теплыми словами: — Не рискуйте. Берегите себя...

Толпа ринулась на аэродром. Дежурному ничего другого не оставалось, как в верхнем уголке бланка погоды наложить резолюцию: «Вылет разрешаю».

Увидев распахнутые двери вокзала и толпу людей, механик запустил давно уже подогретые моторы.

Крепко примерзли к снегу стальные калоши лыж. Одним моторам их не оторвать — только с помощью провожающих удалось сдвинуть самолет с места.

В туче снега, поднятой винтами, скрылись из виду люди. Мчимся по белому полю, а впереди ничего не видно. Наконец, оторвались. Низко-низко тянет самолет над ангарами, домами и, развернувшись над Белорусским вокзалом, берет курс на восток. Для начала не так уж плохо!

Кроме членов экипажа, у нас на борту корреспондент «Правды», кинооператор, два инструктора Главсевморпути, много почты, литературы и кинокартин.

Зная заранее о нашем перелете, полярники имели возможность предупредить своих родственников и знакомых. Пожалуй, не найдется в Арктике ни одного человека, для которого у нас на борту не будет письма или посылки.

Два часа полета. Снегопад преследует нас. Не видно ни земли, ни неба. Волнуются летчики. Но не зря вечерами у себя дома я слушал радиомаяки, изучая характер их работы. Когда снегопад кончился, оборвались облака и сверкнуло солнце, под нами была железная дорога. Лица летчиков просияли. Идя по прямой, как стрела, железной дороге, через четыре часа благополучно приземлились в Казани, где были тепло встречены представителями правительства Татарской АССР.

При перелете от Казани до Свердловска я убедился, сколь велика сила привычки. Летая ранее без штурмана, наш пилот привык «цепляться» за телеграфные столбы и железные дороги— притягивают они его, как магнитом! И сейчас, несмотря на то, что связь у нас налажена отлично, знаем, что делается впереди, трасса оборудована радиомаяками и пользоваться ими умеем (вчера летчики могли в этом убедиться), все же жмутся они к железной дороге. А она петляет здесь сильно. Чем хуже погода, тем ниже тянет летчиков к земле.

Снегопад гнался за нами по пятам и над самым Уральским хребтом все же догнал.

В первый раз я лечу по этому маршруту. На карте хоть и отмечены высоты гор, но когда впереди ничего не видно, то хочется быть повыше: кто знает, а вдруг на карте ошибка! А летчиков, как на грех, беспокоит, куда делась дорога.

Застрял снегопад на Урале и дальше до самого Красноярска больше нас не беспокоил. По пути останавливались в Свердловске, Омске, Новосибирске. В-каждом городе представители партийных и советских учреждений встречали нас неизменно тепло, окружая вниманием и заботой. Нам было даже как-то неловко. Мы считали, что такого внимания еще не заслужили, и если уж на то пошло, то примириться с этим можно только на обратном пути, поближе к Москве.

В Омске была оттепель, и наши лыжи забастовали — не хотели оторваться от мокрого липкого снега. Наверное, коменданту омского аэродрома никогда не удалось бы так выровнять поле специальными катками и гладилками, как выровняли его мы своими лыжами. Полдня утюжили аэродром, и только когда все поле стало ровным, самолет, наконец, сдался и нехотя оторвался от мокрого снега.

В Новосибирске та же картина. Самолеты Аэрофлота на деревянных лыжах легко бегут по снегу и быстро отрываются, а наш «утюг» до конца испытывает терпение летчиков. Но скорее металл без огня расплавится, чем летчики сдадутся. Знают, они, что большую службу сослужат на арктических льдах «калоши». Стали только меньше заливать горючего, лишь бы хватило на участок полета.

Наконец, прилетели в Красноярск и стали спокойно, как у себя дома, заниматься подготовкой к дальнейшему полету.

Жесткий ледяной аэродром на Енисее «отпустил» наши стальные лыжи без особых трудностей.

Простившись с Красноярском, пошли на восток. Перед нами — последний, тысячекилометровый участок пути вдоль Великой Сибирской железной дороги. Шесть с половиной часов гудят моторы над тайгой. Чистое голубое небо, яркое холодное солнце. Тень самолета плывет по тайге и горам, по рекам и озерам.

Пересекаем скованную льдом Ангару и опускаемся на небольшом иркутском аэродроме, ограниченном с трех сторон колючей проволокой. Четвертой стороной он упирался в глубокий обрыв, за которым простиралась широкая долина. Она-то на следующий день при старте спасла наш самолет от очень больших неприятностей.

Пилоты решили взлететь в сторону обрыва. Это было единственно правильным решением в условиях полного штиля.

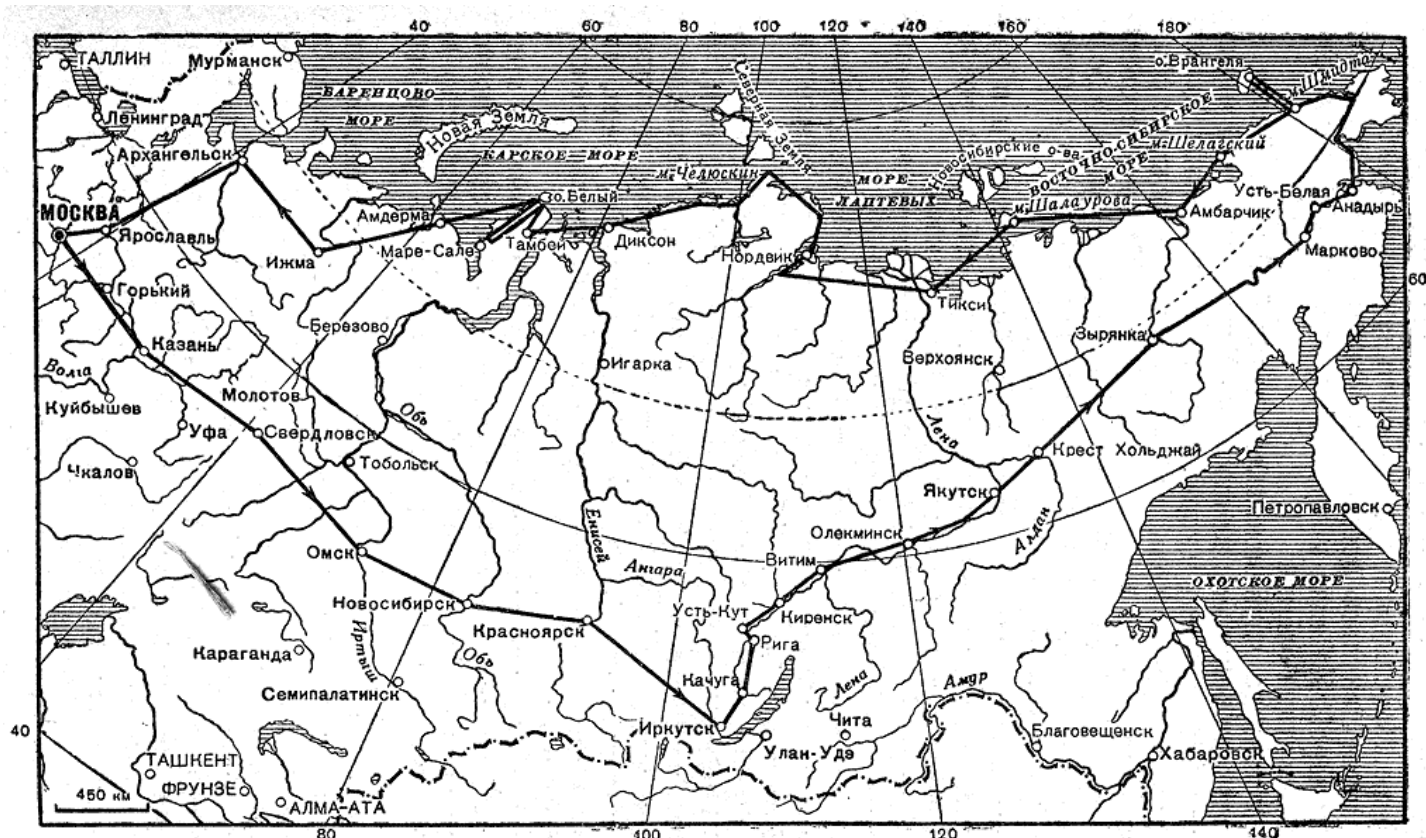
На середине поля скорость отрыва была еще далеко не достаточной. Но вот и последний ограничительный знак позади, самолет скользит по неровному полю, прыгает, а оторваться никак не может. Впереди овраг... Еще несколько секунд — и самолет провалится. Кажется, пришел конец перелету. Грохочут моторы, надрываясь, тянут из последних сил, и... в нескольких метрах от оврага — самолет в воздухе. Впереди спасительная долина. Прижимаясь низко к белому, нетронутому снегу, самолет постепенно набирает скорость.

Все приходит в норму. Волнение улеглось. Пассажиры размещаются поудобнее. Корреспондент приводит в порядок почту, готовясь в скором времени раздать ее адресатам.

Нет больше под нами железной дороги — «компаса летчиков». Кончились и радиомаяки, помогавшие уверенно вести самолет.

Некоторое время нашим ориентиром будет река Лена, а дальше только компас да голова штурмана. И хочется скорей дойти до Якутска и окончательно проверить, справлюсь ли без маяков, дорог и рек.

Широкая снежная долина, окаймленная с обеих сторон тайгой, тянется от Байкала до верховьев Лены.



Первый зимний трансарктический перелет Москва — Иркутск — остров Врангеля — мыс Челюскина — Москва. Зима 1937 год.

Поздний вылет из Иркутска заставил нас сделать остановку в большом селении Верхоленск. Был канун Дня Красной Армии, и местные жители пригласили нас в сельский клуб на торжественное собрание. Корреспондент сделал обстоятельный доклад о Дне Красной Армии. С личными воспоминаниями выступил второй пилот.

Возвратились к самолету поздно ночью на санях-розвальнях. Рысаки развили такую бешеную скорость, что порой езда на них казалась нам значительно опаснее наших арктических полетов.

Хотя полет и не преследовал скоростных целей, все же наше продвижение вперед шло уж очень замедленными темпами, главным образом из-за непогоды.

В сорока километрах от Усть-Кута мы попали в такой снегопад, что летчик вынужден был посадить самолет на Лену у первой увиденной им деревушки. Заночевали в избе таежного охотника.

При подготовке самолета к полету на сорокаградусном морозе использовали на практике все хитро придуманные нами приспособления. Черпая воду из проруби, грели ее в большом самоваре и перекачивали ручным насосом в радиаторы.

Наконец, запустили моторы. Хотя снег под лыжами подровняли, пришлось стучать по ним тяжелой деревянной кувалдой, в шутку названной микрометром, и раскачивать самолет до тех пор, пока не сдвинули его с места.

Вскарабкавшись в самолет на ходу и заняв свои места, долго еще отогревали побелевшие от мороза носы и щеки.

Под нами — Витим. Предлагают садиться — аэродром хороший, есть бензин, обед, ночлег. Все это очень соблазнительно, но надо лететь дальше, наверстывать упущенное.

Сделали посадку на промежуточной точке у небольшого селения. Мороз перевалил уже за пятьдесят градусов, и в домике, где мы ночуем, каждый старается занять место поближе к печке. Все сушат одежду и обувь. Кинооператор, уложив в печку меховые унты, читает нам лекцию о рациональных методах сушки меховой обуви... Наутро от его унтов остались только металлические застёжки.

В районе Олекминока немного потеплело — было сорок градусов ниже нуля. Похолодание снова началось на подступах к Якутску. Спиртовой термометр наружного воздуха, исчерпав свою шкалу, показывал пятьдесят градусов мороза, но, по всей вероятности, температура была еще ниже.

В Якутске мороз достиг шестидесяти градусов. Впряженные в сани лошади окутались паром. Большинство встречавших были в масках. Пришлось и нам натянуть маски.

Больше пяти рукопожатий никто не выдерживал, приходилось делать перерыв и отогревать руку в меховой рукавице.

Церемония встречи в этих условиях была короче обычной, все спешили поскорей добраться до теплого места.

Антициклон — мечта всех летчиков. Что может быть лучше! Голубое безоблачное небо. Солнце величаво совершает свой путь, а видимость такая, что не нужны ни компас, ни радио.

Но в Якутске антициклон особенный — мало радуется он. Мороз такой, что дышать невозможно, а летный день, и без того короткий, сокращают утренние туманы.

Наши механики, наверное, знают какой-нибудь секрет против холода, иначе не объяснить их способность, привинчивая и отвинчивая великое множество винтов и шурупов, с утра до вечера работать на самолете при адском морозе. Поистине тяжелый труд выпал на их долю. Все больше и больше убеждаюсь, что если советскому человеку что-нибудь надо сделать, то нет для него преград.

Более тысячи километров предстоит нам пройти на своем тихоходе. Вылететь надо рано утром, чтобы до наступления темноты сесть на Колыме. Но какой может быть взлет, когда в десяти шагах ничего не видно!

Ивану Ивановичу Черевичному, тут же готовящемуся к полету в Тикси, не терпится. Он берет несколько черных палок и по прямой линии втыкает их в снег, намечая линию взлета.

Опустив на лицо маску, поправляет шарф и, махнув нам рукой, рулит по снегу. Где-то уже в стороне гудят его моторы, потом все стихает. Отчаянный все же летчик Иван Иванович Черевичный!

Когда туман полностью рассеялся, пошли на взлет и мы.

На высоте двухсот метров было значительно теплее, чем на земле. Как я уже говорил, в этих краях зимой — это обычное явление. Мы спокойно принялись за привычную работу.

Под нами тянулась равнина, покрытая мелкоколесьем, озерами и тундрой. Изредка мелькали якутские чумы, возле которых паслись стада оленей.

Через полтора часа показался ледяной Алдан. Вдали за рекой сверкали белоснежные пики гор. Угасал короткий зимний день; низко опустившись к горизонту, багровело солнце. Вспыхнул костер. Это Крест Хольджай. Аэродрома не было, но самолет опустился на реку в двух километрах от поселка, состоявшего из десятка деревянных домов и около сотни чумов, с больницей, клубом и школой. Мороз не унимался. Стояла мертвая тишина. Глубокий снег лежал ровным слоем.

Утром, к тому времени, как моторы были запущены и прогреты, у самолета, как в большой праздник, собралось все население поселка с детьми и неизменными собаками.

Корреспондент, самый высокий среди нас, первым подошел к винтам и стал проворачивать их перед запуском.

Всех нас? беспокоит предстоящий полет по неизведанному пути, но каждый скрывает тревогу не только от товарищей, но и от самого себя.

На высоте двух тысяч метров проходим над устьем реки Томпо. Позади остался Алдан, а впереди длинный путь, отмеченный на карте прямой красной линией, над долинами и хребтами, высот которых мы не знаем. Холмистая местность постепенно повышается. Медленно ползет самолет вверх, вот-вот откажется набирать высоту. А впереди блестят снежные вершины гор.

Температура внутри самолета вполне терпимая — минус тридцать градусов. Механики следят за приборами. Пилоты, держась за штурвал, воюют с самолетом за каждый метр высоты. И мне несладко — Якутск передает лишь устаревшие метеосводки.

Несмотря на все эти маленькие тревоги, в тайниках души живет радость борьбы и первооткрытия — видеть то, что до нас никто не видел.

Тихо и спокойно в самолете. Ровно урчат моторы.

Обрывистой стеной стал перед нами первый хребет. Вот он уже под нами. Быстро мелькает земля. Оборвались горы. Летим над широкой долиной, за которой виднеются горы Верхоянского хребта. Яркое солнце освещает белый ландшафт.

Южный отрог Верхоянского хребта, издали представлявшийся ровным высокогорным плато, вблизи оказался хаотическим нагромождением земли и камня. Мы не увидели ничего похожего

на посадочную площадку. За глубоким ущельем, оборвавшим Верхоянский хребет, тянутся новые горы, новая

цепь — Брюнгадинокая. Курс наш правильный — мы вышли на тропу, которая привела к первому ориентиру — устью реки Неры, впадающей в Индигирку. Виднеются редкие чумы и над ними крошечные облачка дыма. Точками движутся нарты. Установив непосредственную связь с одной из станций, получаю сводку погоды.

Подходим к хребту Черского. Мы все много слышали о нем, но по-настоящему ничего не знали. По рассказам, он очень высок, и было опасение, что самолет может оказаться перед вершинами, через которые ему не перевалить. Пристально всматриваясь, пилот ведет самолет с набором высоты. Горы круто уходят ввысь.

Глубокие ущелья во всех направлениях рассекают хребты на группы нагроможденных друг на друга горных массивов с отвесными черными обрывами. Редко встречаются отдельные конусы и группы конусообразных скал.

На всем двухсоткилометровом протяжении хребта Черского, расположенного между реками Индигиркой и Момой, о благополучной посадке не может быть и речи.

Дикий, без каких бы то ни было признаков жизни, первобытный край. Ни дорог, ни тропинок. Угрюмые, холодные, молчаливые скалы.

В наушниках слышатся точки и тире. В их тоне и темпе улавливаю тревогу. Нас вызывает Якутск. А ведь не прошло и десяти минут со времени моей последней передачи. И дальнейшие станции следят за нами, готовые откликнуться по первому зову. Каждая наша радиограмма дублируется мощной якутской станцией. В Москве знают, что самолет «СССР Н-120» проходит над неизведанным, неприступным хребтом Черского. Тревожатся за нас люди.

Утомленные созерцанием гор, согретые солнцем, дремлют у окон пассажиры. Клюют носом успокоившиеся и уверенные в своих моторах механики. Суровы и напряженны лица пилотов, не доверяющих коварным горам.

Много работы у штурмана самолета, впервые ведущего воздушный корабль над неведомыми пространствами. Но для такого полета никакой труд не тяжел, вот только жарковато становится, хотя в кабине все те же тридцать градусов мороза.

Остался позади хребет Черского. Под нами долина реки Момы. Горизонт затянут дымкой; что впереди, — не видно.

За рекой Момой видны первые признаки жизни — зимняя тропа и вдали чумы якутского зимовья.

По моим данным, высота гор на последнем отрезке маршрута ниже хребта Черского.

У пилотов веселые лица. Потягиваясь на своих местах, они потирают руки, постукивают сапогами — скоро конец пути!

Для пассажиров наступает утро. Проснувшись, они приводят себя в порядок и спрашивают механика о новостях. Но веселью и покою еще не время. Вопреки ожиданиям отдельные пики хребта Томусхая, над которым мы летим, очень высоко поднимаются над горным массивом, — и наши пилоты снова с трудом набирают высоту, безопасную для полета. А тут еще неожиданно появились облака. В редких просветах проносятся горные складки. С левого борта мелькнул черный обрыв... Мрак окутал самолет.

В открытые окна с шумом врывается ветер, безжалостно расправляясь с нашими картами, бланками, вахтенным журналом. Напрягая зрение в внимание, каждый старается как можно раньше увидеть на пути горы и предотвратить возможность катастрофы.

Почти сливаясь со мглой, сбоку проносятся черные утесы. В каком-то оцепенении пассажиры неподвижно прильнули к стеклам кабины. Но вот самолет вырвался из облаков, снова засияло солнце, а вдали, прямо по нашему курсу, — пик на триста метров выше линии полета.

А что было бы, если бы облачность не оборвалась вовремя!...

Невольно все облегченно вздыхают, и мне даже кажется, что в этот момент шума мотора не слышно...

Горы, точно громадные морские волны, переходящие в зыбь, постепенно уменьшаются и, удаляясь от нас, создают ощущение замедленной скорости полета.

Из-за гор выходит ледяная нить реки. Самолет летит над широкой долиной. Мелкий кустарник сменяется редкими деревьями, и вскоре ясно вырисовывается широкая белая полоса Колымы.

Вбирая по пути множество мелких притоков, река становится широкой. Здесь раскинулось большое селение Зырянка. Невдалеке от него озеро, окруженное лесом. Над озером черный дым костра — сигнал с расчищенной для нас площадки, значит увидели нас.

Коснувшись волнистой снежной поверхности, самолет после короткой пробежки остановился.

Несколько человек, встретившие нас, помогли привести в порядок самолет и закрепить его, после чего все разместились в санях и лесом поехали в селение.

Давно погасли красные блики заходящего солнца.

Стоит сорокаградусный мороз. Только скрип полозьев и фыркание лошадей нарушают холодное безмолвие.

В поселке — выстроенные из свежего леса неокрашенные жилые домики, больница, клуб, школа, мастерские.

Много радости доставили мы нашим адресатам, вручив тюки почты, газет, журналов и книг. Вечером в местном клубе самодеятельный духовой оркестр с «огоньком» играл в нашу честь авиамарш.

Жадно слушали наши рассказы о Большой Земле. Встреча затянулась далеко за полночь.

На другой день механики уехали к самолету, а мы занялись детальным изучением дальнейшего маршрута на восток. По этому пути не летал еще ни один самолет.

Собрав от людей, знавших этот край, кое-какие сведения, мы все же не узнали самого главного — высот гор на нашем

маршруте.

В кавун Международного женского дня с восходом солнца мы были уже на «аэродроме». Гостеприимные жители Зырянки долго уговаривали нас отложить полет на сутки и провести с ними праздник.

Но мы решили вылетать и ждали лишь, пока трактор, таскавший по озеру тяжелые бревна, подровняет волнистую поверхность нашего «аэродрома».

Курс на восток.

Через несколько минут полета долина реки Колымы исчезает. Внизу голое плоскогорье. На обширном белом пространстве ни одного пятнышка.

Сильный встречный ветер тормозит наше движение.

Командир чукотской авиации летчик Каминский сообщает

по радио:

«В Маркове посадка самолета невозможна. Если не удастся долететь до Анадыря, сделайте посадку в устье реки Белой».

Путевая скорость в течение трех часов полета не превышает ста тридцати километров в час. Если и дальше лететь с такой скоростью, то совершенно ясно, что до Анадыря у нас нехватит ни светлого времени, ни горючего. Намечаем совершить посадку в устье реки Белой.

На высоте двух тысяч метров подходим к наиболее возвышенной части хребта. Низко под нами горы, впереди вершины гор затянуты слоистыми облаками. Остается узкая щель в несколько десятков метров между нижним слоем облаков и контурами хребта.

Радиосвязь оборвалась. С Анадырем связаться невозможно... Я вращаю ручку приемника и вдруг слышу свои позывные — новая радиостанция передает сводку погоды, и многочисленные точки и тире звучат для меня самой лучшей музыкой.

В узкой щели между облаками и горами пересекаем середину хребта. Появляются ущелья, которые тянутся на восток. Замерзшие ручьи постепенно превращаются в речки.

Перевалив через горы, мы летим при ясной погоде все с той же скоростью — сто тридцать километров в час.

Солнце опускается к горизонту. На белом снегу — длинные тени горных вершин. Вышли на реку Анадырь. По берегам виднеются чумы, стада оленей. Ровные снежные поля и сама река позволяют сделать посадку в любом месте, но мы спешим и, не обращая на них внимания, держим курс на Марково.

За высокими горами на западе скрылось солнце. На востоке зажглись первые звезды. Под нами леса и холмы. На реке большие промоины. Садиться нам теперь негде, да и в наступивших сумерках трудно выбрать площадку. Необходимо во что бы то ни стало дойти до Маркова. Механик предупреждает, что горючее приходит к концу. Все сильнее смыкает ночь свои черные щупальцы над замлей.

Скоро должно быть и Марково, но его все нет и нет. Есть ли там радиостанция? Как бы мне сейчас хотелось услышать: «Вы находитесь над нами!»

Самолет летит во мгле. В небе поблескивают светлые пятна — признак наступающего северного сияния. От сильного напряжения болят глаза.

Вдруг под самолетом блеснуло яркое пламя — костер! Это и было Марково. Медленно выбираю антенну. Пилоты ведут самолет на посадку.

На хорошо освещенном громадным костром поле самолет остановился в десяти метрах от большой промоины. Из-за нее-то нас и не хотели принимать. На дне баков, по заявлению механика, оставалось горючего на один примус. Сильный встречный ветер на всем пути чуть было не сыграл с нами злую шутку.

Из старинной крепости и места ссылки политических Марково превратилось в крупный районный центр.

На следующий день ранним утром мы взлетели и продолжали полет на Анадырь.

Большая толпа анадырцев встречает нас с красными знаменами. Сияют медные трубы. Гул моторов сменяется «Авиационным маршем». Короткий митинг. Потом к самолету подъезжает грузовик, и мы выгружаем почту, заполняющую почти весь кузов машины. Анадырцы рассматривают пачки, пытаюсь найти на них свои фамилии. Видя их возбужденные, радостные лица, мы понимаем всю ценность доставленного нами груза и радуемся вместе с зимовщиками.

По плану мы должны были оставаться здесь три дня. Однако обстоятельства сложились иначе. Уже к вечеру погода не предвещала ничего хорошего.

Утром пурга разыгралась с такой силой, что возникло опасение за целостность машины.

С трудом добрались мы с помощью проводника и длинной веревки к стоянке, проверили крепление и для большей надежности перекатали тяжелые бочки с бензином, с которыми накрепко связали содрогавшийся от ветра самолет.

Радио бездействовало. Не получая метеосводок, синоптики были бессильны что-либо предсказать. Для самоуспокоения каждый из нас стал синоптиком, не исключая и пассажиров, страстно увлекавшихся новым для них делом. Количество прогнозов было совершенно достаточным, но качество их было сомнительным. На этот раз лучшим прогнозистом оказался местный старожил-чукча.

— Молодой месяц народится, потом будет два дня умываться, и тогда пурга кончал, — уверенно сказал он.

Старик был прав. Выплыл молодой месяц, через двое суток ветер стих, и солнце осветило Анадырь. Только далеко на востоке низко виднелись обрывки облаков, трусливо удиравших за линию горизонта.

Начались раскопки самолета; над местом, где он стоял, высился огромный сугроб снега. Аврал продолжался целые сутки.

Но вот подогреты моторы, и погружена почта, адресованная в Москву. Баки наполнены до краев горючим.

Тепло провожаемые полярниками, стартуем из Анадыря и держим курс на северо-восток.

У рыбаков в бухте Оловянной, где мы опустились на хорошо подготовленную площадку, встретили нас также тепло и радушно. Мы отвечали на все их вопросы обстоятельно и подробно; времени для этого было достаточно, так как непогода и технические мелочи задерживали наш вылет.

При первых же солнечных лучах в разрывах облаков, не поверив синоптикам, предсказавшим плохую погоду, мы стартовали с бухты Оловянной и направились на Уэлен.

Сильный боковой ветер сносил самолет влево. Горы клубились снежной поземкой. Самолет бросало из стороны в сторону. Метеосводки одна хуже другой.

«У нас сильная пурга», — радировала бухта Провидения.

«У нас плохая погода. Синоптики не советуют вам вылетать сегодня, так как погода ухудшилась по всему району», — сообщал Анадырь.

«В заливе сильная пурга, рассчитывать на возвращение нельзя», — опять передавали с Анадыря.

Самолет перевалил через хребет. Горы становились все ниже, и вместе с ними опускалась и облачность.

Мы продолжаем полет на Уэлен. Скоро побережье Чукотского моря, район Колючинской губы.

В эфир выползает долго молчавшая рация Уэлена:

«У нас сильная пурга. Посадка невозможна».

Вслед, на такой же волне, тонким голосом рейдового маломощного передатчика другая радиостанция спешит еще более испортить нам настроение: «Ветер усиливается. Сильный поземок».

Радиостанция Ванкарема басом — тональной передачей, торопясь, чтобы ее не опередили, сообщает: «Облака сплошные — двести метров, ветер северный — двенадцать метров в секунду. Поземок».

Радиостанция Шмидта, дождавшись окончания работы Ванкарема, передает более оптимистическую сводку чистым,

незатухающим тоном, не спеша, с упоминанием полного адреса, порядкового номера и количества знаков. И так, надо лететь на мыс Шмидта, и поскорее, ибо и там погода ухудшается.

С нежностью смотрю на свой радиоприемник — он всегда выручает из беды.

Колючиинская губа. Высота двести метров. Порывистый ветер подбрасывает самолет то вверх, то в сторону. Скалы совсем рядом.

Сквозь светофильтровые очки в молочной массе пурги замечаю мелькающие вблизи темные пятна.

По силе сигналов радиостанции определяю, что самолет приближается к Ванкарему. Пытаюсь включить радиокompас, но основная деталь — крошечный, размером в спичечную коробку, моторчик замерз, и мои усилия тщетны.

Погода медленно начинает улучшаться. Ослаб ветер, уменьшился поземок. По торосистой гряде вдоль побережья пилоты определяют береговую черту и вдоль нее продолжают путь к мысу Шмидта.

Показались черные столбообразные выветрившиеся скалы — кекуры. Их много, и все они на белом мглистом фоне кажутся близкими и огромными. Некоторые из них настолько похожи на постройки, что пассажиры невольно спрашивают: «Не это ли мыс Шмидта?»

Впереди по курсу темное пятно. Две монолитные скалы, точно крепости, высятся в море, сдерживая яростные атаки могучих льдов зимой и стремительных, пенящихся волн — летом.

Здесь уже ждали — развели костер на площадке, где самолету можно сесть. Дым от костра низко стелется над полем. Без заходов и кругов идем на посадку. Дует встречный ветер, и самолет, сделав короткую пробежку, останавливается.

Решаем, пока на востоке будет держаться нелетная погода, слетать на остров Врангеля.

Один большой круг над полярной станцией. На высоте трехсот метров пролетаем над утесом Вебера и берем курс на север.

Небольшая полоса припая у берега сменяется дрейфующим льдом. Еще дальше появляются узкие разводья и молодой лед, недавно затянувший полыньи.

Под нами на всем пути взломанный лед с полыньями. Впереди полоса берегового припая.

Самолет выходит точно к бухте Роджерс.

Ко всяким встречам мы привыкли на своем длинном пути. Но встреча на острове Врангеля превзошла все наши ожидания и растрогала до того, что мы даже растерялись. Впереди стояла группа в полтора десятка пионеров в ярких, красочно расцвеченных меховых костюмчиках, с красными флагами и

транспарантами, на которых были написаны авиационные лозунги. У самого маленького висел пионерский барабан, по которому он при нашем выходе быстро застучал палочками. Все малыши дружно прокричали «ура»! А когда мы вышли из самолета, то от группы отделился восьмилетний мальчик и от имени пионеров острова Врангеля приветствовал летчиков, привезших к ним на остров привет от столицы нашей Родины. И снова забила барабанная дробь, и разнеслось по тундре пионерское «ура»!

После этого нас приветствовало взрослое население острова.

Здесь нашему кинооператору пришлось изрядно поработать. Объектов для съемки было много и все очень интересные; от него не отставали и наши пассажиры, сразу после полета организовавшие беседы и лекции.

Полярники накормили нас исключительно вкусными котлетами из медвежьего мяса, а вечером порадовали достижениями местного кружка самодеятельности. «Гвоздем» вечера был танец «охота на моржа». Только далеко за полночь отпустили своих гостей гостеприимные хозяева.

С некоторым опозданием пришла радиограмма командования, запрещающая полет на остров Врангеля и Уэлен. Нам предлагалось лететь на запад. Опасения командования были понятны. Машина у нас достаточно потрепана. В Москве весна в полном разгаре, и полет на лыжах при дальнейшей задержке грозил сорвать завершение нашего трансарктического рейса.

Обратный путь на мыс Шмидта.

Ледовая обстановка в проливе Лонга примерно такая же, как и во время полета на остров Врангеля.

Большие льдины самой разнообразной конфигурации — от правильных квадратов до причудливых форм, с небольшими просветами воды между ними, медленно проплывают под самолетом. На одной из них медведица с двумя малышами. Один, посмелее, — у самого края льдины, другой жметя к матери.

Два утеса, точно маяки, указывают нам путь.

Вскоре в доме полярной станции мы рассказываем жителям мыса Шмидта о жизни на острове Врангеля, но больше всего о жизни нашей столицы Москвы и всей страны.

Оставив всю корреспонденцию, адресованную в Уэлен, для доставки ее на место самолетами чукотской авиации, мы распрощались с радушными полярниками.

Стартуем на запад. Первая посадка намечена у мыса Шелагского.

Слева от самолета тянется бесконечная береговая линия, за ней — горы; справа — море, покрытое дрейфующим торосистым льдом. Очень мало разводьев.

Стоит ясная, безоблачная погода. Тепло, температура всего лишь минус пятнадцать градусов.

На высоком обрывистом берегу мыса Якан — яранги чукчей. Стараясь не отстать от нас, по берегу несется озорная собачья упряжка.

Вот и далеко выдвинувшийся в море мыс Шелагский. Между двумя конусообразными горами — поселок в три маленьких домика. На льду — черный посадочный знак «Т».

Стальные подошвы лыж надежно предохраняют нас от возможных неприятностей.

Полярники предупреждают, что в здешних местах с гор неожиданно срываются сильные ветры, и помогают нам прочно закрепить машину.

С этим местным ветром мы познакомились на следующий день. Он дул точно из трубы, струей, не расходясь по сторонам.

Приступили к зарядке. Откопав в снегу бочки с бензином, подкатили их к самолету и ручным насосом перекачали содержимое в баки. Хотя температура была терпимая (-30°), каждый из нас предпочел бы работать при шестидесятиградусном, но безветренном якутском морозе.

Только соорудив защитную стену из досок и бревен и оградив моторы от ветра, мы смогли их прогреть. Но к тому времени, когда, наконец, начали вращаться винты, среди нас нельзя было найти ни одного, у кого не была бы обморожена какая-нибудь часть тела. Пообещав полярникам доставить в целости их письма на Большую Землю, мы снова в воздухе.

Недалеко от берега медленно набираем высоту, и сразу же становится ясно, что при таком темпе лыжи должны зацепить мачты радиостанции. Что делать? В последнее мгновение у обрывистого берега летчик разворачивает самолет вправо с таким крутым виражом, что правая плоскость едва не задевает льды. Через несколько секунд пилот выравнивает машину.

Под нами ровный лед Восточно-Сибирского моря. Слева на горизонте длинная гряда Лабугенских гор; впереди наш ориентир — мыс Баранова, хорошо видимый на большом расстоянии.

Ровный берег, вдоль которого летит самолет, приводит нас к мысу Медвежьему. За ним бухта Амбарчик — наша цель.

Четко вырисовываются на снегу домики поселка. На снежной поверхности бухты много сугробов, наддувов и заструг. В солнечный день эти неровности легко заметны по отбрасываемым ими теням. Однако вблизи селения замечаем идеально ровную площадку довольно больших размеров; на ее поверхности нет ни одной тени.

Неизменный знак «Т» и костер показывают, что здесь, как и повсюду, самолет — желанный гость.

После посадки мы единодушно приходим к заключению, что тщательно расчищенное летное поле в Амбарчике на естественном льду — лучшее в Арктике.

Дома поселка утопают в глубоком снегу. К дверям ведут узкие снежные коридоры.

После обеда механики ложатся спать. Кинооператор, пользуясь последними лучами солнца, пытается «накрутить» несколько метров пленки. Корреспондент, по обыкновению, передает в Москву информацию о ходе перелета. Остальные в столовой. Медленно попивая кофе, рассказываем собравшимся о новостях Большой Земли. Неважно, что новости почти месячной давности.

Утром с помощью работников порта механики готовят машину к вылету.

Прощальные напутствия — самолет стартует и благодаря ветру отрывается после небольшой пробежки.

Пилоты берут курс на северо-запад, к острову Ляховскому, расположенному на границе двух арктических морей — Восточно-Сибирского и Лаптевых.

Нам предстоит доставить почту зимовщикам мыса Шалаурова.

Падающие на снежный покров моря тени облаков кажутся островами; обнаружить при такой погоде настоящий остров трудно.

Поддерживаю радиосвязь с островом Четырехстолбовым, входящим в группу Медвежьих островов.

В расчете выйти на характерный ориентир, задаю пилотам новый курс. Самолет продолжает путь по приборам.

Ломается ветрянка динамомшины, выходит из строя длинноволновая станция.

Наш полет продолжается два часа. Какая погода впереди по маршруту — неизвестно. Необходимо во что бы то ни стало получить метеосводку с мыса Шалаурова.

Уже ни один солнечный луч не в состоянии пробиться сквозь сгустившуюся облачность. Однообразный белый ландшафт тускнеет. Теряется представление о высоте полета. Только сквозь светофильтровые очки можно различить снежную поверхность.

