

Водопьянов Михаил Васильевич

Путь летчика

Издание: *Водопьянов М. В.* Путь летчика. — М.: Географгиз, 1953.

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

[1] Так обозначены страницы. Номер страницы предшествует странице.

{1} Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Водопьянов М. В. **Путь летчика.** — М.: Географгиз, 1953. — 272 с. — Тираж 50000. Цена 5 р. 40 к.

Об авторе: Водопьянов Михаил Васильевич (р. 6(18).11.1899, с. Студёнка, ныне часть г. Липецка), советский лётчик, один из первых Героев Советского Союза (20.4.1934), генерал-майор авиации (1943). Член КПСС с 1934. Родился в семье крестьянина. В феврале 1918 добровольно вступил в Красную Армию, служил шофёром-мотористом, затем бортмехаником и пилотом в авиации. После Гражданской войны летал на самолётах по трассам Москва — Иркутск, Москва — Ленинград, первым открыл воздушную линию на о. Сахалин. Окончил военно-авиационную школу лётчиков (1929). В марте — апреле 1934 участвовал в спасении экипажа ледокола «Челюскин», за что был удостоен звания Героя Советского Союза. В 1937 участвовал в воздушной экспедиции на Северный полюс. Во время Великой Отечественной войны командовал авиадивизией. С 1946 в отставке. Автор романа «Киреевы» (1956), повестей, рассказов, автобиографической книги «Полярный лётчик» (1952) и книги «Валерий Чкалов» (1954). Награждён 4 орденами Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени и медалями. /// БСЭ, 3-е изд.

Андрей Мятишкин: Еще одни воспоминания М. В. Водопьянова. В отличие от книги «Полярный лётчик», написаны для взрослого читателя и несут на себе колорит того времени.

Путь летчика

Глава первая

В детстве

Я — летчик

На Дальнем Востоке

Тяжелая неудача

Глава вторая

На помощь челюскинцам

В полярной авиации

Глава третья

«Мечта пилота»

Сквозь туманы и штормы

Перед стартом

Ворота в Арктику

На острове Рудольфа

Полюс

Шестнадцать дней на льдине

Рапорт

Глава четвертая

Снова над полюсом

Снятие зимовщиков

За Родину

Примечания



Глава первая

В детстве

Родился я в 1899 году в селе Студенки Липецкого уезда б. Воронежской губ. в бедной крестьянской семье. Почти все жители села, в том числе и мои родители, были неграмотными.

Несмотря на близость села к Липецку, никто из крестьян не ходил ни в городской театр, ни в парк, где летом по вечерам играл оркестр. Все это предназначалось для развлечения «господ», которые съезжались со всей России лечиться на знаменитых липецких грязях.

Катаясь на лодках по тихой, прозрачной реке Воронеж, «господа» любовались городом, живописно раскинувшимся по холмам и берегу огромного Петровского пруда.

На самом высоком месте города стоял собор, куда мы с бабушкой часто ходили молиться и слушать церковный хор. От Соборной площади, Дворянской улицы и Верхнего парка дорога спускалась в Нижний парк. Посреди дороги до сих пор красуется трехгранный шпиль, воздвигнутый в память приезда в наш город Петра I, а в Нижнем парке сохранилась кузница, где Петр показал местным жителям свое искусство кузнеца — он отковал здесь подкову.

Внизу, где круглый год били ключи, была выстроена часовня. Через нее проходила родниковая вода. Каждый приезжий или прохожий мог зайти и напиться, конечно за плату, «святой» воды. [4]

Зимой город замирал. Лишь купеческие кутежи да крестные ходы разнообразили жизнь горожан.

... Мне не было и восьми лет, когда отец поссорился с дедом и решил уехать из родных мест. Наша семья проделала тогда большое путешествие.

Мы приехали в Сибирь и поселились в Тайшете. Отец получил работу грузчика на железнодорожной станции. Сначала все сложилось как будто неплохо — сняли на окраине маленькую деревянную баню и расположились в ней почти так же удобно, как в избе.

Но вскоре совершенно неожиданно был арестован отец. Мать осталась на чужбине со мной и сестренкой Таней, которой не исполнилось еще и года.

Мы ничего не знали о судьбе отца. Мать ходила на поденную работу, выносила на станцию к приходу поездов пирожки своего изготовления, при виде которых у меня только слюнки текли. Жизнь наша, и прежде небогатая, теперь стала просто тяжелой.

Через год из иркутской тюрьмы пришло письмо от отца. Как ни странно, оно было написано им самим, хотя отец был неграмотным...

Разгадка содержалась в письме. Отец писал, что сидит вместе с «политическими», которые выучили его грамоте, и просил мать приехать к нему на свидание.

Мать сразу же собралась и уехала с сестренкой в Иркутск. На другой день после ее отъезда пришел к нам сосед, дедушка Медведев, а с ним — не знакомый мне человек.

— Мать дома?—спрашивает меня Медведев.

— Нет, к отцу уехала.

— Мы пришли нанимать тебя вот к этому дяде гонщиком лошадей.

— Сколько тебе лет?—спрашивает незнакомец.

— Девять.

— Лошадью править умеешь?

— Умею, я еще в деревне правил.

— Хочешь поехать ко мне? Песок возить будешь. Тебе насыплют, а ты отвезешь, куда укажут, свалить помогут свальщики. Вот и вся твоя работа. Пять рублей жалованья положу на готовых харчах.

«Пять рублей, да еще и харчи!..»—обрадовался я и сразу же согласился. Попросил дедушку Медведева сказать [5] матери, куда я уехал, и отправился со своим хозяином на песчаный карьер.

Работа в самом деле оказалась не тяжелой, но вставать приходилось в четыре часа утра. А по праздникам я должен был нянчить хозяйского сына.

Работал я хорошо, только очень тосковал без матери. Беспokoился, вернулась ли она из Иркутска.

И вот подъезжаю я раз к забою, а там стоит моя мать и в руках держит сапоги. От радости у меня слезы закапали.

— Не плачь, сынок, — сказала мать, — смотри, какие я тебе сапоги привезла — новые, четыре рубля отдала!

Какая это была радость! Но недолгим было наше свидание, и я вновь остался с чужими людьми.

Осенью хозяин рассчитал меня, но не доплатил рубль, а кроме того, вычел четыре рубля с полтиной за одежду — рваную телогрейку и другое тряпье. На руки пришлось лишь семь рублей. Один из рабочих попробовал вступить за меня, но хозяин не прибавил ни копейки.

Завернул я денги в портянку, чтобы не украли в дороге, и поехал в Тайшет. Помню, как я приехал на станцию и помчался домой. Перед самым домом разулся и вынул из портянки деньги.

Мать жарила пирожки, когда я ворвался в баню. Не здороваясь, я торжественно передал ей деньги и с гордостью заявил:

— Я бы еще больше привез, если бы хозяин не обсчитал!

Мать была очень довольна моим приездом. Трудно ей [6] приходилось одной: и пирожки надо было продавать, и за сестренкой смотреть.

Вскоре меня отдали в школу, но проучиться пришлось недолго: ударили сибирские морозы, а у меня не было теплой одежды.

Настала весна. Много раз я наблюдал, как по тракту шли люди, осужденные на каторгу. Измученные, закованные в кандалы, они часто падали, а конвоиры били их, заставляя итти вперед.

Однажды поднялся переполох. Гнали большую партию политических и уголовников. Каким-то образом группе арестантов удалось разоружить конвоиров и убежать в тайгу...

Летом мать снова уехала к отцу, и началась моя вольная жизнь. Гулял я с товарищами до позднего вечера. Ходили на рыбную ловлю, в лес, играли в бабки. Дело было летом, а дня нехватало...

И в это время случилась встреча, запомнившаяся мне на всю жизнь.

В таежных чащах, со всех сторон окружавших Тайшет, уже появились грибы. Не сошли еще и ягоды.

Бродить по глухим местам было для нас большим удовольствием. Кроме того, за ведро ягод можно было получить деньги.

Идем как-то с ребятами по тропинке и вдруг слышим чей-то стон. Двое из нас испугались и помчались домой. Преодолевав страх, я предложил двоим оставшимся:

— Давайте посмотрим, кто там стонет.

Долго мы стояли, не решаясь двинуться с места. Опять послышался стон. Набравшись храбрости, мы пролезли сквозь густой кустарник.

На земле в неловкой позе лежал человек в кандалах. Мошкара облепила его лицо.

— Беглый,—тихо сказал Витя Сомов.

Каторжник посмотрел на нас как бы невидящими глазами. Казалось, ему было все равно, выдадим мы его или нет.

Я подошел ближе и робко спросил:

— Дядя, ты убежал?

Он не ответил. Потом произнес, едва ворочая языком:

— Пить... [7]

С этой минуты страха у нас уже не оставалось. На смену ему пришло совершенно новое чувство ответственности за жизнь человека. Его судьба была в наших руках. Мы одни могли помочь ему или дать погибнуть, и, разумеется, мы не выбирали.

Самый старший из нас — Андрейка — немедленно послал меня за водой на лесное озеро.

Когда я вернулся с ведерком мутной, зеленоватой воды, беглец был уже переложен на подстилку из ветвей и мха. Тут только я заметил, что у него плечо в крови. Ребята перевязали раненого кусками его же собственной рубахи. Андрейка хотел было отобрать у меня ведро и дать человеку напиток, но я не мог этого допустить: раз я ходил на озеро, да еще по дороге упал, разлил воду и возвращался обратно, то уж имел право напоить раненого сам.

С той минуты как я поднес к его губам воду, мы не расставались несколько дней.

Мне до сих пор обидно, что я был тогда слишком мал: многого не понял, многое забыл. Помню, что сделал из веток шалаш, разводил костер, собирал ягоды, грибы и даже сварил как-то раненому грибную похлебку, которую и сам еле смог попробовать.

Мы довольно много разговаривали. Раненый расспрашивал меня о жизни, о семье, а я однажды, расхрабрившись, задал ему прямой вопрос:

— А за что вас, дядя Петя, арестовали? Убили кого или украли?

Он только улыбнулся и сказал мне, что никогда не крал и никого не убивал, а его, как и многих других людей, заковали в кандалы за то, что они хотят переменить порядки: отнять у богачей землю и заводы и сделать жизнь хорошей для всех простых людей.

Я слушал его, затаив дыхание. Еще никто никогда не разговаривал со мной так серьезно и тепло...

Раненый быстро поправлялся. Тяжелое состояние, в котором мы его нашли, объяснялось не столько ранением, сколько голодом и жаждой. Андрейка и Витя приносили из города продовольствие. Одно только беспокоило нас: нужно было избавить каторжника от кандалов и достать для него приличную одежду.

Путем невероятной изворотливости удалось раздобыть в городе напильник. Потом достали сапоги, фуражку, [8] куртку и штаны. Принесли ножницы, и беглый аккуратно подстриг себе бороду.

Освобожденный от кандалов, одетый, он оказался красивым, статным мужчиной лет сорока.

— Совсем на каторжника и не похож!—восхищенно заметил Андрейка.

— Мне бы только до Красноярска добраться,—говорил раненый.—Там у меня друзья. Они и паспорт добудут и укроют на время...

Наступил час прощания. Мы стояли у потухшего костра, среди густых сосен и кедров. Так не хотелось расставаться с днями, полными тревог и волнений. Игра в бабки и прогулки в лес уже не привлекали.

— Дорогие ребята,—сказал на прощанье наш друг, — я вас никогда не забуду. Но мне хотелось бы, чтобы и вы помнили меня. Настанет день, когда люди, на которых теперь надевают кандалы, победят. Тогда вы станете постарше и, может быть, даже будете гордиться тем, что помогли мне. Спасибо вам, мои дорогие товарищи.

* * *

Прошло много лет. Время стерло из памяти чудесные беседы у костра, но я будто и сейчас вижу перед собой шалаш, внимательные лица моих маленьких друзей, слушающих дядю Петю... В его словах было что-то такое, отчего необычайно взволновались наши ребячьи души. Мы впервые узнали о том, что в нашей стране есть люди, которые, не жалея своей жизни, борются против угнетения народа.

Я — летчик

Октябрьская социалистическая революция смела всю нечисть купеческо-дворянского Липецка. Вернувшись в родные места, я впервые услышал слово «большевик». Конечно, тогда я еще недостаточно понимал великое значение этого слова. Солдаты, мои односельчане, прибывшие с фронта, называли богатых горожан из Липецка буржуями, чиновников и дворян — кадетами; себя же они считали большевиками...

На огромном поле близ Липецка обосновалась авиационная часть — дивизион воздушных кораблей «Илья Муромец». [9] Потянуло меня на аэродром. Каждый день я дежурил у его ворот, наблюдая за редкими полетами аэропланов. Мне захотелось поступить в эту часть. Пошел в липецкий военный комиссариат. Там мне сказали:

— Если хочешь служить в Красной Армии, дай подписку, что прослужишь не менее шести месяцев.

Я готов был подписаться хоть на шесть лет.

Двадцать седьмого февраля 1919 года меня приняли добровольцем в Красную Армию.

* * *

... «Ильи Муромцы» были выдающимися произведениями русской конструкторской мысли. Впервые их задумал талантливый ученик Николая Егоровича Жуковского — Василий Андрианович Слесарев. Он заявил:

— Настало время пустить в воздух летающие вагоны.

Русская авиационная наука подвела базу для строительства тяжелых воздушных кораблей. И такие корабли были созданы в России.

За границей предпринимались попытки создать подобные машины. Это были английский самолет «Хенли-Педж» и германский «Гота», значительно уступавшие по качеству нашему богатырю «Илье Муромцу».

Меня поражали размеры этого гиганта, его «многомоторность», огромная пассажирская кабина, пилотская рубка, закрытая зеркальными стеклами, штурвал, мостик для пулеметчика и многое другое. В годы гражданской войны красные военные летчики отважно воевали на этих машинах против интервентов и белогвардейцев. Зачастую они возвращались из полетов с изрешеченными крыльями. Я почти не покидал аэродрома, ремонтировал боевые машины. С восторгом провожая их в полет, я бежал рядом с крылом, помогая пилотам вырваться на старт. И в эти минуты у меня зародилась дерзкая мечта — научиться летать.

Советовался я по этому поводу с механиками, но они только покачивали головами: «Образования у тебя, парень, для этого мало». Однако с их же помощью я стал учиться — сначала грамоте, потом арифметике. Одновременно учился управлять автомобилем.

После ликвидации Врангеля нашу часть перевели в Москву. Но здесь мне пришлось служить недолго. Через [10] несколько месяцев меня откомандировали в Ленинград, в 50-й отдельный разведывательный отряд.

В 1921 году я демобилизовался, вернулся в Москву и стал работать шофером. Но мысль об авиации не покидала меня. Скоро мне предложили работу на московском аэродроме, и я стал ремонтировать авиационные моторы. Моим бригадиром был замечательный механик Федор Иванович Грошев. Работа мне нравилась, люди тоже. Через полгода я стал бригадиром.

Однажды летом, установив отремонтированный мной мотор на самолет известного летчика Аполлинария Ивановича Томашевского, я попросил его взять меня в испытательный полет вместо бортмеханика.

Аполлинарий Иванович пристально посмотрел на меня:

— А тебе очень хочется полетать?

— Очень!

— Ну хорошо, летим.

Самолет был пассажирский. Аполлинарий Иванович сидел с левой стороны, я — с правой, на месте бортмеханика.

Вырулили на старт. Летчик дал полный газ, резко отжал от себя штурвал, и самолет стремительно покотился вперед.

Через несколько секунд мы были в воздухе.

На высоте трехсот метров Аполлинарий Иванович сделал круг над аэродромом, затем взял курс на Красную Пресню, а оттуда на Серпухов.

Мотор работал прекрасно. Самолет был с двойным управлением. Прямо передо мной стоял второй штурвал.

Я внимательно следил за четкой, уверенной работой летчика, и у меня появилось непреодолимое желание взяться за второй штурвал, положить ноги на педали ножного управления и повести вперед воздушную машину.

Погода была ясная, видимость хорошая. Слева показалась железная дорога.

Аполлинарий Иванович, очевидно, прочел в моих глазах желание вести машину. Он кивнул на управление и крикнул:

— Бери!

Руки мои впервые в жизни коснулись штурвала, а ноги — педалей. Томашевский указал направление, предложил [11] держать железную дорогу под левым крылом и, отпустив штурвал, снял с педалей ноги. Теперь машина шла, повинаясь только моей воле.

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

Летчик улыбался.

— Да ты не стесняйся!—крикнул он мне.—А то она у тебя на дыбы встанет!

Я отжал ручку больше. Машина круто пошла вниз. Я взял ручку на себя. Машина снова полезла вверх. Казалось, что самолет шел по огромным волнам. Он то зарывался носом, то становился на дыбы; его бросало то влево, то вправо.

Томашевский попрежнему улыбался.

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

Но мне было не до Подольска. Я и не заметил, как мы его пролетели. Машина шла, как пьяная. Я брал штурвал то на себя, то от себя. Пот лил с меня градом, но я никак не мог поставить машину в строго горизонтальное положение. Наконец, Аполлинарий Иванович положил ноги на педали, взял второй штурвал и буквально одним движением исправил мои ошибки.

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

Теперь машина шла ровнее.

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

Эти слова подбадривали и помогали. Я начал управлять увереннее и довел самолет до Серпухова.

Как я был благодарен этому замечательному человеку и прекрасному летчику! У него хватило терпения в течение сорока минут испытывать невероятную качку.

Над Серпуховом Томашевский взял управление. Почувствовав твердую руку, машина пошла спокойнее.

Через час мы летели обратно. Как только самолет оторвался от земли и набрал высоту, Аполлинарий Иванович, к великой моей радости, снова передал мне управление.

Теперь нервы мои успокоились, и машина шла значительно ровнее. Я вел ее до самой Москвы. Когда мы [12] вышли из кабины, Аполлинарий Иванович крепко пожал мне руку и сказал:

— Тебе обязательно надо учиться!

И с этого момента меня еще упорнее стала преследовать мысль: надо научиться летать, стать летчиком!

В 1925 году я выдержал экзамен на бортмеханика. «Теперь,—думал я,—до летчика остался один шаг».

В эту весну Народный комиссариат земледелия отправлял на Северный Кавказ первый авиационный отряд по борьбе с саранчой. Я был зачислен в этот отряд бортмехаником.

Весной 1927 года мы получили задание выехать в город Кзыл-Орду. Полчища саранчи наступали на поля Казахстана.