Включаю запасной коротковолновый передатчик в надежде, что кто-нибудь все же услышит меня. И велика же моя радость, когда радист с Медвежьих островов отвечает на мой вызов и, передав сводку погоды по маршруту, связывает меня с радиостанцией Шалаурово.

Направление ветра меняется, снова задаю пилотам новый курс, хотя до сих пор мне все же неясно, что находится под нами: море или суша. Но я верю приборам, и на моей карте непрерывно растет красная линия нашего пути, лишь немного отличающаяся от ранее намеченной.

В районе Хромской губы, западнее устья Индигирки, появляется просвет в облаках, а в проливе Дмитрия Лаптева погода совсем проясняется.

Показались знакомые места: слева — полуостров Святой Нос, а впереди по курсу гора Эмий на острове Ляховском. На берегу пролива с трудом различаю две радиомачты и маленький домик, в котором в прошлом году мне пришлось жить целый месяц.

Самолет быстро приближается к мысу Шалаурова. Уже виден черный дым костра. От станции мчится собачья упряжка. Пролив Дмитрия Лаптева сплошь забит торосистыми льдами самой причудливой формы. Только там, где дымит костер, ровная узкая полоска льда — наша посадочная площадка.

Длинные тени торосов ложатся на ней, мешая точно уяснить размеры и конфигурацию ледяного поля. Вся надежда на стальные подошвы наших лыж и добавочные стойки шасси.

Самолет снижается по прямой. Сбоку проносятся торосы. Лыжи касаются льда. Эх, были бы у нас тормоза! Стали в десяти метрах от ледяной горы, на границе удивительно точно рассчитанного поля. Пожалуй, даже «чересчур точно». Однако то, что сделали полярники, было пределом их возможностей, тем более что посадочная площадка находилась далеко от станции.

Мы готовим самолет к ночевке, а пилот ходит по полю, вымеряя его во всех направлениях.

Только после захода солнца, когда вся работа завершена, отправились отдыхать.

Стартовали утром, при хорошей погоде.

В районе мыса Святой Нос самолет ныряет в дымку, и тотчас же стекла покрываются инеем. Через множество щелей в мою кабину проникает снежная пыль. Пилоты стучат ногами по переборке — условный сигнал, требующий сообщить сводку погоды.

С Тикси у меня налажена двусторонняя уверенная связь. Я отвечаю без промедления: «В Тикси без изменений — ясно».

Дымка вскоре растаяла, и на горизонте выросли высокие горы, У их подножья — бухта.

Перед вылетом я похвастал, что от Шалаурова на запад, по знакомым местам, могу провести самолет с «закрытыми глазами»; теперь изо всех сил стараюсь не ударить лицом в грязь. Всматриваясь в даль, вижу почти сливающееся с темным фоном гор темное пятно — селение Тикси.

Суда, чернеющие на льду бухты, большой поселок с хорошими деревянными домами — это превосходит все то, что мы видели в пути.

— Где же аэродром? — спрашивает меня летчик.

— Вот, — отвечаю я, обводя рукой все пространство бухты. — Садись возле костра!

Ледяное поле и чисто и безгранично. Опускайся, где хочешь! Тиксинцы спешат к берегу. Многие на лыжах и... велосипедах.

Самолет скользит по гладкому льду без толчков и резких покачиваний. Пилоты подруливают к стоянке...

В Тикси заявки на лекции и доклады сыпались так густо, что, вероятно, и за месяц нельзя всех удовлетворить. Народ здесь как-то особенно жаден до знаний. Журналист и кинооператор также не оставались без работы: было что снимать и о чем сообщать в Москву.

Двадцать четвертого апреля наш корабль загрузили почтой. Мы продолжали курс на запад.

В разрывах облачности виден берег. Морокой лед покрыт ровным слоем снега. Радиосвязь работает нормально.

«Низкая сплошная облачность и сильный ветер», — сообщают из Нордвика.

«Вокруг низкая облачность, а над самой станцией — ясно», — передает другая станция.

По расчетному курсу самолет пересекает знакомые до мелочей места: Быковскую протоку, остров Столб, Оленекекую протоку, селение Оленек, Анабарский залив, и входит в залив Нордвик.

Над холмистой поверхностью облаков выделяется светлая шапка —соляная сопка Юрунг-Тумуса. Не раз она служила маяком во время полетов в трудных условиях.

Полет завершаем посадкой в Нордвике.

Теплая встреча, радостные лица, горячие рукопожатия, бодрые речи, расспросы без конца и края. Вечером беседы, доклады, затем полярники всю ночь пишут письма и утром, напутствуя и прощаясь, просят передать привет Москве.

От Нордвика курс на мыс Челюскин — самую северную оконечность материка Советского Союза.

Подлетаем к острову Преображения. Беру заранее подготовленный плотный пакет и, улучив момент, сбрасываю его, прицеливаясь в домик, одиноко стоящий на острове. Пакет падает невдалеке от небольшой группы людей. Люди машут нам, благодарят за почту.

До бухты Прончищевой самолет летит над взломанным дрейфующим льдом. Видимость во все стороны отличная. Нельзя этим не воспользоваться. Карта покрывается цветными значками — лишнее наблюдение за льдами никогда не повредит.

Охотники в бухте Прончищевой ждут нас с нетерпением. И здесь сбрасываю пакет. Удачно поймав его в воздухе, люди в полном смысле слова получают «воздушную почту».

Проходим над горами Таймырского полуострова. Пилоты справедливо жалуются на компас. Из-за сильной магнитной аномалии картушка компаса «виляет», пользоваться этим прибором становится трудно. Но меня это не беспокоит. Мой радиопеленгатор показывает точное направление полета, и он безошибочно приведет самолет к цели.

Мыс Харитона Лаптева и вдали конец Таймырского полуострова — мыс Челюскин, Пролив Вилькицкого покрыт тяжелым, торосистым льдом, Сверкают на солнце серебристые ледники острова Большевик.

Полярная станция мыса Челюскин расположилась на берегу моря. Несколько домиков, складов и быстро вращающиеся крылья ветряка.

В кают-компании нас ждут накрытые столы. В углу красуется «елка» из дерева и бумаги, нарядно украшенная безделушками, — мастерское произведение местных «художников».

Праздник Первого Мая встречаем вместе с дружным, жизнерадостным коллективом полярной станции мыса Челюскин. Коллектив небольшой и нас немного, но, находясь в нескольких тысячах километров от прекрасной столицы могучего Советского Союза, мы чувствуем себя частью единой семьи великого народа.

После торжественного завтрака стартуем в дальнейший путь.

Через три с половиной часа, почти на бреющем полете, проходим над радиомачтами, разворачиваемся и садимся у мыса Стерлегова.

Сильная пурга вынуждает нас отказаться от намерения сегодня же продолжать путь до Диксона.

Итак, день Первого Мая, начав на Челюскине, заканчиваем на мысе Стерлегова в такой же спянной семье советских полярников.

Через двое суток, воспользовавшись временным прояснением погоды, мы вылетели на остров Диксон.

Вечером в клубе Диксона состоялся доклад, демонстрировался один из привезенных нами фильмов. Мы решили пробыть два дня у гостеприимных друзей, перед тем как лететь дальше на запад.

Но наши планы были внезапно нарушены.

Пришла радиограмма с приказанием вернуться на мыс Челюскин и вывезти оттуда больного врача.

Мы вылетаем, имея на борту врача диксоновской больницы Соколова. Своих пациентов он оставил на попечение жены — врача той же больницы.

В начале полета метеообстановка опасений не вызывала. Но в районе острова Таймыр почти одновременно от нескольких станций мы приняли радиограммы, сообщавшие предельно ясно: «Туман».

Сквозь «окна» разорванных облаков солнечные лучи падают на землю, образуя, как говорят летчики, «кружево», в котором невозможно разобраться: где лед, тундра или остров.

Вперед путь закрыт, назад — тоже... Куда идти?...

Я всматриваюсь в карту, пытаюсь в ней найти решение сложной задачи. Неожиданно нахожу его в красном кружочке

с надписью «Торос». У острова Боневи, в бухте Ледяной, зимует гидрографическое судно «Торос». Я нанес на карту его точное местонахождение. Судно находится неподалеку, и, несомненно, возле него есть посадочная площадка.

Радист «Тороса» следит за моей работой. С его помощью, определив радиопеленгатором направление к судну, указываю пилотам курс следования.

Сообщаю на «Торос», что идем к ним.

Через несколько минут видно небольшое вмерзшее в лед судно. А рядом с ним черный дым костра. Я удовлетворен.

Получив первую сводку об улучшении погоды, тронулись в путь, захватив с собой довольно объемистый мешок писем.

Чем ближе к цели, тем хуже становилась погода. Вскоре низкие облака плотно закрыли всю местность под нами. Самолет шел по радиопеленгатору.

Сигналы все громче и громче. Переходя в резкие звенящие звуки, они обрываются, и я читаю: «Вы над нами. Снижайтесь. Высота облачности сто метров».

Условный знак пилотам, и самолет ныряет в сероватую гущу тумана. Становится темно, но не надолго. Снизившись, мы видим знакомые домики, ветряк, посадочную площадку.

Доктор Соколов осмотрел больного. Требуется хирургическое вмешательство. Необходимо поскорее доставить больного на Диксон. Но нас держит густой туман.

Наконец, погода улучшилась. Мы закутали больного в спальный мешок и вездеходом доставили к самолету.

Курс взят на Усть-Таймыр: в Диксоне упорно держится нелетная погода.

В одном месте летчики неожиданно поворачивают к берегу:

— В чем дело? — спрашиваю.

— Да вот станция видна, так что можешь, штурман, сматывать антенну — прозевал!

— Какая станция? — недоумеваю я. До нее лететь еще по крайней мере минут десять, да и в другом направлении.

Смотрю вперед. Действительно, что-то темнеет. Приближаемся — оказывается, это черные камни, беспорядочно разбросанные по снежной равнине.

Сконфуженные пилоты разворачивают самолет и показывают мне на этот раз, по их мнению, подлинную зимовку. Оглядываюсь по сторонам. Выясняется, что вокруг нас еще несколько «зимовок». При сплошной облачности каждый камень, на снегу кажется большим домом.

Пришлось все-таки заставить пилотов лететь по приборам. Самолет пересекает полуостров. Впереди показались постройки зимовщиков Усть-Таймыра.

После третьего круга самолет идет на посадку и, натолкнувшись в конце пробежки на бугор, останавливается. Мы вытаскиваем больного и на носилках переносим в дом.

Ждем летной погоды. Доктор Соколов нервничает — беспокоит его состояние больного, тревожат мысли об оставленной больнице.

На острове Диксон попрежнему туман. Решаем лететь до Стерлегова.

Сильный ветер швыряет самолет из стороны в сторону. Пассажиры во главе с доктором бережно удерживают носилки. Со Стерлегова радируют: «Сильная пурга, посадка невозможна». Самолет разворачивается на сто восемьдесят градусов. Приходится лететь к «Торосу». Но как найти его в свистопляске пурги, когда не отличишь берега от моря и моря от острова!

Вызываю «Торос» и прошу его работать на пеленг. Вскоре под нами мачты затертого корабля. Маленькое ледяное поле покрывается черным дымом. Корпус «Тороса», крепко впаянный в лед, содрогается от сильных порывов ветра. Гнуты мачты...

Наконец, отшумела пурга, ушла на восток. Наступила теплая солнечная погода.

Вокруг самолета расчищен снег, прогреты моторы, в радиаторы залита горячая вода. Для запуска моторов приходится «свистать всех наверх». По команде механика пилот включает контакт, и люди, натягивая амортизатор, вручную проворачивают винт. Семь раз тянут амортизатор, пока удастся привести в действие один мотор.

На Диксоне нелетная погода. Решаем добраться хотя бы до Стерлегова. Скорость ветра достигает тридцати километров в час. Под нами сильный поземок. Как и в прошлом полете, держим курс по приборам. Выходим на радиомачты станции Стерлегова. Через несколько секунд самолет на льду.

На другой день летим на Диксон. После двух часов томительного полета над облаками по радиопеленгатору определяем, что под нами остров Диксон. Самолет снижается...

На Диксоне мы услышали радостную весть: на Северном полюсе сели четыре самолета, те самые, которые готовились к полету рядом с нами на московском аэродроме. Весь путь мы тревожились за судьбу товарищей и мысленно желали им удачи. Загрузив самолет почтой, а ее у нас набралось столько, что в самолете уже и места свободного не было, стартуем с Диксона и держим курс на остров Белый. Всего две посадки осталось нам сделать в Арктике, две полярные станции посетить — чего бы это нам ни стоило. Первая на острове Белом, вторая в Амдерме на материке, а дальше пойдем прямо на Большую Землю в Москву, где весна уже в полном разгаре. А сейчас под нами льды Карского моря, которые зарисовываю по старой привычке, над нами рваные лохматые облака, временами скрывающие от нас солнце, отчего местность делается серой и неприглядной.

Моторы дружно тянут машину, спешат на юг, им тоже пора уже на отдых, поработали они основательно и честно.

Тихо в самолете, лица у всех серьезные, даже угрюмые — море слишком неприветливо.

Подходим к острову и пересекаем его с востока на запад. Тундра покрыта еще снегом, и только южные склоны холмов оголились и потемнели. Издалека на западном берегу острова виднеется несколько домиков полярной станции, рядом на белом поле вспыхивает костер, клубится черный густой дым, люди бегут, машут шапками.

Легко скользят лыжи по мокрому снегу — наши пилоты стали значительно лучше делать посадки, чем в начале нашего путешествия.

Полярники помогают нам выйти из самолета, с особой радостью принимают почту и приглашают в свой дом на «чашку чая».

Целую ночь валит снег. Мы крепко спим, а обитатели острова бодрствуют: утром самолет уйдет — нужно написать письма родным и друзьям.

2 июня на рассвете с трудом сдвинули самолет с места. Медленно набирая скорость, он скользит по снегу и воде. Через несколько дней старт на лыжах будет уже невозможен.

Летим вдоль западного берега полуострова. За кромкой потемневшего льда виднеется чистая вода. Она отражается на низких слоистых облаках, образуя «водяное небо».

Недалеко от берега показываются узкие длинные острова «Шараповых кошек». Скоро мы пролетим над Маре-Сале. Оттуда через море пройдем прямо на Амдерму. Пора, давно пера возвращаться домой!

Но рушатся наши надежды. Радист Амдермы передает: «Всем нашем районе низкие сплошные облака, мокрый снег. Видимость менее пятисот метров». Из Маре-Сале сообщают: «Погода хорошая. Снег прихвачен водой».

На мой запрос, сколько человек на станции, отвечают — трое.

«Маловато, — думаю я. — Сядем, завязем и не выберемся оттуда».

Докладываю пилотам о положении. Самолет снижается по спирали. Под нами подозрительно чернеет пропитанный водой весенний снег. Садиться невозможно, и нет у нас иного пути, как возвращаться на остров Белый.

Через четыре часа мы подрулили к зимовке.

Полярники обрадовались нашему возвращению, снова пишут письма.

Утром немного прояснилось. Далеко в южной части неба — светлая щель. Из Амдермы сообщили, что там сносная погода. На этот раз мы решили пролететь до Амдермы напрямик через Карское море.

Медленно ступшеваются очертания Ямальского полуострова и, наконец, скрываются в дымке.

Высота восемьдесят метров. Я наношу на карту ледовую обстановку. Очередная сводка погоды по всему району, полученная из Амдермы, удовлетворительна, однако некоторые признаки предвещают новые мытарства.

Радиостанция Вайгач сообщает, что в районе острова дождь с изморозью и западный ветер. Можно ожидать ухудшения погоды повсюду. Мы все же надеемся, что эти места успеем проскочить еще при сносной погоде.

Проходит два часа. Теперь под нами уже на большом пространстве чистая вода со множеством пятен мелкобитого льда плотностью до четырех баллов.

Хорошо видны белые барашки на морской поверхности.

Как скоро ветер «доставит» облачность в Амдерму?

Впереди безбрежное темное море. Ветер крепчает, самолет сильно сносит влево. В неурочное время рация Амдермы настойчиво выбивает мои позывные. Пользуясь двусторонней связью, спрашиваю, в чем дело. Амдерминский радист торопливо передает: «У нас быстро портится погода. С запада надвигаются низкие облака. Начинается дождь».

«Неужели опоздаем?», — думаю я и машинально отвечаю: «Спасибо».

Мы должны во что бы то ни стало долететь до Амдермы. Вернуться на Белый не успеем — непогода опередит нас, да и, кроме того, взлет с острова уже будет невозможен.

Механик прерывает мои размышления. Он подходит ко мне, сует в руку записку и быстро выходит. Я разворачиваю клочок бумаги с жирными отпечатками пальцев:

«У меня подозрение насчет правого мотора: давление масла быстро падает. Думаю, что продержимся не более часа. Строй свои расчеты так, чтобы через час были на земле».

Нужно немедленно выяснить по карте, какой путь самый короткий: до Амдермы, до Маре-Сале или до дрейфующих ледяных полей, на которые можно сесть. Я промеряю все расстояния — они примерно равны. Самолет находится в центре моря.

Предчувствуя опасность, пассажиры пристально смотрят в окна. Механик не отрывает глаз от масляного манометра, а пилоты почему-то оглядываются назад, точно оценивая свое хозяйство. Лица у всех серьезные и хмурые.

На высоте двухсот метров входим в облачность. Температура воздуха минус два. Над нами нависает угроза обледенения. Вот уже тонкая корка льда покрывает переднюю кромку плоскостей.

«Сильный дождь, на проводах обледенение, видимость пятьсот метров», — выстукивает беспокойный радист.

Я прошу его непрерывно давать сигналы для пеленга и слушать только мою работу.

Тяжело перекачиваются вспенившиеся волны. Они то раздвигаются, образуя глубокие пропасти, то сходятся и вырастают в громадные темные горы.

Курс на Амдерму — другого пути нет.

За штурвалом второй пилот. Он также отлично знает, что при падении масляного давления мотору остается жить не часы, а минуты. Но сколько минут,— этого точно никто не знает.

До берега лететь еще полчаса.

Вдруг раздаются сильные удары о стенки моей кабины — с винтов срываются куски льда. От каждого удара вмятина. Удары переходят в пулеметную трескотню, заглушающую шум моторов. По всей длине передней кромки крыла блестит толстый слой льда. Своей тяжестью он прижимает самолет к воде.

Механик следит за давлением масла. Стрелка катастрофически падает. В задней кабине пассажиры поспешно накачивают резиновую лодку. Волнуясь, они не соображают, что в надутым виде клипербот не пройдет ни в один люк. Но кому он нужен в этом штормящем море? Просто людям нужно чем-то заниматься, чтобы не видеть блестящую зловещую корку на крыльях и не слышать гулких ударов льда о борта самолета.

Я передвигаю рамку радиокompаса на пять градусов, и пилот, чтобы удержать стрелку прибора посередине, поворачивает самолет влево. Мы отклоняемся немного от пути на Амдерму, но зато выигрываем расстояние до побережья.

Высота пятьдесят метров. Обледенение усиливается. Пилот напрягает все силы и уменье, чтобы придерживаться угла, при котором самолет не потеряет и этой ничтожной высоты.

Наша скорость едва достаточна для того, чтобы самолет не парашютировал. В двадцати метрах под нами — волны. Серебристые брызги взлетают в воздух и разбиваются о лыжи. Мы потеряли все — и высоту, и скорость. У линии берега я ставлю синий кружочек и в нем красную букву «Т». Вот здесь произойдет наша последняя посадка... По привычке убираю ценные приборы.

Из серой пелены дождя вынырнул черный скалистый берег. У нас почти безвыходное положение. Подняться выше двадцатиметрового берега машина не в состоянии. Развернуться тоже, как будто нельзя.

Впереди немного справа берег как будто обрывается, и там что-то белеет. Самолет делает судорожный рывок, предсмертный скачок вправо и сразу же проваливается вниз...

Лыжи шлепаются о воду, брызги летят из-под них, а самолет бежит, как и при обычной посадке. Спасло нас устье безымянной речки, на ледяной поверхности которой образовалась уже весенняя вода.

Некоторое время в самолете царила гробовая тишина. Хорошо было слышно, как по самолету барабанит дождь и, замерзая, покрывает его ледяной броней. С кромки крыла, все более удлиняясь и расширяясь, свисают толстые ледяные сосульки.

По радиопеленгам уточняю местонахождение — до Амдермы всего лишь семь километров, о чем и сообщаю туда. Вскоре из-за горы показался пытящий трактор. Он взял наш самолет на буксир и дотащил до Амдермы.

В конце поселка на лагуне мы видим большую, тщательно выровненную посадочную площадку, в центре которой огромными буквами выведена надпись: «Привет летчикам».

Амдерма была последним арктическим пунктом на пути в Архангельск. Отсюда мы забираем последнюю арктическую почту.

Поставив самолет на колеса, 8 июля стартуем с узкой песчаной косы, ограниченной водой и льдом.

Ровно гудят моторы. В самолете жарко. Спешно расстаемся с меховым обмундированием. Далеко позади льды Арктики — под крылом, радуя глаз, проплывают яркозеленые поля и леса.

Подходим к Ярославлю. Короткая остановка, и мы снова в воздухе.

Москва приказывает: «Прибыть 14 июня в 17 часов 00 минут».

Идем над железнодорожными путями. На горизонте в легкой сероватой дымке вырисовываются знакомые контуры столицы. Все наши мысли направлены туда, где высятся гордые башни Кремля...

В назначенный час самолет катится по аэродрому. Празднично разодета толпа встречающих.

Платком стараюсь вытащить соринку из глаза. Жена понимает это движение по-своему, и слезы появляются на ее глазах.

Первая зимняя трансарктическая воздушная экспедиция закончена. Пройдено 23 тысячи километров, совершено 47 посадок.

СНОВА В МОРЕ ЛАПТЕВЫХ



Прошел лишь месяц со дня возвращения из трансарктического перелета, и вот я снова в Красноярске. Наша летающая лодка «Н-10» готова к вылету на ледовую разведку в море Лаптевых. Командир самолета — Черевичный.

По хорошо знакомому пути вдоль Ангары и Лены мы в течение трех дней дошли до Якутска. Дальше предстояло пройти над Верхоянским хребтом и по реке Яне в море Лаптевых.

Впервые над Верхоянским хребтом идет морокой самолет.

Ориентируемся по речушкам и ущельям. Чем дальше, тем горы выше. На дне глубокого ущелья чуть-чуть блестит Тумара. Кончается ущелье — самолет над центром Верхоянского хребта. Вокруг, куда ни посмотришь, мелькают остроконечные горы.

Тяжело груженная машина попрежнему идет на малой высоте, заигрывая с шершавыми вершинами. Наконец, перевал пройден. Горные речки, вбирая в себя сотни мелких притоков, становятся все более многоводными и, сливаясь в бурную реку, прокладывают дорогу к морю. Она тоже спешит на север. Неровности и складки земной поверхности постепенно разглаживаются. Только в стороне неподвижными стражами стоят высокие хребты.

За крутым склоном широкая долина реки Яны. Все чаще мелькают под нами избы, чумы, стада оленей, и вскоре на высоком берегу вырастает Верхоянск.

В первое мгновение кажется, что Яна покрыта рыхлым льдом — с малой высоты отчетливо видна густая белая пена на порогах. Через реку переброшен толстый металлический трос. Медленно движется паром. Берег усеян деревянными домиками. Коровы, лошади, олени в испуге ломают изгороди дворов и несутся по направлению к лесу.

Черевичный уверенно идет на посадку. Лодка мягко касается реки и, постепенно погружаясь в воду, достигает нормальной осадки. Промеряем глубину — все в порядке.

Немного передохнув, готовимся продолжать наш путь. Жители искренне огорчены: по традиции гости остаются у хозяев по крайней мере на два-три дня, но мы спешим — нас ждут в Тикси.

Первая ледовая разведка в районе восточнее и северо-восточнее Тикси проходит при отличной погоде. В губе Буорхая — почти недвижная темносиняя вода. А дальше на восток просторы Восточно-Сибирского моря сплошь скованы льдом.

Полет продолжается 8 часов 30 минут. После короткого отдыха, пользуясь хорошей погодой, снова вырुливаем на старт.

Вскоре уже только тонкая нить связывает нас с поверхностью воды, но эту нить никак не удается разорвать. Видно, мы «перестарались» с зарядкой. Приходится вырुливать к берегу. Сброшены четыре банки с горючим. Весь экипаж переходит в хвост. Полный газ — и обрывается нить, привязывавшая нас к воде.

Курс на север, вдоль дельты Лены.

Скрываются из виду берега.

Щедрым солнечным светом залиты льды центральной части моря Лаптевых.

Тень самолета касается большой льдины — нажат секундомер, у конца льдины — новый нажим: размеры ее точно определены.

Высота полета шестьсот метров. С такой высоты хорошо определять качество льда. Да и горизонт достаточно широк, чтобы составить подробную ледовую карту района.

Поворачиваем на запад. Посадка намечена в заливе Кожевникова.

Полночь. Солнце стоит на севере, над самой линией горизонта. Под нами редкие пятна тумана. Проходим расчетную середину пути — точку, от которой можно повернуть обратно в Тикси и долететь туда на «пределе» горючего.

Но едва срединная точка остается позади и путь назад окончательно отрезан, сводки погоды становятся малоутешительными: бухта Нордвик закрыта туманом, бухта Прончищевой забита льдом, на полуострове Юрунг-Тумус погода портится.

Под нами восточный берег Таймыра где-то в районе бухты Прончищевой. Облака закрывают солнце, земли не видно. Решаем искать вблизи берегов разводье и ждать улучшения погоды.

В поисках полоски воды, пригодной для посадки, выходим в море, но там туман еще гуще. Возвращаемся и идем низко вдоль береговой кромки.

Нервы напряжены до предела. Полет продолжается уже десять часов.



Иван Иванович Черевичный

Неожиданно под нами оборвались льды. Черевичный быстро идет на посадку. Самолет останавливается в нескольких метрах от огромной ледяной глыбы, застрявшей на мели. С помощью радиопеленгатора удается определиться: мы находимся на траверзе острова Малый Бегичев, в районе устья реки Новой. Все радиостанции попрежнему сообщают о густом тумане.

Испытания только начинаются.

Льды грозно надвигаются на нас. Лишь в южном направлении темнеет узкая дорожка чистой воды. Надо уходить. Быстро выбраны якоря и запущены моторы. Едва не задев плоскостью за высокие торосы, самолет летит на юг. Льдов становится меньше, но подходящей площадки для посадки не видно.

На траверзе полуострова Хара-Тумус решаем «срезать» Хатангский залив и лететь в бухту Нордвик.

Берег исчезает в тумане. По льдинам определяем высоту полета. Но вот льдины кончаются, вода сливается с туманом, и теперь уже невозможно судить, как высоко мы летим. Пилот убирает газ, днище мягко касается воды.

Море здесь достаточно глубокое. Не рассчитывая достать дна, забрасываем якорь на одинокую льдину, плавающую вблизи самолета. Плавно покачиваемся на буксире у льдины. Удастся пообедать и даже четыре часа отдохнуть.

Наконец, приподнялся туман. Мы взлетаем и через десять минут опускаемся в бухте Нордвик. Во время отлива обнажается широкая прибрежная полоса, примыкающая к низменному берегу. Топкая, труднопроходимая, непролазная грязь. По ней катаем бочки с горючим и на шлюпке подвозим их к самолету. Зарядка отнимает несколько часов.

Мы снова в воздухе. Пройдя остров Дунай, возвращаемся в Тикси.

В результате двух полетов составлен подробный доклад о ледовой обстановке. По радио отправляем его командованию

После короткой передышки мы снова в воздухе.

На этот раз путь лежит на восток, к устью реки Индигирки, но неприятности буквально преследуют нас.

У мыса Святой Нос, далеко выдвинувшегося в море, принимаем сообщение радиостанций восточного района. Всюду туман. Путь на восток закрыт... Возвращаться?

Нет, мы находим другой выход: можно сесть у Шалаурова и переждать там непогоду.

Сквозь туман с трудом выходим на огонек костра. Слабая, дрожащая точка, окрашенная в цвет латуни,— это все, что мы различаем под собой. Очертания берега и сам пролив исчезли из поля нашего зрения.

Летим вдоль невидимого берега на запад. Наконец, внизу слабо темнеет береговая кромка. Ни на секунду не теряя ее из виду, Черевичный совершает посадку.

Во время полета в тумане вдоль линии берега от штурмана требуется предельное внимание. Напрягая зрение, слежу за берегом и жестами сигнализирую пилотам о «дворотах» влево или вправо. За последние дни у меня уже выработалась синхронизация движений: что видит глаз, то и воспроизводит рука. И так, «прицепились к берегу».

Вдоль берега самолет по воде рулит к Шалаурову. Убогий костер служит маяком. Вот мы уже почти «дома». Нос самолета медленно утыкается в берег. Два человека встречают нас, подхватывают конец и закрепляют его за камень.

В воздухе мертвая тишина. Вода точно темное полотно, туго натянутое на раму. Неподвижно висит туман.

Слышен глухой монотонный шум передвигающихся в проливе льдов. Порой раздается грохот, он откликается протяжным эхом в крутых берегах. Это обломалась и рухнула в воду очередная глыба льда.

Как далеко от берега происходят подвижки,— неизвестно. Зимовщики говорят, что перед наступлением тумана льды были метрах в пятистах от берега.

Долго стоим у самолета, прислушиваемся к шуму и не знаем, что предпринять, как обезопасить себя от возможной атаки льдов.

События разворачиваются под утро во время моей вахты. Бесконечное число раз я хожу взад и вперед по берегу. На ногах размокшие болотные сапоги. Сырость пронизывает насквозь. Камни скользкие, то и дело спотыкаюсь. Посидеть не на чем, да и нельзя, потому что немедленно уснешь. Попрежнему шумят льды, только шум теперь более громкий и почти непрерывный. Туман сгустился еще сильнее. Находясь у носа самолета, я не вижу хвоста.

Так проходит вахта. Не обладая абсолютным слухом, я все же уловил какое-то изменение в шуме льдов. Поднял с берега небольшой камень и бросил в воду. Раздался всплеск. Второй камень закинул в другом направлении. Всплеск повторился — камень упал тоже в воду. Теплая одежда стесняет мои движения, и мне кажется, что камни пролетают не более двадцати метров. Я сбросил шубу и, лихо размахнувшись, как это делают подростки, забросил камень как можно дальше. Раздался глухой удар. Он и послужил сигналом бедствия. Сомнений не могло быть: льды близко, может быть даже чересчур близко от самолета. Шум показывал, что скоро они совсем надвинутся, и тогда... я отлично представлял себе, во что тогда превратится наша машина.

Тотчас же разбудил экипаж. Все бросаются к самолету. У нас уже есть опыт защиты от ледяного наступления, и потому авральные работы идут по четкому плану.

Вначале подносим и сваливаем в кучу обломки досок, куски фанеры, столбы, бревна, ящики. Под днищем выкладываем деревянный настил и продолжаем его дальше на берегу. К жабрам привязываем кранцы из бревен.

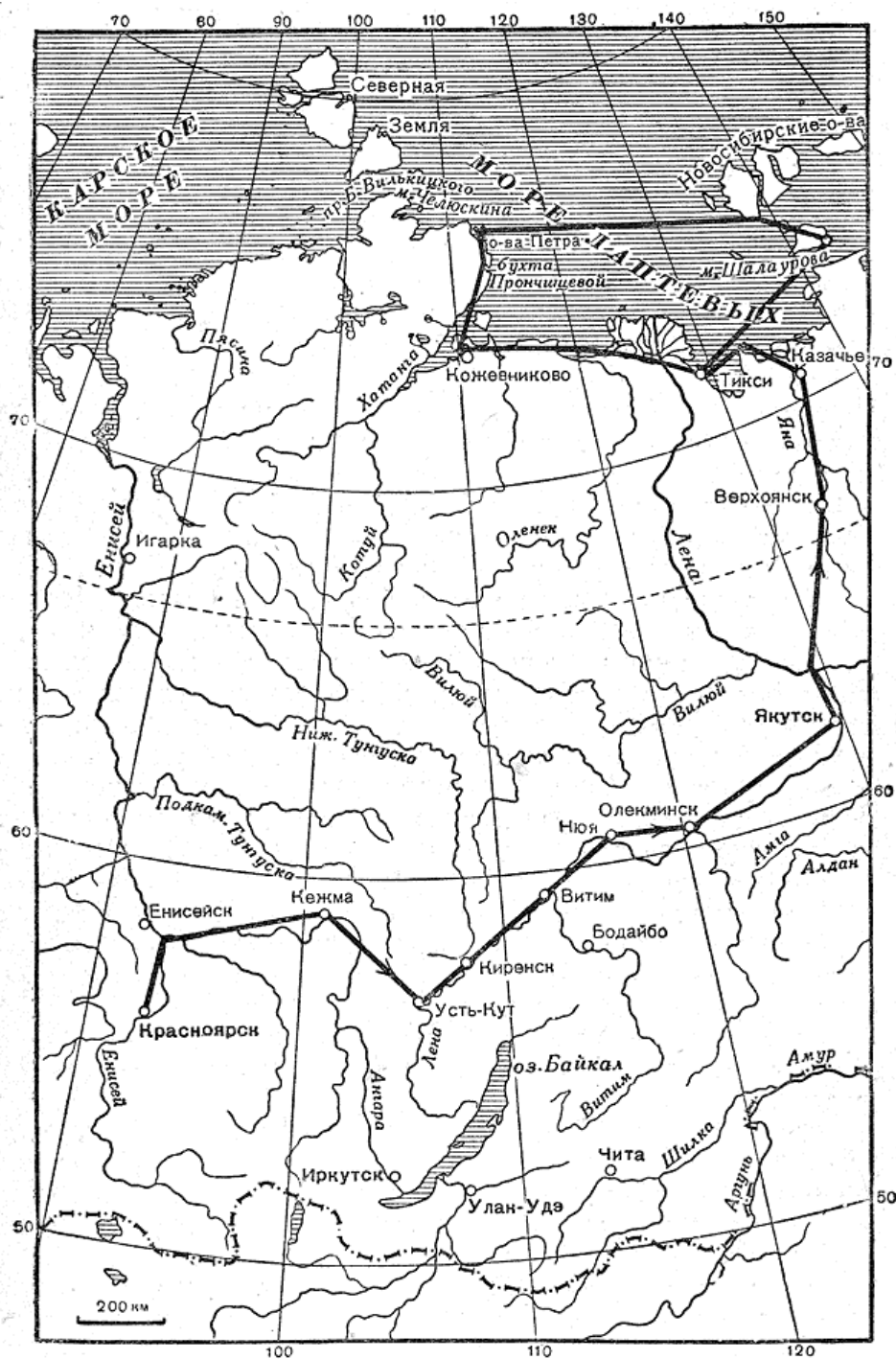
Итак, мы подготовились к отражению атаки.

Двое из нас садятся в шлюпку и гребут навстречу неприятелю.

Вскоре из тумана доносится голос:

— Да они совсем близко! Я кричу:

— Зацепите самую большую и тащите ее сюда! Слышатся удары весел. Шлюпка медленно приближается к берегу, волоча за собой на веревке, оканчивающейся «кошкой», большую льдину. Мы подводим ее ровной стороной к самолету и прижимаем к кранцам. Таким образом, авангард врага использован для нашей защиты.



Полеты на ледовую разведку в море Лаптевых.
Лето 1937 года.

Но основные силы неприятеля не дремлют. Пока мы приспособливаем к самолету льдину, вся остальная масса льда переходит в наступление. Расстояние между льдами и машиной быстро уменьшается. Ледяная масса угрожающе надвигается на берег. Вот уже и льдина, причаленная к самолету, вздрогнула и сдвинулась с места, Машина медленно ползет по деревянному настилу. Вскоре самолет полностью выжат на берег. Вокруг него растет гряда торосов. На нее лезут новые и новые льдины.

Наступило утро. Температура воздуха упала до минус двух градусов.

В течение трех дней в проливе непрерывно двигались льды, лезли на берег. Экипаж не отходил от самолета.

Наконец, наступило затишье. Движение льдов замедлилось. Открылись небольшие разводья. Машина была невредима.

Только тогда мы почувствовали, как нестерпимо хочется спать. Но разве можно упустить благоприятное затишье? Черевичный решает взлетать.

С помощью бревен, превращенных в рычаги, самолет столкнули в воду. Пилот медленно рулит по узкому фарватеру к разводью. Этот короткий путь оказывается очень длинным. Несколько раз машина налезает носом на льдины. Пилот выключает моторы, а экипаж сталкивает самолет. Через две минуты история повторяется. Пока мы добрались до разводья, его успело затянуть, о взлете нельзя и мечтать. Но для отступления путь тоже отрезан — дорожек среди льда больше не существует. Корабль, уткнувшись носом в льдину, дрейфует в открытое море.

У нас остается единственный выход — подтащить самолет к берегу. Хватит ли у нас сил и ловкости? Вооружившись баграми, веслами, обрывками каната, прыгаем с льдины на льдину, отвоевая сантиметры пути.

Наконец, самолет водворен на старое место у деревянного настила. Нам удастся несколько часов отдохнуть.

К вечеру передвижка льдов возобновилась. Самолет по знакомой дорожке быстро вполз на берег. Вокруг, сколько хватает глаз, лед. Рассчитывать на скорое освобождение не приходится. А штаб проводки ждет нашей разведки.

Мы изобретаем способы освобождения из плена. Что ж, если поблизости нет разводьев, нужно сделать их самим.

На утро туман рассеивается. Прекращается нажим льда на берег. Мы можем приступить к выполнению плана своего освобождения. С помощью тех же багров и весел подводим большие глубоко сидящие льдины к мелким местам, превращая их в стамухи, — ледовая плотина окружает маленькую прогалину чистой воды. С намеченной площадки все льдины отведены на восток, по направлению течения. Только одна громадная стамуха застряла на середине «взлетной дорожки». Черевичный решает обогнуть ее при взлете.

Пока мы расчищаем «аэродром», механики готовят моторы и греют воду. Надо вырваться отсюда любой ценой и лететь в Тикси, куда командование настойчиво нас вызывает.

Столкнув машину в воду, запускаем моторы. Пилот рулит в самый конец площадки. Полный газ моторам, — и самолет мчится по воде.

Проклятая стамуха посередине летной дорожки портит все дело. Летчик сбавляет обороты, чтобы ее обогнуть. А когда, миновав стамуху, самолет снова набирает скорость, необходимую для взлета, перед нами уже граница «аэродрома» — непреодолимая стена торосистых битых льдов.

Я показываю пилоту руками «крест», и тотчас же глохнут звуки моторов. Пилот сбавляет газ и, развернувшись, рулит обратно.

Подвижка льдов быстро уменьшает нашу площадку. Еще несколько минут, и наша затея будет обречена на полный провал.

Неужели сигнал о невозможности взлета был подан мной необдуманно? Я обвиняю себя и решаю во время следующего старта предоставить пилотам самим решать вопрос, можно взлетать или нет.

В таких условиях всегда бывает трудно найти ту точку, о которой можно сказать: здесь выдержали нервы и не опоздало благоразумие. Если поднять руку до этой «критической»

точки, то последует определение: «не выдержали нервы»; если же этот жест сделать за точкой, то вообще будет поздно решать столь сложный вопрос.

Самолет снова в конце площадки. Моторы выключены. Мы разворачиваем самолет и ставим хвост на большую льдину. Зимовщики удерживают машину за хвост.

Запущены моторы. Почти не уменьшая скорость, самолет огибает «камень преткновения» и выходит на редан. Скорость шестьдесят, семьдесят, восемьдесят километров в час. Сейчас мы будем в воздухе.

Сижу в своей кабине, высоко поднявшейся над водой. Всем корпусом я делаю рывок вперед, точно в самом деле можно этим помочь машине «выскочить» из воды.

Трудно сказать, сколько секунд или, быть может, десятых долей секунды необходимо, чтобы пилот совершил то, что совершают все пилоты, когда другого выхода нет. Черевичный «насиленно» — это слово здесь уместно — вырывает машину из воды. В следующее мгновение машина падает на битый лед — серия слабых ударов. За ударом следует быстрое скольжение. Сбоку под плоскостью проносится большой острый торос. Скорость нарастает. Еще один сильный удар, за которым следует много толчков со скольжением. Наконец, оттолкнувшись в последний раз, самолет оказывается в воздухе.

После того как установлен нормальный режим полета, Иван Иванович влезает в баковое отделение к механикам и вместе с ними приступает к осмотру повреждений.

Погода отличная. Мы держим курс на Тикси.

Второй пилот — молодой человек, начинающий полярник, — старается вести машину с точностью до одного градуса. Это удается ему ценой огромного напряжения. У него на висках вздулись вены, на лбу выступили капли пота. Может быть, эти росинки на лбу остались еще от взлета? Я ощупываю свой лоб — он сухой. Но меня сильно обдувает, и, возможно, ветер успел осушить мой лоб, если он вспотел при взлете.

Связываюсь по радио с Тикси и принимаю сводку погоды. Непрерывно наношу на карту ледовую обстановку.

Из бакового отделения вылезает Черевичный и, улыбаясь, показывает мне большой палец. Я улыбаюсь тоже, хотя не совсем понимаю его жест. Сквозь тесный люк, соединяющий штурманскую кабину с пилотской, я протискиваюсь к Ивану Ивановичу. Оказывается, полученные при старте повреждения по сравнению с тем, что можно было ожидать, — пустяки. Они могут быть отремонтированы в Тикси за сутки.

Через четыре часа мы в Тикси. Оставлять самолет в воде с поврежденным днищем опасно. Его подводят к лихтеру и с помощью Лебедочной стрелы поднимают на палубу.

Неутомимые механики при участии всего экипажа занимаются клепкой днища. Заклепаны не только явные пробоины, но и все «подозрительные» места. На следующий день самолет полностью подготовлен к дальнейшим полетам. Ни одна капля не проникла в лодку.

И вот мы снова входим в рабочий ритм. Будни ледовых разведок продолжаются. Мы стартуем со своей базы, бороздим пространство над морем Лаптевых, зарисовываем и наносим на карту льды и разводья. Через пять-шесть часов полета возвращаемся в Тикси, составляем донесение, заряжаем самолет, устраняем мелкие неполадки.

Продолжительность отдыха регулируется погодой. Если погода хорошая, то после возвращения с разведки спим всего три-четыре часа и торопливо, боясь потерять погоду,

вылетаем. В ненастные дни отдыхаем больше, иногда целые сутки. Однако такой отдых всегда омрачается мыслями о потере времени.

Все дальше и дальше забираемся мы на север. Все шире на восток и запад простираются наши ледовые разведки. Все меньше на нашей карте необследованных участков. Еще несколько полетов, и весь район, который мы называем «нашим морем», будет полностью освоен.

Мы привыкли уже к этим необозримо обширным ледяным пространствам. Еще недавно мы смотрели на них и не могли избавиться от неприятной мысли: «А что может случиться с нами при вынужденной посадке?» Теперь нас интересует только один вопрос, основной в работе ледовых разведчиков: какие возможности имеются в данном районе для прохода ледоколов, лидирующих караваны судов?

Наступает вторая фаза разведки. Теперь нужно следить за изменением ледовой обстановки. Работа захватывает весь экипаж. Никто не чувствует усталости и всех мелких бытовых неудобств, неизбежных в Арктике.

Мы снова повторяем ледовую разведку Тикси — бухта Нордвик — Тикси.

Продолжительность «циклического» полета, включая короткую посадку для зарядки, — восемнадцать часов. Отдельные беспосадочные полеты длятся десять часов.

Все дни погода благоприятствует нам.

В Тикси жарко. Местные жители купаются в пресноводных озерах.

У побережья лед быстро разрушается, но далеко в море он еще крепок и сильно препятствует движению судов.

В «нашем море» появляются ледоколы. Они медленно движутся среди льдов, и кажется, что черный дым их труб исходит из неподвижной точки где-то далеко на горизонте. Иногда в дыму примешивается светлое, быстро тающее облако пара. Это ледокол сигнализирует гудками. Из-за шума моторов мы не слышим гудков.

Вслед за ледоколами идут морские суда. Они тяжело нагружены и сидят в воде по самую ватерлинию. Палубы также использованы для груза.

Навигация в разгаре...

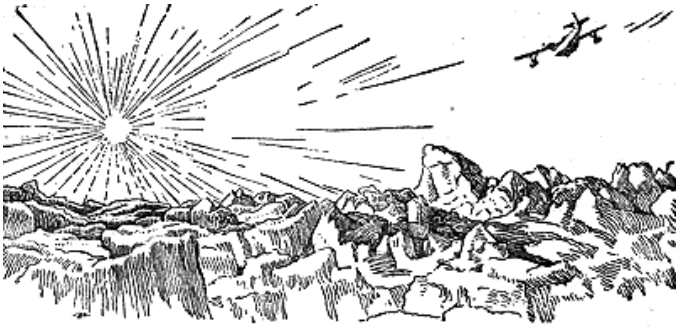
Ледовая обстановка в море Лаптевых остается тяжелой, и ни один ледокол не решается без помощи самолета форсировать льды. Мы летаем к караванам и указываем им наиболее легко преодолимые участки...

После возвращения из таких полетов обычно получаем приказание тотчас же отправиться к другому каравану или пароходу.

Первые суда уже бросили якорь в обширной заполярной бухте. Много судов еще на пути в Тикси.

Вместе с моряками мы одерживали победы над льдами моря Лаптевых. Свидетельство этому — большие океанские пароходы, стоящие на рейде, а заметные даже издали царапины на их бортах говорят о тяжести борьбы.

НА АЛЯСКУ



Высоко в небе за густым слоем мрачных облаков прогудели над Северным полюсом моторы тяжелого самолета. Потом радио оборвалось, и ни одному радисту мира больше не удалось обнаружить в эфире позывных «РЛ» самолета Леваневского.

Правительство организовало комиссию для поисков пропавшего экипажа. В Арктику вылетели полярные летчики.

По решению комиссии меня включили в экипаж летчика Грацианского. Самолет со дня на день ожидали в Тикси, где я в то время находился. Отсюда мы должны были лететь на Аляску и, базируясь на мыс Барроу, приступить к розыскам.

Начал готовиться к полету. Достал карты, подготовил к установке радиопеленгатор, радиостанцию и другие радионавигационные приборы.

В последних числах августа в бухте опустилась серебристая амфибия «Н-207».

Я обрадовался, что полечу на такой чудесной машине — уж очень она была хороша.

Спеша на восток, пилот торопил с заправкой, и мы вскоре оставили Тикси. Самолет был легок в управлении, просторен и вместе с тем уютен. Экипаж его составляли пилот, два механика, радист и я.

В сетке дождя низко летим над морем Лаптевых. Мелькают береговые мысы. Крепкий ветер бросает самолет и гонит по морю высокие волны. Болтанка нас мало беспокоит — машина у нас отличная, способная противостоять даже ураганному ветру.

Пройдя пролив Дмитрия Лаптева, мы продолжаем полет вдоль берегов Восточно-Сибирского моря. Под нами прошла широко разветвленная дельта реки Индигирки, за ней — устье реки Алазеи.

Дождь кончился, низкие облака спускались к самому морю, надвигался туман.

Наполнить опустевшие баки горючим мы могли лишь в Амбарчике, в устье реки Колымы. Вечерело. Истекал седьмой час полета. Туман все гуще и ниже. Путь в Амбарчик закрыт. Куда лететь? Ни горючего, ни светлого времени уже нехватает.

Под нами мелькают острова и протоки реки Колымы. Пилот убирает газ, и в наступившей тишине слышно, как чиркает лодка по воде и, замедляя бег, останавливается.

С рассветом туман рассеялся, воздух огласился птичьим говором. Семействами чинно плывут по реке лебеди и гуси. Стаи уток свистом и криком приветствуют восходящее солнце.

Любоваться бы этой картиной да радоваться охотничьей душе, но мысли заняты другим — нельзя терять времени, надо использовать все возможности, чтобы как можно скорее добраться на Аляску и приступить к поискам.

Арктика делала все, чтобы ускорить наш перелет. В Амбарчике заправка горючим прошла предельно быстро, и мы, не задерживаясь, полетели дальше на восток.

Когда над этими местами я пролетал зимой, и моря, и берега, и горы, и реки — все было похоронено под белым саваном, а теперь волны, взбивая белую пену, плещутся у берегов мыса Баранова. Скалистыми обрывами опускается к морю мыс Шелагский. За мысом Биллингса виднеются могучие вершины гор. Вдали угадываются очертания гор острова Врангеля.

В проливе де-Лонга покачиваются на зеленых волнах одинокие голубоватые льдины, а за ними дальше к горизонту белеет кромка сплоченных льдов.

От прямой береговой черты Чукотского моря глубоко выдается полуостров с двумя высокими скалистыми утесами — мыс Шмидта. Невдалеке от него на многоводной лагуне, отделенной от моря узкой песчаной косой, заправили самолет, предполагая в тот же день вылететь дальше. Но с моря надвигалась темная туча, поднялся ветер, и шторм разгулялся с такой силой, что даже в лагуне мы не могли покинуть самолет — необходимо было защищать его от яростных волн и свирепого ветра.

А самолет, зарывшись носом в песок, крепко привязанный к берегу, вздрагивал при порывах ветра, будто скучая по воздуху, рвался в родную стихию. Глядя на него, на небо и на море, рвались и мы подальше от недружелюбных волн.

Вылетели мы только через три дня. В районе мыса Дежнева низкая облачность преградила дальнейший путь на Аляску. Не зная погоды на мысе Барроу из-за отсутствия с ним связи, решили сделать посадку на лагуне у поселка Уэлен.

Связавшись с ледоколом «Красин», который находился в то время во льдах к северу от Барроу, мы узнали, что ледокол обеспечивал полеты Задкова и Падалко на летающей лодке «Н-2». Мы также узнали, что самолет «Н-2» по розыску Леваневского там же и базировался в открытом океане, возле «Красина».

Сплошной туман в районе Барроу заставил нас задержаться в Уэлене. Мы не теряли зря времени и продолжали работу по дооборудованию самолета для длительных полетов над океаном: поставили второй радиопеленгатор (установленный на самолете пеленгатор с неподвижной рамкой всех задач навигации не решал), еще один компас, дополнительные бензиновые баки, устроили приспособление для перекачки горючего, запуска моторов и отопления кабины.

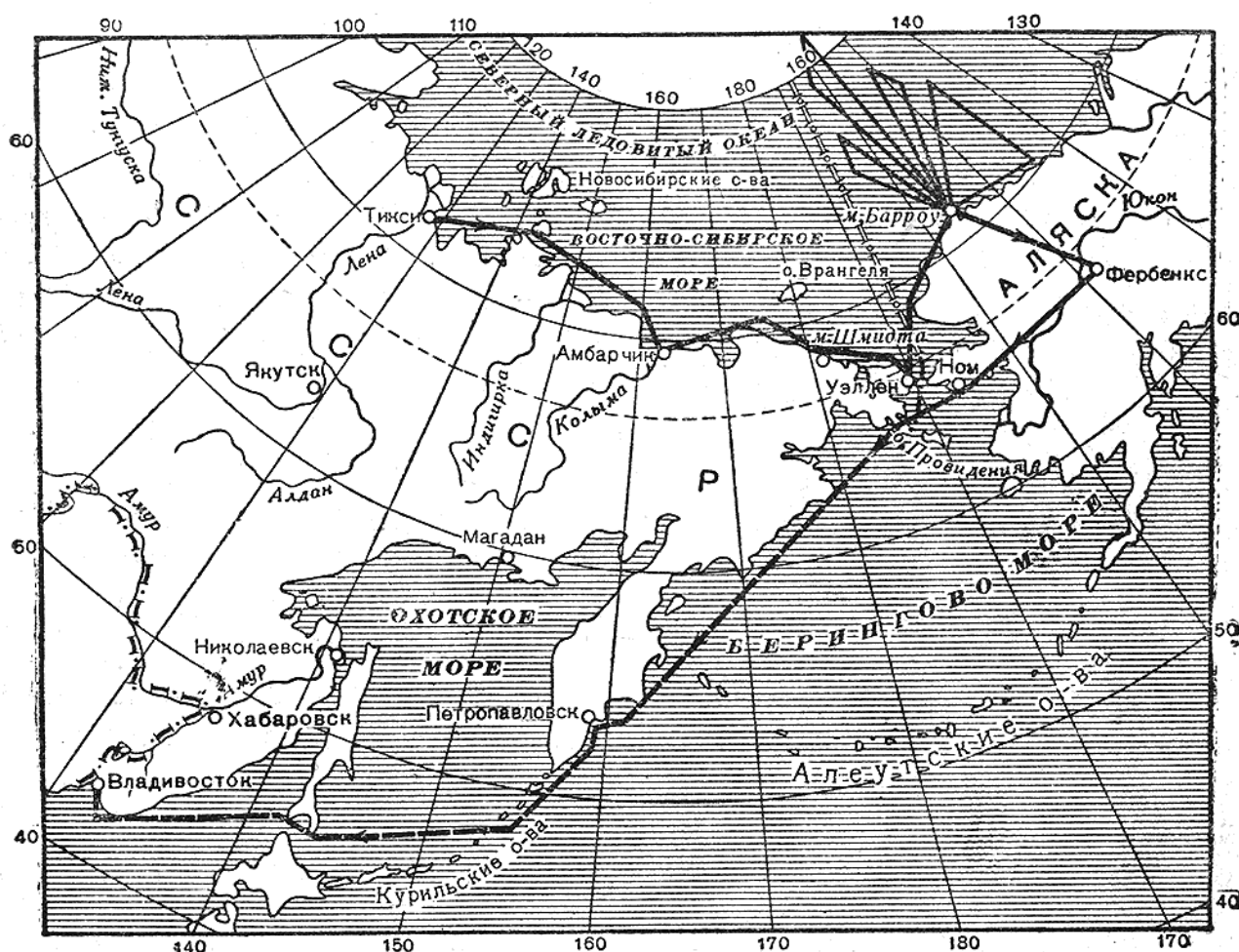
Коварен сентябрь в Арктике. Хмуро и грозно небо. Жестокая борьба начинается между летом и зимой. Дождь чередуется со снегом, густые туманы — со страшными штормами. Редко солнечный луч мелькнет, прочертит светлую полосу на море и исчезнет.

Дождавшись погоды, вылетаем. Первым встречает нас на Аляске мыс Хоп... За ним проходим мимо гранитного мыса Лисбурн. Дальше на северо-восток идем вдоль берега, отмечая небольшие мысы, лагуны, речки и редкие эскимосские поселки. Справа земля, под нами вода, а на горизонте слева белеют в океане льды. Вот там, далеко на севере, придется нам бороздить воздух и искать маленькую точку, затерявшуюся в ледовой пустыне, — машину Леваневского.

Через пять часов полета достигли мыса Барроу. Посадочных знаков никаких. Пилот виражит, высматривая место, и решает итти на посадку в лагуне. Заходим далеко в море. Издали

кажется, что невозможно посадить тяжелый самолет на такое маленькое место. Пилот выравнивает машину у самого берега. Разрезав острым килем воду, лодка достает песчаное дно и бежит по воде. Места по прямой линии не хватает, и пилот круто разворачивает самолет у самого берега.

Среди встретивших нас людей было несколько американцев, много эскимосов.



Полеты на поиски Леваневского. Осень 1937 года.

За обедом в доме радиста присутствующие старались ввести нас в курс дела. Новостей было много, но еще больше было всяких разноречивых предположений и планов. В одном лишь все были единодушны, а именно, что на Аляске Леваневского нет и что искать его следует только в океане. Между тем американские летчики, приглашенные для поисков Советским правительством, предпочитали летать над Аляской, не выходя за береговую черту. Даже Матери, которого Леваневский в 1933 году вывез из Анадырской тундры, когда тот потерпел аварию во время кругосветного путешествия, — даже Матерн, нашумевший перед вылетом в прессе о своих возможностях и предстоящих грандиозных полетах, не рискнул углубиться в океан и на втором вылете (24 августа), забыв про свои планы и обещания, улетел в Фербенкс. Что с ним случилось, чем страшил его океан, где он летал без связи лишь несколько часов, — все это осталось его собственной тайной. Известно лишь, что деньги за полеты он получил сполна.

Из летавших на поиски со стороны Аляски только командир советской летающей лодки Задков без шума делал все, что было в его силах и возможностях.

Но после того как, совершив четыре полета над океаном, самолет Задкова, раздавленный льдами (Задков в основном базировался в открытом океане, среди дрейфующих льдов, у ледокола «Красин».) пошел ко дну, на Аляске не оставалось ни одного самолета.

Лагуна, где мы сделали посадку, для взлетов с полной бензиновой загрузкой оказалась явно непригодной. Пришлось организовать доставку горючего на новую базу в семи километрах от поселка. Готовя самолет к дальним полетам в океан, механики заклепали днище, поврежденное при посадке.

Прогнозы погоды приходили ежедневно из Фербенкса (от М. В. Белякова) и с ледокола «Красин», находившегося в то время в море Бофорта, к северу от Барроу.

Ранним безоблачным утром мы взлетели со своей небольшой «посадочной» лагуны. Крепкий ветер с моря помог быстро оторваться от воды. Через несколько минут опустились на большой лагуне и сразу же приступили к заправке самолета. Солнце только вставало, когда мы снова поднялись в воздух, направляясь на север, в океан. У берега узкая полоска воды, потом редкие разбросанные льды, а дальше — плотный лед с отдельными трещинами и разводьями, выступающими темными пятнами на белой поверхности.

Близость магнитного полюса причиняла много беспокойств пилоту и не позволяла ориентировать курс самолета по магнитному компасу. Крутится картушка вокруг своей оси, редкие моменты стоит неподвижно. Не успеет пилот установить указатель курса по компасу, как снова получается такая чепуха, что пилот только плечами пожимает. Приходится стоять сзади и все время исправлять курс самолета, отклоняющегося в сторону в результате попыток угнаться за беспокойной картушкой. Пилот все указания выполняет беспрекословно, но в душе его, должно быть, живет сомнение: а вдруг залетим черт знает куда! Оба механика неотрывно наблюдают за океаном, льдами, всеми тенями и пятнами. Радист занят связью и пеленгацией, я — астрономией и прокладкой пути, пилот — управлением самолета и молчаливой, упорной борьбой с непослушным компасом.

Не пришлось нам в этот день выполнить намеченный план полета — помешал туман. Он скрыл от нас ледяную поверхность океана. Убедившись, что туман занимает огромную площадь, мы пытались было снизиться, но из этого ничего не вышло — не оставалось даже самого маленького просвета между льдами и густой пеленой тумана.

Мы вынуждены были повернуть обратно. Беспокойно смотрит пилот вперед, но, убедившись, что самолет идет прямо на Барроу, крепко пожимает мне руку. Ледок недоверия к моим штурманским указаниям, видимо, растаял окончательно. К месту вылета прибыли с помощью радиопеленгации.

В этот же день летал в океан Вилкинс. Это был его последний полет. В американском секторе Арктики для розысков Леваневского остался лишь один наш самолет.

Существенную помощь оказывал нам ледокол «Красин». Получая от него регулярные сводки, мы могли детально разбираться в обстановке, а его мощная радиостанция давала возможность ориентироваться даже в самых отдаленных точках океана.

Вдали от Родины мы чувствовали себя уверенно и допускали в своей работе некоторую долю риска в значительной мере потому, что «Красин» с его экипажем — эта маленькая частица Родины — был рядом с нами.

Надвигалась зима, льды подошли к самым берегам. В разводьях появился молодой лед. Дольше в этих местах «Красину» оставаться нельзя. Ледокол получил приказание вернуться к родным берегам.

Остались совсем одни.

Четыре длительных полета в глубь океана мы совершили, рассчитывая только на собственные силы. Единственным нашим верным помощником оставалось солнце; оно ни разу не отказывало в своей поддержке.

С каждым полетом удлиняли мы свой путь на север, расширяли площадь поисков. При каждом возвращении с полета все меньше горючего оставалось в баках нашего самолета.

Укорачивался полярный день. Все ниже и ниже поднималось над горизонтом бледное, холодное солнце. Неужели придется согласиться с тем, что человеческий ум и воля пока еще бессильны в борьбе с арктической природой, с ледяными нагромождениями, хранящими в себе тайну гибели наших отважных людей? Сколько раз рассеянный свет над ледяной тысячекилометровой пустыней создавал на поверхности такую игру теней, что у нас останавливалось сердце и замирало дыхание. Сколько раз принимали мы эти непонятные тени то за группу людей, то за силуэт полусыпанного снегом самолета.

Бывало, что над Барроу в наших баках оставалось бензина ровно столько, сколько нужно было, чтобы дорунуть до стоянки. Так рисковать никто нам не разрешал, но совесть требовала использовать свои возможности и возможности самолета до последнего предела.

А в следующий полет мы брали еще одну лишнюю бочку горючего. На взлете самолет подолгу не мог оторваться от цепко присосавшейся к лодке воды. И когда все же отрывался, нам казалось, что уж с таким количеством бензина мы наверное дойдем до того места, где должен быть самолет Леваневского.

С каждым новым вылетом все уверенней протекали наши полеты. К беспокойному поведению магнитного компаса мы привыкли, его показаниями пользовались лишь в редкие моменты при абсолютно устойчивом положении самолета. С достаточной для наших целей точностью овладели астрономией. Возврат на аэродром обеспечивался радиопеленгатором, установленным нами еще в Уэлене. При пеленговании станции Барроу я часто благословлял ту минуту, когда мне пришло в голову на всякий случай взять на самолет радиопеленгатор с вращающейся рамкой. Не будь его, тяжело было бы нам решать сложные задачи полетов в районах, где на магнитный компас нельзя положиться.

Внимательно присматриваясь к ледяной поверхности и изучая всевозможные оттенки от нагромождений торосов, мы уже знали, где тень, где свежая трещина, где молодой лед.

В один из полетов, когда мы были ближе всего к полюсу и к месту, где предполагалась посадка Леваневского, выдалась благоприятная для розысков погода. Воздух был чист и прозрачен, видимость беспредельная. Мириадами сверкающих кристаллов искрился на солнце снег. Белели ровные поля пакового льда. На торосистых полях переплетались причудливые тени. Голубая даль чистого горизонта манила нас все вперед и вперед, все дальше на север. Близость полюса влекла нас. Не хотелось думать ни о бензине, ни о времени полета, перевалившего за половину расчетного. Если бы увидели тогда экипаж Леваневского, — не задумываясь, повели бы свой самолет на посадку...

Но кругом ни одной точки на горизонте, ни живого существа, ни лунки морского зверя, ни следа на снегу. Как быстро тает бензин в баках! Меньше половины осталось. Манит к себе линия горизонта, но расстояние до нее не меняется, сколько мы ни движемся вперед.

По нашим расчетам, на обратном маршруте должен был дуть попутный ветер. Вот за его счет и можно было бы еще немного пройти.

Но все же пора... Неохотно разворачивается самолет, покидая манящий курс к полюсу. Расстаемся — в который раз! — с надеждой найти потерпевшего бедствие товарища...

Кончилось горючее, остановились моторы, не на что подрулить к месту своей стоянки. Закрепив самолет посреди большой лагуны на якорь, мы привозим на клиперботе бочку горючего. Только после этого подводим машину к берегу.

Два дня дула пурга. Ветер в поселке намел сугробы снега. На третий день стихло, и мороз сковал лагуну льдом. Решив продолжать полеты на колесах с сухопутного аэродрома, мы нашли в тундре подходящее место, притащили трактором самолет и, очистив поле от кочек, начали проверять взлет и посадку с нашего кустарного аэродрома налегке, с малым полетным весом.

Но из Москвы пришло распоряжение прекратить полеты по розыскам и возвратиться в Советский Союз.

Зима была уже полновластным хозяином на Барроу. Термометр доказывал двадцать градусов ниже нуля. Завтра может подняться пурга, переметет сугробами снега аэродром и отрежет нас на девять месяцев от Большой Земли. Близилась полярная ночь. Надо вылетать.

Высокие, необитаемые горы Эндикот, многоводная с извилистыми, крутыми берегами река Юкон. Пролетаем над местами, знакомыми по произведениям Джека Лондона. Издали, за сотни километров, увидели, самую высокую на Аляске гору Мак-Кинлей.

Через пять часов полета мы опустились в столице Аляски — Городе Фербенксе. Встречал нас на аэродроме Михаил Васильевич Беляков. Войдя в самолет, он, по русскому обычаю, расцеловался с каждым членом экипажа. На душе стало грустно и всплыли все сомнения: все ли мы сделали, что могли? Все ли возможности использовали? Мы ведь понимали, что целовал нас Беляков за то, что мы были там, близко возле места падения самолета, и верил: если не нашли экипажа, то значит и невозможно было его найти...

В середине ноября мы направились к родным берегам — к Чукотке.

Вначале шли вдоль извилистой реки Тананы, а затем Юконом, течение которого совпадало с направлением нашего полета с востока на запад. У форта Нулато Юкон круто повернул на юг, а мы, следуя прямым курсом, пересекли небольшую горную цепь и пролетели над заливом Нортон и городом Ном. Пройдя Берингов пролив, передвинули дату на один день вперед и через пять с половиной часов полета опустились в бухте Провидения.

Несмотря на то что свыше восьми тысяч километров отделяло нас от Москвы, мы, ступив на нашу русскую землю, всем сердцем своим ощутили теплоту родного дома.

К ДРЕЙФУЮЩИМ КОРАБЛЯМ



Тяжелым был 1937 год для арктического флота. Израсходовав запасы угля, среди тяжелых дрейфующих льдов многие морские суда остались на зимовку. К северо-западу от острова Котельного дрейфовали во льдах «Садко», «Седов» и «Малыгин», в центральной части моря Лаптевых — другие корабли.

На всех судах было много людей и мало топлива, продовольствия и теплого обмундирования. Во всей остроте встал вопрос о срочном вывозе трехсот человек на Большую Землю. Эту задачу, естественно, могла решить только авиация.

Для обсуждения плана снаряжения воздушной экспедиции 23 февраля 1938 года руководители партии и правительства приняли в Кремле полярных летчиков Алексева, Молокова, Головина и других. Они расспрашивали их об участниках экспедиции, о техническом оснащении самолетов, об оборудовании на случай вынужденной посадки. Все указания были направлены к тому, чтобы неизбежный в таком деле риск был сведен к минимуму.



Василий Сергеевич Молоков

Пожелав летчикам счастливого пути, товарищ Сталин крепко пожал им руки и, обращаясь к товарищам Молотову, Ворошилову и Микояну, сказал:

— Дело правильное. Пусть летят. А выполнить дело,— вопрос чести.

Три тяжелых четырехмоторных самолета «ТБ-3» должны были лететь к «Садко», «Седову» и «Малыгину» и столько же двухмоторных самолетов к каравану, возглавляемому ледоколом «Ленин». Начальником экспедиции был назначен Алексеев, командир одного из тяжелых кораблей. Несмотря на то что всего несколько дней прошло, как я вернулся в Москву после почти годичных странствований по Арктике (год был трудным: сначала трансарктический перелет, затем ледовая разведка с Черевичным и безуспешные розыски Леваневского), у меня, как и у всех участников воздушной экспедиции, не было других забот и мыслей, как о том, чтобы с честью выполнить порученное задание.

Поздно вечером закончилось совещание в Кремле, а рано утром 24 февраля на московском аэродроме был дан старт нашему двухмоторному самолету. Обо всем встреченном нами в пути — погоде, состоянии аэродромов, наличии горючего — мы должны были сообщить в Москву, чтобы идущие за нами самолеты могли следовать, без задержки.

До Красноярска путь в основном пролегал вдоль железной, дороги Москва — Хабаровск с посадками в городах Казани, Свердловске, Новосибирске и Омске. Летели только днем, покрывая в среднем по тысяче километров в сутки.

Командиром корабля был Григорий Ефимович Купчин, в прошлом военный летчик-истребитель. И по профессии и по натуре он никак не мог привыкнуть к тому, что у него в руках штурвал тяжелого самолета, а не ручка юркого и легкого «ястребка».

От Красноярска до Якутска летели вдоль Лены, делая остановки в Витиме и других попутных пунктах. Весь путь от Москвы до Якутска мне был знаком по прошлогоднему полету на самолете «Н-120». Путь от Якутска до Тикси мне также был известен и не вызывал никаких сомнений.

Через двенадцать суток со дня вылета из Москвы мы прибыли в Тикси, покрыв расстояние в восемь тысяч пятьсот километров за сорок пять летных часов. Двигались в общем не очень быстро, но не пропустили ни одного летного дня. По тому времени и на том самолете в зимнее время это была нормальная скорость передвижения.

В Тикси мы застали самолеты «Р-6» полярных летчиков Асямова, Шпакова и Дмитриева. За месяц они совершили шесть полетов к дрейфующему каравану ледокола «Ленин» и вывезли в Тикси восемьдесят человек.

Замечательных успехов добилась эта отважная тройка благодаря своему командиру звена — опытному, инициативному летчику Сергею Александровичу Асямову. Это был красивый среднего роста блондин с умными, слегка прищуренными серыми глазами. Он располагал к себе с первого взгляда.

Первый вылет Асямов совершил из селения Оленек в середине февраля, когда до каравана было триста пятьдесят километров. В ожидании самолета у судов на льду были зажжены костры, а на ледоколе запущена самая мощная радиостанция. Несмотря на все это и на отличную погоду, штурман не вывел самолет к судам и на обратном пути завел его в такие тундровые дебри, что Асямов с трудом из них выбрался и уже в сумерках на последних каплях горючего прибыл в Оленек.

Из Оленека Асямов перелетел в Тикси, где его ожидали прибывшие туда самолеты Шпакова и Дмитриева.

Отказавшись от услуг штурмана, Асямов разместил в одной кабине радиостанцию и радиопеленгатор, на которых должен был работать его радист Паторушин. Все три самолета

вылетели одновременно. Шли строем клина. Впереди Асямов, а с боков, тесно прижимаясь, Шпаков и Дмитриев. Нужно пройти пятьсот километров пути. Сомнение закрадывалось в душу Асямова: сможет ли вывести Паторушин самолет к судам, если не сумел этого сделать специалист-штурман?

Не зная своего места, направления, ни того, что их ждет впереди, тревожились и два других летчика, слепо следуя за Асямовым.

Велика же была их радость, когда на бескрайной ледовой равнине увидели темные точки дрейфующих судов. Не меньшей была радость людей на судах, увидевших в молочно-голубом небе трех стальных птиц, рядом идущих прямо на мачты флагмана. Летчиков качали, а они в свою очередь качали Паторушина, так хорошо справившегося со своей задачей.

С каждым днем все дальше на север уносило дрейфом суда каравана ледокола «Ленин». В середине марта до них уже было более шестисот километров. Опасно стало летать на самолетах «Р-6» — расстояние предельное. Машины сделали свое дело, моторы дорабатывали свою недолгую жизнь и ждали смены. А то, что они сделали, было очень хорошо.

Со дня на день теперь ожидалось тяжелые, специально оборудованные для дальних полетов машины.

Нашему экипажу поручено разведать площадки для посадки на Новосибирских островах. Площадки могли понадобиться для тяжелых самолетов при полетах к каравану ледокола «Садко».

Приняв на борт пять рабочих с саперным инструментом и дюжину крупных ездовых собак с нартами, в морозное ясное мартовское утро мы вылетели из Тикси, взяв курс на остров Большой Ляховский. Добровольно входить в самолет собаки не пожелали и подняли страшный лай.

Старшим среди наших пассажиров был небольшого роста, худощавый, подвижной, бывалый полярник, ни одной минуты спокойно не сидевший в самолете. То он с собаками возился, успокаивая их, то рассказывал пилотам смешные истории из своей богатой событиями жизни. Четыре часа полета над однообразной пустыней моря Лаптевых прошли, благодаря этому неугомонному человеку, удивительно быстро. Он и меня не забывал. С трудом протиснувшись в своей широкой собачьей шубе, с трубкой в зубах, расспрашивал о назначении навигационных приборов, о том, что слышно в эфире, где какая погода. Расспросив обо всем, что его интересовало, он в свою очередь делился со мной своими знаниями, а через минуту уже снова был у пилотов, и там сразу же раздавался громкий смех.

Море Лаптевых, над которым мы пролетали, было мне хорошо знакомо. Это ведь было «мое» море — три лета и две зимы летал я над ним! Издали узнавал приметные места, как бы они ни были занесены снегом, — мысы, острова, заливы.

Опустились мы на льду пролива Дмитрия Лаптева, у Шалаурова. Для посадки четырехмоторных самолетов площадка была явно непригодна. Оставив бригаду с собаками для расчистки аэродрома, мы снова поднялись в воздух и направились на остров Котельный. Ни один самолет еще не появлялся над ним.

Три лета пытался я со своими летчиками пролететь к северной оконечности Котельного и от него пройти в океан, в район предполагаемой «Земли Санникова». Неужели и теперь не удастся?