Самолеты были перевезены поездом. В Кзыл-Орде надо было собрать их, испробовать в воздухе, а затем лететь на место работы.

Выбрали место для площадки. Посреди этой площадки оказалась яма. Наняли рабочих, достали подводы и засыпали эту яму, но не утрамбовали. Потом разгрузили самолеты и начали их собирать.

Свой самолет «Конек-Горбунок»—опознавательный знак № 13—я собрал первым. Доложил об этом летчику. До вечера было еще далеко, и мы решили испробовать машину.

Летчик отдал распоряжение заводить мотор. Потом он вырулил на старт, дал полный газ и пошел на взлет.

Ветра не было. Перед нами простиралась длинная ровная площадка. Самолет уже набирал скорость и вот-вот должен был оторваться. Но в это время он бежал по месту, где раньше была яма. Вдруг колеса

зарылись в мягкую землю, хвост поднялся и винт стал задевать за землю. Мы почувствовали сильный толчок и услышали резкий треск. Радиатор отлетел в сторону, мотор повернулся вниз цилиндрами и загорелся.

Перескочив яму, самолет остановился. Мы быстро выскочили из машины. Я схватил бортовой огнетушитель и открыл его. Сначала струя ударила мне в лицо, потом обдала летчика... Сгоряча я не сообразил, как нужно действовать огнетушителем.

Мотор был в огне, бензин лился из магистрали, уже горели колеса. Дойдет до крыльев,—тогда пропала машина! [13] Летчик подскочил ко мне, тащит сзади за ремень:

— Отойди, сейчас взорвется бензиновый бак!

— Не взорвется,—говорю,—до баков еще далеко. Ты лучше закрой краник...

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

Мне страшно хотелось пить. Около самолетов стояло ведро с водой; тут же лежала большая кружка. Я схватил ее и стал пить большими глотками. Вода приятно холодила горло, но когда кружка оказалась пустой, мне показалось, что она пахнет бензином.

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

— Нет,—говорят,—в ведре чистый бензин.

— Как бензин? Здесь была вода!

— Воды было очень мало,—сказал бортмеханик Волков,—я воду вылил и наливал этим ведром бензин в самолет. Увидев, что загорелась ваша машина, я поставил ведро и побежал с огнетушителем. А кто кружку рядом положил,—я уж не знаю...

Скоро приехал доктор и спросил меня, не жжет ли внутри.

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

Все кончилось благополучно. Только два дня я боялся курить. Думал: «еще взорвусь, как бомба!..»

На другой день осмотрели самолет. Я заявил начальнику отряда, что берусь за неделю отремонтировать машину. Работал день и ночь.

Через десять дней «Конек-Горбунок» № 13 перелетел к месту работы. Договор с Наркомземом мы выполнили. Начальник отряда премировал меня денежной суммой.

* * *

Мысль стать летчиком меня не покидала. И вот однажды, во время пребывания отряда в Москве, к нам прислали несколько учебных самолетов.

Тут я решил попытать счастья. Прихожу к начальнику и говорю: [14]

— У нас есть новый учебный самолет. Разрешите мне снять с него аэропыл {1}, поставить второе управление и учиться летать. После этого я берусь сам поставить аэропыл на место. В будущем году, когда потребуется машина, она будет в полном порядке.

Начальник, в виде исключения, разрешил, и я горячо принялся за переоборудование самолета.

Как-то подходят ко мне бортмеханики Осипов и Камышев. Они были опытными «воздушными волками»: ходили в дальний перелет Москва — Пекин. Оба заинтересовались, зачем это я снимаю аэропыл. Я рассказал им и посоветовал:

— Идите к командованию и просите, чтобы и вам разрешили учиться летать. Мы втроем скорее подготовим машину.

Товарищи получили разрешение, и мы дружно принялись за работу. Когда самолет был готов, один из летчиков провел испытание машины в воздухе. Все было в порядке, и мы приступили к учебе.

Через три месяца все трое выучились летать.

Затем специальная комиссия принимала у нас экзамен. Теорию мы сдали на «удовлетворительно», а практику собирались сдать на «отлично». И вот тут-то я чуть было не «засыпался».

По заданию председателя комиссии мы должны были набрать тысячу метров высоты, сделать крутую спираль и снизиться на двести метров с таким расчетом, чтобы посадочный знак оказался впереди; посадку необходимо было произвести точно у знака.

Когда очередь дошла до меня, я завернул такую спираль, что сорвался в штопор. Выйти из него удалось, когда машина была всего в ста метрах от земли. К счастью, я увидел впереди посадочный знак. Убрал газ и сел точно в назначенное место.

Вышел я из машины с неприятным чувством: ожидал нагоняя, а главное — плохой отметки.

Но получилось не совсем так. Председатель комиссии говорит мне:

— Вы, товарищ Водопьянов, еще не летчик, а уже занялись высшим пилотажем. Совершили вы полет блестяще, [15] но проделывать такие фигуры вам еще рано. На первый раз прощаю, но больше не повторяйте!

«Вот так штука,—соображаю я.—Значит, с земли не поняли, что я попал в штопор случайно»...

Подумал и говорю председателю:

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

В комиссии оценили мое прямодушие и решили так: поскольку я честно рассказал, как было дело, проявил в полете находчивость и, сорвавшись в штопор, хорошо вывел машину, посадив ее согласно требованиям комиссии, — экзамен принять.

К вечеру мы все получили пилотские свидетельства. Пока я ехал домой, раз двадцать вынимал свидетельство из кармана: любовался красивой обложкой, своей фотокарточкой. А в трамвае держал книжку так, чтобы пассажиры видели, что с ними едет пилот третьего класса.

Десять лет шел я к этой минуте,—и вот она наступила. Страшно хотелось много летать, совершить необыкновенный подвиг. «Какое-то мне дадут первое задание? — гадал я.—Пусть самое трудное. Жизнь положу, а выполню!»

Первое назначение показалось мне чересчур простым: я должен был командовать отрядом по борьбе с саранчой.

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

До Петровской — всего сто двадцать километров. Маршрут пролегал по реке Кубани. Условились лететь строем, но по дороге попали в такой густой туман, что сейчас же потеряли друг друга.

В то время на самолетах еще не было радио, и мы не имели возможности держать между собой связь.

Летели кто как может, самостоятельно. Я решил итти под туманом, не терять из виду земли. Подняться выше тумана я боялся — легко можно заблудиться.

Перед станицей Славянской меня так прижало к земле, что я решил сесть и переждать, пока разойдется туман. Слева был большой луг, но на нем паслись коровы. Я развернулся и полетел над лугом. Услышав шум мотора, коровы начали разбегаться. «А, испугались! — [16] подумал я.—Ну-ка, еще разок пройду!» Расчет был правильный: место для посадки освободилось, и я благополучно приземлился.

Меня очень беспокоило, где сейчас Осипов. Как только туман разошелся, я вылетел на поиски товарища.

Скоро удалось найти его за станицей Славянской. Он сел на большую дорогу, но попал колесами в канаву и погнул ось. Мы быстро исправили повреждение и благополучно закончили свой перелет.

На другой день мы с большим рвением взялись за работу. Хотелось показать, что не зря получили звание пилотов.

Нужно было опылить пять тысяч гектаров, зараженных саранчой.

Опыление можно производить только утром и вечером, при росе. Если летать днем, когда росы нет, то яд с камыша будет осыпаться на землю. На влажные же стебли мелкий порошок садится тонким ровным слоем. Саранча съедает растение вместе с ядом и гибнет.

На зараженном поле стояли сигнальщики с флажками белого и оранжевого цвета. Флажки были хорошо видны, и мы летали от одного к другому.

За день самолет опылял огромную площадь. Вручную с этой работой с трудом могли бы справиться три тысячи человек.

Летали мы так низко, что иногда привозили на колесах камыш. Местные жители подшучивали, говорили, что мы саранчу не только травим, но и колесами давим.

Налетали мы сто часов, опылили положенные пять тысяч гектаров, а саранчи еще много. Больше ста часов использовать мотор не полагается — его надо перечищать. Перечисткой занимаются в мастерской. Значит, надо было посылать моторы в Москву. Но ведь саранча ждать не станет!

Тут мы решили вспомнить старину. Сняли моторы и перечистили их вместе с бортмеханиками за двое суток.

После этого налетали еще сто четыре часа. Саранча была уничтожена на одиннадцати тысячах гектаров. Мы не могли успокоиться, пока не убедились, что окончательно изгнали нашего врага.

В своем порыве выполнить задание как можно лучше и быстрее я иногда делал вещи, повторять которые теперь никому бы не посоветовал. [17]

Захожу я как-то с одного флажка на другой, открываю аэропыл, а яд не сыплется, слежался. Надо было вернуться на аэродром, размешать порошок, но жаль было времени. Был я тогда молод, горяч, да и легкомыслия в голове было порядочно. Решил стукнуться колесами о землю и этим встряхнуть слежавшийся яд. Увидев достаточно твердую, на мой взгляд, дорогу, я проделал этот трюк. Расчет оправдался: яд посыпался. Я был так доволен своим «открытием», что даже посоветовал Осипову сделать, в случае надобности, то же самое.

Мы перевыполнили задание больше чем вдвое и, гордые своими успехами, возвратились в Москву.

После тренировки, получив звание летчика второго класса, я был назначен линейным пилотом. Меня направили на почтовую линию Москва — Иркутск, на участок Казань — Свердловск.

В конце сентября 1929 года состоялся мой первый рейсовый полет. Вылетев на рассвете из Москвы, я рассчитывал в тот же день добраться до Свердловска. Но около станции Ковров я заметил, что лечу не по той дороге — не на Нижний Новгород, а на Муром. До Коврова шла двухколейная железная дорога; такая же дорога должна была идти до самого Нижнего Новгорода, а внизу была одноколейка. И компас показывал не восток, а юг. Повернул обратно и стал разыскивать Нижегородскую дорогу. Но ее все не было видно. Наконец, выбрал ровное поле и сел.

Спрашиваю у местных жителей:

— Далеко ли до Нижегородской дороги?

— Всего пять километров.

Досадно! Нехватило терпения пролететь еще минуты две-три. В хорошую погоду я бы увидел дорогу, но, на мое несчастье, стояла низкая облачность.

В Нижнем Новгороде я решил сесть, чтобы подождать, пока не улучшится погода, а к вечеру прилетел в Казань.

В гостинице летчик Малинин рассказал мне много интересного о ночных полетах на почтовой линии.

— Ты,—говорил он,—испугался облачности и сел днем в Нижнем. А как же мы летаем ночью? В хорошую погоду летать ночью хорошо, но такая погода бывает редко, особенно осенью. Я не один раз попадал в туман, по приборам выходил вверх и по компасу прилетал в Казань. [18]

И завидовал же я Малинину, слушая его рассказы!

На следующее утро из Казани вылетели три самолета. Малинин летел в Москву, а я и опытный летчик Скорик — в Свердловск.

Полдороги летели хорошо. Я видел впереди самолет Скорика и шел за ним, но потом решил, что мне следует запоминать трассу. «Не всегда же придется летать в хвосте»...

Начал смотреть вниз и сразу же потерял Скорика из виду.

«Ну,—думаю,— долечу и без него!»

Погода была лучше, чем вчера. До Свердловска осталось лететь минут пятнадцать, как вдруг дорога, по которой я ориентировался, ушла в туннель. Перелетев туннель, опять увидел железную дорогу.

Обрадовался: «Вот хорошо, что быстро нашел». Но дорога почему-то стала отклоняться в сторону.

Вначале я не обратил на это внимания. Лечу тридцать минут, а Свердловска нет. Что такое? Неужели попал на другую дорогу? Взял компасный курс 90 градусов и решил выйти из Уральских гор на равнину. Горы кончились, и внизу показалось какое-то село. Выбрал большое поле, сел. Смотрю — бегут ребятишки. Не останавливая мотора, выскочил из самолета и спрашиваю их:

— Далеко отсюда Свердловск?

Мне ответили, что в семидесяти километрах.

— Вон там,—указал парнишка рукой,—идет большак на Свердловск.

Скоро я был в городе. Оказалось, что я ориентировался по новой железнодорожной линии, идущей на Челябинск. Эта линия, еще не нанесенная на карту, и увела меня в сторону.

На другой день я благополучно возвратился в Казань и потом два месяца летал на своем участке без всяких приключений. Участок этот трудный, и для меня он явился хорошей школой. Лететь здесь приходится все время над горами и лесом. Железная дорога, являющаяся единственным ориентиром, то и дело скрывается в туннелях.

Однажды вылетел я из Свердловска в Казань и через пять часов был на месте. Сдал почту, собрался идти отдыхать, но неожиданно подбегает начальник станции и говорит: [19]

— Выручай, Водопьянов, слетай в Москву, а то рейс срывается. У пилота Скорика приступ аппендицита. Предупреждаю, — добавил он,—что машина не оборудована для ночных полетов. Засветло ты успеешь долететь только до Нижнего, там переночуешь, а завтра утром будешь в Москве. Возьмешь почту и сразу вернешься. Может быть, успеешь долететь до Свердловска, и тогда наш график не сорвется.

В те годы я готов был летать и днем и ночью.

Ветер был попутно-боковой, хотя и слабый. Вылетел я за три часа до захода солнца. А до Москвы — четыре часа полета. Нехватало одного часа, чтобы сегодня долететь до Москвы и ночевать дома.

Вот и Нижний, а солнце еще высоко. Решил лететь до Владимира и там заночевать. Но рассчитал я плохо. Наступили сумерки, а я все еще лечу. Аэродрома уже не видно. Единственная надежда на маяки, по которым летают здесь ночные летчики. Но я не знаю их расположения. Полетел вдоль железной дороги с расчетом, что она приведет меня в Москву.

Долетел до какой-то станции, но когда пролетел ее, железная дорога вдруг пропала. Зная, что параллельно железной дороге идет Владимирское шоссе, а его будет лучше видно, так как оно белое, повернул вправо. Нашел шоссе, но дорога была видна только до города Покрова, а за городом потерялась. Пришлось наметить в этом направлении створ из световых точек. Только бы не сбиться, выдержать прямую!

Дело было в конце октября, ночи большие. Думаю: «Что стану делать, когда кончится бензин?» Решил осветить компас. Взял несколько спичек, чиркнул, на полсекунды осветил прибор и обнаружил, что лечу

градусов на сорок пять правее курса. Поправил самолет «на глазок», осветил компас второй раз — стрелка стоит правильно.

Впереди показалось много огней. Неужели это Москва? Подлетаю ближе — нет сомнения, это она. На Москве-реке отблески электрических огней. Вон стадион «Динамо», Академия воздушного флота... Но почему же я так быстро пролетел столицу? Хотел развернуться, да во-время спохватился: это еще не Москва, а Богородск. За Москву-реку я принял Клязьму, а за Академию — какую-то большую фабрику. [20]

Внезапно все скрылось. Я попал в нависший козырек облаков. Стал снижать самолет, вылетел из облаков. Передо мной море света.

Вот она, настоящая Москва!

Прилетел в центр, кружусь над крышами, пытаюсь узнать какую-нибудь улицу, но все мелькает перед глазами. Не успеешь взглянуть, как уже пролетел. Видны площади, трамваи, но определить место, где находишься, невозможно. Минут через десять увидел Сухареву башню.

Ура! Теперь я найду Ходынку. Сделал круг, полетел по Садовой, повернул вправо по Тверской, увидел вокзал. Скоро должно показаться Ходынка. Но почему-то показался Курский вокзал. Оказывается, я летел в противоположную сторону.

В этот вечер не горел маяк на Академии воздушного флота, а на бегах не было конных состязаний. Эти два характерных света я не мог бы не заметить.

Полетел по Москве-реке, вижу — справа Красная площадь, узенькая Тверская, по которой идет автобус. Впереди показались Триумфальные ворота, Белорусский вокзал и тут же Ходынка. Аэродром был ярко освещен прожекторами, и я сел благополучно.

Встретил меня начальник линии.

— Ну ты, брат, много паники наделал. Из центра звонят, спрашивают, чей это неосвещенный самолет носится над крышами.

За то, что я доставил почту без опоздания, мне следовало в приказе объявить благодарность, но я нарушил инструкцию — прилетел ночью на дневном самолете. За это надо было объявить выговор. Я не получил ни того, ни другого...

На рассвете следующего дня я вылетел с почтой и к вечеру доставил ее в Свердловск. А первого ноября линию закрыли на зиму.

На Дальнем Востоке

Первого декабря 1929 года меня вызвал заместитель директора общества Добролет и предложил мне лететь в Хабаровск. Надо было открыть и освоить новую пассажирскую линию на Сахалин.

В то время условия полетов на далеком севере и северо-востоке нашей Родины не были еще изучены. Величайшие [21] трудности пришлось преодолеть первым советским полярным летчикам. Я был молодым пилотом, и мне еще не приходилось летать восточнее Уральского хребта. Поэтому я долго колебался, прежде чем дал согласие на заманчивое предложение. Это решение и определило мою дальнейшую судьбу.

С тех пор прошло много лет, но я ни разу не пожалел о принятом тогда решении. Наоборот! И сейчас я с волнением вспоминаю о своем первом полете из Хабаровска на Сахалин, так как этот полет явился для меня и первым экзаменом на звание полярного летчика.

Здесь, на далекой окраине нашей страны, я впервые воочию убедился в огромном значении воздушного транспорта. Безлюдные пространства лежали под крыльями самолета. Редкие селения отделялись друг от друга сотнями километров непроходимой тайги. Но люди, впервые увидевшие самолет, уже знали, что он везет им свежие газеты, письма, охотничьи припасы, медикаменты, все, в чем они нуждаются.

Прибытие самолета означает начало регулярной связи с краевым центром. Поэтому, увидев воздушного гостя, местные жители готовы носить его на руках. Летчик тоже испытывает ни с чем не сравнимую радость, сознавая, что несет людям помощь, а иногда и спасение.

Гигантский размах социалистического строительства в нашей стране захватил и Дальний Восток, бывший в царской России местом каторги и ссылки. Новостройки предъявили свои требования на нефть, уголь, лес, рыбу, пушнину и прочие богатства Сахалина. Перед работниками советской авиации во весь рост встала проблема надежной и быстрой связи этого острова с материком.