Пересекаем низменный остров Малый Ляховский, пролив Санникова и идем вдоль западного берега острова Котельного. Вот и его северная оконечность, и на ней, засыпанные снегом, два небольших домика, склад, метеостанция и две мачты.

Невольно вспоминается Головин и Черевичный, с которыми мы, приложив много труда, так и не смогли сюда долететь.

Купчин виражит над островом и внимательно высматривает площадку для посадки.

Сели в море за береговой грядой торосов. Сверху поле выглядело ровным, но снег оказался мягким, а под ним старые торосы и заструги.

Полярники были несказанно рады нашему прилету. Ну уж и взяли они нас в работу! Весь вечер и чуть не всю ночь не расставались с нами, без конца расспрашивали о жизни на Большой Земле.

На следующий день, определив наиболее подходящее место для посадочной площадки, мы простились с полярниками. Четыре часа полета прямым курсом через море Лаптевых, и мы в Тикси. Это был наш тренировочный полет над морем. Отныне только оно будет под нами, когда мы начнем летать к дрейфующим судам.

Наконец-то пришли наши большие самолеты. На аэродроме скопилось десять машин. Никогда тиксинцы не видели у себя такой армады, да и летчики собрались один лучше другого — почти все полярные знаменитости.

В первой группе — Алексеев, Головин, Орлов со штурманами Жуковым и Петровым. Во второй — Задков, Николаев и Купчин со штурманами Падалко и Морозовым. В третьей — Асямов, Шпаков, Дмитриев и Сизых.

Все хотели выполнить работу как можно лучше, вывезти как можно больше людей и как можно быстрее. Возможность ухудшения условий для дрейфующих судов вызывала у всех, тревогу.

Между экипажами были заключены договоры на соцсоревнование.

Когда мы увидели, как много сделали под руководством Асямова экипажи трех «Р-6», летавших даже без штурмана, с одним только радистом, мы еще раз поняли, какую огромную роль играют люди в нашем деле. Да, показал тогда Асямов многим из нас, что может сделать при желании советский человек даже с несовершенными средствами.

Погода благоприятствовала одновременному вылету всех самолетов. Загудела бухта десятками моторов, закрутило снегом от винтов, и пошли взлетать машины прямо со своих стоянок. Быстро опустела бухта.

Самолеты Асямова ушли на юг, в сторону Якутска, повезли снятых с судов людей. Тройка гигантов ушла на северо-восток — к каравану ледокола «Садко», и наша тройка — на северо-запад, к каравану ледокола «Ленин».

В эфире ералаш. Работают семь самолетных радиостанций: одна запрашивает погоду, другая пеленг, третья просит не мешать ей, четвертая отдает кому-то приказание, — у каждой свои заботы, свои неотложные дела.

Шли поодиночке, и экипаж каждого самолета самостоятельно решал вопросы, связанные с выполнением задания.

В этом полете я решил проверить возможность выхода в район судов без помощи радиопеленгатора, пользуясь лишь простейшими навигационными приборами. Проверка эта

важна на тот случай, если бы пришлось летать в Арктике без радиопеленгатора, либо если он выйдет из строя.

Погода благоприятствовала — на всем протяжении маршрута было ясно.

В мои обязанности входят также функции радиста. У меня налажена связь на всех волнах. Поскольку вся аппаратура до мельчайших деталей смонтирована моими руками, я управляюсь с ней почти машинально. Регулярно получаю сводки погоды, изредка сообщаю свое место и обстановку. Основное же внимание уделяю навигации, часто промеряю ветер, скорость, снос и вношу поправки в курс с точностью до одного градуса, а это такая точность, при которой обязательно должен увидеть на белом льду темные точки судов.

Мои невидимые товарищи регулярно просят радиостанцию ледокола «Ленин» работать на пеленг. Слышу, как гудит мощная станция, и меня очень соблазняет включить радиопеленгатор для проверки правильности курса. Рука тянется к приемнику, к рамке, но желание проверить свои чисто штурманские способности сильнее, и я отвожу руку назад. А Купчин все чаще требует погоду и явно недоволен тем, что моя рамка не вращается. Он, видно, твердо помнит рассказы Асямова, какую роль в его полетах играла рамка радиопеленгатора.

Чтобы успокоить Купчина, вращаю рамку выключенного радиопеленгатора и вновь визиром промеряю снос, уточняю скорость и исправляю курс.

Слышу, как густым басом бубнит радиостанция ледокола «Садко», работающая на пеленг для самолетов Алексеева, Головина и Орлова, и точками — тире сообщает: «Видим самолеты, идете прямо на нас».

Слышу также радиста ледокола «Ленин». Прекратив работу на пеленг, он сообщает Задкову и Николаеву, что видит их и что курс правильный — идут прямо на ледокол.

Все в порядке. Мы вылетели последними — скоро увидят и нас.

С «Ленина» запрашивают, как дела, когда прибудем и не нужно ли работать на пеленг.

По моим расчетам, осталось несколько минут полета. Делаю все, что умею и знаю. Если увидим суда без помощи радиопеленгатора, значит не зря четыре года летал я в Арктике. Если же не увидим, тогда... тогда грош мне цена и меня следует списать с самолета, как сделал это Асямов со своим штурманом.

«А может быть, попросить радиста сработать на пеленг? Всего только один раз взглянуть на лимб рамки, уточнить курс. на подходе к судам, и сомнения в сторону. Все равно ведь Купчин уверен, что самолет идет по радиопеленгу, да и из других экипажей никто не поверит, что штурман ни разу не воспользовался радиостанцией ледокола в то время, как она работает на пеленг для других самолетов. Нет! Если уж четыре часа не включал радиопеленгатор, то несколько минут можно и нужно выдержать. Никто не знает, какая работа ожидает нас в будущем, и то, что испытано в этом полете, может еще в большей степени пригодиться в дальнейшем. Только бы выдержать еще несколько минут!»

От напряжения в глазах рябит, и в каждом торосе мерещатся суда, дым, люди. Ведь где-то здесь должны быть корабли! Глаза бегают по ледяной поверхности, останавливаясь на каждом подозрительном пятнышке.

И вот в то время, когда на минуту отвлекаюсь от горизонта и гляжу в визир, измеряя угол сноса, Купчин неожиданно так резко повернул в сторону, что я подумал, не случилось ли чего

с нашим самолетом. Но, взглянув на сияющее лицо летчика, понял, что если и случилось, то только хорошее.

Как ничтожно малы были все эти пятна и тени, которые мы принимали за суда, в сравнении с рельефно выделяющимися на белом фоне настоящими кораблями! Напрасно мы весь путь напрягали зрение — не увидеть, проскочить мимо них было невозможно. Четыре из них — «Ленин», «Ильмень», «Диксон», «Камчадал» — находились вместе, а пятый — пароход «Товарищ Сталин» — чернел точкой на горизонте.

Купчин вел самолет со снижением к тому месту у ледокола «Ленин», где среди торосистых нагромождений виднелась узкая и не очень длинная ровная площадка. Если бы на границе ее не стояли ранее прибывшие сюда самолеты Задкова и Николаева, издали трудно было бы принять эту полоску за аэродром — уж слишком была она мала.

Лучше посадить самолет, чем это сделал Купчин, вряд ли было возможно: лыжи коснулись льда в самом начале полосы и закончили пробег немногим дальше середины площадки.

Задков, закончив погрузку, взлетел и ушел в сторону парохода «Товарищ Сталин». Следующим, направляясь в Тикси, ушел с людьми Николаев. С трудом оторвавшись в самом конце площадки, он еле перетянул через ледяную торосистую гору.

Застывшие, без признаков жизни, стояли во льдах океанские пароходы и ледокол. Палубы их занесло снегом, по железным бортам громоздились льдины, мачты и снасти покрылись льдом.

На случай потопления судна, среди торосов у каждого корабля грудями сложены ящики с продовольствием и снаряжением. В небольшой палатке корабельный кок готовит легкий завтрак для экипажей и улетающих с ними моряков.

На аэродроме во всем чувствуется порядок. Составлены списки людей и очередность их вылета. Учтены грузы и личный багаж. Пока мы пьем горячий крепкий кофе, идет загрузка самолета.

От порядка и спокойствия, царящего здесь, создается отличное настроение. Относившийся раньше ко всему с некоторым подозрением и недоверием, Купчин как-то сразу переменялся и, не раздумывая, распорядился погрузить сверх установленной нормы еще двух человек.

Первая попытка взлететь не увенчалась успехом. Пробежав большую часть взлетной полосы, самолет не успел набрать достаточной скорости, и Купчин должен был убрать газ и развернуть самолет обратно. Площадка действительно мала. Возможно, он и пожалел, что взял на борт лишних двух человек, но изменить свое решение не захотел и зарулил в самый конец площадки с расчетом использовать каждый метр годной для взлета ее рабочей части.

Загудели моторы, заскользили по снегу лыжи. Медленно набирает скорость самолет. А ледяная гора все ближе, все ближе темная громадина ледокола.

Торосы заслонили собой горизонт. Вот они прямо перед нами, острые, безобразные, вот-вот схватят нас в свои объятия и... Самолет резко отрывается, висит над ледяной горой, рядом с нами борт ледокола — от крыла до него рукой подать. Резко, с надрывом, воют моторы. Набирая высоту, самолет уходит на юго-восток. Купчин поправляет на лбу высунувшуюся из-под шлема мокрую чуприну и, улыбаясь, читает радиограмму: «Отлично взлетели. Прилетайте завтра за щепками от лыж. Сейчас команда собирает их в торосах».

Из Тикси сообщают, что погода у них хорошая. Радист парохода «Товарищ Сталин» передает, что Задков вылетел с людьми. Из передач «Садко» узнаю, что от него улетели все три самолета.

На сотню человек увеличилось население Тикси в один день. В один только летный день сто человек сняты с дрейфующих судов! Вот это масштабы! Если так дело пойдет и дальше, то за четыре-пять дней мы закончим всю работу. Местная газета «Стахановец Арктики», посвятив весь номер авиации и ее успехам, поместила теплый отзыв о нашей работе.

Много пришлось в те дни поработать редактору газеты Барскому и его помощнику — спецкору «Комсомольской правды» Алеше Коробову.

Еще два рейса проделали воздушные корабли к морским судам. Теперь Асямов со своим звеном уже не успевает перевозить людей из Тикси в Якутск.

Бывают в Арктике погоды, благосклонные к человеку — и летом, когда тихо плещутся о берег волны прибоя, и зимой, когда сверкают снежинки, неподвижен морозный воздух и даль морская видна беспредельно. Очутится в это время человек в первый раз в Арктике и скажет пренебрежительно: «Подумаешь, Арктика! Вот у нас в Очакове шторм! Как задует, так сутки не утихает».

Но кто часто бывал в этих краях, тот скажет скромно: «Всякое бывает...»

Летали наши летчики, радовались хорошей погоде, о будущем не загадывали. Знали, что когда уж задует ветер, запуржит, то не то что вылетать куда-нибудь, а носа высунуть нельзя будет. И не угадывали они теперь, как бывало раньше, приближение пурги по кувыркающимся в снегу собакам. Знали: сидит в Тикси синоптик Дзержевский, получает он сводки, изучает обстановку и, когда придет время, скажет: «Ну, ребята, баста! Стоп! Можно отдыхать».

Увлечшись работой, мы не обратили внимания на предупреждение синоптика об ожидающемся ухудшении погоды. Не верилось, что солнце можно чем-то закрыть и нарушить покой, царивший в воздухе. По проторенному пути полетели в море, взяли людей, а прогноз синоптика оправдался — погода неожиданно изменилась, и ни один самолет не смог пробиться к Тикси. Алексеев, Головин и Орлов сделали вынужденную посадку на острове Котельном. Задков вынужденно сел на острове Тис-Ары в устье реки Лены. Недалеко от него, в Туманской протоке, уселся Николаев. Асямов, вылетевший в тот день из Якутска, пробился к Тикси и сделал посадку на аэродроме, но на рулежке заблудился и заночевал у острова Бруснева.

Купчин долго не сдавался, но когда на бреющем полете недалеко мелькнула темная тень берегового утеса, он уже не стал долго раздумывать и прямо с хода повел самолет на посадку, не сообразуясь с ветром и не дав мне времени подобрать антенну. Пущенный по ветру, самолет скользил по гладкому льду Нееловского залива, вращаясь так мучительно долго, что, казалось, этому движению конца не будет. Самолет был неуправляем, а видимости почти никакой.

При тридцатиградусном морозе у разложенных из плавника костров экипаж и пассажиры пили крепкий чай. Предоставив свои спальные мешки пассажирам, летчики плясали у огня, отогревая замерзшие ноги.

Большинство самолетов не смогли сообщить о себе по радио. Тревожную ночь провели тиксинцы! Знали только, что самолеты сделали вынужденные посадки, но как сели, какую беду терпят, что с людьми, с самолетами, — было неизвестно.

«Все на помощь самолетам и их экипажам!» — с таким лозунгом той же ночью вышел экстренный номер «Стахановца Арктики».

Первым прибыл Асямов. Он даже и взлетать не стал. Когда взошло солнце и стихла пурга, Асямов, увидев невдалеке Тиксинские горы и поселок, запустил моторы и просто перерулил, к удивлению всех жителей, не понимавших, откуда он взялся.

Мы с Купчиным ночевали в сорока километрах от Тикси и появились над поселком вслед за Асямовым. Затем прибыли Задков и Николаев, а за ними, наполнив окрестности мощным гулом, пришли тяжелые корабли Алексеева, Головина и Орлова.

Все были бодры, довольны и веселы, несмотря на тягости прошедшей ночи. Рады были, что все кончилось благополучно.

Постепенно деловая жизнь вновь вошла в норму. На большинстве самолетов механики возились с лыжами. Наш самолет оказался в порядке, и мы, воспользовавшись временным затишьем, решили сделать еще один рейс к каравану ледокола «Ленин».

«Все меньше останется работы», — думали мы, вылетая в море.

Полет проходил нормально, и с помощью радиопеленгатора мы уверенно шли к цели. После пурги море изменилось, расширились старые трещины, увеличились разводья. Немного оставалось дойти до каравана, как вдруг сообщают, что принять нас не могут, так как на аэродроме появились трещины. Рекомендуют возвращаться обратно.

Что ты будешь делать! Сегодня аэродром поломало, а завтра погоды не будет — работу-то ведь надо кончать!

Пока ничего не говорю Купчину, и тот спокойно сидит на своем месте, курит, доверив управление самолетом своему помощнику.

Прошу радиста ледокола вызвать в рубку начальника каравана Федора Ивановича Дриго. Переговорив с ним по морзе, узнаю, что трещина все увеличивается. Ясно, что лететь бесполезно. Но, возможно, остались еще люди на пароходе «Товарищ Сталин»? Оказалось, что с парохода нужно забрать еще десять человек, но состояние аэродрома неизвестно, так как в том районе происходит подвижка льдов.

Доложил Купчину обстановку. Решили продолжать полет к ледоколу «Ленин» и только в том случае, если нельзя будет сесть, лететь за пассажирами к пароходу «Товарищ Сталин».

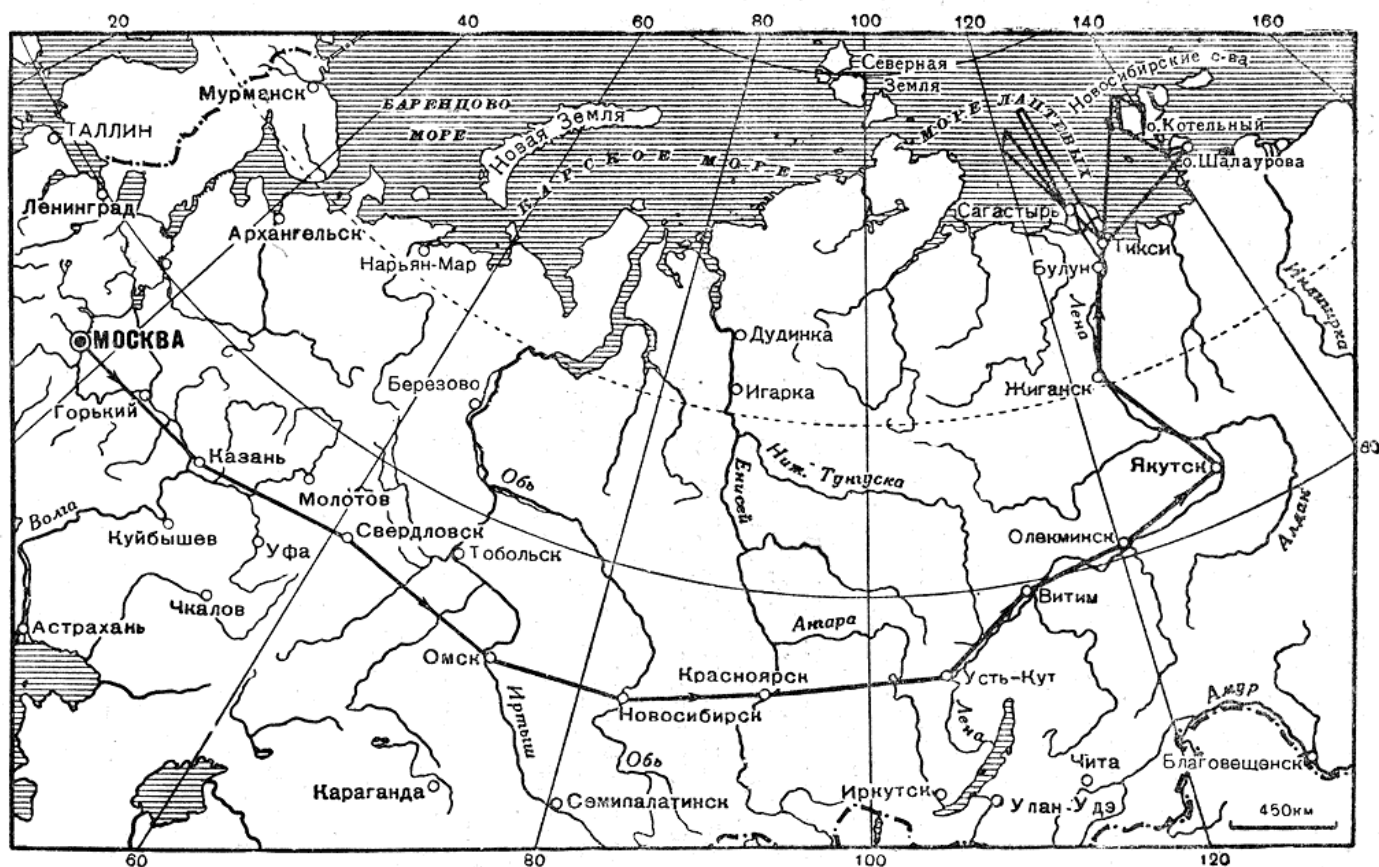
Большая часть пути была пройдена, и никому из нас не хотелось возвращаться без пассажиров. Покружившись над караваном, мы увидели, что трещина поперек аэродрома настолько разрослась, что о благополучной посадке нечего и мечтать.

Летим к пароходу «Товарищ Сталин», с которого радируют, что у них лед «дышит», на аэродроме появились трещины. О возможности посадки предлагают нам принять решение самим. Купчин загнул крутой вираж, смотрит вниз, кусает губы и, несмотря на то, что аэродром очень мал, весь в буграх, с двумя трещинами по полметра шириной, прямо с виража направляет самолет на разрушающуюся на наших глазах площадку.

Тихо рулим, обходя бугры и трещины, чувствуя, как море дышит под самолетом.

Поблизости ни одной ровной площадки, вокруг одни торосы. Разломится на наших глазах аэродром, и тогда прощай, самолет! Подружили к пароходу. В борту у него большая пробоина, и он сильно накренился. Взволнованные люди столпились у трапа. Руководит посадкой капитан Панфилов — небольшого роста, седой, подвижной, но спокойный человек.

— Собирайся, капитан, улетим, всех заберем, — говорит Купчин, глядя на израненный пароход. Последняя возможность у тебя осталась.



Полеты к дрейфующим судам в море Лаптевых.
Март — май 1938 года.

Поломает аэродром, больше никто сюда не прилетит. Утонет пароход — останешься в торосах, как медведь, будешь жить.

— Выдержит! Хуже было, выдержал. Не брошу своего корабля. А прилетать больше незачем. Те, которые со мной остались, не сдадутся. Нет, братцы, улетайте поскорее, пока еще можно, а мы уж как-нибудь здесь отстоим корабль, — качая головой, отвечает Панфилов.

Крепко пожав руку отважному капитану, стартовали с этого ненадежного места, увозя с собой последних людей, намеченных к отправке. Трудно назвать стартом прыгание самолета по буграм, через трещины и снежные наддувы. Но лыжи у нас были какие-то очень уж крепкие. А Федор Иванович Дриго, видно, сильно волновался за нашу посадку у парохода «Товарищ Сталин». Не успел я нажать на ключ, как уже отозвался его радист, запрашивая о результатах посадки и количестве снятых пассажиров. Получив ответ, Федор Иванович поблагодарил нас и пожелал счастливого полета на Большую Землю.

Только одному нашему экипажу удалось использовать кратковременное затишье. Вновь поступали сводки со зловещим словом «пурга».

Задание еще полностью не выполнено. Остались люди на кораблях. Каждый день мог принести трагические неожиданности.

Все книги перечитаны, дни рождения и именин всех членов экипажей отмечены. Но беспокойство не уменьшается. Надо заглушить его какой-нибудь работой. Занялись ремонтом аэросаней, стоявших без дела в порту. Два дня провозились с ними, но ничего не получилось.

Тогда по инициативе Анатолия Дмитриевича Алексеева организовали лекции для летного состава. Первую лекцию — о закономерности дрейфа полярных льдов — прочитал бывший начальник экспедиции на ледоколе «Малыгин». Лекция имела заслуженный успех.

На вторую лекцию — Бориса Львовича Дзержинского о погоде Арктики — прибыли даже все механики.

Третью лекцию только было собрался начинать тиксинский врач Соколов, как блеснул солнечный луч, и зал клуба мгновенно опустел. Механики побежали проверять состояние самолетов, а летчики и штурманы — к синоптику: выторговывать летную погоду.

Пурга, однако, причинила машинам немало бед: на некоторых самолетах погнулись тяги, вытянулись тросы управления, лопнули стальные болты. Все же вывести самолеты из строя пурга не смогла. Хуже то, что за эти дни морские корабли унесло так далеко на север, что на наших самолетах из Тикси к ним уже не добраться. Решаем устроить промежуточную базу в Сагастыре. Работы для всех самолетов оставалось всего лишь на один рейс. На аэродроме дым стоит коромыслом — не так просто нагреть воду и масло для десятка самолетов при помощи водо-маслогрейки самой примитивной конструкции: из бочек, бидонов и всевозможных жестяных банок.

В море погода стоит плохая. Одна за другой выходят из строя посадочные площадки. С каждым днем под влиянием штормов суда дрейфуют все дальше на север вместе со всей массой льда.

У нас уже установилась сносная погода, и мы занимаемся перевозкой горючего на промежуточную базу.

Старинный охотничий поселок Сагастырь, расположенный в устье Лены, состоял из десятка черных, сооруженных из плавника домиков. Нашли мы его с большим трудом, так надежно он был занесен пургой. Крыши домов почти слились со снегом. В ожидании улучшения погоды в море и готовности аэродромов у судов мы разместились лагерем в новостроящемся клубе.

Опять надолго скрылось солнце за облаками. С новой силой задул ветер. С потолка, из щелей сыплется мелкий песок, от которого никуда не спрячешься. Но мы верим, что будут лучшие времена, поэтому не унываем и устраиваемся по-солидному. На кухне позкипажное дежурство. За лучшее кушанье назначены премии. Продукты у нас в достаточном количестве, а главный кулинар — штурман Вадим Петрович Падалко — искусно разнообразит меню и готовит самые изысканные блюда с замысловатыми названиями. Читаем, играем в шахматы. Знакомимся с населением. Механики большую часть времени проводят у самолетов. Занесенные снегом, крепко стоят они, вздрагивая под напором свирепого ветра.

Десять суток гуляет непогода по всему морю Лаптевых. Сидим мы на месте, ждем, злимся. Один только полет осталось сделать в море, а когда мы его сделаем? На Большой Земле уже весна в полном разгаре — конец апреля. Время идет, а признаков улучшения погоды не заметно.

Когда ветер стих немного, принялись мы откапывать самолеты. Наш аэродром замело так, что его не узнать. Нашли в двух километрах ровную площадку. Кое-как перевели машины на новый «аэродром». Теперь — как только погода установится хотя бы на один день, — работа будет закончена. С моря сообщают, что готовят два аэродрома для принятия самолетов: основной — недалеко от судов, и второй — запасной.

Вот, наконец, и летная погода. Взлетели одновременно. Идем строем, держась близко один к другому. Сильный попутный ветер гонит самолеты так, что торосы только мелькают под нами. Пеленг и погоду дает радист ледокола «Ленин».

В результате штормовых южных ветров, дующих неделю подряд, на десятки километров расширилась полынья чистой воды к северу от дельты Лены. Далеко на север ушли дрейфующие суда. Низкие облака прижимают самолеты к морю. Порывистый ветер бросает их из стороны в сторону. Жмутся самолеты друг к другу; случись с одним несчастье — увидят товарищи и помогут в беде.

«Спешите, летчики! Погода портится. Аэродром трещит!» — радируют с ледокола «Ленин».

И рвутся летчики вперед на предельной скорости.

«Посадка на основном невозможна. Идите на запасной», — вновь радируют с ледокола.

В районе судов ледовая обстановка резко изменилась — появились свежие трещины, по-другому стоят корабли. С воздуха не сразу различишь, где какой корабль.

Поперек и в длину главного аэродрома растянулись длинные темные трещины. Среди торосов цепочка людей тянется на восток, по направлению к запасному аэродрому.

Подпрыгивая на снежных наддувах и застругах, один за другим садятся наши самолеты.

В ожидании, пока подойдут пассажиры, все экипажи собрались вместе, курят, оценивают качество площадки. Неожиданно раздается оглушительный треск. На краю аэродрома громадная льдина ребром выпирает кверху.

— Аэродром ломает! — сорвавшись с места, с побледневшим лицом, кричит Купчин, — запускай моторы!

— Аэродром большой, весь не взломает. Без пассажиров не полетим, — спокойным и твердым голосом отвечает Задков.

Льдины наползают друг на друга. Коробится аэродром. Но подходят пассажиры, заполняют самолеты, и мы навсегда уходим из этих опасных мест.

Сдерживаемые встречным ветром, мы не чувствуем скорости, и кажется нам, что висим на месте. Медленно тянется время обратного полета. И столь же медленно тянется расширившаяся на сотню километров полынья.

Припай у дельты Лены показался всем нам надежным, крепким местом, и хоть усеян он был торосами, но после часов, проведенных над мрачным открытым морем, возможность посадки на нем не вызывала никаких сомнений.

Пассажиры, оторвавшись от окон, легко вздохнули. А Купчин, до сего времени сидевший молча, начал что-то насвистывать, потом вынул папиросу и закурил.

Свыше пяти часов длился наш последний, самый утомительный полет.

Вечером Алексеев объявил, что план вывозки людей с двух дрейфующих караванов выполнен полярной авиацией полностью. Тепло благодарят летчиков вывезенные с судов моряки.

Для полного завершения всей операции работы оставалось лишь на один день: Задкову слетать в залив Кожевникова, а нам — на Шалаурово.

С утра погода никак не могла настроиться на определенный лад, склоняясь то к пурге, то к безоблачной тишине. К середине дня показалось солнце, и мы стартовали на восток.

В Шалаурово первыми навестили нас собаки. С визгом и лаем залезли они в самолет и, чинно рассевшись, глядели на нас умными глазами, будто умоляя скорее вылетать и доставить их в Тикси. Наши пассажиры также очень рады нашему прилету. Вместо пяти-шести дней они пробыли здесь больше месяца, обросли бородами.

Возвратились в Тикси в сумерках, с включенными бортовыми огнями.

У стоянки, куда мы подрулили, собралась большая толпа людей. Нашим пассажирам устроили торжественную встречу. Их качали, кричали «ура». Заодно досталось собакам — их перебрасывали из рук в руки. Они присмирели и, видимо, хотели поскорее опуститься на снег.

На другой день — Первое мая. Тиксинокий клуб нарядно украшен. У всех приподнятое, боевое настроение. Мы празднично одеты, чисто выбриты. Один за другим сменяются на трибуне ораторы. Каждый взволнованно заверяет товарищей, Партию и Правительство, что отдаст все свои силы освоению Советской Арктики.

3 мая во всей красе провожала нас Арктика. Редко удастся видеть такие чудеса. Все самое лучшее выложила Арктика в небо, как бы говоря: «Смотрите, летчики, такого нигде не увидите. Арктика не только сурова, она красива. Не забывайте ее!»

Тихое морозное утро. Застыл, замер воздух. Ярkobелым огнем слепит глаза снег. По синеве неба, на высоте солнца, белый молочный круг пересекают восемь вертикальных белых столбов. На горизонте три солнца: одно в середине — настоящее, а по бокам — ложные. Вокруг настоящего — тонкое кольцо всех цветов радуги. В зените — небольшая разноцветная подкова.

Ничто не нарушает тишины и покоя. Те из нас, кто впервые видел эту картину, пораженные, застывали на месте, не в силах оторвать взгляд от темно-голубой чаши неба, разрисованной великим художником — природой.

Поднималось солнце. Блекли краски. Исчезали радуги и ложные солнца.

Вздымая снежную пыль, самолеты уходили на юг.

Перетянув через тиксинские горы и Хараулахский хребет, до самого Якутска шли над Леной, покрытой побуревшим льдом.

На всем 1300-километровом пути — ни одной площадки, годной для посадки на колесах. Торосистый лед, крутые берега реки, скалы и тайга. Ну, а если все же нужно сесть, если лететь дальше невозможно, что тогда делать экипажу?

Через восемь часов полета над Леной, когда до Якутска оставалось тридцать минут полета, лопнул радиатор. Надо было немедленно садиться. Мотор выключен. Меж торосов на середине реки небольшой песчаный островок, усеянный буграми. Купчин направил самолет на островок — другого места не было. Самолет подпрыгнул, перемахнул через яму и бревно, прокатился сто метров и, увязнув колесами в песке, остановился. Хвост его угрожающе стал подниматься, но затем, как бы раздумав, медленно опустился — посадка окончилась благополучнее, чем мы ожидали.

Работали всю ночь. Сняли радиатор. Гудела паяльная лампа, гудела река. Вода все прибывала — вот-вот зальет песчаный островок.

Наступило утро. Холодные моторы не запускаются. После больших трудов оба винта стали вращаться, поднимая тучи песка. Воют, надрываются моторы, но самолет ни с места. Крепко завязли колеса — не сдвинуть их. Роем канаву, делаем мостик и метр за метром тянем самолет ближе к берегу, к узкой полосе мокрого ровного песка.

С Якутском держим регулярную радиосвязь. Беспокоясь о нашей судьбе, Алексеев предлагает выслать нам на помощь самолет. Но от помощи отказываемся: незачем еще кого-то подвергать риску при посадке на этот негодный островок.

А тут еще, как назло, одно колесо катится нормально, а другое вязнет в песке, и ничего с ним сделать не можем. Думали — заедает. Подняли домкратом — все нормально, легко вращается, а в песок зарывается с первого же метра движения вперед. Наконец, поняли, в чем

дело. Ночью самолет стоял накренившись, и весь бензин перелился на одну сторону. Вот и создался тормоз на одно колесо. Тогда я вспомнил способ, который помог когда-то нам с Черевичным на самолете «Р-6» осуществить взлет на одном моторе. С помощью веревок, бревен и людей мы создали на одной плоскости противовес, не позволяющий самолету вращаться вокруг увязающего в песке колеса.

Медленно движется машина к спасательной полоске. Туча песка скрывает самолет и людей. Признаться, очень хотелось мне на взлете забраться подальше в хвост и упереться ногами во что-нибудь крепкое. Но кто же тогда поможет Купчину держать правильный курс самолета?

Сто метров длины и десять метров ширины — вот и все, что можно использовать для взлета; ни одного метра больше не выкроить на этом чертовом островке. Слева нагромодились льды, и кажется, что, оскалив зубы, они зло издеваются над нами, готовые принять нас в свои жадные объятия. Справа — ямы, бугры, бревна.

Слили лишнее горючее, выбросили все запасное имущество и инструмент. Льды шевелятся. Высунувшись по плечи наружу из своей кабины в самом носу самолета, готовлюсь указывать летчику направление взлета. Одно неверное движение — и от меня даже воспоминания не останется.

Ровно, как по нитке, бежит самолет. Не спешит Купчин отрывать его раньше времени. Следит за моими руками. Вот и конец площадки. Легкий толчок — и повис самолет в воздухе.

В Якутск прибыли перед заходом солнца. Опустились на зеленом аэродроме. Трава буйно вылезает из земли. Появились цветы. Слышен тонкий свист сусликов, настороженно сидящих на задних лапках у своих норок. Весна...

Из Якутска все самолеты должны были лететь дальше на юг — кто до Москвы, кто до Красноярска.

Семь дней синоптик изучал карты и сводки погоды, да так и не решился сказать Алексееву, что полет возможен. Всем самолетам предстояло перелететь из Якутска в Киренск, вверх по Лене, 1 600 километров и на всем пути — ни аэродрома, ни посадочной площадки.

Наконец, наступил день, когда, по заключению синоптика, самолеты без риска могли совершить этот полет.

Сигнал дан. Один за другим стартуют самолеты.

Все учел синоптик, за исключением сильного встречного ветра на всем маршруте. Восемь часов летим мы над Леной. Сбросив ледяные оковы и затопив острова и песчаные косы, величаво несет она свои воды в океан.

Теплый порывистый ветер дует прямо в лоб. Беспокойный, неугомонный, некстати попался он на нашем пути. Нехватает сил у моторов преодолеть его упорное сопротивление. В бесцельной борьбе иссякает горючее в баках. Не дойти нам до места назначения!

Тяжелые корабли ушли вперед. У них скорость большая — четыре мотора и много горючего, сядут благополучно. А наша тропка тянет из последних сил. Где садиться? Начальник аэропорта Витим сообщает, что колесных самолетов не принимает.

Однако ведущий Задков решает все же садиться в Витиме. Сообщив об этом, он просит приготовить бензин. Несмотря на ответ «Посадка колесами невозможна, бензином обеспечу», Задков пошел на посадку. Сильный встречный ветер помог ему избежать аварии. Сломав при посадке изгородь, он посадил свой самолет на раскисшие огороды окраины Витима. Осторожнее, чем обычно, ведет машину Купчин. Правильно виражит и издалека заходит на посадку. Трудно посадить самолет при сильном порывистом ветре — его и вверх бросает, и книзу жмет раньше времени. Железные руки Купчина не дают воли машине. Едва касаются

колеса мягкого раскисшего грунта, как опускается и хвост. Купчин не позволяет колесам завязнуть — дает газ моторам, работает рулями и останавливается рядом с самолетом Задкова.

Приближается последний самолет, делает круг. Нам видно, как его, бедного, мотает злой ветер.

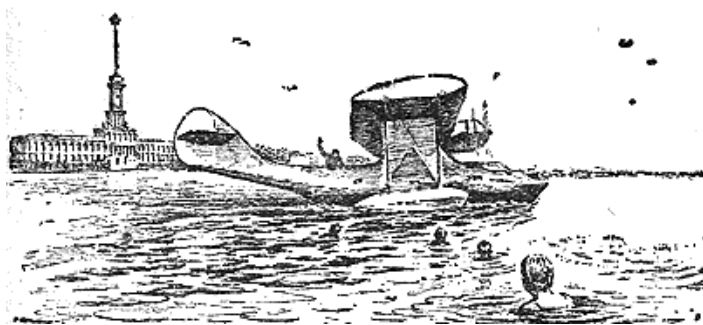
Вот самолет заходит на посадку. В момент выравнивания ветер с такой силой бросает его к земле, что колеса уходят в мягкую землю, а машина, высоко подняв хвост, зарывается винтами и носом и застывает. Мы с тревогой бежим к самолету — ведь там наши товарищи!

Опустив хвост самолета, мы поставили его в нормальное положение, осмотрели и решили, что завтра все три машины смогут вылететь, хотя, по правде говоря, никому из нас не было ясно, как можно взлететь с такого «аэродрома».

Но пришло «завтра». Разобрали мы еще пару заборов — выбрали наиболее сухое место и все же взлетели.

До Красноярска дошли без особых приключений.

К МЫСУ МОЛОТОВА



Летом 1938 года был получен новый самолет — двухмоторная летающая лодка, разведчик открытого моря, с большим радиусом действия. Командиром самолета назначили Матвея Ильича Козлова, который должен был подобрать остальных членов экипажа. Мне Матвей Ильич предложил быть штурманом. Я с радостью согласился.

В разобранном виде машина была доставлена в Ленинград и выгружена в гребном порту. Нам предстояло ее собрать и сразу же лететь на ледовую разведку.

Увидев в порту гору ящиков, мы несколько растерялись. Казалось невероятным, чтобы шесть человек экипажа смогли превратить содержимое этих заколоченных ящиков в самолет. А если даже допустить, что сможем, то сколько же понадобится на это времени?!

Пилот не спеша обошел ящики кругом, осмотрел хозяйским глазом и, глубокомысленно покачивая головой, пробормотал что-то насчет того, что Арктика этим летом нас вряд ли увидит.

Сомневаясь и внося свои предложения, решающего слова мы ждали от нашего первого бортмеханика, ибо успех работы в конечном счете зависел от него.

Широкий в плечах, с упрямым подбородком, большими серыми глазами, с густой, всегда взлохмаченной гривой волос, в движениях медлительный, человек огромной физической силы и, как мы все смогли впоследствии убедиться, большой души — таков был наш главный механик Глеб Владимирович Косухин, потомок знаменитых русских мастеров-самоучек.

В полярную авиацию Косухин пришел не случайно. В 1933 году авиационная катастрофа прервала жизнь его старшего брата, и он, не задумываясь, встал на его место. С тех пор, участвуя во многих арктических экспедициях, Глеб зарекомендовал себя отличным механиком. Его слово должно было быть действительно решающим.

Немного помолчав, он спокойно снял пиджак, засучил рукава и сказал своему помощнику, второму механику Макарову:

— А ну, Володя, тащи сюда инструмент. Начнем с этого ящика. А вы, — обратился он в нашу сторону, — принимайтесь вот за тот. Отныне до спуска самолета на воду командовать парадом буду я. Только при этом условии могу дать гарантию, что через месяц мы отсюда улетим.

Вопрос был решен, и работа началась.

Сложное хозяйство представляет собой современный самолет. Особенно сложно он выглядит в разобранном виде. Десятки агрегатов, приборов, частей, сотни деталей, проводов, и все это надо поставить на свое место, надежно закрепить и проверить.

Второй механик с полуслова понимал начальника. В более простых вещах разбирался самостоятельно. Высокий, стройный красавец, с пудовыми кулаками — казалось, зажмет камень — вода потечет! — он одинаково умел и тяжести ворочать и хрупкие приборы

собрать. Непослушная прядь вьющихся волос, сползавшая на глаза, выработала у него привычку встряхивать головой. Более всего пленяла его улыбка, почти никогда не сходявшая с лица. Чего только он ни делал, чтобы напустить серьезность, — ничего не помогало. Даже в редкие минуты недовольства, досады или обиды, иногда и во сне, улыбка не покидала его. Но в сущности он был серьезен не по годам, а молодой пылкий ум позволял ему быстро разбираться в самых сложных авиационных вопросах.

Хотя Макарова нельзя назвать бывалым полярником — он всего лишь раз был в Арктике, — но, глядя на его дышащую молодостью и оптимизмом фигуру, смело можно сказать, что он принадлежит к той категории людей, из которой комплектуются основные кадры полярников, и что он, Макаров, никогда не изменит делу освоения Арктики, не убоится трудностей и в опасную минуту не спасует, не оставит своих товарищей.

Наладить и освоить все сложное электро-и радиохозяйство самолета предстояло Борису Ивановичу Ануфриеву. Пять передатчиков, четыре приемника, электромоторы, динамомашины, стартеры, автоматы, реле и всевозможные регуляторы переплетались сотнями проводов, которые надо было соединить, ничего не перепутав. Это была сложная и ответственная задача, да еще на самолете, который впервые видишь.

Уроженец Архангельска, прямой потомок беломорских поморов, сын капитана дальнего плавания, Ануфриев с детства связал свою судьбу с морем и флотом. Начав службу на корабле юнгой, стал радистом. Немного лет было ему, а много успел увидеть в морях и портах обоих полушарий. Но, выросши на севере, он тосковал в теплых морях, в чужих краях. Откликнувшись на призыв Родины, зовущей молодежь в Арктику, Ануфриев бросил дальние плавания и ушел на Север. Зимовал несколько раз на островах и был вполне доволен судьбой.

Но увидев как-то над полярной станцией самолет, блестящий на солнце серебром крыльев, страстно захотел летать. Своего он добился — помог настойчивый поморский характер.

И вот сидит он теперь и разбирает кучу проводов. Соединит один, проверит прибором всю цепь, принимается за другой. По электрической части он незаменимый помощник механику.



Второй пилот, Эндель Карлович Пусэп, — искусный мастер слепого пилотирования. Не было уголка на самолете, куда бы о«не сунул носа. Его интересовали схемы приборов и принципы их работы, а уж разобрать и собрать какой-либо сложный механизм было его самым любимым занятием, за которым забывал он все на свете.

Косухин учел наклонности второго пилота и вскоре стал ему поручать проверку, разборку и сборку самых точных приборов.

Время шло. Все чаще и чаще слышалось в самолете легкое гуденье и жужжание моторчиков, щелкание автоматов и реле. Вспыхивали лампочки, и мертвый доселе самолет начинал проявлять признаки жизни. Но сердце его еще не билось — механики монтировали последние агрегаты моторов. Скоро, очень скоро зашумят они, вздохнет наш любимец всей грудью и унесет нас в далекие арктические моря.

Дни стоят июньские, теплые и тихие. Прозрачен воздух, тиха гладь залива. Тишину нарушают лишь пароходные гудки да самолеты, кружащиеся над нами. Днем бывает жарко, металл накаляется и обжигает.

Нам нехватает дня — приходится кусочек белой ночи прихватывать. Мало отдыхаем, да и отдыхать не хочется, даже в воскресные дни, когда вокруг смех, музыка, веселая, праздничная толпа, катера и яхты... Крепкими цепями приковал нас самолет. С ним связаны наши мечты о Другой воде и другом, пусть холодном, солнце, а белые ленинградские ночи напоминают нам о полярном дне...

Самолет спущен на воду. Теперь дело за летчиками. Освоят они машину в воздухе, и покинем мы гостеприимный Ленинград.

По инструкциям и наставлениям летчик может быть допущен к самостоятельным полетам на самолете нового типа только после тренировки под руководством инструктора. Но где же нам взять этого самого инструктора? Его нет, и взять его негде. Смотрим мы на своих летчиков и думаем: ну, милые, шевелите мозгами да принимайтесь за дело, только не подкачайте!

А Глеб, вытирая тряпкой масляные руки, с улыбкой говорит (Козлову:

— Я свое слово сдержал, Матвей Ильич. Теперь твоя очередь. Принимай корабль, да не забывай, что хоть вода и мягкая, но всем нам очень желательно, чтобы посадки были... помягче.

— Справимся, Глебушка! А за посадки не беспокойся, вот за моторами следи в оба, чтобы не подвели, — отвечает Козлов.

Весь экипаж на своих рабочих местах. Напряженная тишина и тревожное чувство ожидания. На берегу большая группа военных летчиков. Короткая команда. Отданы концы. Запущены моторы, и тихо вырывается наш самолет на водные просторы залива. Несколько разворотов в одну, в другую сторону; моторы звенят громче; лодка все быстрее и быстрее бежит, разрезая носом волну, вот-вот оторвется. Но стихают моторы, и бег лодки замедляется. Не торопится со взлетом Козлов, осваивает машину на воде. Вторая пробежка, третья. Поют на высокой ноте моторы, и как-то незаметно и быстро отделяется лодка от воды, а в воздухе все обычно, просто и, как на всякой другой машине, привычно. Задача взлета решена. Остается посадка. -

Два часа летали мы над городом и за это время не только познакомились со своим кораблем, но, прямо надо оказать, даже влюбились в него.

Солнце клонилось к горизонту, когда самолет пошел на посадку. Мускулы сами собой напряглись, хотелось покрепче вцепиться руками, упереться ногами — ощущение такое, будто вот-вот зуб выдернут. Больно это или нет — не знаешь: готовишься к худшему.

Стихли моторы. Легкое, чуть заметное выравнивание самолета, и зашумело под днищем, по бортам море. Лодка все глубже входит в воду.

— Молодцы, летчики! — восторженно кричит со своего места Косухин.

А «молодцы-летчики», делая вид, будто ничего особенного не случилось, о чем-то разговаривают, указывают на приборную доску — наверное, фиксируют диапазон посадочных скоростей. А что в душе у них? То же, что и у всех нас...

Из Ленинграда в Арктику наш путь через Москву. Там наша база, там мы должны еще снарядиться, дооборудоваться и получить задание.

Столько раз приходилось нам летать на гидросамолетах над сушей и горами, тундрой и тайгой, что мы к этому привыкли и не думали, есть под нами вода или нет ее. А в этом полете вели свой самолет круглым путем, чтобы в любое время можно было сесть на воду. Мало зная новую машину, не хотели рисковать.

Посадку совершили на Химкинском водохранилище. Зарулили в небольшой заливчик рядом с речным портом. С тех пор это место, не отмеченное даже в крупномасштабных картах, мы именовали «заливом Матвея».

Воскресный день. Возле нашего самолета и на берегу и в воде не уменьшается толпа бронзовых тел. Тут и знакомые, и просто любопытные. Особенно много ребятишек. Все рассматривают, расспрашивают и пытаются помогать. Гости нам не мешают. Мы привыкли работать на людях, а на вопросы можно отвечать, не прерывая своего дела.

Идут последние приготовления к вылету. Грузим меховое обмундирование, резиновые лодки, примусы, посуду, продукты. Нелепо выглядит в такую жару меховая одежда и теплые спальные мешки.

Закончили подготовку. Проверили девиацию компасов.

Особенно прихлась по душе московская обстановка Володе Макарову. Он даже высказался, что, по его мнению, все самолеты полярной авиации летом должны базироваться только в Москве. Как выяснилось впоследствии, володина невеста проводила все дни в радиусе нескольких метров от нашего самолета.

Несется по водохранилищу катер. Ревет сирена, разгоняет купальщиков, освобождая место для взлета.

Крепкие рукопожатия, добрые пожелания.

Гул моторов заглушает громкоговоритель Химкинского порта. Самолет отрывается, и прохладный ветерок изгоняет из кабины изнуряющую жару.

По Московскому каналу, над Волгой, озерами держим путь, сохраняя в сердце взмахи рук, белые платочки, робкие слезы.

За озерами снова реки, но эти уже текут на север и приводят нас к Белому морю. Крутой поворот вправо — под нами старинный северный город Архангельск.

Прильнув к иллюминатору, Борис Ануфриев пристально

смотрит вниз и, улыбаясь, показывает красную крышу дома, в котором он провел свое детство. Архангельск позади. Идем на посадку к одному из островов.

Точно острым ножом разрезает воду киль лодки. Действительно мастерски освоили наши летчики технику посадки нового самолета! Уже закреплен самолет у берега, но Козлов не спешит оставить свое пилотское место, нервно потирает ладонью правую щеку (давнишняя привычка), о чем-то думает. Наверное, о полете.

Пусэп, не зная привычек Матвея Ильича, ждет обычной в таких случаях команды начальника.

— Ты, Эндель Карлович, не смотри на Матвея, — обратился к нему Косухин. — Его не дождешься, часа-два еще будет сидеть. Выходи на берег, пусть один остается, может, быстрее додумает.

Козлов посмотрел на Косухина, на Пусэпа и, слезая со своего места, сказал:

Да, да, пошли, ребята! Отдохнем, а завтра пораньше вылетим! Погода как будто бы неплохая будет.

Недалеко от берега луг с копнами скошенного сена. Рядом деревянный домик — наша «гостиница». Самолет в этих краях гость редкий — прилетит за лето один и снова здесь пусто. Поэтому к прилету хозяева готовятся, как к празднику: чисто, уютно, а от услуг — деваться некуда.

Близка полночь. За рекой, запутавшись в верхушках деревьев густого леса, остановилось солнце. Полярный день в полном разгаре. Тепло. Тишину нарушают комары, поющие над головой.

Спать не хочется. До чего же хорошо, зарывшись в свежее сено, вдыхать его аромат и вспоминать хорошее в прошлом, радоваться настоящему, мечтать о будущем.

Выпуталось все же солнце из леса, поднялось большое, яркое, и наш самолет, нарушив утреннюю тишину шумом дружно ревущих моторов, устремился к солнцу, на северо-восток, в Арктику.

Два раза пролетал я над этими краями зимой, но летом их вижу впервые. На сотни километров раскинулась зеленая тайга, среди лесной чащи блестят небольшие озера.

О посадке нечего и думать, да и гоним мы от себя эту мысль — не подведут наши моторы.

А солнце поднимается все выше. Бежит под нами земля, и нет уж тайги — ярким ковром простирается тундра. Кажется, конца ей не будет.

Точно по курсу идет самолет, надежна радиосвязь с полярными станциями, отлично работают моторы, и даже погода благосклонна к нам. В душе каждого из нас радость: ведь нам первым удастся совершить беспосадочный полет из Архангельска на Диксон!

У извилистых низких берегов Баренцева моря тундра обрывается. Впереди до конца полета — моря и скалистые острова.

За новоземельскими проливами нас приветливо встречает Карское море — ни льдов, ни облаков, однообразный путь. И в работе нашей мало перемен. Меняются только летчики за штурвалом и механики. Только мы с Борисом бесценно несем свою вахту — нет у нас сменщиков, да и не нужны они, ведь труд наш все же легче, хоть и нельзя нам оторваться от своего дела ни на минуту. Не может утомлять работа, если она интересна. Мы первые все знаем: где находимся, что делается впереди, когда придем на место; и поговорить можем даже с самыми далекими уголками Арктики.

Истекает десятый час полета, и под нами приветливый, с удобной, уютной бухточкой, оживленным рейдом остров Диксон.

Принимая от Пусэпа управление, Козлов внимательно высматривает место для посадки и, нацелившись в одну точку, ведет самолет вниз.

Стали на якоря и на шлюпке добрались до берега. Диксон все тот же. Как и каждый год в эту пору,— шум, деловая суета, много кораблей на рейде. Навигация в полном разгаре, мы все же немного запоздали. Но это не беда — свое наверстаем.

Готовимся к первому вылету на ледовую разведку. Заправка самолета, просмотр моторов, подвертывание каких-то гаек и болтов занимают два дня, а потом... заштормило, да так, что мы несколько суток не сходим с самолета. Ветер воет, а корабль наш качается на волнах и только изредка вздрагивает.

Наш маленький коллектив стал еще дружнее. Распределили обязанности на стоянке. Мне, как и всегда, досталось боцманское хозяйство — якоря, багры, концы. Пусэпу, проявившему определенные кулинарные способности, была доверена кухня. Остальным достались менее почетные обязанности — помощника повара, вахтенного по кораблю и делопроизводителя.

Штаб проводки, находившийся в море на ледоколе, приказал нам перебазироваться поближе к театру ледовых операций. Предложенное место было значительно хуже, чем Диксон. При свежих ветрах самолету, застигнутому непогодой на открытой стоянке, грозили неприятности. Козлов знал это и, пользуясь нелетной погодой, задерживался на Диксоне.

Наконец, когда погода вот-вот должна была измениться, Матвей Ильич решился прямо заявить начальству о том, что право выбора места базирования он оставляет за собой и просит дать план работы на ближайшие дни. В ответ мы получили задание на ледовую разведку. В нем было сказано: «Дойти на север сколько можно дальше и зафиксировать кромку сплоченных льдов».

К этому времени шторм стих, море уgomонилось, небо очистилось, и мы, с трудом вытащив крепко засевшие в грунт

якоря, распутали хаотические узлы на якорных концах, запустили моторы и вылетели в море.

На старте нас охватило неясное беспокойство то ли потому, что задание было весьма серьезным, с большим маршрутом, то ли оттого, что это был наш первый полет на новой машине. Однако когда оторвались от воды и под мерный рокот моторов углубились в работу, волнение улеглось.

Ледовая обстановка в Карском море оказалась исключительно легкой.

Гигантским бледнозеленым ковром раскинулось под нами море. В начале полета мертвая зыбь волновала морскую поверхность (следы недавнего шторма), а потом выровнялось море, застыло, и казалось, стоит самолет на одном месте. Только перемещение точки на карте говорит о нашем движении. Все дальше забираемся мы в высокие широты, а льдов все нет и нет, горизонт все так же чист, и нет впереди ничего примечательного.

Жизнь на корабле вошла в норму. Полярные станции и суда охотно вступают в связь и сообщают погоду. Наш полет рассчитан больше чем на десять часов, но когда мы кромку найдем, куда она нас заведет,— никто не знает. Никто никогда до нас не летал в этих краях. Мы забрались в широты, недоступные старым самолетам. С каждым часом у всего экипажа нарастает интерес к полету. Не только летчики, но и механики по очереди заглядывают в карту, следя за быстро перемещающейся на север точкой, оставляющей за собой прямую линию пройденного пути.

Появляются редкие белые барашки. Горизонт затягивается облачной пеленой. Летчики уже не сходят со своих мест, напряженно всматриваются вперед: не нравятся им появившиеся на горизонте облака. Вскоре скрылось солнце. Мрачно стало в самолете. Мрачно и под нами — шумит, наверное, море, но за моторами не слышен его гневный голос.

Только у невысокого, покрытого шапкой льда острова Шмидта увидели мы первые льды. Цель достигнута, но для большей уверенности продолжаем полет на север. Льды становятся все гуще, мокрые, лохматые облака жмут нас все ближе к морю. Ветер крепчает, начинается обледенение, а нам так хотелось взглянуть с высоты вокруг себя и возможно большую площадь нанести на карту!

Среди торосов изредка мелькают темные полосы разводьев. Обледенение усиливается — с винтов срываются ледяшки и глухо стучат по лодке над головой.

Промелькнул мыс Молотова. Используя малейшие просветы, пилоты пытаются проскочить как-нибудь вперед, однако дальнейшее пребывание в этом районе становится небезопасным. Стекла кабины покрыты серой непроницаемой пленкой льда. Скорость падает. Сдаемся и поворачиваем на юг. Выйдя через

несколько минут в район хорошей погоды, машина освободилась от ледяной корки. Пилоты закурили — верный признак, что плохое уже осталось позади.

Слева от нас — острова Северной Земли. Остров Комсомолец сменяется островом Пионер, а дальше, у берегов большого острова Октябрьской революции, — невзломанный припай льда и голубоватые айсберги. Проливом Шокальского выходим в море Лаптевых и с востока огибаем остров Большевик. Любуемся сверкающими на солнце могучими шапками его ледников. Редко видны они во всей своей красоте, обычно облака скрывают их.

Ворота морей Карского и Лаптевых сегодня открыты настежь — свободно проходят пароходы из одного моря в другое через пролив Вилькицкого.

Длительным нашим полетом — половину суток мы уже в воздухе — интересуются на многих пунктах побережья. Диксон сообщает о благоприятной у них погоде. Синоптики Тикси шлют прогноз по своему району. Челюскин запрашивает, не может ли он быть чем-нибудь полезен. Даже маленькие станции фальцетом предупреждают, что и они непрерывно следят за нашим полетом.

Раскраснелся Борис, работы у него много. Всем надо ответить, даже самым маленьким — иначе обидятся. Стучит ключом, улыбается. Кучей лежат у меня радиogramмы, а Борис все подбрасывает. И каких только здесь нет! И деловые, и дружеские, и родственные. Попадают и шуточные. И все они сердечные, теплые.

Козлов читает их и от удовольствия только щеку потирает ладонью.

От Челюскина идем прямым курсом на Диксон. Видимость отличная, мы хорошо различаем и льды у берегов и чистую воду до горизонта.

Через пятнадцать часов полета мы бросаем якоря у острова Диксон, открываем люки, и ласковые лучи солнца проникают в самолет. Козлов подходит к моему столу и смотрит на карту.

— Ну вот, можно сказать, начало сделано, и начало нового, — подчеркнул он, — в ледовой разведке. На большой простор мы вышли. Теперь все пойдет по-другому. — Матвей Ильич не может сдержать своей радости: — До чего же, можно сказать, хорошо получилось!... Глебушка, мой дорогой, дай я тебя поцелую... Володя, черт чумазый, иди сюда, вытри губы. Сашка, боцман ты наш, не знаю, что в тебе лучше — боцман или штурман... Борис, да с тобой

запросто на край света полетишь!... Дай, Эндель, и тебя обниму, ловко у тебя в облаках получается, прямо, можно сказать, замечательно! У тебя есть чему поучиться...

— А чтобы с честью домой вернуться, — продолжал Козлов, — будем, ребята, до самой осени работать так, как работали сегодня.

На второй день в ответ на донесение мы получили кучу радиограмм из Москвы, Ленинграда и больше всего — от полярных станций и капитанов судов. Все поздравительные.

Основным театром ледовых операций стало в этом году море Лаптевых там было больше льдов, а во льдах зимовали два каравана судов, с которых мы зимой вывозили людей. Один караван, во главе с ледоколом «Ленин», уже был освобожден из ледяного плена, а второй, состоявший из ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин» и «Седов», дрейфовал к северу от острова Котельного. На выручку к ним должен был итти находившийся в то время в море Лаптевых линейный ледокол «Ермак».

Мы надеялись, что выполнение разведки поручат нам. В ожидании задания часто совещались с синоптиком Диксона Фроловым, выясняя наиболее благоприятные возможности для полетов в районы дрейфующих ледоколов.

Вскоре такая возможность представилась, и мы запросили разрешение на вылет.

Ответ не заставил себя долго ждать. Вылет нам разрешался, но не к судам. Предписывалось перелететь в Тикси и попутно разведать льды в западной части моря Лаптевых.

Пререкаться с начальством не положено. Мы быстренько собрались и вылетели в море. Предупредили тиксинцев: «Ждите нас к ужину».

Море Лаптевых было мне хорошо знакомо. За проливом Вилькицкого в условиях отличной погоды началась наша настоящая работа по разведке льдов. Обстановка была сложной, и мы, забыв все на свете, уходили далеко в открытое море, возвращались, снова уходили — и так по несколько раз до тех пор, пока не распутали ледяные узоры моря Лаптевых, пока не разведали всю площадь, указанную в задании.

Прав был синоптик Фролов, предсказавший хорошую погоду в центральной части моря. В практике полетов в Арктике такую погоду на большом пространстве мы редко встречали, и было жаль, что нам не разрешили полет в глубь океана к дрейфующим судам.

У дельты Лены расстались со льдами и вскоре под нами уже были освещенные низким солнцем горы. Их длинные тени ложились на спокойную гладь бухты Тикси.

Вряд ли в какой-либо другой стране так красива и разнообразна природа, как в нашей. К Крыму, Кавказу, Байкалу надо обязательно прибавить Тикси, единогласно решили все члены экипажа.

Через тринадцать часов полета мы опустили самолет в бухте, подвели самолет к бочке, выключили моторы и сразу же ощутили биение пульса большого арктического порта.

С каждым годом все больше люблю я эту бухту, беспокойную, деловую, и этот порт, на моих глазах зародившийся и возмужавший наперекор стихиям.

Наши механики не сходят с самолета — всегда у них находится работа, а уж тем более в хорошую погоду стараются они просмотреть свое хозяйство до мелочей. Побывали мы в гостях у отважного капитана Панфилова, того самого, который зимой мужественно отказался покинуть свой израненный пароход и лететь на Большую Землю. В тяжелой борьбе со льдами

ему удалось отвоевать корабль и благополучно доставить его в Тикси. Встреча была исключительно теплой.

Новое задание было получено в день окончания всех работ по подготовке к дальнейшим полетам.

Полный штиль. Тяжело нагруженный самолет лениво набирает скорость. Кончилась бухта, и мы в море! Оторвались от цепкой воды.

Никто из нас ничего не заметил, но чуткое ухо Косухина уловило посторонний звук в конце старта. Непокойно стало на душе у Глеба. Никому не говоря ни слова, спустился вниз. Много десятков болтов и шурупов пришлось ему отвернуть, много мест осветить и прощупать, много предметов переложить с места на место. Он заподозрил, что на взлете было повреждено днище лодки. Надо было во что бы то ни стало найти это место и предупредить возможную при посадке аварию.

После кропотливого осмотра сложного набора стрингеров Глебу удалось, наконец, обнаружить повреждение. Он прощупал пальцами и измерил размеры раны днища, поднялся и направился к командиру. Задержался с радистом, поговорил о новостях в эфире. Подошел к штурманскому столу; взглянул на карту, спросил у меня, куда путь держим. Вошел в пилотскую кабину, улыбнулся Пусэпу и, наклонившись к Козлову, спокойно проговорил:

Малость лодку пробило на взлете.

Козлов пристально посмотрел на него, пытаясь по глазам определить серьезность повреждения, и, передав штурвал Пусэпу, спросил:

— Большая пробоина?

— Сантиметров пять, небольшая, но в таком месте, что заделать будет сложно, — у самого стрингера. На воду садиться—ни в коем случае. Полчаса не продержимся, утонем.

— Говоришь, на воду нельзя? Что же нам, на лед садиться? Пойдем, Глеб, посмотрим.

Увидя сквозь рваную дыру глубоко внизу море, Козлов развел руками.

— Как же это получилось?

— Ясно, на взлете. Но хоть и сложный будет ремонт, за десять часов заделаем. Порядок будет полный, не сомневайтесь.

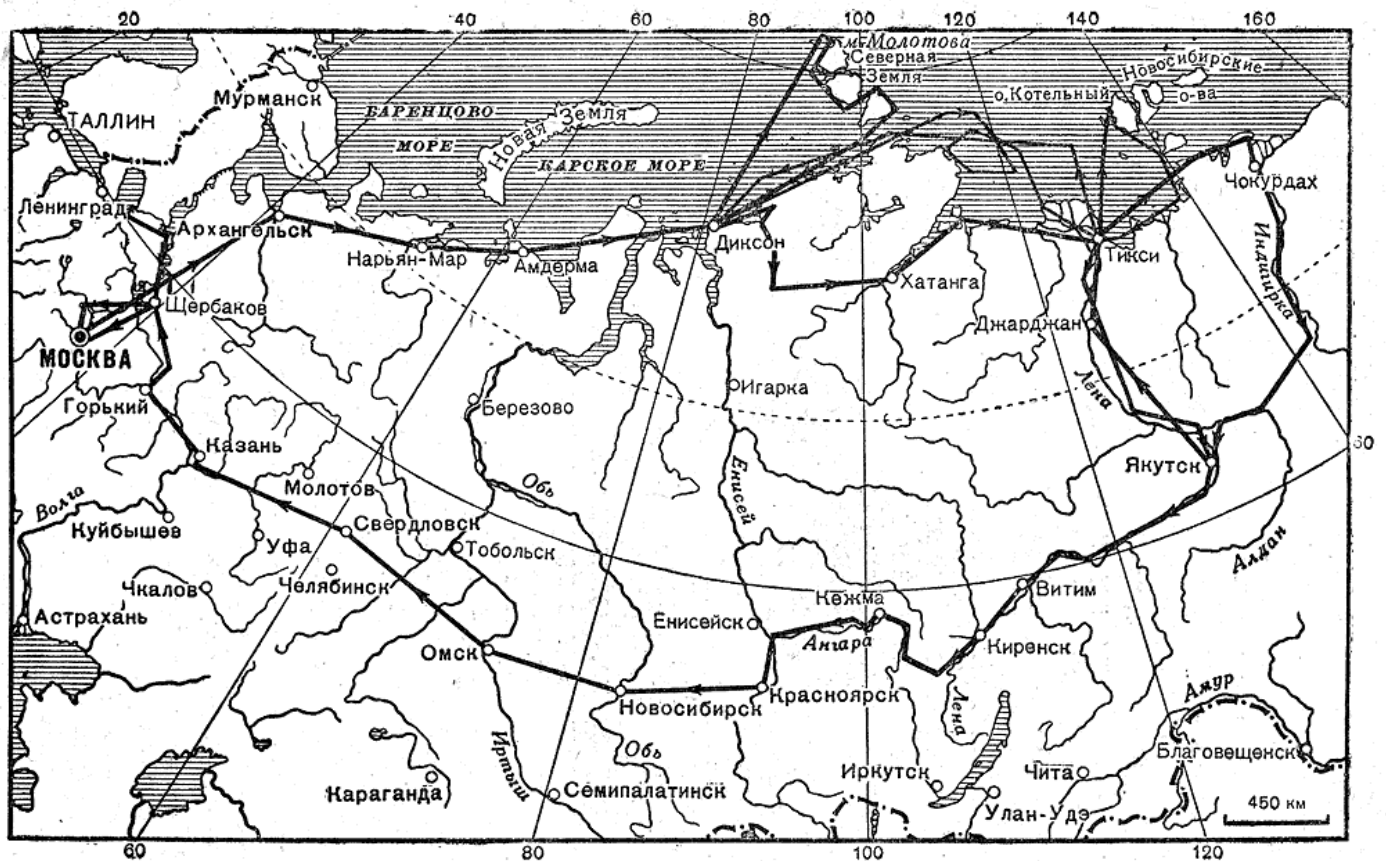
— Да я и не сомневаюсь, действуй.

— Что случилось? — с тревогой спросил Пусэп, когда Козлов входил в кабину.

— На бревно напоролась при взлете.

У Пусэпа глаза стали большущие, круглые, и, спустив ногу, он приготовился было сам итти к месту аварии, но Козлов удержал его:

— Ничего опасного. Через десять часов и следа не останется. Вот бы только погода не подвела, раньше этого срока о посадке и думать нельзя.



Полеты летом 1938 года.

Беда одна не ходит, пришла к нам и вторая. С «Садко», к которому мы держим курс, сообщают: «Туман с моросью. Видимости никакой». И у нас погода пошла на ухудшение — сплошные облака, начинает моросить. А дальше на север — там холоднее, и наверняка будет обледенение. Только этого нам еще нехватало!

Что делать? Вперед лететь бесполезно — ничего не увидим. Назад в Тикси нельзя — посадка до конца ремонта невозможна. Нужно налетать десять часов, но с толком, чтобы не пропали зря. Решили лететь в сторону пролива Вилькицкого, так как обстановка в том районе требовала освещения авиационной разведкой.

Ветер усиливается, облака все гуще и ниже. Чтобы не потерять из виду льдов, летчики вынуждены вести самолет бреющим полетом, а это требует от них большого напряжения.

Открыв бортовое окно, Козлов глаз не спускает с моря. Пусэп наблюдает за приборами.

С ледокола «Ермак» сообщают, что видимости и у него нет никакой. Из Тикси передают, что восточным ветром в бухту нагоняет туман. Похоже на то, что путь назад нам тоже будет отрезан.

С далекого Диксона наш друг Фролов прислал исчерпывающий и малоутешительный прогноз, из которого стало ясно, что к концу ремонта самолета для нас не останется в море Лаптевых ни одного удобного места для посадки. Нам настойчиво рекомендовали следовать на Диксон.

В этих сложных условиях нужно было давно прекратить полет в море и искать приюта, если бы не неприятность с лодкой. Скрепя сердце делаем все, что в наших силах, чтобы за необходимые для ремонта десять часов побольше увидеть, нанести на карту и сообщить морякам и командованию. Быстро меняется под нами картина: то гряда острых торосов, то большая полынья, то сверкающие белизной ледяные поля. Трудно, очень трудно выдержать

этот полет до конца. В особо напряженные минуты, когда очень близко под нами мелькали ледяные, хаотически нагроможденные глыбы, а впереди не видно

ничего, в такие минуты где-то в глубине шевелилась мысль: " «А не проще ли уйти на юг и там, под яркими лучами солнца, любоваться тундрой, горами, озерами, считать диких оленей, пугать лебедей, гусей и уток и летать до тех пор, пока механики не отремонтируют лодку?»

Но никто не только вслух не выражал таких мыслей, но и сам на них не задерживался. Пройдя одним курсом час или полтора, мы сворачивали на другой и с бешеной скоростью шли над льдами и полыньями.

Козлов нервно потирает ладонью щеку и, отрываясь от окна кабины, бросает сквозь зубы:

— Ну и погоду выбрали, нечего сказать!

— Ничего, Матвей Ильич, бывает хуже, а так терпеть еще можно, — не сводя глаз с приборов и крепко сжимая штурвал, отвечает Пусэп..

— Бывает... но редко! — заключает Козлов.

И снова в кабине летчиков напряженная тишина. Ни покурить им нельзя, ни передохнуть, ни сойти с места и посмотреть, как идут дела у механиков.

А механикам нашим ни до чего нет дела, не видят они ни мерзкой погоды, ни торосов. Открыли себе мастерскую и, засучив рукава, пилят и сверлят.

Все настойчивее Фролов рекомендует лететь нам на Диксон, ибо, по уточненному им прогнозу, в море Лаптевых нам не найти места для посадки. Он совершенно прав, и мы решаем закончить полет на Диксоне, о чем и докладываем начальству.

Через семь часов полета проходим мыс Челюскин, откуда делаем разрез пролива Вилькицкого (погода пошла на улучшение) и, не забывая по пути вести наблюдение за морем, берем курс на Диксон. Дальнейший полет протекает значительно легче и спокойнее.

Впервые за двенадцать часов полета мы увидели солнце. Это нас порадовало, но во сто крат приятнее был доклад Косухина об окончании ремонта лодки.

Сразу после посадки мы все бросились к злополучному отверстию и убедились, что лодка была абсолютно суха. Крепко обнимали мы Глеба и его помощника, а Матвей Ильич пообещал по возвращении в Москву объявить им особую благодарность в приказе.

Неделю мы сидели на Диксоне, терпеливо выжидая улучшения погоды в море Лаптевых. Впереди у нас было только одно задание: полет к дрейфующим судам с целью поиска во льдах наиболее легкого прохода для «Ермака».

Снова бесконечно совещаемся с синоптиками, изучаем по карте метеобстановку и с пристрастием допрашиваем, не находят ли они, например, что вот это ядро высокого давления, опустившись к югу, внесет существенные изменения в сторону улучшения погоды...

Но синоптики, искренне желавшие нас порадовать, были бессильны: молодые циклоны обрушивались один за другим, творя такие дела, что не то что самолетам летать, но и кораблям не плавать. Только «Ермак» сквозь туманы и льды милю за милей шел на север, пробиваясь к судам, которые второй зимовки могли и не выдержать. А ведь один наш полет намного облегчил бы задачу освобождения судов из ледового плена! Нашли бы мы легкие проходы, а может быть, даже и чистую воду. Эта мысль не дает нам покоя.

идя наше настроение и понимая всю важность такого полета, Фролов, наконец, заявил, что, по его мнению, лучшей обстановки в ближайшие дни ожидать нельзя.

Мы быстро собрались и вылетели. В начале полета теплилась еще искра надежды на полный успех, но вскоре она погасла, «надолго». Попав в очень тяжелые условия и потеряв четырнадцать часов времени, мы с трудом, обходными, длинными путями добрались до Тикси. Два раза вылетали из Тикси и оба раза из-за тумана и обледенения возвращались обратно. А тем временем «Ермак» уже выводил за собой «Садко» и «Малыгина». Оставшемуся во льдах «Седову» с кораблей было передано все самое лучшее — продукты и вещевое снаряжение.

Решили перелететь на остров Котельный и базироваться в одной из лагун. Как мы летели из Тикси до Котельного, лучше не вспоминать, одно скажу — высота полета редко превышала десять метров, а после посадки в течение двух часов мы сбивали лед с плоскостей, винтов и стекол пилотской кабины.

Все попытки вылететь на разведку безуспешны: то самолет на стоянке обледенеет, то сразу же после подъема на плоскостях, винтах и стеклах нарастает ледяная корка. О достаточной высоте полета и сносной видимости и говорить не приходится.

Жили в самолете.

Температура близка к нулю. Ветер свистит и день и ночь. Туман опустится — самолет покрывается белым инеем, морось надвинется — только успевай ледяную корку скалывать. Мы терпеливо мерзли, голодали, работали, все надеясь на возможность полета. Но против злой природы до середины сентября ничего не могли сделать — на север путь был закрыт. И ледоколы не в состоянии помочь «Седову», — он оставлен во льдах. Так продолжался его знаменитый многомесячный дрейф в центральной части Полярного бассейна.