Сейчас почтовые и пассажирские самолеты прочно связывают Сахалин с краевым центром Хабаровском и важнейшим портом Дальнего Востока — Владивостоком. Не то было в 1929 году. Переброска людей, грузов и почты через бурный Татарский пролив требовала поистине героических усилий. Летом, в короткий навигационный период, на путешествие до Сахалина нужно было потратить шесть, семь, а иногда и десять дней, а зимой связь между материком и островом почти совсем прекращалась. Поездка в окружной центр Дальнего Востока, город Александровск-на-Сахалине, требовала по меньшей мере месяца и была сопряжена с огромными трудностями, [22] Татарский пролив в это время загроможден глыбами смерзшегося льда, разделенными разводьями.

Собираясь зимой в командировку, работник какого-либо краевого учреждения обычно приобретал спальный мешок, кухлянку{2}, меховую шапку, пимы{3}. Затем он нанимал лошадей и по льду Амура добирался до Татарского пролива. Через пролив приходилось переезжать на собаках.

* * *

На вокзале в Хабаровске меня встретил бортмеханик Аникин. В городе стоял тридцатипятиградусный мороз. Пока мы доехали до Управления дальневосточными воздушными линиями, я с непривычки замерз.

— В первых числах января,—сказал мне начальник Управления,—будем открывать линию на Сахалин. Сейчас выехала экспедиция по подготовке зимних аэродромов. Вот карта. Полетим по Амуру. Первая посадка — Верхне-Тамбовское, вторая — Мариинск, третья — Николаевск-на-Амуре. Дальше, через Татарский пролив, на Сахалин — в Оху; потом я рассчитываю пролететь в Александровск.

— А теперь,—закончил начальник,—попробуйте самолет в воздухе, чтобы быть готовыми к вылету. На другой день мы с механиком и мотористом приехали на аэродром, однако подняться в воздух оказалось не так легко: никак не удавалось запустить мотор при сильном морозе и ветре. Десять дней мы бились безуспешно. Пробовали разогревать мотор паяльными лампами, предварительно покрыв его брезентом, но и это не помогло.

А между тем по радио нам сообщили с Сахалина: «Аэродромы по всей трассе готовы. Ждем вашего прилета».

Неожиданно Аникин заявил, что он изобрел приспособление для запуска мотора.

Посмотрел я на это «приспособление» и не мог удержаться от смеха. Оно состояло из трех предметов: валеного сапога с отрезанным голенищем, веревки и резинового шнура — амортизатора.

Приступили к запуску. На лопасть винта надели валенок, привязав к нему веревку; под веревку пропустили [23] резиновый шнур. За концы его взялись рабочие — по четыре человека с каждой стороны — и натянули шнур до предела. Другую лопасть винта придерживал рукой механик с таким расчетом, чтобы весь упор приходился на вал мотора. По счету «три» механик толкнул лопасть вниз. От сильной натяжки винт резко повернулся, амортизатор с валенком сорвались с лопасти и с бешеной скоростью пролетели между людьми. Мотор не завелся, но впервые за десять дней дал вспышку.

Когда же количество рабочих было увеличено до двенадцати, мотор, предварительно подогретый, удалось, наконец, завести.

Вскоре мы научились запускать мотор в любой мороз.

* * *

Десятого января мы вылетели из Хабаровска. На борту самолета находились начальник Управления и три пассажира. Оделись по-полярному. Мне достались очень красивые унты, которые я получил от одного охотника. Но они мне были немного тесны; к тому же я надел их на чулки из собачьего меха. До первой посадки — Верхне-Тамбовского — триста пятьдесят километров. Уже в первый час полета ноги у меня стали замерзать, а вскоре я готов был сделать посадку, лишь бы отогреть их. Но сесть было негде — на поверхности Амура торосы, а по сторонам сопки и мелкий густой кустарник.

В Верхне-Тамбовском нас встретили всем селом, со знаменами. Не обращая внимания на приветствия, я побежал в село, зашел в первый попавшийся дом, снял унты и сунул ноги в печурку. Через несколько минут ноги отогрелись. Осмотрелся — в доме никого нет: хозяйева, не закончив обеда, побежали на аэродром встречать самолет.

Потом за мной пришел один из пассажиров. Он ходил на почту и видел, как я забежал в этот дом. Узнав о моем несчастье, он предложил мне свои унты. Они полезли уже не на одну пару чулок, а на две.

Правда, унты были старые, некрасивые, но ноги в них не мерзли...

Местные жители наперебой приглашали нас в дом. Каждый хотел, чтобы мы зашли именно к нему.

Через два часа мы полетели дальше. Сделав посадку в Мариинске, мы на другой день уже были в Николаевске. [24]

В городе мы пробыли два дня. Я покатал на самолете семьдесят пять человек. На третий день мы вылетели на Сахалин.

Признаюсь, я с беспокойством отправился в путь — про Сахалин рассказывали неприятные вещи.

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

Но мы благополучно перелетели пролив. И вот под нами Сахалин.

Самолет идет над рыбными промыслами. Различаю несколько радиомачт, трубы, дома. Видимость становится хуже. Начался снегопад. Обойдя снежную тучу, я вышел на восточный берег Сахалина.

Скоро на берегу Охотского моря показались нефтяные баки. Значит, где-то недалеко Оха. Лечу через залив, вдруг вижу аэродромные знаки — углы.

Прилетели! Но почему никого нет? Что же нас не встречают?

Сделал несколько кругов, смотрю — зажгли костер. Сразу же пошел на посадку. Сел, подрулил к сарайчику. Навстречу бежит механик:

— Мы не знали, что вы прилетите. Я здесь случайно. Радиogramмы не получали.

— Где город?

Город, оказывается, в шести километрах. Надо сообщить о прилете, чтобы за нами приехали. Но как это сделать?

Невдалеке на собаках проезжали ребята. Мы попросили их съездить в город и сообщить о нас. Через некоторое время за нами приехали.

На другой день утром я должен был поднять на самолете двадцать пять человек. На аэродроме, несмотря на мороз в 36 градусов, собралось много народа. Я покатал людей и в тот же день полетел в Александровск. Близ этого города мы встретили хребет, покрытый облаками. Пришлось набрать высоту около двух тысяч метров.

Солнце было уже на закате. Лететь осталось немного, но под нами были облака, из которых торчали шпили гор. Облачность кончилась вместе с горами. [25]

Внизу Татарский пролив, по которому плавают льдины. Снизились метров на двести. Виден высокий обрывистый берег. Куда лететь — вправо или влево? Полетел влево. Прошло минут пять, а казалось, что летим целый час. Стало совсем темно, но Александровска все не было. Тогда я решил вернуться обратно. Впереди показался электрический свет. Я обрадовался: наконец-то прилетели! Между двумя горами расположились дома, но аэродрома не было видно. Один из моих пассажиров бывал в Александровске. Кричу ему в окно пассажирской кабины: «Что за свет?» Он отвечает, что это не Александровск, а, вероятно, Дуэ. Все же это Александровск.

Подлетаю ближе. По углам аэродрома горят четыре громадных костра. Сделал круг, сел хорошо.

После председатель окрисполкома рассказал мне о том, как здесь ждали наш самолет.

— Нам сообщили из ближайшего пункта, что вы пролетели. Ну мы, конечно, приготовились, все напряженно смотрим в небо. Лететь вам самое большое двадцать минут, но прошел час, а вас все нет и нет. Не случилось ли что? Я объявил собравшимся, что тот, кто первым увидит машину, будет первым на ней летать. Все смотрели в ту сторону, откуда должен был показаться самолет. Каждый мечтал увидеть первым, и вдруг послышался шум мотора с противоположной стороны. Самолет увидели все вместе. Теперь придется вам катать всех!

* * *

Начались регулярные полеты.

Пришла весна. Сообщение с Александровском на лошадях и собаках было прервано. Попасть на Сахалин можно было только на самолете.

Когда я в последний раз прилетел в Александровск, закрывая зимнюю навигацию, у кромки льда, недалеко от берега, стояли два судна; на одном из них приехали пятьсот человек, командированных Народным комиссариатом путей сообщения. Они должны были начать изыскания для постройки новой железной дороги.

На утро выяснилось, что у приехавших не было сапог, без которых нечего было и думать о работе.

Нужного количества сапог в Александровске не оказалось.

Экспедиция находилась в вынужденном бездействии. Срывались сроки изысканий. [26]

Сапоги можно было достать в селе Верещагино, за триста пятьдесят километров от города. Но как доставить их в Александровск? Весенняя распутица сделала непроходимыми даже немногочисленные тропинки. Морским путем тоже нельзя воспользоваться: Верещагине расположено в северной части Сахалина; там стоит сплошной лед.

Меня вызвали в окрисполком.

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

Хотя это и не входило в график моего полета, я все же слетал за сапогами, а потом, захватив пассажиров, вернулся в Хабаровск. На этом закончилась зимняя навигация.

За проделанную работу Главное управление Добролета вынесло нам с Аникиным благодарность, а из второй категории меня перевели в первую.

Так я стал пилотом первого класса.

* * *

В Москве мне было поручено совершить перелет Москва — Хабаровск на одномоторном самолете. До Иркутска я летел с бортмехаником Федором Ивановичем Грошевым, тем самым, у которого когда-то учился ремонтировать моторы. Затем его сменил Аникин. Путь от Иркутска до Хабаровска — три тысячи километров — мы решили пройти без посадки.

Фиолетовый Байкал показался мрачным, негостеприимным. Тонкая ледяная кора, исчерченная паутиной трещин, не выдержала бы веса самолета. Но опасения были напрасными. Мотор работал спокойно. Впереди, на горизонте, изрезанном силуэтами гор, показались ярко освещенные облака. Солнце медленно поднималось, забираясь в пилотскую кабину. Под нами уже тянулась долина, заросшая густой тайгой. Облака приближались, и скоро мы увидели над горами огромную черную тучу. Самолет врезался в ливень. Капельки дождя поползли по гофру крыльев; мгновенно срываясь, они рассыпались короткими водяными кисточками. [27]

Машину стало сильно болтать. Я искал подступы к Яблоновому хребту, но густые облака не позволяли пробиться. Заходил с севера, с юга, набирал высоту, стараясь пройти над хребтом, но погода была против нас.

Тогда я вышел на железную дорогу и попытался пройти над ней бреющим полетом, но и это не удалось. Пришлось сделать посадку. Переждали туман, а затем вылетели в Читу. Там переночевали, а на другой день долетели без посадки до Хабаровска.

В городе меня встретили новостью: полет на колесах оказался последним. Начальник Управления приказал немедленно сменить колеса на поплавки и срочно переквалифицироваться в морские летчики. Причиной этого явилось отсутствие сухопутных аэродромов.

Я с радостью принялся за учебу. После четырех полетов с инструктором полетел самостоятельно, а после трех самостоятельных полетов инструктор заявил:

— Ну, хватит! Теперь можете лететь на Сахалин.

Мне, совершившему несколько полетов с Амура, предложили лететь самостоятельно с посадкой на море. Летчик, к которому я обратился за инструктажем, сообщил:

— В сильный шторм вам придется садиться, не долетая девяносто километров до Александровска, в заливе Виахта. В случае же штиля нужно садиться в устье реки Александровки. Но и в штиль бывают сильные накаты — волны, и при посадке навстречу им можно разбить самолет. Садиться лучше вдоль накатов. Вот все, что я могу вам посоветовать.

Этот инструктаж меня мало обрадовал. Решил просить, чтобы вперед отправили опытных морских летчиков. Со мной согласились.

В начале июня с материка вылетели два гидросамолета: один в Александровск, другой в Оху. Я с нетерпением ожидал возвращения самолета из Александровска, но вместо машины пришла телеграмма: «Вернулся в Мариинск. В районе Де-Кастри сплошной туман».

Вслед за этой телеграммой пришла еще одна, от другого летчика: «Сломался поршень, прошу срочно прислать новый».

Мне было приказано немедленно лететь с поршнем в Мариинск, забрать застрявших пассажиров и переправить их в Александровск.

2? [28]

Не хотелось лететь первым, но вынудили обстоятельства. Доставил поршень, забрал пассажиров и по знакомой мне трассе вылетел на Сахалин.

Через час Александровск был под нами. Я заметил над каким-то зданием красный флаг — висит спокойно. Ветра нет. Однако на море заметно волнение. Как садиться? Вдоль или поперек волны?

Обращаюсь к бортмеханику:

— Как по-твоему, большая это волна?

— А кто ее знает, я в этом деле слаб.

Спрашиваю пассажиров:

— Вы в море плавали? Как по-вашему, это большая волна?

Переглянулись пассажиры между собой, пожали плечами и замялись. Я решил схитрить: сесть под углом 45 градусов — среднее между посадкой вдоль и поперек волны.

Сел удачно и очень мягко. При ближайшем рассмотрении выяснилось, что на море не волны, а мертвая зыбь. А я-то, впервые попавший в море, решил, что оно бушует. Даже неловко стало.

Стараясь сохранить невозмутимый вид, я стал рулить к берегу. Не дорулил метров пятьдесят — стоп! Сели на мель. Сидим и видим, что на берегу мечутся люди. Тем временем начался прилив, и нас стало относить в море. Лица у пассажиров вытянулись, да и у меня настроение начало портиться. Но тут подоспел катер, взял нас на буксир и повел к берегу.

Когда нас ввели в реку Александровку, меня поразила ее величина; было непонятно, почему я не заметил ее сверху. Начальник аэропорта объяснил, что река эта очень мала и увеличивается только во время приливов. Поэтому я ее и не увидел.

На ошибках учатся. Этот перелет со всеми его злоключениями научил меня. С каждым дальнейшим полетом я чувствовал себя увереннее, а позже начал устанавливать и рекорды. Бывали дни, когда я покрывал расстояние от Хабаровска до Охи и обратно — две тысячи триста шестьдесят километров — в один день.

В середине лета на Дальний Восток прибыла экспедиция Института рыбного хозяйства.

В задачу экспедиции входило определение количества зверя в Охотском море. Это можно было проделать лишь с помощью самолета. [29]

До сих пор местные жители охотились кустарным способом у берегов Татарского пролива и Охотского моря. А между тем эти места богаты зверем. Там много белухи, нерпы.

Летчиком экспедиции был назначен я.

Погода была неважная, облачность низкая. Полетели сначала на восток. Льда долго не было. Под нами перекатывались огромные волны.

Вскоре стали попадаться отдельные льдины, сначала редко, а потом все чаще и чаще. Увидели пятна. Снизились, летим над льдиной, смотрим, пятна зашевелились. Да это нерпа! Звери торопливо ныряли с краев льдины в море, скрывались в отдушины среди льда. На следующих льдинах их было еще больше. Разведка оказалась удачной.

Через неделю мы полетели снова. Облетали все Шантарские острова. Летали иногда по восемь часов в день и встречали не только нерпу, но и белух.

Разведка дала ценные результаты, повлиявшие впоследствии на увеличение добычи зверя.

* * *

После этих полетов я продолжал работать на линии. И здесь однажды со мной произошел случай, о котором я буду помнить всю жизнь.

Летел я с Сахалина в Хабаровск, куда нужно было прибыть до захода солнца. Моя машина не была приспособлена к ночным полетам.

Сначала ветер был слабый, но во второй половине пути усилился до урагана. Самолет медленно двигался против ветра. Когда осталось лететь минут пятнадцать, солнце скрылось за горизонтом. Мне надо было сесть и переночевать в каком-нибудь селе, да обидно показалось — рядом Хабаровск. Через десять минут стало совершенно темно. Нельзя было отличить лес от поля, берега от воды. Внезапно впереди показался свет — Хабаровск!

Лечу на высоте около пятисот метров. Справа от города — Амур, но там совершенно темно. Костров нет. Делаю круг влево, чтобы снизиться. Только стал разворачиваться, как меня ветром унесло за город. Свет от города остался сзади, никаких ориентиров не видно.

Продолжаю разворачиваться вслепую. Самолет затрясло. Я быстро убрал газ. Чувствую, что управление [30] ослабло. Резко отдал штурвал от себя, чтобы набрать скорость. Самолет провалился как в пропасть, но, к счастью, я скоро почувствовал нагрузку на рули — машина снова стала управляемой.

Впереди опять показался свет. Ориентируюсь по нему, поставил самолет правильно в отношении земли, дал газ, и мотор заработал. Теперь все в порядке. Лечу низко над городом прямо на Амур. На берегу зажгли два огромных костра. Захожу на посадку, стараюсь видеть костры, — по ним легче определить высоту.

Почувствовав, что поплавки задели воду, я убрал газ. Самолет стало кидать, как шлюпку в разбушевавшемся море. То одно, то другое крыло погружалось в воду. Наконец, машину выбросило на берег.

С той поры я никогда не летал ночью на дневной машине.

Вскоре я закончил свои морские полеты, налетав всего на Дальнем Востоке около ста двадцати пяти тысяч километров.

Тяжелая неудача

Управление гражданского воздушного флота — бывший Добролет — начало комплектовать отряд особого назначения для переброски матриц «Правды» в крупнейшие города Союза. В отряд подбирались летчики гражданской авиации, умеющие летать в любую погоду и ночью.

На собрании летчиков, отобранных в отряд, выступил начальник Управления и сказал:

— Отряду поручается ответственная, имеющая большое политическое значение работа. Ее надо выполнять безупречно. Не должно быть ни одного случая, чтобы по вине летчика целый город остался без «Правды» или получил бы ее с опозданием. Отряд должен летать круглый год в любое время суток.. Кто боится, кто не уверен в своих силах, тот пусть уходит сразу.

Хоть я и был назначен в этот отряд, однако, слушая начальника, подумал, не отказаться ли. В то время я еще недостаточно владел методом слепого полета. Но меня остановили слова: «Кто боится, тот пусть уходит сразу». Я не считал себя трусом, а опыт в конце концов приобретает. И через несколько дней я в первый раз повез матрицы в Ленинград. [31]

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

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

Самолет был тщательно подготовлен к полету. Я проверил правильность курса по карте и внес все поправки. Бортмеханику сказал, чтобы на всякий случай взял карманный фонарик: вдруг перегорит лампочка, освещающая приборы.

Механик утешил меня, заявив, что летал в Ленинград уже два раза.

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

— Будьте спокойны!—ответил он.

И мы полетели.

Ночь была пасмурная, облачная. Высота облаков — четыреста метров. Положил машину на курс, но прошло десять минут, полчаса, а железная дорога не показывалась. Мелькали огоньки, но мало ли под Москвой заводы и фабрик! Сзади мелькнул какой-то луч света. Оборачиваюсь — вижу, что механик светит за борт карманным фонарем. Я испугался: наверное, что-нибудь неладно с управлением!

Пошевелил ногами, подвигал ручкой — управление действует. Что он там высвечивает? Беру переговорную трубку и кричу:

— Почему светишь за борт?

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

Больше я его ни о чем не спрашивал.

Внизу показался редкий туман, а потом пошел сплошной пеленой. Я стал, как по положому склону, подниматься выше и выше и, наконец, попал в прослойку. Черные дождевые облака, как тяжелый потолок, нависали сверху. То там, то здесь виднелись столбы тумана, и казалось, что облака опираются на гигантские колонны. Я проходил между этими колоннами, иногда сквозь них. Такую картину я видел впервые.

На рассвете, пробившись под облака, на высоте ста метров я увидел землю. Подо мной был сплошной лес. [32]

«Где же железная дорога?—думал я.—С какой стороны? Прямо хоть зажмурься и гадай на пальцах!» Справа я заметил дымок. Он быстро перемещался. Несомненно, это поезд. Я направил самолет на дымок и увидел поезд, который шел в сторону Ленинграда. Быстро обогнав поезд, я полетел вдоль железной дороги.

Долго радоваться не пришлось. Скоро появился туман и сгустился настолько, что итти над землей стало невозможно. Каждую минуту самолет мог зацепиться за верхушки деревьев. Пришлось уйти вверх и лететь в тумане.

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

Опытные летчики и по этим приборам летали неплохо, но мне было очень трудно удержать самолет в нормальном положении.

Я внимательно следил за приборами. Вдруг стрелка «пионера» стала показывать поворот влево. Пока я ставил стрелку на место, компас начал резко отклоняться. Только я хотел поправить его, как заметил, что теряю скорость. Через несколько минут я уже не понимал, что творится с самолетом: скорость то двести, то восемьдесят, машину трясет, ветер дует то в одно ухо, то в другое, компас вертится, как карусель. В конце концов я почувствовал, что «сыплюсь» на землю...

К счастью, в пятидесяти метрах от земли я увидел железную дорогу. Сразу же быстро выправил самолет. Взглянул на компас: да ведь я лечу обратно в Москву!

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

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

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

Потянулись огороды, да в таком количестве, что глаза разбежались. Покружил-покружил и выбрал себе огород побольше да поближе к железнодорожному полотну. Едва я коснулся своего «аэродрома», колеса завязли в размокшей [33] от непрерывных дождей пашне. Самолет остановился, а потом стал на нос.

Торопясь, я с трудом выбрался из машины. Приказал механику охранять ее, а сам схватил ящик с дорогим грузом и побежал к железной дороге. Мною владела только одна мысль: что бы там ни случилось, а матрицы должны быть доставлены во-время.

На бегу чуть не по колено увязаю в глине. Наконец, вижу около путей кирпичный домик. Что-то знакомое... Так и есть, станция! Все они ведь построены на один манер.

Еще с порога спрашиваю у начальника станции:

— Скоро поезд на Ленинград?

— Скоро, — отвечает тот. — Только он у нас не останавливается.

— Как это — не останавливается?

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

— А у вас полустанок?

— Разъезд.

Тут я, торопясь и сбиваясь, рассказал начальнику станции о том, как сюда попал. После долгих просьб он согласился послать телеграмму на ближайшую узловую станцию и попросить разрешения на внеочередную остановку скорого. Только я успокоился немного, начальник вдруг передумал и сказал, что никакой телеграммы давать не будет.

— Все равно поезд уже в пути, — заявил он, — и ничего из этого не выйдет.

Я продолжал настаивать. Видимо, это вывело начальника из себя. Он перешел на официальный тон и попросил меня предъявить документы.

Поезд должен был подойти с минуты на минуту. Я протянул свое удостоверение и тут же решил, что если услышу шум подходящего скорого, остановлю его сам.

Начальник внимательно прочел документ и, сразу изменив тон, произнес:

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

Ничего не понимая, я двинулся следом.

Начальник станции пошел навстречу скорому с развернутым красным флагом. Поезд замедлил ход.

Начальник обернулся ко мне, протягивая удостоверение. Сунув [34] его в карман, я вскочил на подножку первого попавшегося вагона. Раздался резкий свисток, и поезд стал снова набирать скорость.

Не входя в вагон, я уселся в тамбуре на ящик с матрицами и стал соображать: какова же причина перемены поведения начальника? Вспомнил об удостоверении. Вытащил из кармана и в первый раз прочитал его. Так вот в чем дело! Последняя строка гласила:

«...имеет право останавливать скорые поезда».

Значит, те, кто организовал полет с матрицами, предусмотрели, что летчик может попасть во всякое положение. А я-то хотел самовольно остановить поезд!

После нескольких случаев блуждания в облаках или в тумане я твердо решил овладеть техникой слепого полета.

Возвращаясь из Ленинграда или Харькова при облачности высотой метров в шестьсот, я сознательно лез в облака, чтобы вести машину вслепую. Потом я «ссыпался» вниз. Высота была хорошая, и, увидев землю, я быстро выравнивал машину и опять заходил в облака.

Через месяц я так натренировался, что без труда выполнял задания в срок при любой погоде.

* * *

Руководители Каспийского зверобойного треста обратились в Москву с просьбой прислать им самолет для разведывательных полетов над морем. Целью этих полетов являлась помощь охотникам на тюленьих промыслах.

Меня вызвали в Московское управление воздушных линий и приказали немедленно вылететь в распоряжение зверобойного треста.

На другой день я уже был в Джанбае, расположенном на берегу Каспийского моря. Из разговоров с тюленебойцами я узнал, что первой партии промышленников не удалось добыть зверя. Они отправились на охоту вслепую — без разведки.

Мне было интересно узнать, как добывают тюленей.

Опытный охотник рассказал мне:

— Весной, когда тает лед, тюлень уходит в южную часть моря, а поздней осенью переходит в северную его часть на лед, для щенки. Вот тут и начинается охота.

Сплошной лед от берега до воды тянется примерно на девяносто километров. Здесь щенится тюлень.

Захватив [35] корм для лошадей, мы отправляемся на лед. Из-за сильных морозов полоса льда у берега постепенно увеличивается, но матуха со своим детенышем остается на месте, около отдушины, — она его не бросит, пока не выкормит.

К весне матуха с окрепшим детенышем идет по направлению к воде, и тогда мы выслеживаем ее. Но иногда след пропадает в торосах, и приходится искать зверя баграми подо льдом. Стоит только зацепить тюленя, он сейчас же подает голос. Тогда мы раскалываем лед и находим под ним иногда по двадцать-тридцать тюленей.

Труднее охота на старого зверя, особенно на самца. Он почти все время находится в воде и выходит только во время спаривания. Когда образуется лед, самец выбирает себе отдушину и своим дыханием не даст ей замерзнуть.

Старый тюлень очень хитер. Прежде чем высунуть голову, он смотрит, нет ли кого-нибудь у отдушины, а затем, высунув нос из воды, начинает нюхать воздух. Убедившись, что вблизи никого нет, тюлень высовывается весь. Тут мы в него и стреляем.

Во время спаривания тюлени собираются вместе, но, заметив людей, моментально бросаются в воду.

Обычно мы нападаем на стаю в сто и больше тюленей, а добываем штук пятнадцать.

Ходим мы на охоту партиями. Располагаемся редкими точками, чтобы занять большую площадь. Бывают случаи — оторвет льдину, сидишь и ждешь, куда пригонит. Самое страшное, если тебя унесет в открытое море. Тогда спасти может только пароход.

Об угрозе отнosa мы судим по поведению старых лошадей, которые уже не один год ходят за тюленем.

Перед тем как должен перемениться ветер, лошади начинают фыркать и почти не едят корма.

— Жаль, что вы прилетели поздно,— в заключение сказал охотник.— Было бы гораздо лучше, если бы самолет сделал разведку в начале формирования льдов и указал расположение щенки тюленя. Тогда мы не гоняли бы напрасно тысячу двести подвод. Мне кажется, что разведка с воздуха принесет нам большую пользу. Зная, что за нами следит самолет, мы не будем бояться отнosa.

Рассказ охотника дал мне первое представление о работе на промыслах, работе по старинке. [36]

«Самолет,— думал я,— в корне изменит старые методы. Охота станет безопаснее. Промышленники не будут возвращаться домой с пустыми санями».

Наступил день, когда мы вылетели на разведку.

Нетрудно было обнаружить залежку тюленей. Не теряя времени, мы написали записку, вернулись назад и сбросили вымпел ехавшим на добычу тюленебойцам.

...Помимо разведок тюленя, перед нами стояли еще две серьезные задачи. Во-первых, самолет должен был связаться с островами Колула и Долгий, с которыми на всю зиму прерывалось сообщение. Кроме того, надо было поддерживать связь с Астраханью и Махачкалой.

Первую посадку я сделал на острове Колула. Население восторженно встретило нас. На острове впервые появился самолет, да еще привез почту.

Зная, что на острове Долгий придется садиться не на лед, а на твердый песок, я набросал план аэродрома и сбросил его с вымпелом. В записке я сообщал, что вернусь через час и совершу посадку лишь в том случае, если приготовят подходящую площадку.

Через час я сел на остров Долгий. По углам аэродрома стояли четыре флага, указывающих направление ветра и границы. Сеть удалось хорошо.

Улетая в Москву, мы увозили с собой приказ по Каспийскому тресту, в котором отмечалось, что благодаря применению самолета добыча зверя, несмотря на запоздалый выход охотников в море, превысила намеченный план.

Мне лично эти полеты дали очень многое. По своим условиям они были близки к полетам на далеком Севере и еще более подготовили меня к работе в качестве полярного летчика.

* * *

В начале 1933 года мне был поручен ответственный дальний полет по маршруту Москва — Петропавловск-на-Камчатке — Москва.

В кратчайший срок я должен был доставить срочный груз в Хабаровск, Охотск, Петропавловск-на-Камчатке и другие пункты, а также и захватить оттуда почту [37] в Москву. Помимо этого, нужно было испытать на дальность и быстроту самолет «П-5» в тяжелых зимних условиях, определить конструктивные требования к почтовому и пассажирскому самолетам, совершающим зимние рейсы, и обследовать районы намеченного маршрута.

Ночью мы вылетели с бортмехаником Серегиным, имея на борту запас бензина до Свердловска и около ста килограммов груза.

Через восемь часов мы благополучно опустились на свердловском аэродроме. Начальник аэропорта, зная, что перелет скоростной, заранее все подготовил.

— Когда вы думаете вылететь?— спросил он.— Мы можем выпустить вас хоть через полчаса.

Его сообщение было так соблазнительно, что я, не задумываясь, ответил:

— А вот позавтракаем и отправимся!

Так мы и сделали. Машина была заправлена. До Новосибирска решили идти без посадки.

Из Свердловска сообщили в Омск, что мы находимся в пути. Омск должен был запросить Новосибирск о погоде и в случае, если она благоприятствует, выложить нам знаки пролета.

Подлетая к Омску, я увидел на аэродроме две длинные световые полосы. Это означало, что путь до Новосибирска открыт, погода хорошая. Я обрадовался: «За один день пройдем три тысячи километров!»

Только я это подумал, как вдруг меня обдало паром. Паровое облако, окружившее самолет, закрыло землю...

В моторе закипела вода. Чтобы он не сгорел, я выключил его. Когда пар немного рассеялся и улучшилась видимость, я стал планировать. Хорошо, что это случилось около аэродрома.

Первое, что я попросил сделать в Омске,—это сменить шланг, явившийся причиной нашей посадки, и налить воды в мотор.

— Пожалуйста,—сказал я начальнику аэропорта, — сделайте это сейчас и сразу же запускайте мотор. А я немного отдохну. За день мы пролетели две с половиной тысячи километров.

Начальник обещал все сделать. Я прошел в летную комнату и уснул.

Часа через два просыпаюсь и спрашиваю у механика:

— Ну что, все готово? Можно лететь? [38]

— Куда там!—хмуро отвечает Серегин.—Еще не запускали...

Я побежал на аэродром. Человек тридцать рабочих тащили наш самолет к ангару. После этого прошло еще часа полтора. Мотор окончательно застыл. Нужна была горячая вода. Вижу, таскают воду к соседнему самолету. Спрашиваю:

— Почему мне не приносят воды?

— Нальем воду в тот, а потом в ваш.

— Но ведь вы знаете, что моя машина находится в скоростном перелете,—обслужите меня в первую очередь!

— Раз мы другой самолет раньше начали обслуживать, так уж и кончим...

Свой мотор они так и не запустили. Я совсем разнервничался, подбегая к каждому и требуя помощи.

Наконец, после долгой суеты все было сделано. Вместо часа мы пробыли в Омске двадцать два часа.

Путь до Новосибирска оказался довольно трудным. Пока мы сидели в Омске, погода изменилась, начался снегопад.

В Новосибирске, Красноярске, а затем в Иркутске мы слышали одну и ту же фразу:

— Лучше бы вам лететь вчера, погода начинает портиться!

Эти слова, конечно, подгоняли нас. Больше всего меня интересовало состояние погоды на Байкале, так как это был самый опасный участок перелета. Но метеоролог в Иркутске успокоил меня: над озером стоит безоблачная погода.

Мы поспешили покинуть Иркутск. Когда я взял направление на Байкал, с правой стороны виднелась река Ангара.

На великое сибирское озеро я вышел за три-четыре километра левее устья Ангары. Посмотрел на высотомер — восемьсот метров. Стал пересекать Байкал по компасу.

Видимость была хорошей. Берег, который я только что перелетел, резко выделялся своими возвышенностями.

Через несколько минут самолет сильно качнуло. Я подумал, что близок противоположный берег.

Повернул налево. С правой стороны открылась большая, ярко освещенная станция — последнее, что я запомнил из полета через Байкал... [39]

Это происходило ночью тринадцатого февраля, а утром шестнадцатого февраля я очнулся с забинтованной головой.

— Что случилось? Где я нахожусь?..

Мне ответила больничная сестра:

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

Спросил о Серегине. Мне сказали, что он здесь же.

Я продиктовал сестре телеграмму: «Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительное ранение.

Прошу дать распоряжение иркутскому управлению о выделении мне самолета для продолжения полета на Камчатку». Сестра записала телеграмму, но, конечно, не отправила ее. Она знала, что иногда люди после сильного шока не чувствуют острой боли и не сознают тяжести своего положения.

Вот что потом рассказала мне сестра:

— Четырнадцатого февраля, в два часа ночи, вы были доставлены в нашу больницу в полусознательном состоянии. Доктор приказал раздеть вас. «Что вы делаете»? — спросили вы,—мне ведь нужно лететь!»— «Сейчас переоденем и полетите». Вы поверили.

На вопросы вы отвечали вполне сознательно, но все же спутали свою фамилию с фамилией механика и назвали себя Серегиным. Потом поправились и сказали, что вы — Водопьянов. Подробно рассказали о себе и сообщили вашу должность.

Врачи обнаружили ряд рваных ран на голове, из которых четыре были весьма серьезными, перелом нижней челюсти в области подбородка, семь выбитых зубов и большую рану на подбородке.

Набровные дуги были порезаны, видимо, очками, разбитыми во время аварии. Обе брови глубоко рассечены. Еще глубже была рана на переносице...

Позже, когда меня уже перевезли в Москву и положили в Протезный институт на «полный капитальный ремонт», я узнал о своей аварии более подробно.

Из материалов аварийной комиссии было видно, что, упав на Байкале, самолет сначала коснулся льда носками лыж и пропеллером. Это говорит о том, что самолет шел к земле под большим углом. После этого ломающийся самолет прочертил след длиной около двадцати метров. [40]

От сильного удара меня выбросило из кабины на неровный лед. Мороз остановил кровотечение и привел меня в неполное сознание. Предполагалось, что я встал, подошел к самолету, вытащил из-под обломков своего бортмеханика, оттащил его от машины и усадил на льду.

В восемь часов утра работники железнодорожной станции Мысовая заметили меня бродившим около самолета. Мое лицо было окровавлено, а руки обморожены. Когда я увидел подходивших ко мне людей, то попросил развести огонь и дать мне папиросу. Получив папиросу, я положил ее в карман и попросил другую. Эту я тоже положил в карман, а затем потерял сознание.

В чем же все-таки была причина аварии?

Очевидно, во время полета над Байкалом сказалось мое сильное переутомление, и я на мгновение забылся. Неуправляемый самолет перешел в пологий штопор, вывести из которого нехватило высоты. Многие в то время считали, что я уже вычеркнут из летной жизни. Но этого не произошло. Благодаря заботе о человеке в нашей стране и помощи лучших советских врачей через пять месяцев я почувствовал, что буду летать.

Моя прекрасная профессия звала меня к себе. Хотелось служить Родине, партии, народу.

...Вспоминаются длинные ночи в комнате с белоснежными стенами и потолками, лампа с зеленым абажуром. Немало таких ночей и дней пролежал я без движения, пока лечащий врач не сказал мне: — Теперь вы будете поправляться!

Слова врача оправдались. Позади остались страдания от бесконечных восстановительных операций и бессонных ночей.

Мой организм победил.

В конце года я почувствовал себя настолько здоровым, что решил повторить неудавшийся перелет. Я написал заявление на имя начальника Аэрофлота с просьбой выделить мне самолет для перелета на Камчатку. Самолет мне дали, и я приступил к подготовке. Двадцатого января 1934 года переоборудование машины было закончено, но вылет задержался.

Открывался XVII съезд партии. Нужно было доставлять матрицы «Правды» в Ленинград. Вот тут-то мой самолет показал свои отличные качества. Он не только был [41] утеплен и оборудован приборами для вождения вслепую, но имел еще добавочные бензиновые баки. Последнее обстоятельство имело большое значение при доставке матриц в Ленинград. Дело в том, что из Москвы можно было вылететь только на лыжах. Но в Ленинграде не было снега, и посадка там была возможна лишь на колесах. Я прилетал в Ленинград, сбрасывал в условленное место матрицы, а затем возвращался в Москву без посадки. [42]

Глава вторая

На помощь челюскинцам

Советское правительство дало указание освоить Северный морской путь, сделать его нормально действующей магистралью. Десятки научных станций были организованы за Полярным кругом. В 1932 году по Северному морскому пути с запада на восток впервые прошел в короткую летнюю навигацию ледокольный пароход «Сибиряков».

На другой год по тому же маршруту вышел в арктическую экспедицию пароход «Челюскин». Экспедицию возглавлял Отто Юльевич Шмидт.