Громадные волны с шумом обрушиваются на берег. Длинные полосы белой пены по всему видимому морю вытянуты по ветру. Низко перекачивается туман, а над ним мрачное темное небо. Даже в лагуне, защищенной от моря узкой косой, и то такая волна разыгралась, что только благодаря мастерству пилота мы при взлете остались целы и невредимы.

Тикси не узнать. Побелели горы. Помрачнела бухта. Для посадки нашли местечко поспокойнее — у острова Бруснева. При этом приняли основательный морокой душ. Лодку так заливало, что летчики временами ничего не видели и вынуждены были прекратить рулежку во избежание столкновения с берегом или баржей.

Довели все же самолет до бочки, закрепили его крепко-накрепко, а для надежности еще пару якорей выбросили.

Собрались мы в одной кабине, вытираем мокрые лица, отряхиваемся. Пусэп первый нарушил молчание:

— Похоже на то, что отсюда нам пора!

Ануфриев добавил:

— Гуси и утки давно улетели, а это верный сигнал. Пора улетать нам за ними на юг.

— А может, еще с месячишко полетаем здесь? Лодка у нас исправная, и моторы еще вытянут, — хитро ухмыляясь, говорит Косухин.

— Нет, ребята! Больше нам здесь делать нечего. Корабль заморозим, а толк какой? — отвечает Козлов. — Путь нам предстоит еще далекий, а корабль беречь надо, пригодится. В будущем году прилетим пораньше — больше сделаем. А теперь — отоспимся и будем

собираться на Большую Землю. Домой пора, — заключает Матвей Ильич свою программную речь.

22 сентября, сделав прощальный круг над бухтой, мы покинули Арктику, простившись с ней до следующего года. Идем на юг по реке Лене. Буксирные пароходы тащат за собой груженные баржи. Они тоже спешат на юг — и за ними неотступно гонится зима. Из мелких горных речушек в Лену идет шуга. На востоке параллельно реке белеют горные хребты.

В Якутске, куда мы прибыли через восемь часов полета, от зимы и Арктики и следа не осталось. Температура плюс десять, голубое, безоблачное небо, теплое солнце.

Но рано мы попрощались с полярными краями — нам было приказано взять на борт врача-хирурга и вылететь в селение Чокурдах, расположенное в низовьях реки Индигирки, где молодой матрос нуждался в срочной хирургической помощи.

Перед глазами мрачным видением встают заснеженные берега бухты Тикси, холодные волны, замерзающие в воздухе брызги морской воды, ледяная шуга в речках. И мысли о человеке, для которого единственное спасение в нашем полете...

Специальная комиссия, осмотрев самолет и приняв во внимание наступление зимы в Арктике, пришла к заключению, что на нашей летающей лодке это задание невыполнимо. Комиссия составила об этом акт и, вручив его Козлову, порекомендовала, не задерживаясь, следовать в Москву.

— Готовьте машину, а я отправлю телеграмму в Москву, — заявил нам Козлов.

В самолете новый член экипажа — хирург Голынский, пожилой общительный человек, впервые знакомящийся с воздушной стихией. Перед вылетом бегаёт, суетится, волнуется и все расспрашивает, не опасны ли такие рейсы.

В полете он, видимо, успокоился, но боится с места сдвинуться и только по кабине глазами водит, в окно взглянуть не решается.

— Как чувствует себя доктор? — спросил Матвей Ильич.

— Не пойму, то ли скучает, то ли боится, — ответил Макаров.

— А ты, Володя, подбодри его.

— Это можно. Сейчас организую! — И ушел к пассажиру, О чем Макаров с доктором беседовал, — неизвестно, но, очевидно, «верное средство» для поддержания бодрости было найдено: минут через двадцать они вдвоем переходили от одного окна к другому, затем оживленно разговаривали с радистом и, придя ко мне, проявили особый интерес к карте. Пояснения давал Володя и, судя по тому, как почтительно слушал его врач, вполне справлялся со сложными вопросами самолетовождения.

— Ну, как самочувствие, товарищ Голынский? — спросил Козлов.

— Замечательное! Я, знаете, в первый раз летаю, и скажу вам откровенно, совсем как-то не страшно. Скажу больше — кое в чем разбираться начинаю. Мне ваш инженер многое уже успел разъяснить.

Тут Матвей Ильич не выдержал, передал управление Пусэпу и начал заразительно хохотать.

С того времени врач уже больше бодрого настроения не терял. Прибегал ли снова к «средству», любезно предложенному ему Макаровым, — этим вопросом мы

не интересовались, не до того было. Стеной стала снежная туча, перегородив реку и наглухо закрыв дорогу на север.

Пройдя половину пути, мы вынуждены были сделать остановку на правом берегу Лены, у устья реки Джарджан. Шуга шла уже полным ходом. Берега реки, тайга и селение выглядели по-зимнему. Увидев на снегу свежие следы неизвестного нам зверя, мы любопытствовали у приютившего нас на ночь начальника почты.

— Рысь, будь она проклята! В эту ночь самых лучших лаек задрала, — раздраженно ответил начальник и несколько ласковее добавил:— Вот скоро лось появится, хороший, благородный зверь! А зайцев и куропаток за дичь не считаем. Для охотника у нас рай земной. А летом рыбы хоть пруд пруди.

За ужином мы убедились, что край у них действительно богатый.

На следующий день за три часа полета на малой высоте вдоль берегов Лены долетели до Тикси. Не миновать нам сегодня ледяной ванны! В бухте штормит, берега покрылись ледяной коркой, борта барж и катеров обледенели. Сесть-то сядем, искупаемся еще раз — невелика беда, а вот взлететь на обледеневшем самолете будет, пожалуй, трудновато.

Виразит пилот над бухтой. Была бы возможность лететь дальше, не задумываясь, повел бы он самолет на восток и не оглянулся бы на эту бухту. Но бензин на исходе. Хочешь не хочешь, а садиться надо.

Ну и хватили же мы горя, пока дорулили до стоянки! Все предыдущие купания по сравнению с сегодняшним казались черноморскими.

Никогда здесь так поздно не садился самолет. Тиксинцы расспрашивают, что за авария заставила нас вернуться и не собираемся ли мы у них зимовать. Охотно помогают заливать в баки горючее и скалывать лед. Без их помощи мы бы намного затянули вылет.

Два дня ушло на подготовку самолета и организацию связи с востоком. Многие станции присылали нам сводки погоды, а вот от Чокурдаха ни звука не можем добиться, а ждать больше нельзя: земля промерзла — ребята на коньках катаются, да и в бухте у берегов уже образуется лед. Местные жители уверяют, что стихнет ветер и вся бухта в одну ночь станет, тогда уж нам здесь зимовка обеспечена. Некоторые даже наметили место на берегу, куда можно будет вытащить самолет.

Решили вылетать немедленно. Разработали план взлета: моторы прогреть у берега и стартовать с места. И вот сколоты все сосульки и куски льда с бортов лодки и поплавков. Все на местах. У летчиков открытые окна, в правое высунулась голова Пусэпа, в левое — Козлова. Отданы концы. Брызги замерзают на стеклах пилотской кабины. Нос самолета поднимается все выше и выше, и вот лодка выходит на редан. Дрожит штурвал в руках летчика, и светлеет его лицо. Чувствует Козлов свою машину и знает, что не замедлить волнам ее стремительного бега. Еще удар... самолет в воздухе.

Летчики закрыли свои окна. Пусэп берет штурвал. Козлов потирает правую щеку и, обернувшись назад, хитро прищуривает правый глаз, чуть-чуть улыбается и закуривает. Полет начался.

Ануфриев подает мне радиogramму: «При невозможности полета на Индигирку возвращайтесь в Якуток дальнейшего следования Москву».

Передав ее Козлову, жду команды. Матвей Ильич машет: «так держать».

Значит, курс на восток.

Облака, хоть и сопровождали нас всю дорогу, однако ниже полусотни метров не опускались, а нам этой высоты вполне хватало — летели-то мы над морем.

Тундра, тянувшаяся справа от нас, вся в снегу. Море у берегов — во льду. И пусть это не покажется странным, но насколько все-таки лучше было в воздухе, чем на воде в той же бухте Тикси!

Мощные винты, рассекая воздух, поют свою песню и дружно тянут самолет, и нет нам дела до белой тундры, до береговых льдов, до штормующего моря. Даже врач наш, и тот, потирая руки, говорит, что лучшей погоды он в жизни своей не встречал.

А Чокурдах, видимо, не ожидает нас, не надеется он, что найдутся люди и самолеты, чтобы перебороть зиму. А она уже пришла, уже охотники по тундре на нартах разъезжают. Какие там самолеты!

И действительно, свалились мы с неба, как снег на голову. Забегали собаки, олени, засуетились люди. Вспыхнул костер на берегу.

Судьба больного матроса беспокоила жителей поселка. Нас буквально на руках носили. Всю работу по креплению самолета жители взяли на себя, не разрешая нам ни к чему прикасаться.

А наутро — в который раз в нашей жизни! — пришел с моря туман и накрыл землю. Не видно ни реки, ни самолета. Из Тикси сообщают, что у них штиль и бухта начала замерзать. Каким путем лететь? На Тикси путь отрезан. Лететь на Якуток старым кружным путем без посадки невозможно из-за недостатка горючего. Местные старожилы говорят, что через два дня река станет. Не верить им нельзя, так как сами видим шугу у берегов реки. Но пока наш самолет способен летать, а на реке есть вода — не все еще потеряно. Решаем, что завтра вылетать надо во что бы то ни стало. Лететь по прямой на Якутск через тундру, горы и хребты.

Последняя ночь в Арктике.

Неплохо бы уснуть, но почему-то не спится ни Козлову, который ворочается рядом со мной, ни Пусэпу, не выпускающему папиросы изо рта. Зажигаем лампу и сидим за картой, намечая запасные маршруты и обходные пути.

Может быть, и были подробные карты этого района, но мы, не предполагая летать в этих краях, их не имели, а на нашей карте горы закрашены коричневым цветом без горизонталей и обозначения высот.

Пусэп ищет речки и ущелья, которыми можно будет проскочить горные перевалы, а Козлов спрашивает, что делать, если ущелье кончится, а высота будет недостаточная, чтобы перетянуть через перевал.

Спор разгорается.

— Ты, Матвей Ильич, за моторы не беспокойся, — вставляет свое слово Косухин, которому, видно, тоже не спится. — Вытянут. Тебе, надеюсь, три тысячи метров высоты хватит?

— А если не хватит?

— Наскребем больше, а по ущельям, по-моему, нечего мотаться. Взлетайте и сразу набирайте высоту. Если нужно

будет, то и четыре тысячи натянем... Да о чем говорить! Ложитесь-ка вы пока спать. Утро вечера мудренее, — заключил Косухин и повернулся на другой бок.

С рассветом оба механика тихонько поднялись и ушли к самолету. А с восходом солнца, когда туман немного приподнялся и стал рассеиваться, мы, не дождаввшись метеосводки из Якутска, были уже в воздухе, рассчитывая получить сводку в полете.

Восьмому члену экипажа — больному матросу — врач Голынский разъяснял роль авиации, устройство самолета и назначение отдельных агрегатов. Труды «инженера» Макарова не пропали даром! По бодрому состоянию обоих пассажиров было абсолютно ясно, что еще до вылета они умудрились принять проверенное на опыте «лекарство».

Мы шли на юг вдоль реки Индигирки. Редкие небольшие селения, в разрывах облаков голубеет небо. Решив, что облачный слой нетолстый, летчики повели самолет, резко набирая высоту. Скрылись реки, тундра и видневшиеся на горизонте горы. Вскоре и облака остались внизу, над нами было чистое небо, а на востоке заулыбалось солнце, так же как и мы, спешившее на юг.

Однообразен полет за облаками. Все бежит и бежит по их ровному бесконечному ковру тень самолета, окруженная радужным кольцом. А за картой следим, отмечаем точки и ведем линию полета так же, как и в безоблачную погоду, когда видна земля и земные ориентиры. Пущена в ход астрономия — хорошее средство для определения пути и для укрепления уверенности экипажа в надежности курса. Плохо только со связью — не удастся связаться с Якутском: расстояние большое и горы высокие — не проходят радиоволны. Но никто из нас, конечно, и не собирается винить радиста, тут уж никто не поможет. А он, как белка в колесе, бьется, на всех передатчиках работает, на всех волнах вызывает. Отвечают ему береговые радиостанции, предлагают свои услуги, а вот якутской, нужной нам дозарезу, не может дозваться. Жди теперь, пока Тикси сообщит в Якутск о нашем вылете.

Злится Ануфриев, но надежды не теряет, работает, поднимает на ноги весь якутский край. Изредка бросит взгляд на летчиков, молчаливо-вопросительно смотрящих на него, кивнет им головой: мол, сейчас будет связь, потерпите немного, и снова за свое.

Высоко забрался наш самолет, холодно становится в кабине. И облака ползут все выше. Наверное, высокие горы под нами, если облака на такую высоту выжимают. Но вот засияло лицо радиста: — Есть связь! С Якутском связался! Погоду дает! Легче стало дышать, и кажется, что теплее стало в кабине. В Якутске моросит дождик, облачность сто метров, но все

это пустяки. Связь есть, будет и место для посадки, а в Якутске это или в другом месте, какая разница! В крайнем случае, на Алдане или на Лене присядем и погоду переждем.

Закурили летчики. Механик слез со своего «чердака». Пришел к нам, шутит.

Пять часов в воздухе. Из-за облаков высоко вздымаются серые пики верхушек гор. Качая головами, летчики отворачивают самолет.

Ануфриев заваливает нас метеосводками, получаемыми из Якутска. Их очень много. Есть места с хорошей погодой, но мы все же решаем пробиваться к Якутску, несмотря на то, что погода там ухудшается. Особенно рад этому Макаров, обещавший сегодня вечером притти к Голынскому на пельмени.

К моей работе летчики начинают проявлять повышенный интерес, да иначе и быть не может: скоро будем пробиваться вниз, а их туда никакой силой не затащишь, если только не докажешь, что горы уже кончились.

За моим столом стоит Пусэп, молча высчитывает, прикидывает и недоверчиво качает головой.

Даю команду пробиваться вниз. Пусэп садится на свое место и что-то говорит на ухо Козлову. Не иначе, как не советуется нырять, ибо, по его расчетам, под нами еще высокие горы.

Сквозь небольшое «окно», вернее маленькую форточку в облаках, вижу кусочек воды и не пойму, река это или озеро, а на воде какая-то точка... узнаю: речной колесный пароход-дишко.

— Алдан, Алдан под нами! — кричу что есть духу.

Крутой вираж, снижение, и низко над водой продолжаем мы свой полет. Все бодры, веселы. Закурили все разом.

Прошли Алданом до его устья, свернули на юг вдоль Лены и пришли в Якутск. Шел дождь, но какой он был приятный, теплый!

На берегу санитарная автомашина с красным крестом на кузове. Трогательное расставание. Больной не дает себя увезти, пока не убеждается, что всем нам пожал руки, а доктор садится рядом с ним и до тех пор не отправляет машину, пока мы не даем слова сегодня же вечером всем экипажем притти к нему на пельмени.

Свое слово сдержали, были мы в гостях у Голынского. Не только жена и дочь его — школьница, но и мы диву давались, слушая его увлекательный рассказ о нашем полете, одобренный авиационными терминами, знакомыми лишь опытным, старым летчикам.

Макаров имел все основания гордиться своим учеником.

2 октября мы пошли курсом на Москву. Дорога у нас дальняя. По пути заправляемся горючим; иногда, пережидая непогоду, живем в самолете — бросаем якоря, зажигаем примус, пьем чай.

Из Красноярска двинулись на запад, вдоль Сибирской железной дороги. Ночевали в Новосибирске на реке Оби. Следующая ночь — в Омске на Иртыше. Обе ночи — в самолете. В Свердловске мы сели на озере Шарташ, у берегов которого уже появился тонкий ледок.

Совсем нелюбезно встретила нас Кама и прежде чем добраться до Казани, очередной нашей остановки, мы вынуждены были провести две ночи на ее заснеженных берегах.

Следуя по Волге и далее по каналу Волга — Москва, 24 октября, в пасмурный, дождливый день, прибыли мы в Москву и зарулили в «бухту Матвея», покинутую нами летом.

ДВАДЦАТИПЯТИЧАСОВОЙ ПОЛЕТ НАД КАРСКИМ МОРЕМ



Прошло немногим более года с того времени, когда мы с Михаилом Васильевичем Водопьяновым совершили зимний полет из Москвы на побережье Берингова моря, и вот мы снова вместе, готовимся к вылету в Арктику. У каждого из нас произошли какие-то перемены за это время, но мне казалось, что самая крупная перемена произошла в моей жизни. Среди нашего экипажа, состоящего целиком из коммунистов, я самый молодой член партии и у меня уже есть почетная партийная обязанность: я парторг нашего экипажа, и трудно сказать, чему я больше уделяю времени — специальной подготовке или партийным обязанностям, но скажу одно, что на все у меня хватает времени, о настроении же говорить не приходится, лучшего не бывает. Плес большого Енисея. Отданы буксирные концы. Гидроплан бежит вверх по течению. Новые моторы звенят высоким тоном. Последние метры на редане. Чуть касаясь воды и легко взмыв, мы проносимся над просыпающимся Красноярском. Крутой разворот. Самолет набирает высоту.

Через семь часов полета под нами во всей своей красе первый заполярный город Игарка — наша база, с которой мы будем совершать полеты в море, пока не наступит лето и не откроются гидроаэродромы в Карском море.

Крутой вираж над городом. Самолет плавно чертит воду и останавливается у бочки на якорь. На пристани нас встречают знакомые игарцы и ранее прибывшие сюда летчики.

В Игарке идет полным ходом подготовка к летней навигации. Лесозаводы работают день и ночь. На пристанях и причалах расчищаются места для приема океанских пароходов.

Солнце, светящее круглые сутки, дает авиации возможность работать непрерывно. Уходят и приходят рейсовые самолеты.

Связавшись с полярными радиостанциями и узнав обстановку, вылетаем в Карское море.

После шестнадцати часов полета над ледяными, еще не тронутыми весенним солнцем полями Карского моря мы возвратились в Игарку. Планируя на посадку, мы увидели у бочки, рядом с нашей стоянкой, покачивающийся на воде самолет Черевичного, с экипажем которого мы соревновались.

Экипаж Черевичного в основном был тот, с которым он весной 1941 года летал в район Полюса недоступности, где совершил три посадки на льдине. Члены соревнующихся экипажей хорошо были знакомы друг с другом, и даже больше—многие были большими друзьями. Посыпались вопросы о Москве, о близких и знакомых.

Кто-то из экипажа Черевичного сообщил, что Матвей Ильич Козлов, базирующийся в Нарьян-Маре, сделал один полет в Баренцевом и Карском морях продолжительностью в двадцать пять часов. Сразу все остальные вопросы перестали нас интересовать, и мы всячески пытались выяснить подробности этого замечательного полета.



Михаил Васильевич Водопьянов

Вскоре Черевичный со своим экипажем вылетел на восток, на ледовую разведку морей Лаптевых и Восточно-Сибирского. Черевичный улетел, а мы лишились сна. Двадцатипятичасовой беспосадочный полет Козлова не давал нам покоя!

— Механикам заливать горючее, штурману узнавать погоду и готовить маршрут, — распорядился Водопьянов.

Михаил Васильевич, на сколько часов готовить маршрут полета?

— Маршрут готовь на все горючее. С первой сносной погодой вылетаем.

Полет обещал быть интересным. Осуществлялась, наконец, моя мечта составить ледовую карту всего Карского моря.

Заняв места в самолете, мы отвязались от бочки и порулили на большой Енисей для взлета. Был штиль.

Два раза мы тщетно пытались оторваться: бежали по течению, пробовали против течения. Но лодка зарывалась носом в воду и никак не хотела выходить на редан. Зарулили обратно на стоянку, выгрузили все, что казалось лишним, и слили полтонны горючего. После этого, хотя и с трудом, летчикам удалось оторвать от воды присосавшуюся лодку. (Каждый приступил к своей работе.

Вскоре за Усть-Енисейским портом воды Енисея как бы обрывались и дальше пробивались к морю уже подо льдом. Сильное течение весенних вод ломало и поднимало лед.

Дальше на север воды вовсе не стало видно, и перед нами открылась белая ледяная поверхность, освещенная полярным солнцем.

Недалеко от острова Диксон курс был взят на запад, к берегам Новой Земли.

Ледовая обстановка становилась все более сложной, и я уже ни на минуту не мог оторваться от наблюдений.

Дойдя до восточного берега Новой Земли, в районе пролива Маточкин Шар, мы повернули на север. Слева тянулась горная цепь с ледниковыми куполами.

На северной оконечности Новой Земли, на Мысе Желания, находилась одна из старейших полярных станций.

Развернувшись над ней, мы прошли прямо на север, вдоль границы двух морей: моря Баренца, чистого от льда, и Карского, забитого льдами до горизонта.

Незаходящее солнце бросало на снег длинные тени от торосов. Монотонный шум моторов стал привычен. Воздух спокоен. Машина идет ровно. Внизу же однообразная картина — слева вода, справа льды.

Истекает двенадцатый час полета.

Рында громко звонит, созывая команду воздушного корабля на обед. Мы у острова Грэм Белл, самого восточного из архипелага Земли Франца-Иосифа. Водопьянов показывает место, где у него когда-то была вынужденная посадка

На полярных станциях, с которыми мы держим связь, каждые четыре часа сменялись вахты. Радисты первой смены уже выспались и, вновь заступив на вахту, спрашивали нас: «А вы все еще летаете?»

Прошло шестнадцать часов полета. Рында звонит на ужин и на смену вахты. Разворачиваем самолет на юго-запад.

Медленно проплывают ледники островов Северной Земли. Погода нам благоприятствует, прозрачной чистоты арктический воздух делает видимость почти беспредельной.

Остров Уединения чернеет одиноким пятном среди белых льдов. Здесь весна в разгаре. Зимний снежный покров сменили ручьи и лужи темной воды. Обнажились скалы и пригорки

с редким мхом. На берегу дом с двумя мачтами. Четыре человека машут нам шапками. Появление самолета для них, проживших два года на острове, — начало летней навигации, а с ней и близость смены.

Прошло двадцать часов. Остров Диксон. Вот он под нами, знакомый до мелочей, близкий и родной. Скоро мы сюда переберемся. Отсюда будем летать все лето. Сейчас он черный, мокрый и грязный от недавно стаявшего снега. Но пригреет солнышко, зазеленеет мох, распустятся цветы, и тогда он будет похож на красивый ковер.

От Диксона идем на юг. Доходим до енисейской воды и видим, что за время нашего полета кромка льда оттеснена на пять километров ближе к морю.

Двадцать четыре часа полета. Нужно решить, что делать дальше. Мы над селением Дудинка. Здесь можно было бы до-зарядиться. Но на Енисее сильный ветер. Садиться здесь без нужды нет смысла.

— Сколько осталось горючего в баках? — обратился Водопьянов к механику.

— На один час полета, товарищ командир,

— Штурман, сколько времени лететь до Игарки?

— Один час две минуты, — ответил я.

От Дудинки до Игарки идем почти по прямой, срезая все речные изгибы, чтобы сэкономить время. Ветер швыряет нашу машину.

Когда бензинометры перестали показывать наличие горючего в баках, Водопьянов повел машину над серединой реки, готовясь на случай остановки моторов посадить ее на воду.

Моторы чихнули по одному разу и перестали тянуть. Но этого и не требовалось. Свое дело моторы сделали. Через двадцать пять часов полета наш самолет коснулся днищем воды и, пробежав по ней, остановился.

Сильное течение быстро понесло гидроплан. Подошедший катер бросил концы и прибуksировал нас к месту стоянки. Это было 22 июня 1941 года.

На высоком крутом берегу гостиница аэропорта. Кругом ни живой души. Даже ребятишек, которые обычно почти круглые сутки копошатся у реки, не видно.

В большой битком набитой комнате гостиницы на наш приход никто не обратил внимания, будто это не мы сейчас вернулись из далекой Арктики после двадцатипятичасового полета. Но через несколько секунд, услышав первые слова правительственного сообщения о вероломном нападении Германии на Советский Союз, мы забыли о своем рекордном полете и решили немедленно лететь в Москву.

По синоптической карте погода, если расценивать ее по мирному времени, была неважная, ну а с военной точки зрения вполне сносная,

С промежуточного гидроаэродрома нам сообщили, что для получения разрешения на прилет в Архангельск следует остановиться в Нарьян-Маре. Делать нечего. Вывожу самолет за облаками по радиокompасу. Когда стрелка прибора показала, что мы над станцией, прошу летчиков пробивать облака и спускаться вниз.

Под нами большой плес, на якорях стоят два самолета, на берегу белеет посадочный знак.

— Вот так бы на Берлин выйти, — говорит мне Водопьянов.

— Выйдем и на Берлин, — отвечаю, укладывая штурманские приборы в сумку.

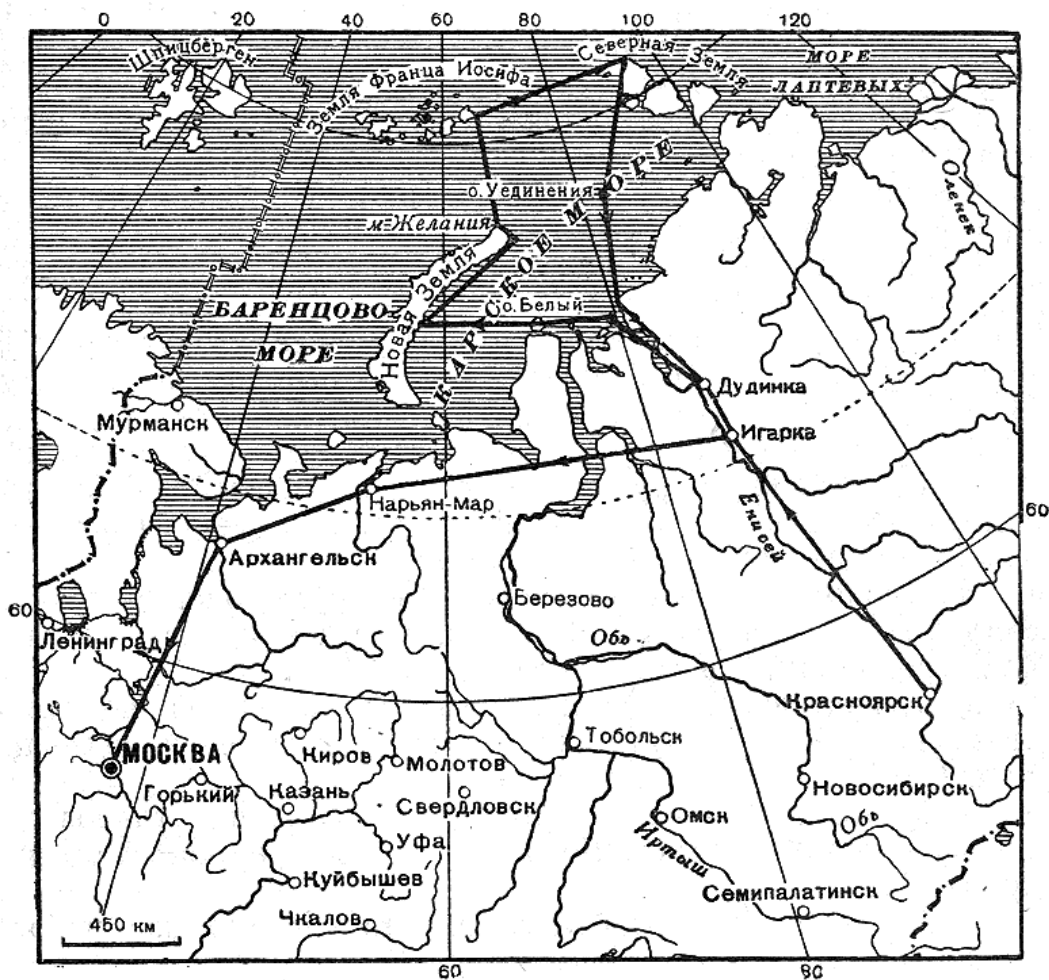
Получив разрешение на прилет в Архангельск, мы быстро собрались. Облегченный, с малым количеством горючего, гидроплан легко отрывается от волны.

Позади остается Печора и холмистая, изрезанная ручьями, коричневая тундра. Ветер болтает самолет. Солнца не видно. Косые полосы ливня преграждают нам путь. На бреющем полете несемся над тайгой.

В самолете тихо. Лица у всех сосредоточенные. У каждого одна дума — о войне.

Погода плохая, очень плохая. Бывают моменты, когда самолет вдруг встает на крыло и кажется, что пилот не успеет выровнять машину и мы врежемся в тайгу. А она вот здесь, совсем рядом. И все-таки мысли не об этом.

Мы проскочили грозовой холодный фронт. Низко разворачиваемся над островом, где расположена база нашего гидроаэродрома, и не узнаем его. Все поле усеяно сухопутными самолетами. Снуют автомашины и тягачи. Заходим на посадку. По самые винты зарывается лодка в волну.



Последний предвоенный полет над Карским морем в июне 1941 года.

Ветер против течения создает в воде такую кутерьму, что наша лодка рулит с трудом, не слушаясь управления. Все же подрулили к песчаному берегу и с помощью команды рабочих аэропорта закрепили самолет на месте.

На летном поле, поднимая тучи пыли, рулят один за другим самолеты с подвешенными бомбами, взлетают и, построившись над аэродромом, скрываются вдаль.

К возвратившейся с запада группе самолетов подходят бензозаправщики и грузовики. Заливают горючее и подвешивают бомбы.

— Молодцы военные, — говорит начальник гидроаэродрома, — хорошо летают. День и ночь без перерыва. А вы что думаете делать?

— А вот доберемся до Москвы, а там и для нас работа найдется.

— Сейчас для всех работа найдется. Я вот сам думаю отсюда уходить, уже подал заявление, — и, указывая рукой на самолет, заходивший на посадку, сказал:

— А этому, наверное, здорово досталось, на одном моторе вернулся домой.

К остановившемуся среди поля самолету подошел тягач и притащил к месту неподалеку от нас. Из разбитого мотора текло масло. В фюзеляже и плоскостях рваные дырки Пилот узнал Еодопьянова.

— А. Михаил Васильевич, здравствуй. С прилетом тебя. Это твое корыто болтается?

— Здоров, здоров, вояка! Ну, как воюешь?

— Да ничего, воюю помаленьку.

— Ты чего же так машину исковеркал?

— Да это мне для вентиляции несколько дырок сделали.

— А что, здорово стреляют?

— Да нет, не особенно, — и, сев в машину, на ходу добавил: — Ну, пока! Там еще встретимся.

Получили воздушный пароль и разрешение на полет в Москву. Условия были жестче, чем те, при которых прилетали сюда раньше. Требовалось в определенный час на такой-то высоте пройти точно в указанных «воротах».

Обычный для гидропланов путь из Архангельска на Москву, проходивший над системой рек и озер, намного удлинял весь маршрут полета. Нам же разрешалось лететь только по прямой, соединяющей Архангельск с Москвой.

— Ну, хлопцы, — устраиваясь на своем сиденье, сказал Водопьянов, — еще один полет на этой машине, а там пересядем на хорошего коня.

— А нельзя ли, Михаил Васильевич, на этом самолете вот всем нашим экипажем воевать? — спросил второй пилот Пусэп, занимая свое место.

— Нельзя. Аэроплан хотя и добрый, но для войны не годится. Ни высоты нет, ни скорости. Собыют с первого вылета.

Моторы, прогретые солнцем, быстро запустились. Мы отошли от берега и, порулив вверх по течению реки, развернулись. Водопьянов двинул сектора газов до отказа. Моторы зазвенели и быстро вытащили лодку на редан. Самолет оторвался от воды.

Ну, Москва, принимай в свои ряды путников из далекой Арктики!

Сколько людей, сынов твоих верных, сейчас стремится к тебе со всех концов страны великой, грудью своей отстоять тебя, родную, от врага.

На малой высоте держим курс туда, где высоко стоит яркое солнце в чистом голубом небе. А под нами все лес и лес. Как же его много в нашей стране! Летели с востока на запад — был лес. Сейчас на юг повернули, а он все такой же кругом — зеленый, густой... А там, далеко на юге, обширные необозримые поля и среди них — богатые села и большие города.

И перед моими глазами встает вся Советская страна, от края и до края, могучая и необъятная, которую никому не сломить.

— Эй, штурман! О чем задумался? Как у нас с курсом? — прерывает мои мысли Водопьянов.

— Курс у нас самый правильный, настоящий, какой должен быть у каждого патриота.

— Это ты верно говоришь. Курс наш правильный, — и Водопьянов крепче сжал руками штурвал самолета.

Из дремучих вологодских лесов мы вышли на широкое Рыбинское озеро. Стаи уток поднимаются впереди самолета. Дымит паровой катер, и за кормой его вода рябит, и волны клином расходятся, ломая зеркальную поверхность.

Волга далеко справа от нас блестит узкой лентой, уходит вдаль. Под нами уже московские леса, московская земля. Вот, вот еще немного — и покажется она, родная...

Откуда-то снизу неожиданно вынырнул юркий истребитель и, качая крыльями, проскочил у нас под носом.

— Что ему надо? — проворчал Водопьянов.

А истребитель вновь сигнализирует и режет нам путь.

— Приглашает следовать за собой, наверное, хочет нас посадить, — говорит Пусэп.

— Куда посадить, — кругом земля, слепой он, что ли, что не видит. Куда я на лодке за ним сяду, на землю, что ли?

Водопьянов открывает верхний люк над головой и вылезает по самые плечи наружу. Ветер треплет его густую шевелюру.

Истребитель сбавляет скорость и подстраивается к нам. Водопьянов рукой приглашает его подойти еще ближе. Расстояние между самолетами все более сокращается. И вот машина уже совсем близко, можно человека в лицо узнать.

Водопьянов стучит пальцем по лбу, показывает рукой на истребитель и грозит кулаком. Летчик смущенно улыбается, кивает головой: мол, «понял все, обознался», отвалил и скрылся.

Мы над Химкинским водохранилищем — местом нашей посадки! С соседнего аэродрома взлетают два истребителя и направляются в нашу сторону. Водопьянов выпустил поплавки, резко повел машину на посадку, как бы говоря: теперь-то я и без вашего приглашения сяду.

В легковой машине едем в город, а навстречу непрерывным потоком движутся окрашенные в защитный цвет военные машины. У шлагбаума на переезде Окружной железной дороги задерживаемся, пропускаем воинские эшелоны.

На следующее утро мы собрались у Водопьянова. Наш командир, как всегда, был немногословен.

— Нам с вами предложено изучить новый тяжелый бомбардировщик. Летать придется в основном ночью на дальние цели. Как скоро мы начнем на нем воевать, зависит целиком от нас самих, от того, как скоро мы его освоим. А посему времени терять зря нечего, получайте документы и сегодня же вылетайте на завод.

Завод работает день и ночь. Стук, грохот, скрип и режущая слух дробь автоматической клепки.

В перерывах группы рабочих собираются у репродукторов. Известия приходят все более тревожные. Прослушав очередное сообщение, рабочие, уже сменившиеся, возвращаются снова на свои места. Многие совсем домой не уходят, здесь и живут. Короткий отдых, два-три часа сна, и вновь к станку.

Каждый вновь выпущенный тяжелый бомбардировщик проходит заводские летные испытания, после чего самолет сейчас же передают экипажу. С утра до позднего вечера летный состав кропотливо изучает устройство своего воздушного корабля.

Формируется большое соединение ночных тяжелых бомбардировщиков дальнего действия. Здесь собрались летчики со всех концов Советского Союза: летчики Военно-воздушных сил, полярной авиации, Гражданского воздушного флота, заводские испытатели, инструкторы авиационных школ.

Экипажи помогают заводским бригадам доводить самолет, устанавливая вооружение.

Эхо войны докатывается и до нашего города. На заводе полное затемнение.

Начались летные тренировки. Самолеты один за другим взлетали и уходили в зону тренировочных полетов. Первые часы полетов на большой высоте. Земля кажется необычной, реки узенькие, дороги, как ниточки, горизонт теряется в дымке. Но скоро привыкаешь и к высоте, и к кислороду, и к новой машине с ее сложными приборами и агрегатами.

Наконец-то сняты кожаные куртки и кепи разных цветов. На нас защитные гимнастерки с голубыми петлицами и синие пилотки.