В сентябре, находясь в Чукотском море, пароход попал в тяжелые льды; начался его дрейф. Когда он был в Беринговом проливе, у островов Диомиды, шторм изменил направление дрейфа льда, и судно было отнесено обратно, в Чукотское море.

Наступила зимовка. Безуспешно пытался пробиться сквозь льды ледорез «Литке», посланный на помощь «Челюскину». Был уже февраль. Кончилась полярная ночь и стало проглядывать солнце. А льды приступом шли на судно.

День и ночь слышались далекие, как пушечная канонада, удары: это сталкивались и громоздились друг на друга гигантские ледяные поля.

На «Челюскине» несли бдительную вахту, наблюдая за ветром и состоянием льдов. Между членами коллектива [43] заранее распределили обязанности на случай катастрофы, заготовили аварийный запас. Вечером двенадцатого февраля ветер усилился. Грозные глыбы давили на корабль. Все сильнее становился грохот льдов. Целую ночь неумолимый враг наступал, двигая полки ледяных валов. На другой день огромный вал с грохотом подошел к пароходу и распорол ему бок; вода хлынула в машинное отделение...

Капитан В. И. Воронин приказал людям выгружаться. Быстро, четко, как будто всю жизнь только этим и занималась, команда «Челюскина» начала переправлять на лед запасы продовольствия, палатки, самолет, радио.

Часть экипажа подавала грузы с корабля, другая принимала их на льду и относила подальше от судна. Осторожно спускались аккуратно упакованные плоды научных работ экспедиции; все они были спасены, за исключением проб воды — слишком громоздких и не поддающихся хранению на морозе. На палубе были перерублены канаты; строительные материалы и другие грузы, укрепленные ими, должны были всплыть после погружения корабля.

Люди старались спасти как можно больше имущества. Но вот пароход стал медленно погружаться в воду.

Тогда раздалась команда:

— Все на лед!

Сразу же после того как последним сошел капитан, высоко поднялась корма. С грохотом покатился отвязанный груз, и все заволочло густым дымом.

Когда дым рассеялся, «Челюскина» уже не было.

* * *

...Небольшая площадка льда. Десять парусиновых палаток и барак, отепляемые камельками. Вместо стекол в крошечные окна вставлены бутылки. Кухня, пекарня.

Это лагерь Шмидта.

Быстро, с подлинно большевистской организованностью, люди построили и оборудовали свой поселок и тут же приступили к производству научных наблюдений. В свободное от работы время в лагере занимались кружки, был даже прочитан ряд лекций по диалектическому материализму. [44]

Случалось, что ночью, разбуженные треском надвигающихся ледяных валов, челюскинцы срочно спасали свое имущество, продовольственные запасы, горючее. Ничто не могло нарушить строгого жизненного распорядка группы мужественных советских людей.

Вся страна была взволнована сообщением о гибели парохода, тем, что сто четыре советских человека стали пленниками сурового северного моря.

Немедленно была организована помощь участникам экспедиции.

По инициативе И. В. Сталина была создана специальная Правительственная комиссия, возглавляемая В. В. Куйбышевым.

Решающую роль в спасательных операциях призваны были сыграть самолеты.

В капиталистических странах не верили, что наши летчики в тяжелых зимних условиях смогут пролететь по неизведанным маршрутам и спасти людей. Иностранные газеты писали, что если даже часть самолетов дойдет до Чукотского полуострова, то все равно сесть на лед беспокойного Чукотского моря они не смогут.

А в это время дружный советский коллектив работал день и ночь, подготавливая площадку для приема самолетов.

Мой самолет был оборудован специально для полетов в зимних условиях, и у меня появилось непреодолимое желание принять участие в спасении людей. Я написал заявление начальнику Московского управления гражданского воздушного флота с просьбой направить меня на Чукотский полуостров.

Через несколько дней вызывает меня начальник и говорит:

— Я прочитал ваше заявление. Вы хотите спасти челюскинцев?

— Да.

— Сколько вам лет?

— Тридцать четыре.

— Поживите до сорока, а потом полетите.

Я промолчал. Начальник прошелся по кабинету, потом резко повернулся ко мне и спросил:

— Сколько человек сидит на льдине?

— Сто четыре.

— А когда вы прилетите туда, будет сто шесть. Сломаете там самолет, вас еще спасти придется. Ну, все. [45]

«Нет,—подумал и,—это еще не все!» И обратился в «Правду» с просьбой помочь мне.

В ожидании ответа на мое письмо пошел на врачебную комиссию. Чувствовал я себя хорошо, только боялся, как бы не заставили присесть. У меня плохо гнулась правая нога, ушибленная на Байкале. А вдруг забракуют?

Врачи ознакомились с историей моей болезни после аварии на Байкале. Когда они узнали, что я получил сильную травму головы, то целый день таскали меня по кабинетам. Потом показали академику и даже профессора-психиатра пригласили. Наконец, главный врач больницы вручил мне запечатанный пакет; через всю Москву я вез свою судьбу. Ужасно волновался.

Начальник санитарной части Аэрофлота прочел заключение сначала про себя, а потом вслух: «Летчика Водопьянова к полетам допустить без всякого ограничения». Я крепко пожал ему руку и помчался домой. Радости не было конца.

* * *

Вскоре меня вызвали в Кремль.

Когда я вошел в кабинет Куйбышева, Валериан Владимирович поднялся мне навстречу. Его глаза глядели приветливо, и лицо озарялось доброй улыбкой.

Я четко, по-военному, отрапортовал:

— Пилот гражданской авиации Водопьянов!

— Знаю, знаю,—кивнул Куйбышев. Затем, пристально посмотрев на меня, спросил:

— Ваша машина готова?

— Готова, — ответил я и добавил:—Надеюсь ваше задание выполнить.

— Покажите, какой вы себе наметили маршрут.

Мы подошли к большой географической карте.

— Из Москвы до Николаевска-на-Амуре я полечу по оборудованной трассе,—стал докладывать я.— Дальше возьму курс на Охотск, бухту Ногаево, Гижигу, Каменское, Анадырь, Ванкарем, а из Ванкарема на льдину.

— Кто-нибудь летал зимой по этой трассе — из Николаевска на Чукотку?—спросил Куйбышев.

— Нет,—ответил я и тут же коротко рассказал, как в прошлом году я должен был пролететь вдоль Охотского побережья на Камчатку, но потерпел серьезную аварию на Байкале. [46]

— Сейчас я надеюсь успешно повторить этот маршрут. И моя машина вполне приспособлена для этого,—подчеркнул я.

Куйбышев задумался, глядя на карту, а затем неожиданно спросил:

— А сколько у вас было аварий?

— Четыре.

— Четыре? А вот посмотрите, что здесь пишут о вас. Взяв со стола мою характеристику, Валериан Владимирович прочитал:

— «Имеет семь аварий». А вы говорите — четыре!

Я почувствовал, как во мне все оборвалось. Кровь бросилась в лицо. Неужели Валериан Владимирович подумал, что я сказал ему неправду! Торопясь, начал разяснять неточность этой записи:

— Настоящих аварий у меня было всего четыре, а поломок много больше — около десяти. Но нельзя поломку считать аварией!

Валериан Владимирович внимательно слушал мои объяснения, а я продолжал говорить, все больше волнуясь, так как чувствовал, что судьба моего полета держится на волоске.

— Понимаете, товарищ Куйбышев. Ну, допустим, сломалось колесо... Я меняю его и лечу дальше. Это у нас называется «поломка».

Куйбышев улыбнулся и после короткого раздумья спросил:

— Достаточно ли серьезно вы все взвесили? Ведь это полет в Арктику! Он значительно сложнее, чем полет на Камчатку.

— Я все учел, товарищ Куйбышев.

— Ну, хорошо!—сказал Куйбышев,—приходите ко мне завтра за ответом.

На другой день я снова стоял в том же кабинете у географической карты, но на этот раз маршрут намечал Валериан Владимирович.

— Вы полетите,—сказал он,—не из Москвы, а из Хабаровска. До Хабаровска поедете экспрессом.

Немедленно разберите свой самолет и погрузите его на платформу.

Я попытался возразить: зачем мне, летчику, ехать поездом, когда сейчас каждый день дорог. Люди томятся в ледяном плену, ждут помощи...

Но Куйбышев заранее предвидел мои возражения. [47]

— Подсчитайте,—спокойно предложил он,—каким путем вы скорее достигнете цели. Сейчас еще зима.

Дни и так короткие. Смотрите,—и он указал на карту.—Вы полетите на восток, следовательно,

укорачиваете день. С наступлением темноты вам придется садиться. Больше одного участка за день вы не осилите. До Хабаровска таких участков десять, а поезд идет девять суток. Да и погода на трассе может оказаться неблагоприятной.

— Я рассчитываю лететь день и ночь.

— Нет,—твердо сказал Куйбышев,—летать ночью я вам не разрешу.

— Понятно, товарищ Куйбышев! Разрешите действовать?

Валериан Владимирович протянул руку и, прощаясь, как-то особенно тепло, по-дружески посоветовал:

— Приедете в Хабаровск, соберете самолет, — попробуйте его в воздухе, проверьте все тщательно, в плохую погоду не летите. Помните, что вас на льдине ждут люди, ждут, чтобы вы их спасли. В общем успех будет зависеть от вас самих.

От Москвы до лагеря челюскинцев я сотни раз повторял слова: «Помните, что вас на льдине ждут люди, ждут, чтобы вы их спасли».

* * *

В Хабаровск я приехал двенадцатого марта, а на следующий день мои механики Александров и Ратушкин приступили к сборке самолета.

Машины пилотов Гальшева и Доронина стояли уже готовые к вылету.

Семнадцатого марта в десять часов утра мы вылетели из Хабаровска. Решили лететь строем, в видимости друг друга. Старшим по перелету назначили Гальшева.

Трудно мне было лететь последним. Мой «П-5» был намного быстрее их «ПС-3». Мне пришлось делать круги, набирать высоту, убирать газ, планировать, — словом делать все, чтобы только не заблуждаться вперед.

Вначале погода была хорошая. Мы набрали восемьсот метров, но вскоре попали в мелкий снегопад.

Стали держаться ближе друг к другу, чтобы не потерять ведущего. Снегопад усилился. Снизились до пятидесяти метров. Видимость настолько ухудшилась, что [48] ведущий самолет я потерял. Остался на виду один Доронин, но через несколько минут и его не стало видно.

Решил лететь самостоятельно, так как трассу я знал хорошо. Прибавил оборотов мотору, довел скорость до ста восьмидесяти километров в час. Лечу по левому берегу Амура. Вдруг, перед самым носом моего самолета, пересекает дорогу «ПС-3». Я сейчас же рванул ручку на себя, ушел в облачность и потерял землю. Добавил еще газу и стал пробиваться вверх. Слой облаков оказался в две с половиной тысячи метров. Наконец, вылетел из облаков наверх — там ослепительно светило солнце.

Лететь по компасу в Николаевск опасно. Судя по сводке, там снегопад. Пробиваться вниз рискованно, можно налететь на высокую сопку, около Николаевска их много. Итти же по низам, бреющим полетом, тоже нельзя: вдруг Гальшев или Доронин вернутся и не заметим, как налетим друг на друга.

Решил возвратиться. Через два часа сажусь в Хабаровске. Подбегают механики.

— В чем дело? Почему вернулся? С мотором что случилось?

— Нет, — говорю, — мотор работает хорошо, самолет тоже исправный.

— Так почему же вернулся?

— Погода плохая, поэтому и вернулся.

В этом полете я особенно остро чувствовал важность и ответственность дела, порученного мне партией и правительством, и обдумывал каждый шаг. Прежде я нередко шел на риск. Сейчас как бы переродился.

На другой день я вылетел вновь. Снегопад не прекращался. Пролетел полпути до Николаевска. Попадаем в пургу, и самолет начало сильно кидать. В плечо меня толкает механик и говорит:

— Давай вернемся в Нижне-Тамбовское. Там я видел на реке ровное место.

В это время машину бросило вниз так резко, что я обеспокоился, как бы не врезаться в какую-нибудь сопку. Механик был прав, надо было прервать полет.

Спустя непродолжительное время после посадки на льду реки Амур, к нам прибежали местные жители — сначала ребята, потом мужчины. Мы попросили проводить нас на метеорологическую станцию.

Начальник [49] метеослужбы сообщил, что в Николаевске такая же плохая погода, как и в Мариинске, куда мы попали.

Посоветовался с товарищами — решили отложить полет.

За день погода так и не улучшилась. Пришлось ночевать. Утром я благополучно прилетел в Николаевск. Гальшева и Доронина там не было; они уже вылетели на Охотск.

К вечеру я догнал товарищей в Охотске. Гальшев и Доронин были очень довольны: мы опять вместе.

Тяжелым был путь из Охотска до бухты Ногаево. Летели мы на высоте две тысячи метров. День был ясный, но как нас качало! Смотришь на высотомер — две тысячи двести и вдруг тысяча восемьсот, внезапно проваливаешься вниз. Мне было не так страшно; у меня машина пилотажная, а вот у Гальшева и Доронина пассажирские. Им досталось. Вдобавок ветер был встречный. Шестьсот пятьдесят километров мы летели шесть часов, тогда как это расстояние на моем самолете можно было покрыть за три часа двадцать минут.

В Ногаеве нам рассказали, что в этот день в Японии разрушило целый город и потопило несколько пароходов. Мы попали в крыло этого тайфуна.

Здесь нам пришлось сидеть пять суток. Дня четыре так пуржило, что вокруг ничего не было видно.

Гижига сообщала по нескольку раз в день, что у них свирепствует пурга, видимость пятьсот метров.

Двадцать седьмого марта мы полетели в Гижигу. Сначала погода благоприятствовала, но скоро стала ухудшаться. Я обогнал товарищей; пошел впереди, чтобы не бояться столкновения.

Скоро попали в пургу. Видимость почти совсем исчезла. Возвращаться опасно: за мной идут две машины.

С трудом преодолел я пургу. Вдохнул свободнее. Впереди показалось море. Оставляя обрывистый берег слева, я благополучно дошел до Гижиги, но когда увидел приготовленный для нас аэродром, то ужаснулся: границы площадки были обозначены бревнами, да такими, что, если попадешь на них,— наверняка поломаешь машину.

Мы просили, чтобы аэродром был размером в тысячу метров. Нам честно приготовили такой аэродром в виде узенькой полоски — сто пятьдесят метров ширины на тысячу метров длины. А тут как на зло боковой ветер. [50]

В Гижиге перестарались. В какой-то инструкции вычитали, что посадочное «Т» кладется против ветра. Положили «Т» против ветра, перехватив всю площадку черным полотном. Но так как ветер сдувал знак «Т», то для крепости прихватили полотно опять же бревнами. Я сделал круг над аэродромом, другой, третий: «Не год же, — думаю, — летать! Надо садиться». Сел хорошо.

Приказал срочно убрать с аэродрома бревна и выложить «Т» вдоль площадки. С минуты на минуту могли показаться товарищи. У них тяжелые самолеты, и сесть им еще труднее, чем мне.

Галышев и Доронин в этот день не прилетели: из-за плохой погоды они вернулись в Ногаево. На другой день они были приняты по всем правилам аэродромной службы.

Следующим пунктом было Каменское. Там зажгли костры, положили «Т». Первым пошел на посадку Доронин. Самолет его коснулся снега, попал на надув, сильно подпрыгнул. Летчик не растерялся, подбавил газу и подтянул самолет. Стал сажать второй раз. Шасси не выдержало, сломалось, самолет лег на лыжи и тут же остановился. Доронин выскочил из машины и выложил знак о запрещении посадки. Мы стали кружиться и ждать. Галышев не выдержал, сел на реке, в километре от аэродрома, и стал рулить к строениям. Я подумал: «Там теперь четыре понимающих дело человека. Не сяду, пока они не дадут сигнала». Федотов, бортмеханик Галышева, нашел ровное место, лег и изобразил собою «Т». Тогда я сел рядом с ним.

На самолете Доронина поставили запасное шасси и сменили винт, но из-за пурги нам пришлось просидеть на культбазе пять дней.

По вечерам я проводил с местными жителями беседы об авиации. Особенно оживленно меня слушали в национальной партийной школе. Молодые коряки спрашивали, могут ли их принять в летную школу, и очень обрадовались, когда на этот вопрос я ответил утвердительно.

Четвертого апреля мы, наконец, прилетели в Анадырь и стали готовиться к последнему прыжку.

Через некоторое время после нашего прилета в дом, где мы остановились, вошли два измученных человека в грязных комбинезонах. [51]

Это были механики самолета Демирова из группы Каманина.

Отогревшись, они рассказали нам о своих злоключениях.

Вчера утром самолет вылетел из Майна-Пыльгина, прилетел к Анадырскому заливу, но попал в густую дымку. Ориентировку потеряли. Анадырь не нашли. Заметили яранги и решили сесть, чтобы определиться. Но чукчи по-русски говорить не умели и ничего объяснить не смогли.

Полетели дальше. Шесть раз садились, но ориентировки так и не восстановили. Бензина осталось очень мало. Решили сесть в седьмой раз у домика, надеясь встретить там русского человека. Опять разочарование — это не дом, а рыболовный сарай, ни единого живого существа. Посреди сарая лежат две железные бочки. Демиров зло толкнул одну из них, она еле качнулась. Открыли, а там оказался бензин... Немедленно вылили полторы бочки в баки, а на оставшемся бензине стали греть воду для мотора.

Вдруг слышат — летят самолеты. Люди принялись махать руками, кидать вверх рукавицы, стрелять и даже кричать. Но самолеты один за другим пролетели, не замечая сигналов.

Стараясь воспользоваться хорошей погодой, Демиров приказал запускать мотор, но мотор не завелся. Не было сжатого воздуха, да и людей не хватало. Тогда Демиров послал механиков за помощью. Вот они и набрели на нас.

Начальник погранотряда предоставил в распоряжение механиков две собачьи нарты и пять красноармейцев.

* * *

Погода улучшилась, но на самолете Галышева отказала бензиновая помпа. Исправить ее не так легко.

Чтобы не терять драгоценный ясный день, мы с Дорониным решили лететь.

До Ванкарема осталось тысяча двести километров, а если по прямой, через Анадырский хребет, то всего лишь шестьсот. Меня предупредили, что через хребет еще никто не летал.

Через час с минутами я уже пролетел залив Креста, изменил курс и пошел прямо через хребет. Горы в этом месте оказались невысокими. Имея всего тысячу восемьсот метров высоты, самолет свободно пересек их. [52]

Сильным боковым ветром меня снесло на запад, немного левее Ванкарема. Вышел я на лагуну Амгуемы, которую принял за лагуну Пынгопильхен. На карте они очень похожи одна на другую. Вижу, показался мыс.

— Ванкарем!

Подлетаю ближе, гляжу — большие строения, две высокие радиомачты. «Что такое? Говорили, что в Ванкареме всего несколько яранг да один маленький домик фактории, а тут дома».

Сделал круг. Развернул карту, посмотрел внимательнее. Вот так Ванкарем! Да это же мыс Северный! На двести километров пролетел дальше. Решил все же сесть и полностью заправиться горючим, чтобы на этом же бензине из Ванкарема несколько раз слетать в лагерь. Я слышал, что в Ванкареме бензина мало и возят его туда на собаках из Уэлена.

Сел благополучно. Узнав о том, что Доронин, вылетевший часом позже меня, удачно сел в Ванкареме, я в тот же день вылетел в лагерь.

Набрал высоту в тысячу метров. Справа был хорошо виден Анадырский хребет, слева Чукотское море, сплошь покрытое торосами.

Вскоре я увидел мыс. По очертанию это не Ванкарем. Неужели я опять промазал?

Делая круги, я стал снижаться, стараясь точнее определить свое местонахождение.

Бортмеханик толкнул меня в плечо и указал вниз. Я думал, что он предлагает мне сесть, но, присмотревшись внимательнее, увидел: по берегу на собачьих нартах едут люди. Хотел сесть около них и спросить, где этот неуловимый Ванкарем, но для посадки не оказалось подходящего места.

Стал соображать, что делать дальше. Пролетел над людьми бреющим полетом. Они дружно махали мне руками, видно, приветствовали «воздушного каюра». «Спасибо, — думаю, — но мне-то от этого не легче! Мне надо знать, в какую сторону лететь!»

Еще раз пролетел над ними, стараясь разглядеть, что это за люди. Одеты все в кухлянки — значит, чукчи. А куда едут — на базу или обратно, неизвестно. Тогда, я решил сбросить вымпел с запиской.

Может быть, среди этих людей найдутся такие, которые могут прочесть по-русски; они укажут, куда лететь. [53]

Минут через пять вымпел был сброшен. Пока я делал круг, люди успели прочесть записку и дружно замахали руками в одном направлении, указывая мне путь на восток. В благодарность я покачал машину с боку на бок, как говорят летчики, — помахал крыльями.

Люди, одетые в кухлянки, оказались челюскинцами, которых уже успели спасти. Они ехали из Ванкарема в Уэлен.

Не успел я сесть в Ванкареме, как сразу же решил лететь в лагерь. Пока бортмеханик освобождал машину от лишнего груза, Бабушкин, являвшийся комендантом аэродрома, указывал, каким курсом я должен следовать.

— Через сорок минут, — пояснил он, — ты увидишь на горизонте черный дым — это в лагере жгут костры. Чтобы захватить из лагеря побольше людей, я оставил бортмеханика на берегу.

От Хабаровска до Чукотского моря я пролетел больше пяти тысяч километров, но они не запомнились мне так, как этот короткий, в сто пятьдесят километров, путь к лагерю. Я внимательно смотрел вперед, стараясь увидеть черный дым. От сильного напряжения уставали глаза, они слезились, горизонт становился мутным. Протру глаза, дам им немного отдохнуть и опять смотрю вперед. Ровно через сорок минут немного правее курса показался черный дым. Я даже закричал «ура» от радости.

И вот подо мною лагерь. Между ледяными глыбами стоят маленькие палатки. В стороне лежат две шлюпки, снятые на всякий случай с парохода. А на вышке развевается красный флаг, особенно выделяющийся на белом фоне.

Через несколько минут я благополучно посадил самолет на крохотную площадку и крикнул:

— Кто следующий полетит на берег? Прошу на самолет!

В мою двухместную кабину с трудом втиснулись четыре человека. Через пятьдесят минут я высадил их на материк и тут же снова полетел в лагерь.

Во второй рейс взял троих. Поднялся, лечу. На полпути к Ванкарему заметил резкое падение температуры воды верхнего бачка.

Не теряя времени, стал набирать высоту. Это дало бы возможность, в случае если откажет мотор, спланировать как можно ближе к берегу. Мысленно я умолял мотор: [54] «Поработай, дружок, еще каких-нибудь десять минут, и тогда мы будем вне опасности!»

Но я волновался напрасно: вода не закипела и мотор не остановился. Просто испортился термометр.

На льдине осталось шесть человек. Я хотел вылететь в третий рейс, но меня не пустили. Самолеты Каманина и Молокова были не совсем исправны, а один мой самолет все равно не забрал бы всех.

Оставлять же в лагере на ночь двоих опасно.

В эту ночь в Ванкареме никто не спал. Тут я впервые почувствовал, что значит суровый Север, как он спланирует людей. Находящиеся в безопасности челюскинцы мучились за товарищей, оставшихся на льдине. Они знали, что погода может в любую минуту испортиться и тогда последний — пятнадцатый по счету — аэродром в лагере может быть уничтожен. Шесть человек не будут в состоянии вновь расчистить площадку и принять самолет.

На наше счастье, погода не испортилась.

Утром была дымка. Не дожидаясь, пока она разойдется, я решил вылететь один.

Набираю высоту в тысячу метров. Туман тонким слоем покрывает льды. Справа резко выделяется верхушка горы на острове Колючий.

Потом туман стал редеть. Сквозь него уже виднелись торосы. Впереди показался дым.

«Вот хорошо вышел,—думал я.—Значит за ночь льдину никуда не отнесло».

Ведь до сих пор летчикам приходилось менять курс каждые сутки, а иногда даже по два раза в день: льдина дрейфовала, передвигаясь то вправо, то влево.

Самолет быстро приближался к дыму. Но что это? Почему такой же дым справа?..

Продолжаю лететь, не сходя с курса. Приняв клубы дыма за костры, я приблизился к ним, но обнаружил, что это большие разводья. Лед потрескался, и из трещин обильно выделялся пар.

Час двадцать минут я упрямо летел вперед, не меняя курса, но так и не нашел лагеря. Его упорно скрывала туманная дымка. Решил вернуться обратно и подождать, пока разойдется туман.

К двенадцати часам дня туман рассеялся. Механики исправили самолеты Каманина и Молокова. Мы вылетели в лагерь звеном на трех одинаковых машинах. [55]

Чтобы не плутать над ледяными полями, Каманин взял с собой штурмана Шельганова. Но это оказалось излишним. Испарения прекратились, туман разошелся, и на белом ледяном фоне мы еще издалека увидели столб дыма от костра, разведенного в лагере.

Кренкель передавал последнюю радиogramму:

«Прилетели три самолета. Сели благополучно. Снимаем радио. Сейчас покидаем лагерь Шмидта».

Каманин взял на борт штурмана и одного челюскинца. Кроме того, в парашютные ящики, подвешенные под нижней плоскостью, он посадил восемь собак. Молоков взял двух челюскинцев и нагрузил парашютные ящики вещами. Я взял троих. Среди них находился молодой радист Сима Иванов; «Челюскин» должен был доставить его на остров Врангеля.

Один за другим стали подниматься самолеты.

Кренкель попросил меня сделать прощальный круг над лагерем. Я взглянул на товарищей. Они с грустью смотрели вниз. Кренкель морщился.

Через сорок пять минут прилетели в Ванкарем. Сколько было радости,—трудно передать.

Нас вышло встречать все население Ванкарема — человек двадцать — и шестьдесят челюскинцев. [56]

Выпустили собак. Они бегают вокруг самолетов. Нашли хозяев, прыгают, ласкаются.

Из самолетов вышли челюскинцы. Прибывшие сюда ранее бросились к ним, стали целоваться...

Наш последний полет в лагерь особенно запомнился челюскинцам, находящимся в Ванкареме. Немало им пришлось пережить в эти несколько часов. Раньше Кренкель или Иванов сообщали по радио и о прилете самолетов и о благополучном их вылете. В последний раз было передано лишь о том, что самолеты прилетели в лагерь; о вылете же сообщить было некому. Ожидающие высчитывали: столько-то минут потребуются для снятия радио, столько-то на путь до аэродрома, час на полет. Судя по этим расчетам, на горизонте уже должны были показаться самолеты, но они все не появлялись.

Беспокойство стало овладевать людьми. Они влезли на крышу фактории и так сосредоточенно смотрели вдаль, что им казалось, будто на них летят целые эскадрильи. Но стоило дать отдохнуть глазам, как самолеты исчезали.

Наконец, на горизонте показалась маленькая точка. За ней вторая и третья. Челюскинцы так обрадовались, что стали прыгать прямо с крыши в глубокий снег, вскакивали и бежали на аэродром.

Нас стали качать. Думал закачают насмерть. Я сказал Кренкелю:

— Пощупай, это земля. Настоящая земля. Теперь тебя не будет носить ни на юг, ни на север... А у тебя слезы показались, когда я делал последний круг над лагерем. Жаль было расставаться, что ли?

— Нет, я плакал не потому, что расставался, а потому, что ты Иванова мне на ноги посадил...

Кренкель нагнулся, хотел пощупать землю через снег:

— Матушка ты моя!

А ему говорят:

— Это еще море. А земля в ста метрах.

— Как море! Я еще на море? Скорее побегу на землю,—шутил он.

...Мы научились дорожить погодой и теперь использовали ее, что называется, до конца. Не теряя времени, решили начать перевозку челюскинцев в Уэлен. Проверили все самолеты. Они оказались в полной исправности. Нехватало только «мелочи»—горючего. Вот когда нам пригодился [57] бензин,

захваченный мной с мыса Северного. Мы разделили его поровну с Молоковым. Все-таки две машины дойдут до Уэлена, перевезут восемь челюскинцев, а оттуда захватят бензин для остальных машин.

* * *

Тринадцатого апреля, ровно через два месяца после гибели парохода «Челюскин», был отдан рапорт партии и правительству о спасении всех челюскинцев. В ночь на четырнадцатое апреля мы слушали ответную радиogramму, полученную из Москвы:

«Ванкарем, Уэлен.

Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову, Доронину
Восхищены Вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся Вашей победой над силами стихии. Рады, что Вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой родины.

Входим с ходатайством в Центральный Исполнительный Комитет СССР:

- 1) об установлении высшей степени отличия, связанного в проявлении героического подвига,—звания «Героя Советского Союза»,
- 2) о присвоении летчикам: Ляпидевскому, Лепаневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову, Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев, звания «Героев Советского Союза»,
- 3) о награждении орденом Ленина поименованных летчиков и обслуживающих их бортмехаников и о выдаче им единовременной денежной награды в размере годового жалования.

И. Сталин. В. Молотов. К. Ворошилов. В. Куйбышев. А. Жданов.»

Мы долго стояли молча. У каждого сердце наполнилось нескончаемой радостью. Мы не находили слов, чтобы выразить благодарность нашей партии и правительству.

* * *

Утром мы с Молоковым прилетели в Уэлен.

Только сели, началась пурга. Как хорошо, что лагерь челюскинцев уже ликвидирован! [58]

Пурга задержала нас в Уэлене пять суток. На шестой день мы вернулись в Ванкарем с бензином. Тут уже начали летать все самолеты.

Большую роль в спасении челюскинцев сыграли жители Чукотского полуострова. Они помогли организовать авиабазу в Ванкареме, перебрасывали на собаках и оленях бензин, вывозили челюскинцев из Ванкарема в Уэлен.

Двадцать первого мая мы покинули берега Чукотки.

Во Владивостоке нас встречали сотни тысяч людей. Над пароходом летали самолеты, а с них на палубу сыпались цветы...

Через трое суток мы выехали специальным поездом в Москву.

От Владивостока до Москвы сто шестьдесят остановок. И всюду, где бы ни останавливался поезд, нас встречали с цветами, со знаменами, приветствовали и без конца просили, чтобы мы рассказали о лагере, о полетах. На одной станции, где поезд не остановился, а шел тихо, рядом с вагоном бежала старушка лет семидесяти. В руках она держала узелок и кричала:

— Детки, что же вы не остановились? А я вас ждала, я вам пирожков напекла!

Челюскинцы не раз смотрели смерти в глаза. Несколько месяцев они боролись с природой, и их не покидали мужество и твердость. А когда обрели у себя на родине теплую, радостную встречу, не раз на глаза навертывались слезы.

Девятнадцатого июня приехали в столицу нашей Родины. Челюскинцев встречала вся Москва.

В полярной авиации

Уже на другой день по приезде в Москву я направился в Управление гражданского воздушного флота. Не терпелось увидеть товарищей по работе, рассказать о полетах в ледовый лагерь, выразить им благодарность за советы и помощь.

Каково же было мое изумление, когда начальник отдела кадров заявил мне:

— К сожалению, Михаил Васильевич, вы больше не наш...

— Как не ваш?

— Так. Вы больше у нас не служите. Вас приказом перевели в полярную авиацию. [59]

После теплой беседы с товарищами я пошел в Управление полярной авиации Главсевморпути. Меня волновало и радовало то, что отныне я официально признан полярным летчиком. Но еще больше

порадовался я, узнав о широких планах работ по дальнейшему освоению Арктики. Управление полярной авиации было занято организацией больших перелетов.

В начале 1935 года мне предложили совершить перелет по маршруту Москва — Свердловск — Омск — Красноярск — Иркутск — Чита — Хабаровск — Николаевск-на-Амуре — Охотск — бухта Ногаево — Гижига — Анадырь — Уэлен — мыс Шмидта. Весь этот путь туда и обратно до Хабаровска составлял около двадцати тысяч километров.

Мне предстояло выяснить ряд вопросов, касающихся организации почтовой и пассажирской связи по этому маршруту, а также определить конструктивные и другие требования, которым должен отвечать почтово-пассажирский самолет в условиях дальнего Севера.

Ходом подготовки к перелету заинтересовался товарищ Молотов. Узнав, что на моем самолете нет радио, Вячеслав Михайлович предложил не выпускать меня в полет до тех пор, пока радиостанция не будет установлена. Впоследствии, во время перелета, я не раз с благодарностью вспоминал о внимании товарища Молотова. Без радиостанции нам пришлось бы очень туго.

В паре со мной должен был идти полярный летчик М. Я. Линдель. Механиком на моем самолете был назначен Флегонт Бассейн, которого я знал еще со времен гражданской войны, радистом — челюскинец Серафим Иванов.

Первого марта мы стартовали, а через пять суток находились уже в Хабаровске. Было очень приятно вновь попасть на знакомый аэродром, с которого год назад вылетали на Чукотку спасать челюскинцев. Первый этап перелета закончен. За тридцать девять летных часов покрыто семь с половиной тысяч километров. Но впереди самая трудная часть пути.

Подготовив машину к полету, я взял на борт почту и школьные тетради. Дело в том, что здесь, в Хабаровске, мне вручили радиограмму учительницы с Шантарских островов. Она сообщала, что в ее школе нет тетрадей, и просила захватить с собой хотя бы несколько сот штук. [60]

Одиннадцатого марта в десять часов утра по местному времени мы поднялись над Хабаровском и взяли курс на Николаевск-на-Амуре. Мне опять пришлось идти по старой трассе. Сколько раз, летая на линии Хабаровск — Сахалин, я видел сверху знакомые до мельчайших подробностей Богородск и Малмыж, неровный, торосистый лед Амура.

Но вот часа через полтора начались новости. На берегу Амура, в том месте, где была еле приметная деревушка, показался большой город. С беспокойством взглянул я на карту: уж не сбились ли мы с пути? Нет, все в порядке. Это Комсомольск-на-Амуре,—город, возникший в последние два года. Хорошо видны корпуса строящихся заводов, новая мельница из красного кирпича, зерносушилка и масса складов. Пролетаем бывшее село, теперь город с асфальтированными улицами — Софийск. Как быстро преобразуется наша страна!

Недалеко от Троицка я обнаружил отсутствие Линделя. Что за оказия? Только что был справа, рядом со мной, а теперь как в воду канул.

— Где Линдель?—крикнул я Бассейну.

В ответ тот пожал плечами и показал на Иванова. Радист давно пытался связаться с Линделем, но безрезультатно.

Обеспокоенный внезапным исчезновением товарища, я развернулся и пошел обратно, решив проверить, не сел ли он где-нибудь. Вот внизу, на белизне снега, показалась точка, похожая на самолет. Подлетаю ближе. Нет, это сено. Таких точек я обнаружил множество, и они заставляли меня кидаться то вправо, то влево, а Линдель, как потом оказалось, все это время спокойно летел за мной, в хвосте моего самолета, не понимая, в чем дело. Когда я стал делать круги, то обнаружил его.

Сели в Николаевске. Здесь кончалась воздушная трасса, по которой регулярно летали наши самолеты. Дальше начинался а тяжелый, малоизведанный путь.

Меня опять поразил огромный размах строительства. Еще недавно, всего год назад, я пролетал здесь и ничего нового не заметил, а сейчас под Николаевском, за мысом Кошки, вырос целый город. Про него мне с гордостью сказали:

— Это наш зерновой городок!

— Почему зерновой? [61]

— А вот поедем — посмотрим.

Мне не терпелось посмотреть этот городок. Поехали мы на машине, что также было новостью. До сих пор в этих краях мне приходилось либо летать на самолете, либо ездить на собаках или оленях. В городок вела новая, но уже укатанная автомобильная дорога.

Николаевцы не зря гордились своим зерновым городком. Действительно, здесь было на что посмотреть. На окраине города вырос большой, оборудованный по последнему слову техники мельничный комбинат: механическая мельница, элеваторы, склады, дома для рабочих.

На другой день решили лететь прямо до Охотска. В десять часов тридцать минут наши машины взяли старт. Курс — на северо-запад, через горы.

Для самолета десятки километров измеряются минутами полета. Скоро мы вышли на мыс Мухтеля. Под левым крылом показался залив Николая с островком Удд (ныне остров Чкалова). Это последняя точка, куда можно сесть в случае вынужденной посадки.

Началось Охотское море. Идем над торосистым льдом с большими редкими разводьями. Стали особенно чутко прислушиваться к работе мотора, попробовали по очереди оба магнето — работают хорошо.

Впереди стал вырисовываться остров Большой Шантар. Я сбавил газ и пошел на снижение. Линдель с правой стороны держался на такой же высоте.