Штурманам выданы карты, и мы изучаем районы предполагаемых полетов. Точно цели нам еще не указаны. Но на картах глаза тянутся к главной цели — к Берлину. Ведь не может быть, чтобы за столько времени ожидания нас не послали на самую главную цель!

Летний солнечный день. На зеленой траве, рядом с нашими большими самолетами, выстроился состав вновь сформированной части. Командир части полковник Лебедев зачитал приказ наркома обороны о введении ее в строй и зачислении в действующую армию. Завтра же мы должны вылететь на аэродром базирования. Поздравляя личный состав, полковник сказал:

— Мы долго и терпеливо занимались подготовкой кораблей и себя к этому часу. Теперь настало и наше время на своих боевых машинах помочь Красной Армии, помочь Родине. Чему здесь не доучились, доучимся на войне.

А когда солнце опустилось к горизонту, у самолетов было проведено открытое партийное собрание нашей молодой воинской части.

Комиссар части в коротких, сжатых и доходчивых фразах рассказал об обстановке на фронтах и разъяснил задачи, стоящие перед коммунистами, которые в основном сводились к одному — бить фашистов нещадно, бить крепко, не жалея сил и жизни своей, до тех пор, пока не уничтожим человеконенавистный гитлеризм.

Выступали летчики-коммунисты, выступали стрелки-комсомольцы, и все клялись партии быть достойными сынами своей

героической страны и, указывая на завод, мощное дыхание которого доносилось до собрания, обещали оправдать надежды рабочих завода, сделавших такие замечательные самолеты-гиганты.

На другой день мы были уже на одном из ленинградских аэродромов.

Нас собрали в штабе. К большой классной доске флаг-штурман прикалывает карту. Жирная линия тянется через материк, море, снова материк и упирается концом в Берлин. Все стало ясно!

Нас подробно знакомят с планом полета.

У самолетов работа идет к концу. Летчики помогают вернуть в бомбы взрыватели, штурманы заканчивают подготовку карт. Экипажи в меховом обмундировании ожидают сигнала к вылету. Моторы запущены. Аэродром загудел, под струей воздуха от винтов зашевелилась трава.

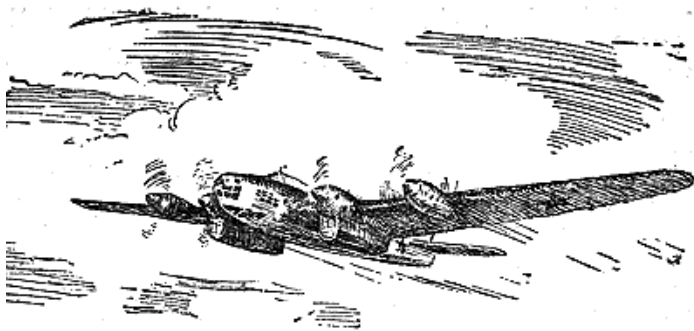
— Ну, ни пуха, ни пера! — говорит нам полковник и машет рукой в направлении взлета.

Самолет поднимается все выше и выше. Становится холодно, и, подтянув «молнии» комбинезонов, мы до конца застегиваем воротники и поближе к себе кладем меховые рукавицы.

Позади меня, за столиком с радиоаппаратурой, сидит невозмутимо спокойный радист Богданов и отстукивает что-то на ключе: то ли руку тренирует, то ли донесение передает.

Выше всех сидят наши пилоты — Водопьянов и Пусэп. И кажется, что вот мы, старые полярники, летим в море на очередную ледовую разведку. И только большие бомбы, висящие близко от нас, напоминают нам о другом...

ЧЕРЕЗ АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН



Тихим безоблачным утром мы возвращались домой.

Осколки близко разорвавшегося снаряда основательно изрешетили правую плоскость самолета, но фашисты потерпели от нас изрядно: весь экипаж видел на месте разрыва бомб огромное пламя пожара.

Сознание того, что задание выполнено хорошо, что все трудности уже позади и самолет идет над родной землей, создавало такое настроение, что хотелось сделать что-то особенно приятное для себя и для других. Впереди на нашем курсе всходило солнце и майское утро было прекрасным.

— А ну, стрелки! У вас глаза острые, посмотрите, кто это летит справа от нас,— обратился к воздушным стрелкам Пусэп.

— Летчик Родных — «голубая двойка».

— Понятно. Товарищ Муханов, свяжитесь с нашими самолетами и попросите всех командиров кораблей, которые видят нас, подстраиваться к нам двоим. Придем домой все вместе, строем.

Подошел самолет летчика Лисачева с красной единицей на хвосте и, качнув крыльями, стал слева от нас. Увеличив скорость, догнал нас самолет летчика Пономаренко. Слева подошел Ищенко. Откуда-то снизу поднялся и стал в строй Перегудов. Замкнул наше шествие летчик Лавровский.

Так строем «клин» вся семерка и подошла к своему аэродрому.

Развернув карту на столе командного пункта, мы стали подробно докладывать о том, как летели, где были зенитки и прожекторы, как заходили и куда попали бомбы. Говорить хотелось много, но на этот раз полковник Лебедев торопил нас.

— Хорошо. Это все учтем, но сейчас меня интересует другое. Как у вас дела? Как самолет? — обратился он к Пусэпу.

— С десятков дырок в правой плоскости, а все остальное в порядке.

— Товарищ инженер, сегодня же дырки на самолете залатать, все осмотреть и проверить. А как с моторами, товарищ Пусэп?

— Моторы хорошие — не обижают.

— Так, прекрасно. Теперь всему экипажу ничего не делать, никуда не ходить, одним словом, отдыхать. А завтра получите новое задание и приступите к подготовке.

Выдержки хватило только на дневной отдых. Вечером того же дня почти все члены экипажа пришли к своему кораблю. Там были и борттехники Золотарев и Дмитриев, сейчас же взявшиеся за подготовку корабля к полету, и два наших лучших радиста — Муханов и Низовцев, приступившие к установке на самолете дополнительных антенн и приспособлению к ним антиобледенителя. Воздушные стрелки чистили и смазывали оружие.

Летчики Пусэп и Обухов, заняв свои пилотские места, давали указания о подгонке педалей, советовали, как лучше сделать освещение приборов и затемнение кабины.

Вторым штурманом назначен Сергей Михайлович Романов.

Вместе с ним мы наметили план, своей штурманской подготовки.

Не знаю, спали ли хоть немного наши борттехники, — работа кипела у них и поздней ночью.

Залатаны и закрашены дырки на плоскостях — следы нашего последнего боевого полета. Проверены все четыре мотора. Обновлены некоторые приборы. Самолет оцетинился новыми антеннами. Проверены компасы, авиасекстаны, навигационные приборы и радиокompас. В задней большой кабине установлены кислородные баллоны.

Техническая комиссия, тщательно осмотрев корабль и моторы, пришла к заключению, что к полету все подготовлено.

Наконец, экипаж получил задание — лететь в Англию и оттуда через океан в Вашингтон. Обратный полет по тому же маршруту.

Большой красный шар солнца опускается к горизонту. Бомбардировщики вырывают со своих стоянок, поднимают пыль, наполняют весенний воздух мощным гулом и, разбежавшись по бетонной дорожке, отрываются от аэродрома и один за другим уходят на запад.

Улеглась пыль. На аэродроме стало тихо и пусто. Только у опушки леса, раскинув могучие крылья, одиноко стоит наш корабль.

Наступил и наш черед: к самолету подошел трактор, потащил его на взлетную полосу и поставил в направлении взлета.

Вдали, на дороге, выходящей из соснового леса, блестя в лучах заходящего солнца, показались легковые автомобили.

Среди приехавших мы сразу узнали нашего командующего и рядом с ним, к своему удивлению, Вячеслава Михайловича Молотова.

«Провожать, наверное, кого-нибудь приехал, — подумал я. — Но кто же наши пассажиры?»

Приняв рапорт от командира самолета, командующий представил нас товарищу Молотову:

— Прошу, Вячеслав Михайлович, познакомиться: командир самолета Пусэп, штурманы Штепенко и Романов.

— Очень приятно, — здороваясь с нами, сказал товарищ Молотов. — Выходит, я теперь перешел в их распоряжение?

— Да, выходит так, Вячеслав Михайлович. Распоряжаться они умеют, и насчет доставки можете не беспокоиться.

Так вот кто наш пассажир!

— Ну, как вы себя чувствуете? — спросил нас командующий, показывая взглядом на товарища Молотова, натягивавшего на ноги меховые сапоги.

— Немного дрожь пробирает, — откровенно сказал я.

— Ничего, пройдет. Взлетите, от дрожи и следа не останется. А главное, не горячитесь, не спешите, делайте все спокойно. Словом, летите так, как всегда летали.

Пассажиры и экипаж занимают места в самолете. Полковник Лебедев, не прощаясь с нами, оттесняет от самолета любителей рукопожатий и вездесущих фотографов. И только по губам его и глазам, обращенным в нашу сторону, видно, что он сейчас желает нам «ни пуху, ни пера». Будучи старым авиационным работником, он знал, как неприятно летчикам, когда провожающие крепкими пожатиями, поцелуями и щелканьем фотоаппаратов подчеркивают сложность предстоящего полета.

В 18 часов 40 минут тяжело нагруженная машина оторвалась от земли, с трудом набирая высоту.

Нам предстояло пересечь три грозовых фронта и четвертый фронт — военный. На всем пути предполагался сильный встречный ветер.

Погода не внушала доверия. В мрачных нагромождениях грозовых туч вспыхивали ослепительные молнии. Это вынуждало летчиков все время ломать курс. Корабль упорно пробивался к чистому небу. Но отдельные кучевые и дождевые облака поднимались настолько высоко, что нечего было и думать перескочить через них.

Весь путь до Калинина прошел в ожесточенной борьбе со стихийными силами природы. Грозовые разряды обрушивались на корабль. Раскаты грома заглушали могучий рев наших моторов. Картушки компасов плясали и кружились на 360 градусов. То справа, то слева, то впереди по курсу, а то и вовсе около корабля молнии пронизывали гигантские облачные горы.

Штурманы не успевали давать летчикам новые курсы для обхода облаков. Пришлось ограничиться такой формулой:

обходите с любой стороны, держите только общее направление на запад.

Наконец, забравшись на высоту 6 000 метров, вырвались из холодного фронта с его мощными тучами и грозами. Мы вздохнули с облегчением и принялись за астрономию. По высоте Полярной звезды определили широту, по высоте Беги — долготу. Астрономические измерения проконтролировали по радиомаяку и радиопеленгатору и отметили на карте наше расчетное место.

Мы были над линией фронта. Она обозначалась в окнах облаков артиллерийскими вспышками, ракетами и пожарами.

Встречный ветер затруднял полет. Где-то впереди нас ожидал теплый фронт с высокой облачностью.

За Осташковом вдруг засветилось несколько прожекторов. По облакам замечались белые круглые пятна. В разрывы туч изредка прорывался длинный сверкающий сноп света.

В районе Пскова около десятка прожекторов пыталось обнаружить наш самолет. Но плотная облачность надежно охраняла нас.

Идем над Балтийским морем.

Обычная вещь — освещенный город — сейчас производит впечатление чего-то необычайного. Справа от линии нашего полета, над Швецией, единственной незатемненной страной в Европе, казалось, пылает океан электрического света.

Все европейские радиостанции прекратили свою работу.

На северо-востоке засеребрился горизонт, наступил рассвет. Угасала Полярная звезда. На высоте трех тысяч метров, за облаками, мы прошли над Северным морем и благополучно вышли к берегам Шотландии. Над островом была ясная погода.

Через 10 часов 15 минут после вылета закончился первый этап нашего пути посадкой в намеченном пункте. Мы покрыли расстояние в 2 700 километров.

На аэродроме был выстроен почетный караул из взвода шотландских стрелков. Представители английского министерства иностранных дел и советского посольства встретили наших пассажиров и поздравили с благополучным прибытием в Великобританию.

Вячеслав Михайлович Молотов ответил краткой приветственной речью. Шотландские стрелки взяли «на караул».

Наши пассажиры на автомашинах отправились на вокзал, откуда специальным поездом выехали в Лондон.

Экипажу было дано указание готовить машину к дальнейшему полету на запад.

Вылетая из Москвы, мы предполагали, что в аэронавигационном отношении участок пути через океан будет самым сложным и трудным. Но, собрав и изучив все необходимые материалы, мы изменили свое мнение. Несомненно, самым

сложным и трудным участком в метеорологическом и военном отношениях был полет до Шотландии.

Несколько раз в день мы сообщали по телефону в Лондон, в наше посольство о ходе подготовки самолета.

Во время подготовки нам приходилось буквально отражать яростные атаки бесчисленного количества фоторепортеров, пытавшихся забраться внутрь самолета.

И только благодаря бдительности наших стрелков ни одному из них не удалось не то что заглянуть в самолет, а даже подойти к нему ближе десяти шагов.

Нам предложено взять на борт радиста и штурмана, уже летавших через океан. В результате наших категорических возражений нам удалось избавиться от услуг штурмана. Ну его, еще заведет корабль в такие дебри, что и домой дорогу не найдем. А вот от радиста избавиться никак не удавалось.

Громадного роста, широкоплечий, боксерского телосложения, ста килограммов весом — таков был новый член нашего экипажа, радист, канадец мистер Кемпбелл.

Показывая на объемистый портфель желтой кожи с хитрыми замками, мистер Кемпбелл сказал:

— Здесь радио всего мира.

Радисты же наши, естественно, были настроены скептически насчет диапазона познаний мистера Кемпбелла и его роли на самолете, в чем они, к сожалению, оказались правы, так как

с появлением на нашем корабле этого «мистера» со связью начали твориться такие непонятные вещи, что мы с Пусэпом неоднократно задумывались над настоящей ролью этого «радиста».

Как бы то ни было, но нашим инженерам пришлось еще раз проверить загрузку самолета и оставить сто килограммов на земле.

Двадцать седьмого мая из — Лондона прибыли наши пассажиры.

Войдя в самолет, они были поражены реконструкцией своей кабины. Общими усилиями наших инженеров и сотрудников посольства она была переоборудована даже с претензией на комфорт.

Погода по всему маршруту неважная, но синоптики обещают в прилете на место посадки разрывы в облаках.

Некоторое время мы шли низко над океаном, огибая гористые острова и следуя в основном через проливы.

Машину сильно болтало. Воспользовавшись первым незначительным прояснением, мы полезли за облака.

Наступило время, когда мы, штурманы, обычно начинаем интересоваться работой радистов — пора было определиться.

Не вмещаясь на сиденье, головой касаясь потолка, с невозмутимым спокойствием сидит мистер Кемпбелл, сложив на животе руки. Увидев, что мы на него смотрим, он улыбнулся и

закивал головой, — дескать, все в порядке. У его ног, примостившись кое-как в тесном проходе, на полу сидят с кислыми лицами два наших первоклассных радиста — Муханов и Низовцев.

Мы отметили на карте точку расчетного места, сняли координаты и составили радиограмму.

Радиограмма была переведена на английский язык и вручена мистеру Кемпбеллу. Но он снова заулыбался, закивал головой и спрятал телеграмму в карман. Жестами, мимикой и словами он объяснил, что наше место известно и сообщать ничего не надо. Тогда мы попросили его запросить пеленг, нужный нам для контроля полета.

Мистер Кемпбелл развел руками и объяснил, что запрашивать тоже ничего не надо, чтобы нас не перехватили немецкие самолеты.

«Ну и вояки, — подумал я, — у себя дома среди бела дня, за сотни километров от врага, которому сейчас не до западной Шотландии и Атлантического океана, за тысячи километров от настоящей войны они боятся немецких самолетов!»

Обстановка начала усложняться. Облачность становилась выше, и самолет, не успевая набирать высоту, зарывался в верхушки облаков. Появились признаки обледенения. Надели кислородные маски и надолго оставили в покое радиста.

До Рейкьявика еще далеко. Идем без связи. Пользуемся радиостанцией, оставшейся позади, способом обратной пеленгации. Но из-за большого расстояния этот способ далеко не точен, и мы принимаемся за астрономию. Определили, что больших отклонений от курса нет.

Через два с половиной часа полета по расчету мы находились в районе Фарерских островов, закрытых облаками

В это время кто-то из экипажа крикнул «Земля слева!» таким голосом, каким кричали, вероятно, моряки Колумба, увидевшие Америку впервые.

В разрывах облаков действительно показалось что-то темное. За исключением двух штурманов, для которых земля может быть только справа, весь экипаж дружно утверждал, что земля видна слева — целый архипелаг больших и малых островов. В течение нескольких минут только и слышалось:

— А вот там еще один остров!

Кто-то увидел селение и даже дым из труб. Понемножку курс самолета стал леветь.

Для того чтобы прекратить дискуссию, дошедшую даже до пассажиров, курс самолета был повернут в сторону земли. Вскоре все разъяснилось — оказалось, что разорванные высокие облака бросали тень на низкие сплошные облака, — они и были приняты за землю. На самолете установилась тишина.

Радиостанция Исландии хорошо идет на радиокompас, и наш полет в навигационном смысле не вызывал никаких опасений.

На высоте шести тысяч метров, касаясь холодных густых облаков, летим на аэродром и не знаем, — какая же нас ждет погода. Невероятная вещь!

Но беда еще заключалась в том, что аэродром окружен высокими горами. Мы решили пробивать облака над морем.

На высоте трех тысяч метров, находясь недалеко от южного берега Исландии, мы сквозь «окно» увидели море. Заложили вираж и пошли со снижением. Но наша большая машина в «окно» не вместились, и мы вновь вошли в облака.

Началось легкое обледенение. Где-то близко высокий берег.

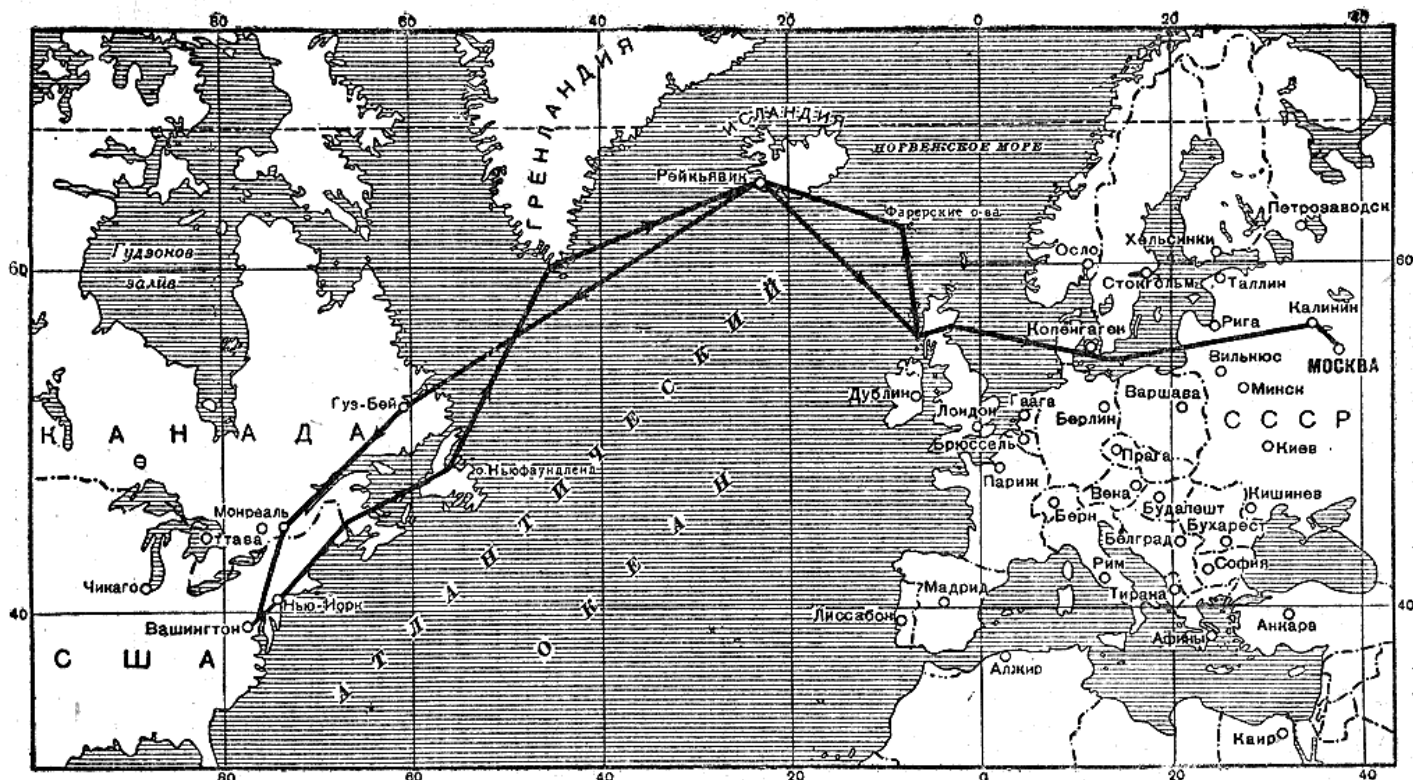
Во избежание неприятной встречи с ним пришлось продолжать снижение по прямой на юг, подальше от берегов.

Все эти манипуляции не могли пройти незамеченными для наших пассажиров. Вячеслав Михайлович Молотов отложил книгу, которую читал на протяжении всего пути, и спросил:

— Чем вызваны такие сложные эволюции самолета?

— Снижаться в горах намного хуже, чем над морем, — ответил командир и добавил: — Полагаю, что через полчаса пассажиры уже смогут обедать в Исландии.

Необычайно оживился мистер Кемпбелл. Убедившись, что и без его помощи самолет идет по курсу и скоро уже прибудет в Исландию, он изменил свою тактику. Через каждые пять минут он подавал штурманам совершенно ненужные радиопеленги и торжествующе улыбался. Он был доволен собой и явно приписывал себе успех полета.



Из Москвы в Вашингтон через Северную Атлантику летом 1942 года.

Неподалеку от берега нас встретили два истребителя «Аэрокобра». Они пристроились по бортам нашего самолета, совершенно не соблюдая необходимой дистанции. Никакие сигналы отойти подалеже не помогли, и истребители шли буквально вплотную. Стоило только вздрогнуть крыльям нашего гиганта, отклониться всего на полметра от прямолинейного горизонтального движения — и катастрофа была бы неминуема... Но Пусэп, вложив в свои руки все свое летное искусство, крепко взнуздal машину. Так с присосавшимися «аэрокобрами» мы и подошли к аэродрому, рельефно выделявшемуся на однообразной серой местности.

Аэродром был достаточно велик, и мы сели прямо с курса.

Итак, мы пролетели без происшествий и осложнений еще 1 590 километров пути. Нас встретил холодный пронизывающий ветер. Ощущалось дыхание Арктики.

Группа офицеров во главе с полковником встретила наших пассажиров. Солдаты и младшие командиры стояли в сторонке. Чувствовалось, что мы прибыли на военный аэродром.

Кинооператор и фотограф, тоже военные, со всех сторон снимали церемонию встречи.

После обеда инженеры и стрелки отправились к самолету, радисты на радиостанцию, а штурманы с летчиками на метеостанцию — «торговаться» с синоптиками.

Синоптики охладили нас с первых же слов. Оказалось, что уже более полусуток нет связи с Америкой и Канадой и когда она будет налажена, — неизвестно.

Полет нас не утомил, и отдыхать не хотелось. Мы и наши пассажиры были готовы к дальнейшему полету через океан. На аэродроме вдоль взлетной полосы дул свежий ветер; о лучших условиях для старта тяжело нагруженного корабля и мечтать не приходилось. А что в океане где-то стоит циклон, так это для нас не являлось преградой. С ним бороться мы уже научились давно. И хотя мы не видели никаких причин задерживаться в Рейкьявике, но ничего сделать не могли — нас не выпускали дальше.

В штабе аэродрома узнали, что от Исландии до Вашингтона основными средствами радионавигации будут для нас радиомаяки. Тут же, в штабе, один из офицеров связи на листке бумаги набросал схему работы двух радиомаяков на аэродроме Тендер (Нью-Фаундленд), куда мы должны следовать, и на запасном аэродроме в Гуз-Бее (Канада) и вручил ее нам. Схемы работы остальных американских радиомаяков были у нас на борту.

Аэродром являлся базой для разведчиков подводных лодок. В военном городке густо наставлены домики из гофрированного железа, похожие на большие цистерны, разрезанные в длину. В одном из таких домиков, в местном театре, нам в течение двух часов демонстрировали кинокартину — на экране беспрерывно стреляли, пели, целовались, танцевали, скакали, снова стреляли.

Солнце едва скроется за горизонт и сейчас же снова восходит почти на севере. Сказывалась близость острова к Полярному кругу.

К ночи радиосвязь с Америкой была восстановлена, но погода, по заявлению синоптиков, была нелетной, вылетать нам любезно не посоветовали, или, вернее сказать, попросту не разрешили.

На следующий день на синоптической станции мы несколько раз подолгу совещались с дежурным синоптиком, доказывая ему, что никаких внешних причин для нашей задержки по синоптической карте не видно, на что он только руками разводил и все кому-то докладывал по телефону про наше летное настроение.

Для переговоров нам дали переводчика. Длинный, бородатый, с синим носом, в потертой морской форме, он называл себя то художником, то капитаном. В этом человеке мы сразу разгадали русского белогвардейца, приставленного к нам, видимо, со шпионской целью. Сколько мы ни старались избавиться от этого переводчика, он всюду, как тень, следовал за нами.

Синоптик долго и подробно объяснял ему обстановку, демонстрируя на карте. Нам было понятно все, но «капитан», не знакомый с синоптикой, не мог запомнить все термины и переводил так:

__ Погода паршивая, облака острые и длинные, ветер большой, туман густой, лететь не надо, а лучше пойдем пить виски!

После каждого нашего возвращения от синоптиков Вячеслав Михайлович требовал от нас подробного отчета и планов на ближайшее время.

Всех пассажиров беспокоила вынужденная задержка. Все уже усвоили основные метеорологические термины, звали, что такое нелетная погода и что такое непрохождение.

Вдруг совершенно неожиданно заштило. Ветер, дувший в течение двух суток в одном направлении, внезапно стих, и ветроуказатель бессильно повис. Для такого напряженного корабля, как наш, это сильно осложняло взлет. Но вопрос был решен: нам «советовали» вылетать немедленно.

Подсчитали горючее. Инженерный запас — одна тонна — «на всякий случай» был слит.

Была полночь, а светло, как на закате солнца. Пассажиры натягивали на себя меховые комбинезоны и унты. Собралось много провожающих. Командир самолета на автомобиле объехал весь аэродром, изучая взлетную полосу. Потом он вернулся и, не отрывая глаз, смотрел на ветроуказатель, — не покажет ли он хоть какой-нибудь ветришко. Но обессиленный ветроуказатель не шевелился.

Пассажиры стояли отдельной группой и оживленно беседовали в ожидании команды «занять места». После двух удачных перелетов они верили в машину и экипаж.

А Пусэп все стоял и смотрел на указатель ветра, не в силах оторвать от него глаз. Было еще одно затруднение: по обеим сторонам стартовой дорожки стояли самолеты — разведчики, истребители, бомбардировщики, оставляя узкий коридор для взлета, а убрать их подальше от старта было некуда. Надежд на скорое усиление ветра не было. Но нам настойчиво предлагали стартовать,

Пусэп, не спеша, начал застегивать парашютные ремни. Экипаж и пассажиры без слов поняли движение командира и быстро заняли свои места.

Самолет медленно сдвинулся с места, подрулил в самый конец площадки и развернулся так, что заднее колесо оказалось за бетоном. Для взлета использовался каждый метр взлетной дорожки.

— Ну, пошли! — сказал пилот и, взглянув в последний раз с укоризной на ветроуказатель, дал моторам полный газ.

Ускоряя разбег, наш корабль ровно пошел по бетонной дорожке между двумя плотными рядами самолетов, под горку в сторону залива. Хотя в летной практике Пусэпа было немало тяжелых стартов, ко этот, пожалуй, был одним из самых сложных, и, как всегда, Пусэп блестяще с ним справился.

Через несколько минут скрылись из виду высокие горы Исландии, напоминавшие нам родную Арктику.

Мы остались одни над необозримым океаном. Поднялся свежий ветер, который так нужен был нам недавно. На поверхности океана засеребрились барашки и забелели редкие гребни.

Медленно набирая высоту, самолет шел на юго-запад в сумеречном свете полярного дня.

— Ну, как у вас дела? — спросил я Пусэпа.

— Да сейчас вроде ничего, как будто все в порядке, а вот немного раньше было не совсем. А у вас?

— По всем признакам должно быть все в порядке. Триста километров пролетим по радиомаяку Исландии, да еще последние триста пройдем по радиомаяку на аэродроме посадки.

— А остальные две тысячи километров как думаете контролировать?

— А тут и думать много нечего. Облака скоро закроют от нас океан, но зато останется у нас небо.

— Ясно. Занимайтесь своим делом, а я поговорю с техниками да узнаю, как дела у наших пассажиров.

В пассажирской каюте к этому времени установился обычный распорядок. Вячеслав Михайлович углубился в чтение. Остальные пассажиры сидели группами и оживленно беседовали.

Стрелки-пулеметчики, предчувствуя, что земли под самолетом долго не будет, устраивались поудобнее с явным намерением поспать.

Борттехники сосредоточенно наблюдали за приборами, шуровали что-то ручками и, как говорят, устанавливали моторам нормальный режим.

Мы с Романовым готовились к более сложным вычислениям. Готовили секстаны, таблицы, карты. Одновременно контролировали свой путь по радиомаяку.

Через час полета мы были на высоте трех тысяч метров. Низко под нами сплошной массой лежали облака, казавшиеся чем-то твердым, и самолет над ними быстро несся вперед.

Где-то внизу воды Гольфстрима несли свое тепло в Ледовитый океан, в Баренцево море. Мы не видели поверхности океана, но его теплое дыхание доходило и до нас: термометры показывали на восемь градусов выше обычного для этой высоты. Лучи заходящего солнца освещали лишь северную часть небосвода. Их хватало только до зенита, а от него на юг и юго-запад небо было черное и мрачное. И нам, штурманам, хотелось, чтобы возможно дальше горизонт впереди был темным, иначе мы не смогли бы вести астрономические наблюдения.

На всем небе только две тускло светящиеся точки: звезда Арктур и ущербленная луна.

Провожающий нас радиомаяк Исландии был слышен все слабей и слабей. Вот-вот его не станет слышно и вовсе. Решили

проконтролировать радиста. Я переключил свой коммутатор и убедился, что радист все время слушает радиомаяк. А между тем это для него совсем необязательно, так как он должен в это время работать на связь.

Мистер закивал головой и показал большой палец — мол, с курсом все в порядке, что мы и без него хорошо знали.

А между тем связь была крайне необходима. Дело в том, что, вылетая из Исландии, хотя нам настойчиво советовали лететь на остров Нью-Фаундленд, мы не наметили определенного пункта для посадки, решили, что, когда будем в районе Гренландии и установим связь с Канадой, тогда и определим этот пункт в зависимости от показаний погоды.

Через полтора часа полета мы перестали слышать радиомаяк Исландии: оборвалась последняя нить, связывавшая нас с землей.

Теперь мы были связаны только с Арктуром и луной, но восход догонял нас, и Арктур и луна растаяли в наступившем дне. Сзади нас выплыло большое яркочерное солнце. Еще немного, и на белую плотную облачную массу легла тень нашего самолета и побежала впереди нас.

Оба наших радиста, свернувшись калачиком в узком проходе, дремали, положив головы на меховые сапоги дежурного.

Хотя самолет шел под управлением автопилота, командиру было не до сна. Навигационные вопросы беспокоили его не меньше, чем нас, штурманов.

— Ну как, с астрономией уже покончено? — обратился к нам Пусэп.

— Покончили. Медленно идем, не успели удрать от солнца.

— А скоро ли будет Гренландия?

— Через час, — ответил я. — Но я сомневаюсь, что мы ее увидим — она будет закрыта сплошными облаками. Этого надо было ожидать по прогнозу, это видно и сейчас по нашей погоде.

— Да, — протяжно сказал пилот, — а как же вы там со своими расчетами обойдетесь без Гренландии? Не проскочите? Да и вообще пора решать, где будем делать посадку. Как обстоят дела у радистов со связью?

— С Гренландией будет все в порядке, а с радистами дело обстоит так: двое спят, а третий, мистер, дремлет на своем сиденье. Сейчас возьмусь за них и буду добиваться связи с землей.

Я попытался объяснить мимикой и жестами с мистером Кемпбеллом, но ничего из этого не получилось. Тогда взялся за дело немного знающий английский язык Романов. Он завел с радистом длинную переписку, в результате которой выяснилось, что радиосвязь есть только... с Исландией.

Я снова решил поговорить с ним. На этот раз я сказал ему два слова, понятные всем радистам;

- __ Рейкьявик. Радиопеленг.

Мистер Кемпбелл кивнул головой и заработал ключом...

Через несколько минут с Рейкьявика получили радиопеленг. Он был равен 280° и показывал, что мы идем правильно, по намеченному маршруту.

Разбудил Муханова и Низовцева и предложил им во что бы то ни стало наладить связь с Канадой. И вот три радиста, разложив на коленях содержимое портфеля мистера Кемпбелла, устроили что-то вроде конференции.

Муханов тыкал пальцем в расписание, указывая на определенную станцию. Низовцев быстро перестраивал передатчик, а мистер Кемпбелл с ожесточением отстукивал позывные. Потом все втроем, затаив дыхание, слушали несколько минут, вращая конденсаторы на приемнике. Не добившись ответа, снова разбирали листки инструкции и искали то, что не могли найти.

Глядя на их усилия, я вспомнил все большие перелеты, когда сотни станций следили за самолетом и штурману стоило только нажать на ключ, как ему сразу отвечало несколько станций на многих частотах. Не то теперь! Война ведется и в эфире. Перепутаны, перемешаны все волны. «Неужели придется без связи сделать такой перелет?»

Тщетно пытался я на своем приемнике обнаружить хоть какую-нибудь радиостанцию на острове Гренландия.

Мысли направлены на то, как обезопасить наш корабль, предусмотреть все необходимое на тот случай, если бы нам так и не удалось наладить связь.

Антенная лебедка располагалась недалеко от штурмана. На ней было намотано метров восемьдесят тонкого стального троса.

Выпустив всю антенну, я переключил свой радиокompас на выпускную антенну и стал на приемнике искать по всему канадскому радиоволновому диапазону.

В наушниках тихо, но отчетливо слышна все время повторяющаяся буква «А». Откуда этот звук? Никаких радиомаяков вблизи нет и не может быть! А источником мог быть только радиомаяк.

И в это время я услышал позывные радиомаяка Ньюфаундленд. До него было еще очень далеко, ориентироваться по нему еще нельзя, но план полета без связи у меня уже созрел.

Через четыре часа полета по расчету времени мы были у южной оконечности Гренландии.

В погоде никаких изменений. Те же ровные белые облака и над ними, на высоте трех с половиной тысяч метров, без колебаний, с привычным шумом идет самолет. Только тень теперь уже не впереди, а немного в стороне, но так же неумоимо бежит вперед.

Гренландия осталась позади. И все вопросы, связанные с ней, отошли, точно их и не было. Теперь появились новые сомнения — связь с землей нужна дозарезу, а ее все нет и нет.

По нашему прогнозу мы предполагали, что на материке погода должна быть лучше, чем на острове Нью-Фаундленд. Решили держать курс на аэродром Гуз-Бей в Канаде, хотя нам этого и не рекомендовали.

Наши радисты возбужденно роются в объемистой инструкции, крутят ручки, советуют, предлагают, требуют. А мистер Кемпбелл с олимпийским спокойствием, соглашаясь с радистами, кивает головой, изредка улыбается и методично выстукивает на ключе, а... связи все нет. Возникшее ранее подозрение по поводу настоящей роли Кемпбелла все более усиливается. Хорошо еще, что от мистера штурмана отбоярились. Могло быть еще хуже. Без связи и без курса мы могли бы сейчас оказаться где-нибудь среди гренландских ледников.

Шестой час полета. Чистый, прозрачный арктический воздух. Солнце поднялось выше, и лучи его зайчиками отражаются в стеклах. В такую погоду лететь и лететь, да жить и радоваться солнечному дню!

Но экипажу сейчас не до красот. Наступило время для решительных действий. На радиста надежды мало.

Переключаюсь на радиомаяк аэродрома Гуз-Бей и слышу букву, от которой у меня и руки опустились: буква не та, которая должна быть по нашему месту и по схеме радиомаяка. Стало ясно, что нам дали неверную схему работы радиомаяков, но для того, чтобы убедиться в этом, надо было точно определить свое место.

В моих материалах я нашел схемку трех морских радиостанций, расположенных у берегов Канады, которые работали для судовых радиопеленгаторов. Эту схему мне дал в Шотландии один штурман американец, пожелавший мне при этом благополучного полета и скорой встречи с ним в Америке. Позже мне неоднократно приходилось вспоминать его добрым словом за эту весьма ценную услугу. С помощью схемы я и решил проверить свое место и правильность работы радиомаяков. Я легко нашел и запеленговал все три радиостанции и, проложив на карте обратные радиопеленги, убедился, что больших отклонений от маршрута у нас нет, а схема маяка Гуз-Бея неверна.

Перед моими глазами промелькнуло хитроватое лисье лицо офицера связи в Рейкьявике, с бегаящими прищуренными мышинными глазами и нервными длинными руками, настойчиво сующего нам небрежно сделанную схему работы радиомаяков. Ошибся ли он, обозначая на схеме буквы, или намеренно переставил их наоборот?

Навигационная задача была решена. Небольшой доворот вправо и буква «А» с радиомаяка слышалась все слабее и слабее и, наконец, совсем пропала. До слуха доходил только один тон средней зоны.

Появились разрывы в облаках — далеко внизу видно море с плавающими льдинами. По старой полярной привычке пишу в боржурнал: «мелкобитый лед до 5 баллов».

Мы вышли на материк и в зоне маяка шли прямо на аэродром. Погода была безоблачная, и только в заливе стоял туман.

Теряем высоту. В самолете становится теплее. Пассажиры снимают меховые комбинезоны, приводят себя в порядок. Наши радисты Низовцев и Муханов наконец-то установили связь

и докладывают, что в Нью-Фаундленде туман, а в Гуз-Бее погода хорошая. Настроение на корабле праздничное, все замечают, как красиво солнце и вообще как хороша погода.

Под самолетом холмистая, однообразная тундра, изрезанная речками и озерами.

Серость кругом такая, что не на чем глазу отдохнуть. Под нами длинный, узкий залив. Где-то в глубине его будет наш аэродром. Но туман над водой расплзался такими причудливыми фигурами, что невозможно определить, где залив, а где озеро.

Маяк слушаем только мы, штурманы. Пилоты же, как только самолет вышел на материк, взяли за карту, сличая ее с местностью. И вдруг в душу нашего командира закралось сомнение.

— Что-то местность мне незнакома, никак не пойму, где же мы.

— Мне эта местность тоже незнакома,— отвечаю я.

— Как так? Значит, мы идем не туда, куда нужно?

— Да нет же, незнакома потому, что и я ее впервые вижу. А идем правильно по маршруту. Только туман так искажает все кругом, что я и сам, если бы не был уверен в правильности курса, мог бы подумать так, как ты.

— А откуда ты знаешь, что я думаю?

— Это угадать нетрудно. Ты сейчас думаешь, что вот и местность незнакомая, и штурманы заблудились, и аэродрома мы не найдем, и садиться придется где-нибудь и как-нибудь.

— Не совсем так, но нечто похожее приходило мне в голову.

— А сейчас?

— Сейчас я об этом больше не думаю и думать не буду, потому что я впереди вижу аэродром и теперь без штурманов дорогу найду. Техники, выпускайте колеса! Приготовиться всем к посадке.

На наших глазах туман быстро надвигался, вот-вот аэродром совсем затянет. Если мы сегодня ночью не могли опередить солнце, то туман мы все же опередили.

Мягко коснувшись колесами ровной поверхности, самолет побежал по дооожке. Через пять минут аэродром был затянут

низким плотным туманом. Сесть теперь было бы уже невозможно.

После восьми часов полета мы выходим на американский материк.

На аэродроме тихо, на душе спокойно. Хотелось расправить плечи, вдохнуть всей грудью сосновый воздух, свалиться на траву, зажмурить глаза и не думать о самолете, облаках и соленом океане.

Желтый диск солнца чуть-чуть просвечивает. Пассажиры, выходя из самолета, ступая на теплую песчаную землю, не могли удержать улыбки. Пожимая руки, благодарили нас, понимая, что совершают они необычный полет и что экипажу дается он нелегко.

— Ну, признавайтесь, немного отклонились от маршрута?— обратился товарищ Молотов к штурманам.

— Был такой грех, Вячеслав Михайлович, но небольшой, — ответил я и, развернув карту, показал весь маршрут.

— А почему же мы Гренландии не видели, если, по-вашему, так близко прошли от нее?

— Облаками было все закрыто.

— А разве нельзя было пойти под облаками?

— Нет, в районе Гренландии нельзя было, — вступился в защиту штурманов командир самолета. — Если бы мы из одного только желания увидеть Гренландию стали снижаться в облаках, то в лучшем случае сейчас вертелись бы над этим туманом либо вовсе никуда бы еще не долетели.

— Если так, то сдаюсь! — сказал Вячеслав Михайлович. Все пассажиры с интересом разглядывали на карте линию

нашего маршрута.

За разбором своего полета мы и не заметили, как из тумана поодиночке подходили люди и издали разглядывали самолет и нас всех.

Подошел «виллис».

Пассажиры направились в аэропорт. Борттехники остались на аэродроме готовить самолет к вылету, который при условии рассеивания тумана предполагался через два часа.

Один из борттехников влез на плоскость и, сидя верхом на четвертом моторе, что-то там подкручивал. Глядя на него, казалось, что он шепотом уговаривал мотор не капризничать, в награду обещая ему скоро отдых.

Наши радисты также отказались итти в аэропорт, решив добиться улучшения дальнейшей радиосвязи корабля с землей.

Мы втроем— Пусэп, Романов и я — пошли в авиагарнизон. Хотелось немного размяться и дорогой поговорить.

— Вот что, товарищи штурманы! — обратился к нам Пусэп. — С организацией нашего перелета из Англии в США и обеспечением безопасности перелета через океан не все обстояло благополучно. Летели без связи, задержались в Рейкьявике, взлетели при наихудших условиях. Нам сунули, видимо, умышленно навранные схемы радиомаяков. Попытка направить нас в Нью-Фаундленд, где сейчас весь остров окутан туманом, а также другие немаловажные моменты заставляют меня думать, что в Лондоне, а, может быть, также и в Вашингтоне основательно кто-то старается, чтобы похоронить нас в океане... Каждому из нас надо постоянно быть начеку и рассчитывать только на самих себя. Помните, — продолжал Пусэп, — помните это, товарищи, не только в полете, но и на американском материке.

Несколько серых одноэтажных стандартных домиков на берегу реки составляли временный городок аэропорта. В столовой на простом деревянном столе был накрыт завтрак. И стол, и деревянные скамейки, и посуда, и питание, состоящее в основном из консервов, свидетельствовали о том, что люди здесь недавно и устроились по-походному.

Мы с Романовым есть не хотели, а пить перед полетом не рискнули. Да и вообще мы были в таком настроении, в такой, как говорят, штурманской форме, что даже плотный завтрак мог нас опьянить, развинтить туго закрученные внутри гайки.

Всего важнее было сейчас выяснить ожидавшую нас в пути погоду.

Высокий, средних лет синоптик, зная уже, что нам надо лететь в Вашингтон и что погода предстоит хорошая, мало распространялся о погоде, а больше старался расспросить нас о том, как там за океаном.

Отвечал он на наши вопросы примерно так:

— Погода по всему маршруту очень хорошая. А скажите, удержатся русские на Волге?

— Через два часа здесь от тумана и следа не останется. А как, по-вашему, до Баку немец не дойдет?

Мы расстались уверенные, что благополучно долетим до Вашингтона, а синоптик, не скрывавший своего восхищения советским народом, — в том, что русские за Волгу фашистов не пустят и Баку им не отдадут,

Мы доложили Пусэпу обстановку и сообщили, что примерно через час можно будет готовиться к вылету,

В окно блеснуло солнце, напомнило о теплом дне, и Вячеслав Михайлович предложил пойти всем к самолету, на воздух, на зеленую траву.

Туман рассеялся. Обычно сдержанный, наш командир развеселился и под общий смех подал протяжную команду:

— По ко-о-ням!

Легко и прямо-прямо побежал наш самолет по дорожке, набирая скорость с каждым метром разбега, и незаметно оторвался от аэродрома Гуз-Бей.

Мы перемещались к южным широтам. Солнце прело все сильнее. Это мы ощущали даже на высоте.

Некоторое время самолет шел вдоль реки, тянувшейся узкой лентой параллельно нашему курсу и служившей для летчиков хорошим ориентиром. Мы же, штурманы, доверившись реке и пилоту, перебирали свои портфели, изредка записывали в бортжурнал показания приборов, а в общем ничего не делали. Да и делать-то, собственно говоря, было нечего. Воздух прозрачный, видимость беспредельная.

Шестьсот километров летели над глухими, необитаемыми местами Канады. Никаких признаков жизни., никакого человеческого жилья — всюду холмы и горы, поросшие лесом. Однообразную картину изредка нарушали озера и речки, вьющиеся среди лесных зарослей. Нигде нам не встретился ни один «пяточок», годный для посадки самолета. Случись в воздухе что-нибудь с моторами, и дело плохо: сесть абсолютно-негде.

Под нами залив Святого Лаврентия.

Солнце поднимается все выше.

Пассажиры освобождаются от всего теплого. Через некоторое время начало так припекать, что по некоторым признакам стало жарко и нашим моторам, — один мотор стал чихать. Пришлось подняться на высоту 3 000 метров.

Мистер Кемпбелл расстегнул сюртук. Левой рукой он прижимал к голове наушники, а правой то стучал ключом, то крутил ручки приемника. Все мы привыкли к нему, к его жестам, позам

и выражению лица. Мне было достаточно одного взгляда на него, чтобы убедиться, что связи у него сейчас нет ни с кем.

Обнаженная, наваленная солнцем гористая местность. Восходящие потоки создали вверху невообразимую кутерьму. Болтанка сильно беспокоила всех пассажиров. Для нашего тяжелого корабля она и впрямь была небезопасна.

— Эндель Карлович! Ты бы стороной обходил все эти горы.

— А как же с курсом, который вы нам дали?

— Да что толку в нем, если от него ничего, кроме неприятностей, нет. Держи средний курс вдоль реки, лишь бы не болтало машину.

— Это мы можем, — согласился Пусэп, — а я думал, что вы так же, как над океаном, будете придирааться к каждому градусу курса самолета.

Перешедший по нашему совету на международный код мистер Кемпбелл связался, наконец, с Монреалем. Здесь находилось Главное управление воздушных сообщений Канады и имелся отличный аэродром. Радист подал радиограмму — нам предлагалось сделать посадку, чтобы получить подробную информацию о погоде на дальнейшем маршруте, а также и для того, чтобы дать нам в сопровождение самолет до Вашингтона.

— Штурманы, как ваше мнение, будем садиться или полетим дальше? Сколько еще осталось до Вашингтона? — спросил Пусэп

Романов мотает головой, явно протестуя против посадки.

— Еще три часа, — ответил я. — По-моему, причины, указанные в радиограмме, неосновательны для посадки, так что наше штурманское мнение — лететь до Вашингтона.

— Ну, есть! Поблагодарите за любезность и как-нибудь помягче откажитесь от посадки.

Вскоре мы пересекли границу Канады и США. Под нами была территория Соединенных Штатов Америки — такая же дикая, пустынная и неосвоенная, как и канадская. Как-то не вязалась эта пустынность с нашими представлениями об Америке. На сотни километров тянулись дикие, таежные места.

Появилась облачность, опускавшаяся все ниже и ниже.

Мы тоже вынуждены были снижаться. Температура наружного воздуха подскочила до 30 градусов выше нуля. На перегретых моторах появились тонкие струйки кипящего масла.

Усилилась болтанка.

Встречный ветер уменьшал скорость. На малой высоте расход горючего на километр пути был больше расчетного, а у нас его было в обрез.

Последние сотни километров полета были самыми трудными. За этот день мы в сущности без отдыха покрыли расстояние 4 700 километров, пробыв в воздухе 16 часов. По сути дела, из Исландии мы прямо махнули в столицу Соединенных Штатов с маленькой паузой в Гуз-Бее. Пилоты наши устали.

До Вашингтона оставались последние три сотни километров. Местность под нами все больше преображалась. Широкие, прямые автострады пересекали друг друга по всем направлениям.

Железные дороги опутывали паутиной всю территорию. Стало невозможно ориентироваться по карте — так все переплелось и перепуталось.

Под нами портовый город Балтимора.

Перейдя на ориентировку по радиомаякам, мы то и дело давали летчикам поправки к курсу. Всякие переговоры по телефону прекращены. Говорили только командир самолета и штурманы.

Температура в самолете 35 градусов. Моторы захлебывались — продолжать полет становилось невозможным.

Вошли в зону Вашингтонского радиомаяка. Развернулись по ней и пошли на аэродром посадки. Оставались считанные минуты, но нам казалось, что моторы не выдержат и вот-вот надорвутся и замолкнут.

Радиомаяк безошибочно привел нас к большой реке Потомак Невдалеке виднелся утопающий в зелени Вашингтон.

После восьми часов полета мы без лишних кругов произвели посадку. Наши измученные моторы получили, наконец, возможность отдохнуть. Да и людям отдых был необходим.

— Выключайте моторы! — распорядился Пусэп. — Открывайте все двери, ставьте лестницы да поживее выпускайте пассажиров и сами выходите, а то здесь задохнуться можно.

Против всякого ожидания, вид у всех ваших пассажиров был бодрый и даже свежее обычного: втянулись и привыкли к походной обстановке.

Толпа, стоявшая до этого времени спокойно в тени под ангаром, хлынула к самолету. Откуда-то вынырнули автомашины, на которые усадили всех пассажиров.

Весть о прилете советского самолета-бомбардировщика молниеносно разнеслась по всему аэродрому. В первые минуты мы вообще ничего не могли понять. Огромная толпа со всех сторон окружила самолет. Стало еще жарче. Мы в своих суконных гимнастерках буквально задыхались, и нам до смерти хотелось окатиться холодной водой и спать, спать, спать. Шестнадцать часов, проведенных сегодня в воздухе, давали себя чувствовать!

Наконец, нас разместили по комнатам.

Какое же мы испытали наслаждение, дорвавшись до холодной воды. И, наверное, долго приводили себя в порядок, потому что, когда мы закончили свой туалет, дневная жара успела уже смениться вечерней прохладой.

Утром мы направились в Белый дом — резиденцию президента США Франклина Рузвельта.

За письменным столом в глубине кожаного кресла сидел человек, которого мы все сразу узнали. Седой, с большим широким лбом и черными бровями, президент Рузвельт рассматривал каждого из нас.

Посол по очереди представил весь наш экипаж.

— Я очень рад нашему знакомству,— оказал президент,— рад видеть вас благополучно прибывшими в добром здравии. Надеюсь, что вы так же благополучно доставите мистера Молотова в Москву. Поздравляю всех вас с блестящим перелетом и особенно поздравляю ваших навигаторов.

На следующий день после посещения Белого дома был намечен обратный рейс на Родину. Старт назначили с рассветом, при утренней прохладе, которая намного облегчала взлет перегруженного горючим корабля. Однако по непонятным причинам наш вылет затянули до полудня.

Полный штиль. Солнце пекло нестерпимо. Подошвы сапог прилипали к расплавленному асфальту. Самолет так сильно накалился, что к нему нельзя было прикоснуться.

Пожарные израсходовали на поливку самолета три цистерны воды и уехали за четвертой. В тени под плоскостью самолета мы с тоской смотрели на немилосердно палящее солнце, перевалившее за полдень, и размышляли: взлетим или не взлетим в такую жару? Долетим ли засветло до намеченного пункта?

Все было готово к вылету. Кинооператоры с большими и маленькими аппаратами, на треногах, машинах, расставив прожекторы, микрофоны, опутав весь район вокруг самолета проводами, снимали всех и все. Фотографы не отставали от кинооператоров. Бегали вокруг самолета, щелкали, прицеливались и бежали в другое место.

Наконец, все заняли свои места.

Старт был очень тяжелым: перегруженный горючим, корабль оторвался лишь в конце полосы.

Через несколько минут ровный слой белых облаков был уже под нами, а наверху — чистое, ясное небо с большим ярким солнцем, катившимся на запад.

Началась нормальная работа.

Летчики получили точный курс и включили автопилот. Штурманы приступили к контролю пути по радиомаякам, единственно верному средству при полете вне видимости земли. К общему огорчению, полет за облаками лишил нас возможности рассмотреть Америку сверху на новом маршруте, пролегающем через Нью-Йорк.

С помощью компасного курса и радиомаяков мы прошли над городами Балтимора и Филадельфия, не видя их. На высоте трех тысяч метров за облаками прошли над Нью-Йорком.

Через два с лишним часа полета такая же участь постигла нас и над Бостоном. Отсюда мы изменили курс и пошли на север.

Температура снизилась до + 8 градусов. Экипаж и пассажиры стали спешно натягивать летное обмундирование. Второпях мистеру Кемпбеллу, самому большому человеку на корабле, достался самый маленький комбинезон. Натягивая его на свои могучие плечи, он согрелся и уже не стал его надевать. Через каждые полчаса процедура повторялась, и мистер Кемпбелл до самой посадки согревался, борясь с маленьким комбинезоном.

Вести самолет по густой сети радиомаяков так же просто, как при хорошей видимости земли. Для штурманов такой полет не утомителен.

Но радиомаяки скоро должны были кончиться. Предстояло выйти на остров и на нем искать аэродром посадки. Теперь мы нуждались в сведениях о погоде, чтобы иметь возможность все заранее предусмотреть.

А мистер Кемпбелл, разложив на коленях все свои шифры и коды, что-то записывает и с безнадежным видом все стучит и стучит телеграфным ключом. А погода без перемен.

Решили пробивать облачность над океаном.

На высоте 1 000 метров облака начали темнеть, и вскоре громко раздалось радостное слово «вода» — под нами был океан.

Вахтенный радист мистер Кемпбелл, выглянув в окошко и увидев, вернее ничего не увидев из-за густых облаков, окутавших самолет, и по-своему оценивая обстановку, отбросил от себя все коды и шифры и заработал открытым текстом, умоляя

во имя всех святых сообщить ему погоду на аэродроме. В ответ он получил телеграмму, из которой ничего не понял, и передал ее Романову. Прочитав ее, Романов поднял большой палец вверх и оказал радисту:

— О кэй, мистер Кемпбелл!

В телеграмме было всего три слова. Otschen choroschaia pogoda.

Позднее мы разобрались в том, что произошло. Мистер Кемпбелл работал одним шифром, а с аэродрома ему отвечали другим. Шли часы, и ни мы никого не понимали, ни нас никто не понимал. Когда же радист заработал открытым текстом, на аэродроме решили, что за радиопередатчиком сидит русский радист, плохо разбирающий новый шифр. И вот администратор аэродрома нашел какого-то чеха, который кое-что понимал в русском языке, и приказал ему написать радиограмму о том, что погода «о кэй». Таким образом, и была послана эта телеграмма, сразу разрешившая все наши сомнения.

Мистер Кемпбелл был отпущен, с вахты на обед, а за радиоаппарат сел Муханов, который продолжал радиосвязь самолета с аэродромом по международному коду.

Облака оборвались. Ясное небо. Хорошая видимость. Уверенная и надежная радиосвязь, — что может быть лучше и приятнее такого полета.

Через семь часов двадцать минут наш самолет опустился на громадном аэродроме Тендер на острове Нью-Фаундленд.

Отсюда путь в Европу через океан.

Большое поле забетонировано и электрифицировано. Аэродром работает круглосуточно. Наш прилет явился для гарнизона большим событием. Все с интересом разглядывали нас и очень хотели узнать подробности о жизни в Советском Союзе.

Утро не предвещало ничего хорошего. Погода была явно нелетная — туман, снег с дождем, ветер с моря.

Однако уже в середине дня погода настолько улучшилась, что борттехники, радисты и стрелки уехали к самолету, а штурманы с Пусэпом отправились на метеостанцию. — Старший синоптик долго раздумывал, крутил в руках карандаш и с серьезным видом медленно вывел красным карандашом на синей папке: «Погода определенная, советую вылетать».

Сборы были недолги, и вскоре самолет, легко оторвавшись от земли, взял курс на Гренландию.

Впереди по курсу чернели высокие и мощные облака, перетянуть через которые наш тяжелый корабль не мот. Лететь на малой высоте только для того, чтобы любоваться волнами старика-океана, не было никакого смысла. На этой высоте нам нехватило бы горючего до конечного пункта.

Вскоре самолет вошел в облака. Радиомаяк затух. Радиосвязь прекратилась. Во всем большом ином мы были одни, окруженные со всех сторон грозной стихией.

Вода ручьями текла с потолка. Было холодно, неуютно и беспокойно.

Самолет с трудом набирал высоту. Стрелка термометра приближалась к нулю. Скорей бы вылезть наверх из этих противных облаков, вздохнуть свободнее и услышать радиомаяк! Установим радиосвязь, займемся астрономией, и можно будет разговаривать, шутить и смеяться. А сейчас в самолете полная тишина.

Стекла покрылись льдом. На кромке крыльев слой льда становится все толще и толще. По штурманской кабине застучали срывающиеся с винтов ледяные осколки. Машина стала — неуклюжей, неповоротливой, вот-вот совсем откажется от выполнения своих обязанностей.

— /Эх, не везет нам сегодня! — сказал Пусэп, отдав штурвал от себя, повел машину вниз.

На высоте 3 000 метров температура была + 0,5 градуса. Лед растаял, самолет снова стал послушным. На этой высоте в потоках воды, на грани обледенения, мы решили лететь по намеченному курсу.

Как высоко над нами облака? Не попытаться ли еще раз пробиться сквозь зону обледенения и выйти наверх? Не будет ли это бесплодной попыткой и лишней потерей времени?

Из штурманских рук выбиты все основные средства самолетовождения,

Черт возьми! Хоть бы краешек солнца увидеть да захватить его на мгновение в секстан, тогда можно снова лететь вслепую и смело отворачивать от Гренландских гор. Во всех приемниках абсолютно ничего не слышно, кроме сильного треска

В пассажирской каюте темно. Пассажиры спят. И только возле Вячеслава Михайловича горит лампочка-светлячок, при свете которой он читает. Все три радиста, мокрые, скучные, сидят у бесполезной радиостанции.

Борттехники также клюют носами у приборного щитка.

Вячеслав Михайлович через центрального пушкаря просит летчиков предупредить его, когда будет видна Гренландия

Дорого бы я дал в эту минуту за то, чтобы услышать: «Облака кончились, видна Гренландия».

За четыре часа напряженного полета вслепую много было передумано. Уже пройдено 1 300 километров над океаном. На таком расстоянии каждый градус ошибки в курсе дает отклонение от линии маршрута в 22 километра.

У нас же на этом участке магнитное склонение изменилось на 10 градусов, да еще на основании синоптических анализов мы довернули самолет на 15 градусов.

А что если мы ошиблись в своих расчетах и довернули не в ту сторону?

— Какая высота гор Гренландии? — обратился ко мне Пусэа.

— На тысячу метров выше нашего полета.

— Какая погода на острове и когда, по вашим расчетам, мы должны подойти к его берегам?

— Минут через двадцать. По прогнозу, в районе острова должны быть разрывы в облаках. О настоящей погоде ничего не знаю — радиосвязи ни с кем нет.

— Н-да, выбрали погоду, — пробурчал Пусэп. Романов нервно вертел мокрый секстан, грыз карандаш и нетерпеливо смотрел в окно, готовый в любую минуту смерить высоту солнца.

Усилия радистов не пропали даром. Муханову удалось связаться с гренландской радиостанцией, и он громко, на весь самолет, прочитал сводку: «Облачность высокая, пять баллов. Ветер восточный». По бодрому голосу радиста мы сразу поняли, что все в порядке.

Не успел радист дочитать до конца сводку погоды, как его

перебил Пусэп:

— Довольно, сам вяжу погоду.

Самолет из ночи вышел в день. Сквозь большие разрывы брызнули лучи вечернего солнца, заблестели мокрые крылья самолета, на стеклах забегали солнечные зайчики.

Народ зашевелился, повеселел, телефоны наполнились разговорами.

Впереди блестели мощные купола гренландских ледников. Отметив на карте точку своего нахождения, мы с Романовым переглянулись, довольные своими расчетами.

Проснувшиеся пассажиры любуются высокими скалистыми берегами южной оконечности Гренландии, узкими извилистыми фиордами и белоснежными ледниками.

Черные высокие гранитные скалы обрываются отвесно у океана, и у подножья их океан пенится и сердито бурлит.

У берегов голубые льдины. Поднятые волной, они с силой налетают на скалы и крошатся на мелкие куски.

Муханов установил надежную радиосвязь с Исландией. Романов вталкивал в пузырек уровня секстана еле видневшуюся на юге планету, но то ли секстан замерз, то ли планета была плохая, а скорее всего потому, что сейчас мы уже не так остро нуждались в астрономии, все попытки его успехом не увенчались.

На севере светлая полоска зари шла параллельно нашему курсу на восток, и скоро из-за горизонта показалось солнце. Наступил новый день. В самолете погасли огни.

— Сергей Михайлович, послушай радиомаяк, — обратился я к Романову, — одно ухо хорошо, а два лучше.

— По-моему, буква «А» громче «Н».

— Два уха хорошо, а три лучше, — сказал Пусэп...— Включите мне, старому маячнику, телефон, и я скажу точно, какая громче, какая слабее.

— Без сомнения, «Н» громче, чем «А», — сказал Пусэп, внимательно прослушав сигналы,

— Так держать, — резюмировал я консилиум радиомаяч-ников.

Муханов запросил радиопеленг. Проложив его на карте, мы убедились, что все благополучно, и если и были отклонения от маршрута, то очень незначительные. Высота полета 2 000 метров, температура 0°.

Муханов через каждые десять минут подает радиограммы с сообщениями о погоде. На аэродроме высота нижнего края облаков опустилась до 500 метров. Нам предстоит дробиться

сквозь слой толщиной 1 500 метров. Очередная радиограмма гласила: «Горы покрыты облаками». Мы и без нее знали, что все горы Исландии вершинами уходят в облака, и давно уже наметили план действий.

Сигналы все громче и громче. Радиомаячная зона все острее. Работа напряженнее. Команды отрывистые.

— Два градуса влево! Так держать. Чуть-чуть влево, еще малость. Так, хорошо!

Быстро нарастает слышимость сигналов. И вдруг «а несколько секунд все оборвалось. Потом снова громоподобный звук сигналов — маяк под нами.

— Курс 270 градусов, снижаться под облака, под нами аэродром!

— Есть снижаться! — бодрым, без тени сомнения голосом ответил Пусэп и, развернув самолет, направил его вниз.

Несколько минут ожидания и тишины.

На высоте пятисот метров мы увидели океан, залив и у подножья горы уже знакомый нам аэродром.

Летчики занялись переговорами с борттехниками насчет воздуха в тормозах, выпуска шасси и еще всякой другой сложной техники, предшествующей посадке большого корабля.

Мы же, собрав свое имущество и рассовав его по сумкам и портфелям, оказались на несколько минут безработными.

По нашей штурманской оценке Пусэп произвел отличную посадку. А большинство летчиков считает, что штурманам угодить очень трудно!

Самолет был поставлен на заправку. Пассажиры и большая часть экипажа уехали завтракать. Мы же с Романовым отправились узнавать погоду и выторговывать разрешение на вылет. Еще в Нью-Фаундленде мы знали, что сюда надвигается циклон с фронтами, не предвещающий ничего хорошего. В Англии же пока еще стоял устойчивый антициклон со сносной погодой. По всем признакам надо было спешить с вылетом.

Старший синоптик со всеми подробностями обрисовал обстановку чуть ли не половины земного шара, как будто мы собирались совершать кругосветное путешествие Вручая нам папку с погодой и всеми прогнозами до Англии и дальше в Европу, он советовал как можно скорее вылетать, мотивируя тем, что через несколько часов погода здесь испортится и надолго. Прощаясь, он пожелал нам счастливой посадки в Москве и, сняв фуражку, произнес по-русски: «До свидание».

Оставался участок пути в 1 400 километров через океан, — он был в два раза меньше покрытого нами сегодня расстояния. Погода предполагалась значительно лучшая, но мы все же готовились к полету со всей тщательностью. Мы не склонны были считать, что пройденный по воздуху путь становится уже «объезженной» дорогой, по которой второй раз можно лететь без опасения. Воздушный путь ни при каких обстоятельствах не оставляет за собой следа, тем более при полете через океан.

Оставив Исландию, наш корабль направился прямо к Британским островам.

Белые гребни поднимались на высокой волне и, падая вниз, разбивались мелкими брызгами. Большой океанский пароход, идущий курсом на Исландию, то зарывался носом в волну, то вновь поднимался.

Наш корабль тоже сильно болтает. Компас работает неустойчиво.

Надо бы повыше забраться, где воздух спокойнее и ветер попутный.

На второй половине пути облака скрыли от нас неприветливый холодный океан.

Подходя к западным берегам Шотландии в том месте, которое было указано нам в качестве входных ворот, мы нырнули в первое попавшееся на нашем пути большое окно и на высоте 500 метров пошли дальше под облаками. Океан был пройден.

Вот и последний остров с высокой горой. Еще несколько минут, и мы над небольшим городком на западном берегу Шотландии, рядом с которым и находится наш аэродром. Вот теперь можно оказать вполне уверенно, что с океаном благополучно все покончено.

В общей сложности в этот день мы были в воздухе 12 часов 35 минут и прошли над океаном 4 100 километров.

Встречали нас старые знакомые: работники нашего посольства и служащие аэродрома, поздравляли с двухкратным перелетом через океан. Оставался последний этап нашего полета — домой, в Москву.

По долгосрочному прогнозу на всем нашем пути предполагались сплошные облака и сильный попутный ветер. Лучшей погоды и не придумаешь в положении людей, которые должны пролететь над вражеской территорией незамеченными и возможно быстрее.

К намеченному сроку приехали все наши пассажиры. У самолета большая толпа провожающих. Обычная суета, сопровождающая каждый большой полет.

Полный газ, и самолет ровно покатился по бетонной дорожке, быстро оторвался и с набором высоты пошел над волнами залива. Развернувшись, проходим над аэродромом, внизу мелькают люди, все машут, провожая нас в далекий и небезопасный путь.

К нам пристраиваются два истребителя сопровождения.

За полчаса полета в вечерних сумерках мы пересекли остров и подошли к берегам Северного моря. Здесь мы распрощались с истребителями. Под темнеющим небом, на котором уже загорались звезды, направляли мы свой путь к родным берегам.

В пассажирской кабине занавешены окна. В правом, ближнем к нам углу чуть-чуть теплится лампочка, при скудном свете которой Вячеслав Михайлович дочитывает последнюю главу начатой еще в Москве книга. Стрелок центральной пушечной башни с ручным фонариком проверяет и включает пассажирам кислородные аппараты. У борттехников на большом приборном щитке потушены все огни, и бортинженер, близко нагнувшись к щитку, по скупому фосфорному свету контролирует работу моторов. У радистов только маленькая зачехленная лампочка бросает свет на столик и приемник. Связь с Москвой уже установлена.

Первое сообщение: в Москве уже наступил рассвет. Москвичи в частной беседе с нашими радистами спрашивали:

— А у вас как там, уже светло или еще темновато? Тяжелый самолет набирал высоту. Все наши бортовые часы,

работавшие до этого по гринвичскому времени, переведены на московское. Надеты кислородные маски.

— Ну, Сергей Михайлович, бери в руки секстан да хватай звезды, пока есть. Выбери любую.

Быстро серебрится восток. Радиопеленгатор начинает пошаливать — первый признак восхода солнца. «Спеши, Сергей Михайлович, лови звезды. Полярная уже растаяла, но в зените и на юге еще много крупных, ярких звезд. Измеряй их секстаном, рассчитывай на бумаге, прокладывай на карте. Помогай заметать следы, делать хитрые петли».

— Радисты, передайте в Москву место, время, высоту и погоду — Да не забывайте в конце сообщить: «Все в порядке».

Брызнули золотые лучи и рассыпались по горизонту. Выплыло солнце. Растаяла ночь, и растаяли облака под самолетом. На сотни километров ни облачка, ни тумана. К сожалению, прогноз не оправдался.

Восточный берег Балтийского моря остается позади. Теперь под нами на много километров — земля с войной и пожарами.

Высота 7 500 метров, температура —32 градуса. Холод не чувствуется, и мы с Романовым работаем без перчаток. Нервы напряжены, мысль работает быстро, внимание настроено. Кислород заметно убывает. Самолет медленно ползет вверх.

Борттехники, закутанные в меховые воротники, из которых свисают шланги и провода, неподвижно, как призраки, сидят у приборного щитка.

Радисты стучат ключом, записывают, шифруют и неизменно через каждые полчаса передают короткие радиogramмы о месте и обстановке нашего полета, получают погоду и пеленга.

Пассажиры в своей кабине, прильнув к оконным стеклам, внимательно рассматривают землю.

Воздушные стрелки, как верные стражи, зорко следят за землей и за воздухом, держа руку на спусковом крючке своего оружия. Наши стрелки — бывалые ребята и по опыту знают, что опасность может нагрянуть в любую секунду и с любой стороны.

Под нами леса, озера, реки и мелкие селения. В стороне остаются города и крупные железнодорожные станции.

Высота 8 000 метров, температура —35 градусов.

— Штурманы, какая путевая скорость и через сколько времени будет линия фронта?

— 500 километров в час. На линии фронта будем через час.

— Добре. Высоты больше не будем набирать, кислороду маловато, да с такой скоростью нас и на этой высоте никакая собака не догонит.

Центральный башенный пушкарь передает по телефону вопрос Вячеслава Михайловича: «Через сколько времени будем в Москве?»

— Передайте, что в Москве будем через два часа.

И снова тишина, напряженная работа тех, кто занят, и напряженное ожидание тех, кто вынужден ничего не делать.

Радисты сообщили принятое по радио приказание командования: «Линию фронта перелетать на максимальной высоте».

— Вижу линию фронта, — воскликнул Пусэп.

Эта весть быстро разнеслась по всему кораблю, и все свободные от вахты люди еще напряженнее стали смотреть на страшную землю. Нужен был наметанный глаз Пусэпа, чтобы за сотню километров увидеть впереди пожары на линии фронта.

Медленно плывет под нами земля. Проверяю запись в бортжурнале, рассчитываю на карте и на линейке и получаю ту же путевую скорость — 500 километров в час.

Линия фронта обозначена редкими пожарами, дым от которых стелется на восток.

Летчики покрутили вправо маленькую ручку на автопилоте с надписью «Снижение», и самолет, наклонив нос, послушно начал итти вниз.

Радисты передали радиограмму: «Миновали линию фронта». В ответ приняли приказание: «Посадку произвести на Центральном аэродроме».

Сколько волнений, переживаний, какая напряженная тишина в корабле была всю ночь! И вот пролетели линию фронта, заговорили о посадке, и как будто ничего этого и не было. Голоса бодрые и громкие. Лица веселые.

Высота 4 000 метров. Сняты надоевшие, заиндедеввшие кислородные маски.

— Идем прямо на Калининский аэродром, — докладывает носовой стрелок.

— Приготовить ракеты, — командует Пусэп.

Высота 2 000 метров, температура 0°, почти тепло. Прямо через Клин идем вдоль Октябрьской железной дороги.

Вячеслав Михайлович стал снимать летное меховое обмундирование.

Высота 500 метров. Слегка подбалтывает. Под нами паровоз, пыхтя, тащит длинный товарный состав в сторону Ленинграда.

Вот мы и дома.

С затихшими моторами катимся по бетонной дорожке. Рулим по зеленой траве и, остановившись у группы людей и автомашин, выключаем моторы. В ушах гудит и звенит.

Волнуясь, не попадая ногами на ступеньки лестницы, выходим и выстраиваемся экипажем у самолета.

Отделившись от строя, Пусэп подходит к командующему!

— Товарищ генерал-лейтенант авиации, ваше задание выполнено.

Командующий пожимает нам руки, поздравляет с благополучным прилетом и благодарит за блестяще выполненный рейс.

Большая группа встречающих, здороваясь с пассажирами и членами экипажа, смешала наш строй.

Вячеслав Михайлович разыскал нас и, пожимая руки, благодарит за удачный перелет.