У губы Якшино мы летели на высоте в триста метров. Делая круг над селением, я вспомнил, как в 1930 году разведывал здесь с воздуха морского зверя. Тогда острог казался пустынным, а сейчас он стал неузнаваем. Его покрыли десятки строений широко раскинувшегося питомника соболей. На берегу губы видны катеры и лодки.

Я зашел со стороны гор и снизился над строениями метров до двадцати. Из домов выбежал народ. Приветствуют, машут руками.

Даю сигнал. Почта и школьные тетради сброшены. Стал набирать высоту. Изменив курс, пошел через море, прямо на Аян.

В полете мы имели непрерывную связь по радио с тремя пунктами: Николаевском, Аяном и Охотском. Николаевск через каждые десять-пятнадцать минут спрашивал, где мы находимся. Аян и Охотск беспрестанно сообщали состояние погоды. [62]

Мы уже три часа в воздухе, а еще и полдороги не пролетели. Впереди показался Аян. Линдель радирует: «Помпа не берет бензин из добавочных баков. Лечу на главных. Жду указаний».

До Охотска еще около четырех часов, на это время ему главных баков нехватит. В пути сесть будет негде. Даю распоряжение: «Приземлиться немедленно, перелить бензин из добавочных баков в главные и, не задерживаясь, вылететь в Охотск. Я садиться не буду».

Порт Аян расположен на западе Охотского побережья. Его бухта, окруженная высокими сопками, находится как бы в котловане. Посадка возможна только с моря. Линдель блестяще посадил свой самолет. Убедившись в этом, я дал полный газ и полетел дальше.

До Охотска лететь было очень трудно. Мне впервые пришлось испытать такую жестокую болтанку.

Вдобавок и внизу ничто не веселило: справа виднелось открытое море с белыми гребнями высоких волн, слева — мрачный хребет Джуг-Джур. Берега моря скалистые, обрывистые. Нет ни малейшего намека на ровную площадку.

Между тем болтанка увеличивалась. Какая-то невидимая сила подхватывала самолет, поднимала его вверх, а потом совершенно неожиданно бросала вниз, метров на двести.

Казалось, вот-вот разорвутся поясные ремни, которыми мы были привязаны к сиденьям.

Наконец, показалось первое селение. Обрывистые берега кончились, потянулись пологие. Часто стали попадаться естественные аэродромы — реки, покрытые ровным снегом. Настроение сразу изменилось, да и качать стало меньше.

Через шесть с половиной часов после вылета из Николаевска наш самолет был над Охотском.

Снизившись, я внимательно осмотрел аэродром, зашел против ветра и благополучно сел.

К вечеру прилетел и Линдель.

* * *

За ужином секретарь райисполкома рассказывал нам о жизни народов Крайнего Севера.

— Я работаю здесь уже три года,—говорил он.—Объездил на собаках почти все побережье от Аяна до бухты [63] Ногаево. Много видел. В Охотском районе есть два наиболее отсталых кочевых селения — Хейджан и Ульбея. Население их кочует почти в пятистах километрах от морского берега, на котором сосредоточены все административные и культурные организации. Зимой люди занимаются охотой, а летом ловят рыбу в горных речках. В это время к ним пробраться невозможно. Единственное средство сообщения — олени.

В ответ мы пообещали, что в недалеком будущем воздушная линия станет полностью освоенной и самолеты будут появляться здесь регулярно.

На другой день мы проверяли подготовку самолетов к отлету. Неподдалеку от машин стояла железная бочка, к которой рабочие и красноармейцы пограничного отряда таскали дрова. В бочке вертикально стояла палка, вмерзшая в лед.

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

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

— А разве палка может предотвратить это?

— По этой палке лед вытесняется наружу и не жмет на стенки бочки. Понятно?

— Умный ты, товарищ Люк. Ты сам это изобрел?

— Зачем сам? Это народ придумал. У нас всегда большие морозы, а посуды мало. Все так делают.

Люк облил бензином дрова, и через несколько секунд кругом бочки запылал огонь. Скоро вода была подогрета и залита в радиаторы моторов.

В одиннадцать часов, получив сведения о погоде в бухте Ногаево, мы улетели.

Чем дальше мы пробивались на север, тем труднее становилось лететь на тяжелых, перегруженных почтой машинах.

Посадочные площадки встречались редко. Теперь дод нами расстилались дикие, необжитые места, где можно пролететь сотни километров, не встретив человеческого жилья.

Двадцать второго марта оба самолета благополучно опустились в культбазе Каменское.

Нас встретил местный работник, с которым я познакомился еще в прошлом году. К самолетам подъехали нарты, на них была нагружена почта. [64]

— Товарищ командир перелета!—неожиданно обратились ко мне бортмеханики.—Что мы будем делать? Здесь нет горючего.

— Как нет? Мне сообщили, что бензин для нас приготовлен.

— Бензин есть, но он такой грязный, что на нем и дизель работать не будет.

Достать горючее было нелегко; оставался один выход: профильтровать грязный бензин не через одну замшу, как это делается обычно, а через две.

В помощь нам дали молодых коряков. К утру бензин был тщательно профильтрован, машины заправлены, но о вылете не могло быть и речи. Разыгралась такая пурга, что ходить без камлеек {4} стало невозможно: в мех набивался снег, и кухлянка превращалась в тяжелый белый войлок.

Вечер мы провели в кругу корякской молодежи. После моего рассказа о спасении челюскинцев развернулась беседа. Один комсомолец рассказал нам о том, как здесь жили раньше и как живут теперь, при советской власти.

— Много корякской молодежи,—говорил он,—уехало на материк. Получив знания, они вернутся сюда, на Север, приедут помогать нам...

После беседы молодежь начала танцевать свой национальный танец; в нем нарушены все привычные нам танцевальные традиции. В любом нашем танце движутся ноги, все остальные части тела только помогают им. У коряков, наоборот, движутся корпус, руки, а ноги остаются неподвижными. В такт музыке коряки делают резкие движения корпусом и изгибаются так, что туловище становится параллельно полу.

В заключение нам показали пьесу, написанную местными комсомольцами. Как приятно было ее смотреть! В этом маленьком факте, как в зеркале, отражалось то, что обрел корякский народ при советской власти,—стремление к культуре, стремление к жизни, достойной человека.

Двадцать шестого марта мы полетели дальше. Решили лететь вдоль реки Пенжино, с тем чтобы, миновав реку Майн, выйти на Красное озеро, а затем по реке Анадырь дойти до цели. Но уже в самом начале полета мы убедились, [65] что нам не придется воспользоваться столь заманчивым маршрутом. Между реками Пенжино и Майн небольшие сопки. Хотели перебраться через них, но из этого ничего не вышло — видимость резко ухудшилась, а самолеты стало бросать. Пришлось облетать горы. В ущельях нас поджидал такой встречный ветер, что самолеты почти не двигались с места, расходуя всю свою энергию на борьбу со штормом. Возвращаться не имело смысла — мы знали, что в покинутом нами селении нет ни килограмма горючего. Оставался единственный выход — вперед во что бы то ни стало.

Наконец, мы вышли на реку Анадырь, но до наступления темноты остались считанные минуты, а нам еще лететь около двухсот километров.

Я приказал Иванову связаться с Анадырем и запросить погоду. Анадырь сразу же ответил:

— Погода хорошая, ясная. Ждем.

Радирую им:

— Мы запаздываем. Прилетим ночью. Не жалейте керосина, жгите большие костры.

Солнце село. Мы шли на высоте тысячи двухсот метров, скорость полета доходила до двухсот километров в час. Уже с трудом различал я смутные очертания самолета Линделя. Хотел сообщить ему по радио содержание разговора с Анадырем, но у него отказала рация.

Неожиданно Линдель пошел в сторону, стал резко снижаться, а через минуту я потерял его из виду.

Отказал мотор?.. Выяснить некогда. Заметив по карте место посадки Линделя, я решил продолжать полет.

Впереди мелькнули огни. Сердце замерло от радости, но огни тут же пропали. Уж не показалось ли?

Смотрю вперед, по сторонам — огня нет. Делаю круг. Самолет накренился. Ага, вот они! Слева под крылом — несколько костров. Убрал газ, снизился метров до пятидесяти. Пролетев над кострами, заметил, что огонь отклоняется вправо от линии костров. Пришлось садиться не вдоль, а поперек линии. Сел хорошо.

К самолету бегут люди, указывают, куда рулить. Подрулил к берегу. На горе стоят дома, на высоких столбах висят электрические фонари. Что-то не похоже на Анадырь — электричества там в те годы не было. Вылезаю из самолета. Оказывается, сели мы не в Анадыре, а в Рыбкомбинате. [66]

После короткого митинга я спросил начальника политотдела Рыбкомбината:

— Есть ли у вас бензин?

— Бензин для вас находится в Анадыре. Площадку мы здесь приготовили на всякий случай, думали уговорить вас из Анадыря прилететь к нам, показаться рабочим. Не зря готовили — пригодилась!

— Да еще как! Она спасла и нас и наши самолеты... А с кем же, все-таки, я разговаривал по радио? Разве не с Анадырем?

— Нет, вы говорили с нами. У нас своя рация. Анадырь вас не слушал.

— Они только послали вам в культбазу утреннюю сводку погоды, — вмешался радист Рыбкомбината, — а мне удалось связаться с вашим радистом, и я все время следил за вами.

Я крепко пожал ему руку и поблагодарил предусмотрительных работников Рыбкомбината. Где-то глубоко шевельнулось нехорошее чувство к беззаботным анадырцам:

— Значит, они не знают о нашем прилете?

— Нет, не знают...

Анадырь расположен на другом берегу залива, в семи километрах от Рыбкомбината. По моей просьбе туда немедленно были посланы нарты за бензином: утром я хотел во что бы то ни стало вылететь на помощь Линделю. Кроме того, я просил работников анадырской радиостанции регулярно давать свои позывные, надеясь, что мой товарищ ответит на них и этим облегчит поиски самолета.

Позже я узнал, что терпит бедствие не один Линдель. Два дня тому назад из бухты Провидения в Анадырь летели летчик Масленников и штурман-радист Падалка. Они попали в пургу и совершили вынужденную посадку. На поиски пропавших были высланы нарты.

Утром вылететь на помощь Линделю не пришлось, так как началась пурга. К вечеру получили от него радиограмму.

«Сели благополучно, не долетев ста километров. Сидим на реке Анадырь. Вышлите посуду для нагрева воды. Дров не надо — есть кустарник. Причиной посадки явилось сомнение, хватит ли бензина».

На поиски Линделя тоже выехали нарты.

Вот уже несколько дней сидим в Рыбкомбинате в ожидании хорошей погоды. Беснуется пурга. Порой становится [67] мучительно стыдно от сознания того, что приходится сидеть здесь в тепле и бездействии, в то время как люди, затерянные в снежных равнинах, голодные, ждут нашей помощи. Но что поделаешь? В такую пургу было бы безрассудно трогаться с места...

Собственно, если строго разобраться, были основания беспокоиться только за Масленникова и Падалку.

Их положение было поистине тяжелым. Они не могли точно указать места своей посадки, у них на исходе запас продовольствия. У Линделя положение несравненно лучше: он сидит на реке; посланные отсюда нарты непременно найдут его. К тому же в его распоряжении есть двадцатидневный запас продовольствия, палатка и спальные мешки; у него есть возможность приготовить горячую пищу: он захватил с собой целый мешок мороженых пельменей.

Обдумывая план спасения самолета Масленникова, мы детально ознакомились со всем тем, что было сделано до нас.

Масленников совершил вынужденную посадку двадцать четвертого марта и сразу же радировал в Анадырь:

«Сели хорошо. Самолет цел. Сами здоровы. Находимся, по нашему исчислению, примерно в сорока километрах от Анадыря, в шести-восьми километрах от берега лимана, входящего в залив Николая, но возможно и несколько ближе. Точно определить не можем, так как горизонт закрыт облаками. Высылайте нарты. Завтра слушайте нас в четырнадцать часов».

Ему сообщили, что по указанному направлению высланы нарты. На другой день была получена вторая радиограмма:

«Нарты не пришли. Живем в снежной берлоге. Продовольствия хватит на четыре дня. Пытались запустить мотор, но безрезультатно. Повторим попытку в первый летний день. Вчера Падалка поднимался на сопку и пришел к заключению, что мы находимся не там, где предполагали. Мы далеко от берега, километров шестнадцать-двадцать, а то и больше. От нас виден конец Золотого хребта, подходящего к Анадырю. Предполагаем, что мы находимся севернее Анадыря в глубине материка. Просим продолжать поиски километрах в сорока-пятидесяти к востоку, а также немного к западу».

...Поиски Масленникова продолжаются уже восемь суток. Из Анадыря по предполагаемому направлению его посадки вышли шесть нарт под управлением лучших каюров, хорошо знающих местность. [68]

Отрадно было слышать, что местные жители принимали горячее участие в розысках самолета. К высланным из Анадыря собачьим упряжкам присоединились по пути пять оленьих нарт. Чукча Телепин из колхоза «Полярная звезда» приехал в Анадырь и предложил свою помощь.

Но поиски не ограничились посылкой нарт. В разведку вылетел пилот нашего управления Сергучев, застрявший из-за пурги в Анадыре. Летал он недолго. Низкая облачность заставила его вернуться, ничего не обнаружив.

В своей предпоследней радиограмме Масленников и Падалка писали:

«Самолета Сергучева не видели. В следующий полет, как увидим или услышим шум мотора, зажжем масло. Сидим на голодной норме продуктов. Продержимся еще дня четыре, а там можно еще неделю прожить на траве и мху. Однако все же ищите возможно скорее. Мы здоровы. От голода не страдаем, но страдаем от холода и сырой одежды. Привет всем зимовщикам, пусть не беспокоятся».

От Линделя ничего не было слышно пять суток. На шестые получили радиограмму:

«Нарты пришли. При их помощи взлетели и взяли курс на Анадырь. Попали в пургу и сели у левого берега Анадырского залива, не долетев двадцати пяти километров до Анадыря. Самолет цел, все здоровы. Вышлите нартами горячее, бак для нагрева воды».

Собачьих нарт в Анадыре больше не было. Пришлось послать лошадь, запряженную в сани с широкими полозьями.

На другой день погода улучшилась, и я со своим экипажем вылетел на розыски Масленникова. Вся местность была закрыта туманом. Пришлось вернуться, ничего не обнаружив.

Прежде чем сесть, я решил проверить, привезли ли Линделю бензин. Прилетаю в Анадырский залив — никакого самолета там нет. Меня это обрадовало, значит Линдель улетел. Полетел к аэродрому через Нерпичий залив, смотрю — у левого берега что-то чернеет. Подлетаю ближе — самолет! Около хвоста стоит палатка. Делаю круг. Из палатки вылезают люди, бегут в сторону от самолета и ложатся на снег, изображая собой посадочное «Т». «Люди авиационные,—подумал я,—место должно быть хорошее, коль сажают».

Сел хорошо. [69]

— Что же это вы, — спрашиваю,—неправильный адрес указали? Я выслал вам все, как вы просили, в Анадырский залив, а вы сидите в Нерпичьем.

— Разве тут разберешься! Снегопад, не видно ничего, ну и напутали.

Слив бензин из запасных баков в самолет Линделя, мы с бортмехаником полетели в Анадырь за горячей водой. Быстро установили в задней кабине самолета большой бак, налили в него семь ведер горячей воды и укутали чехлами. Вода была доставлена к самолету Линделя, и через полчаса обе машины сели на площадке Рыбкомбината.

Звено опять вместе, самолеты исправны, можно продолжать перелет. Но разве улетишь, когда экипаж Масленникова еще не найден...

Пурга не унималась. Вылететь на поиски мы не могли, хотя последняя радиограмма Масленникова уже более точно указывала место их вынужденной посадки.

«О полете Водопьянова знаем, но мы его не видели. Сидим недалеко от реки.

Предполагаем, что это начало реки Волчьей. Вчера Падалка еще раз поднимался на сопку. На юго-запад и запад равнина с незначительными холмами. Познакомьтесь с описанием местности, поговорите со старожилками».

Вечером перечитали все радиограммы, полученные от Масленникова. Взяли карту и по ней попытались определить место посадки. Раз они пишут, что у них с юго-западной стороны равнина, то, несомненно, они сидят в горах Ушканье, недалеко от реки Волчьей... Наметили точку предполагаемой посадки самолета. Карта готова, но вылететь не можем: держит плохая погода.

Вылететь удалось лишь третьего апреля, когда погода немного улучшилась.

Небо было сплошь закрыто облаками. Вышли на реку Волчью. По ней дошли до гор Ушканье и там, между двумя невысокими горами, увидели самолет.

Иванов дал в Анадырь короткую радиограмму:

«Самолет обнаружили. Идем на посадку».

Я делаю круг, другой. Людей около самолета не вижу. Неужели они погибли?..

Снизился метров до ста, сделал еще круг и увидел, что из-под хвоста самолета вылез человек, за ним другой. Лениво пошли они в разные стороны. [70]

«Знаки, наверное, выкладывавать будут»,—подумал я. Но люди отошли немного от самолета и упали на снег. Видно, они уже не в состоянии двигаться.

С какой же стороны ветер? Как садиться? Делать было нечего, и я пошел на посадку.

К нам подошли два человека. На лицах у каждого толстый слой копоти.

Бассейн достал мешок с продуктами. Откуда только у людей силы взялись! Схватили они этот мешок и моментально исчезли в своей берлоге.

Мы стали отрывать их самолет и греть мотор.

Потом я заглянул в «берлогу». Яма очень глубокая. В ней свободно можно стоять. Пол ровный, обросший густой травой. Им надолго хватило бы этой травы! На примусе в большом бензиновом баке грелась вода.

— Вы что это воду греете? Знали, что мы прилетим?

— Нет,—ответил Падалка,—это на всякий случай. Мы хотели попытаться сами запустить мотор.

Товарищи крепко жали нам руки, полезли было целоваться, да мы удержали их.

— Что вы!—кричал, отмахиваясь, Иванов.—Посмотрите на себя, на кого вы похожи?

Первым поднялся Масленников. Обе машины благополучно прибыли в Анадырь.

* * *

Наконец-то дождались летной погоды: Уэлен, Ванкарем и мыс Шмидта прислали хорошие сводки.

Значит, вылетаем.

У нас оставалось время для того, чтобы во всех деталях продумать предстоящий перелет. Из многих вариантов мы выбрали труднейший, но самый выгодный в смысле расстояния: решили лететь напрямик через Анадырский хребет.

Полетели по долине. Справа Золотой хребет, слева — Ушканьи горы. Пошли через хребет с расчетом выйти на Чукотское море между Ванкаремом и мысом Шмидта.

Летим на высоте тысячи пятисот метров. Хребет закрыт. Вершины гор торчат из тумана, словно сахарные головы. Абсолютный штиль. Впереди виден горизонт. По облакам бежит тень самолета.

Хребет кончился. Под нами белая равнина облаков. Судя по времени, мы должны лететь уже над берегом [71] Чукотского моря. На этот раз, наученный горьким опытом, Линдель идет совсем рядом.

Не желая залетать в море, я решил пробивать облака. Все-таки приятнее лететь, когда видишь землю.

Убрал газ, стал планировать. Самолет вошел в облака. Солнце скрылось, земли не видно. Лечу по приборам и особенно внимательно слежу за высотомером. Высота быстро уменьшается. Вот уже пятисот метров, а земли еще не видно. Триста метров — земли нет. Стало закрадываться беспокойство: а вдруг туман до земли, и я не замечу, как врежусь в нее. Неожиданно на какую-то долю секунды показалась земля и опять скрылась. Двести пятьдесят метров — туман. И только на высоте в двести метров показался берег моря.

Вышли хорошо. Справа виден Ванкарем — маленький домик фактории и несколько яранг.

Как приятно видеть знакомые места! Сюда, к этим ярангам, мы привозили челюскинцев. Тут мы узнали о высокой награде правительства...

Повернул по берегу влево. До мыса Шмидта осталось всего сто восемьдесят километров — час полета.

Взглянул направо — Линдель не отстает.

Через пятьдесят минут впереди показались дома, строения. Неужели мыс Шмидта? Как он изменился с прошлого года!

На аэродроме собралось много народа. Они знали, что мы везем им письма, газеты. Мой самолет еще не остановился, как его облепили люди. Встречали нас не приветствиями, а вопросами:

— Почту привезли?..

Десятки рук ухватились за почтовую сумку, десятки голосов называют свои фамилии. Пришлось письма раздать здесь же, у самолета.

В то время появление самолета было для зимовщиков праздником.

Поразительные перемены произошли на Чукотке. С 1928 года здесь начали строить культурные базы, включавшие в себя школы-интернаты, больницы, ветеринарные пункты и другие культурно-хозяйственные учреждения.

В 1930 году был образован Чукотский национальный округ. С годами росло количество школ, появились даже полные средние и профтехнические школы. Сотни чукчей [72] получили высшее образование в Хабаровске, Владивостоке, Москве, Ленинграде и вернулись в свой округ врачами, учителями, летчиками, инженерами. В каждом районе Чукотского округа работают красные яранги с радио и кинопередвижками.

Мне довелось побывать здесь и в 1950 году. В этом краю расцвела новая жизнь.

Неподалеку от мыса Шмидта, в маленьком селении Инчоу, уже процветал в те дни крупнейший колхоз края — колхоз имени Сталина. Охотники на морского зверя, объединенные в этом колхозе, успешно выполняют и перевыполняют свои хозяйственные планы. В селении Инчоу выстроены добротные жилые дома, имеется просторная светлая школа, пекарня, магазин. Колхоз располагает мощными моторными вельботами, орудиями лова и охоты.

Подобных колхозов — рыболовецких, зверобойных, оленеводческих — уже десятки на далекой чукотской земле. В каждом новом доме, в каждой яранге радиорепродуктор. Электрические лампочки освещают большинство жилищ.

Зимовка на мысе Шмидта была организована в 1933 году. До тех пор здесь было только маленькое чукотское селение, насчитывавшее четыре-пять яранг. Зимовщики привезли с собой строительные материалы, но пока строительство не было закончено, жить приходилось кое-как, в палатках. За короткое время было построено несколько жилых домов, склад, здание радиостанции.

Поселок на мысе Шмидта постепенно превращается в небольшой городок. Он растет с каждым месяцем. Много чукчей стали охотно оседать вокруг зимовки.

...Пробыв здесь двое суток, мы вылетели в обратный путь. Под нами снова плыли заснеженные тундры, моря, леса.

Тридцатого апреля мы прилетели в Хабаровск. Здесь нас ждала телеграмма, в которой предлагалось сдать самолеты Управлению гражданского воздушного флота, а самим выехать в Москву. [73]

Глава третья

«Мечта пилота»

После возвращения из очередного полета я зашел в редакцию «Комсомольской правды». Сотрудники газеты радушно встретили меня. Всех интересовали полеты советских летчиков в северных широтах нашей Родины.

Завязался оживленный разговор. Неожиданно один из товарищей спросил меня:

— А куда бы вы хотели полететь сейчас? Какой маршрут представляется вам наиболее интересным?

Такой вопрос я уже не раз задавал себе сам. Меня привлекал полет вдоль северного побережья — от Архангельска до Уэлена, но еще интереснее был бы полет на Северный полюс.

— Мне хотелось бы, — сказал я, — не только покружиться над полюсом, но и обеспечить возможность подробного изучения Центрального полярного бассейна.

Журналистов необычайно заинтересовала идея полета на полюс. Посыпались со всех сторон вопросы:

— А как вы представляете себе этот полет?

— Можно ли осуществить такой смелый проект?

— Какими средствами?

— Проекта еще никакого нет, — ответил я, — пока это только мечта. Но мы знаем, что в нашей стране самые смелые идеи, если они задуманы на пользу Родине, могут осуществиться. Если позволите, я готов сейчас немного пофантазировать. [74]

И я начал рассказывать об организации на полюсе научной зимовки. Это была только фантазия, но она покоилась на реальных возможностях советской авиационной техники. Только с помощью авиации можно было бы, по моему мнению, доставить в центр Арктики научную экспедицию с достаточным запасом продовольствия, приборами и снаряжением. Для участия в таком полете нужно привлечь не один, а несколько самолетов. Это даст возможность летчикам, в случае необходимости, быстро притти на выручку друг другу.

— Вы бы написали о вашем замысле, Михаил Васильевич, — предложил один из присутствующих, когда я закончил свой рассказ.

— Верно, верно! — поддержали остальные, — напишите и назовите этот рассказ «Мечта пилота».

* * *

Очень часто после беседы в редакции «Комсомольской правды» я ловил себя на том, что беспрестанно думаю о Северном полюсе. Я старался оставить эти мысли, но как ни упорствовал, они все сильнее овладевали мной.

В редкие свободные часы я подходил к книжному шкафу и брал с полки книгу, посвященную какой-либо экспедиции на Северный полюс. Много раз наступление нового дня заставляло меня за книгой, переживающим трагическую гибель отважных людей, которые так и не достигли полюса.

«Полюс, — думал я, глядя на висевшую на стене карту Арктики. — Среди необозримых ледовых просторов затерялась точка, где сходятся все земные меридианы, где расположена воображаемая ось вращения земли. Там хранится великая тайна рождения погоды, движения ветров, дрейфа льдов. Сотни лет стремится туда человечество, чтобы разгадать эту тайну. Но природа крепко хранит ее. Корабли, аэростат, дирижабли, на которых исследователи Арктики пытались попасть на полюс, сковывало льдом, разбивало штормом, заматало пургой».

Экспедиции капиталистических стран не столько преследовали научные цели, сколько стремились установить тот или иной спортивный рекорд.

Придя, например, на Южный полюс, английский полярный путешественник капитан Скотт увидел здесь следы [75] недавнего пребывания норвежцев. Эта была экспедиция Р. Амундсена. Скотт сделал в своем дневнике следующую запись:

«...норвежцы нас опередили и первые достигли полюса. Ужасное разочарование, и мне больно за моих верных товарищей... Конец всем нашим мечтам; печальное будет возвращение... Мы воздвигли гурий, водрузили наш бедный, обиженный английский флаг... Итак, мы повернулись спиной к цели своих честолюбивых вожделий...

Прощайте, золотые грезы!»

Казалось бы, чем больше научных материалов будет добыто, тем более обогатятся человеческие знания. Однако для английского путешественника тот факт, что он не первым пришел на полюс, явился большим ударом. Подавленные мыслью о позоре, ожидающем их на родине, брели обратно неудачники. Измученные снежными бурями и морозом, голодные, усталые до предела люди погибли.

Перед смертью Скотт писал своему другу:

«...прошу вас, дорогой мой друг, быть добрым к моей жене и ребенку. Окажите мальчику помощь в жизни, если государство не захочет этого сделать».

Последняя страница этого страшного дневника обрывалась фразой:

«Ради бога, не оставьте наших близких».

Передо мной длинной вереницей проходили образы смельчаков, нашедших в Арктике свою гибель. Судьба Георгия Седова особенно волновала меня.

...Седов вырос в семье бедного азовского рыбака, и с самого раннего детства ему пришлось бороться с многочисленными невзгодами. Немало препятствий преодолел юный Седов, прежде чем ему удалось стать штурманом и гидрографом. Работая на Колыме и в Крестовой губе, он приобрел полярный опыт и понял, какое огромное значение имело бы для науки достижение Северного полюса, изучение Центрального полярного бассейна. Седов мечтал о том, чтобы честь достижения полюса принадлежала его родной стране.

Царское правительство отказало Седову в деньгах для снаряжения экспедиции. Ценой огромных усилий и унижений собирал он гроши у богатых предпринимателей, желая во что бы то ни стало осуществить свою цель. [76]

Двадцать седьмого августа 1912 года, на небольшом деревянном судне «Св. Фока», Седов покинул Архангельский порт. Неизведанные трудности ждали его. Но он смело шел им навстречу. Седов предполагал в том же году добраться до одного из островов Земли Франца-Иосифа, зазимовать там, а с наступлением лета отправиться пешком к Северному полюсу. Однако эти расчеты не оправдались. Уже в горле Белого моря его задержали свирепые штормы. На пути к Земле Франца-Иосифа встали тяжелые пловучие льды. Они зажали суденышко, и «Св. Фоке» пришлось зимовать во льдах.

Долгой и томительной оказалась вынужденная зимовка. Уже кончилась длинная полярная ночь, а льды все еще не расступались. Только на исходе короткого лета они выпустили «Св. Фоку» из своих цепких объятий. С большим трудом удалось достичь ближайшего острова архипелага Франца-Иосифа. Здесь Седов нашел удобную для стоянки бухту, названную им Тихой, и остался в ней зимовать.

Вторая зимовка во льдах принесла тяжелое испытание: половина экипажа заболела цынгой. Заболел и сам Седов. Но и теперь его ни на мгновение не покидала мысль о достижении полюса. С нетерпением ждал он окончания долгой, изнуряющей ночи, чтобы снова двинуться в путь.

Запасы топлива и продовольствия таяли. Тяжелые условия зимовки, болезни, недоедание не могли не влиять на душевное состояние спутников Седова. Он понимал, что только достижение цели может поднять дух участников экспедиции.

И вот пятнадцатого февраля 1914 года Седов и два матроса — Пустошный и Линник — вышли в поход на Северный полюс.

Это был тяжелый и мучительный путь. Всюду громоздились застывшие ледяные валы, острые торосы и ропаки. Собакам не под силу было тянуть груженные нарты, и людям приходилось помогать им.

Неимоверных усилий стоил каждый шаг.

На шестой день похода Пустошный и Линник заметили, что Седов еле держится на ногах. Внезапно он упал. Матросы подняли его, уложили на нарту и продолжали идти вперед. [77]

Иногда Седов приходил в себя, приподнимался на нарте и окликал своих верных спутников:

— Линник, Пустошный, куда вы меня везете? Не обратно ли? Дайте компас, карту. Так... Так... Вы идете правильно. Спасибо, друзья! Вперед, только вперед! — и он вновь впадал в беспамятство.

В первых числах марта завывла пурга, и путники были лишены возможности выйти из палатки, а пятого марта Георгия Седова не стало...

На острове Рудольфа, на мысе Аук, матросы вырубili в промерзшей земле углубление и опустили в него завернутое в брезент тело Седова. Над могилой они устроили возвышение из камней. Рядом положили флаг, который был предназначен для подъема на полюсе.

Прогрессивная русская общественность, взволнованная исчезновением экспедиции Седова, требовала от правительства осуществления поисков судна. Но царское правительство не скоро откликнулось на это

предложение. После длительных хлопот была, наконец, разрешена организация экспедиции. Эта задача была возложена на Главное гидрографическое управление.

Обследование огромного ледяного пространства на паровых судах потребовало бы немало времени. И вот уже в те годы русские исследователи предложили использовать для поисков самолет. Кстати сказать, еще раньше, в 1913 году, Северная гидрографическая экспедиция имела в своем распоряжении самолет, но летчику Александрову не довелось подняться в воздух.

Первым в мире летчиком, которому удалось осуществить беспримерные по трудности полеты в Арктике, был Иван Иосифович Нагурский.

Двадцатипятилетний военный морской летчик Нагурский — «поручик по адмиралтейству» — предложил использовать для поисков пропавшей экспедиции самолет русской конструкции — летающую лодку Григоровича. Однако «высшие соображения», которыми руководствовалось военно-морское ведомство, помешали осуществить желание русского летчика. Было признано необходимым приобрести поплавковый самолет во Франции, на заводе Мориса Фармана.

После долгих бюрократических мытарств Нагурскому удалось весной 1914 года выехать во Францию. Почти месяц продолжалась приемка самолета. Машина явно не [78] соответствовала условиям, гарантированным фирмой. Грузоподъемность самолета в триста килограммов, объявленная фирмой, в действительности оказалась намного меньшей. Скорость самолета также оказалась значительно меньшей по сравнению с рекламируемой. Но выбора у Нагурского не было.

Два месяца потребовалось на то, чтобы принять и доставить самолет из Франции в Россию. Тридцать первого июля судно «Печора» вышло из Александровска на Мурмане, взяв курс на Новую Землю.

Пароход достиг берегов Новой Земли и отдал якорь в Крестовой губе. Через два дня ящики с частями самолета были доставлены к становищу Ольгино.

Нагурский вместе с механиком Кузнецовым приступил к сборке самолета. Эта трудоемкая работа проходила на открытом берегу, при скверных метеорологических условиях. Туманы сменялись снежными зарядами, дождями со снегом. Через несколько дней самолет был собран.

Восьмого августа 1914 года Нагурский впервые поднялся в воздух. Это был лишь пробный полет, за которым последовал второй. Целью их была тренировка летчика, проверка самолета в полете и испытание поплавков на взлете и посадке. Затем Нагурский приказал своему механику готовиться к полету для поисков экспедиции Седова. Летчик и механик были снабжены теплой одеждой: куртками, овчинными полушубками, меховыми брюками, двумя парами шерстяных перчаток. Нагурский и Кузнецов имели желтые светофильтры. На борт самолета были взяты моток стального троса, дымовые ракеты для сигнализации, инструменты, запасные части к мотору. Не был забыт и необходимый запас продуктов.

В тот же день самолет Нагурского оторвался от воды Крестовой губы. Предполагалось, что судно экспедиции Седова зимует на западном побережье Новой Земли.

Нагурский должен был произвести разведку от Крестовой губы до острова Панкратьева; там надлежало ему совершить посадку и ожидать парохода, вышедшего вслед за самолетом.

...Хрупкий самолет с семидесяти сильным мотором — пресловутой капризной «вертушкой» — летел вдоль дикого, безлюдного берега Новой Земли. Летчик старался обследовать каждую бухту, надеясь обнаружить судно. Ясная [79] солнечная погода у мыса Борисова сменилась пасмурной. Сплошные толщи тумана закрывали поверхность воды, по которой плавали редкие льдины.

Нагурский и Кузнецов до боли в глазах всматривались в море и берега, стараясь ничего не упустить из виду. Местами приходилось лететь чуть ли не вслепую. Отважный пилот в разрывах облаков опускался к береговой черте и после осмотра ее снова набирал высоту.

Как и было намечено перед полетом, Нагурский точно вывел свой самолет к Горбовым островам. Отсюда уже недалеко и до крайней точки полета.

Летчик отметил, что в этих местах «во всех проливах стоял старый, цельный лед». Случись вынужденная посадка, — пилоту и механику грозила бы гибель. Сесть на лед нельзя.

И все же летчик не прервал разведки и не повернул обратно. Он дошел до острова Панкратьева и сделал там круг. В это время на северо-западе показалось солнце. Нагурский решил долететь до островов Баренца и только после этого вернулся на мыс Борисова, где была чистая ото льдов вода.

Самолет Нагурского находился в воздухе четыре часа двадцать минут — продолжительность полета, редкая в те годы даже над сушей в обычных условиях средних широт.

Это был большой подвиг.

С трудом удалось после посадки подойти к высокому скалистому берегу и обойти торчащие из воды острые камни. Летчик и механик, для того чтобы пришвартовать самолет, прыгнули в воду.

И вот они на берегу. Холодный ветер продувает мокрое тело. Нагурский быстро собирает плавник, разжигает костер. Усталые люди засыпают. Но мысль об «Андромеде» — пароходе, который должен притти сюда, прерывает сон летчика. Он вскакивает, поднимается на видное с моря место и начинает пускать в небо дымовые ракеты. Яркие огненные точки изредка озаряют хмурое небо и медленно

опускаются к бурному морю. Лишь через пятнадцать часов после посадки у мыса Борисова подошел пароход, с которого были замечены сигналы Нагурского. Матросы доставили на берег бензин и масло. Летчик получил задание вторично обследовать положение льдов [80] у Горбовых островов. Сведения эти нужны были капитану судна «Андромеда», намеревавшемуся пройти к Заячьему острову для устройства на нем склада провизии. Начался второй арктический полет. Разведка выяснила, что проливы между островами Берха, Лечухиным и Заячьим забиты сплошным льдом. Пароход там пройти не мог. Нагурский сел у Архангельской губы, где восемнадцать часов ожидал «Андромеду». На другой день разразился шторм, угрожавший уничтожить самолет. Необходимо было немедленно закрепить машину на стоянке. Несмотря на опасения капитана «Андромеды», Нагурский с четырьмя матросами благополучно добрался до берега на шлюпке. Самолет был спасен. Двенадцатого августа Нагурский продолжал полеты в надежде обнаружить экспедицию Седова. В этот день он вылетал дважды. Во втором полете на высоте пятисот метров внезапно отказал мотор, но летчик блестяще посадил самолет на открытое море. Матросы, приехавшие с судна на шлюпках, оказали экипажу помощь. Гидроплан был взят на буксир и доставлен на берег. Через несколько дней с Земли Франца-Иосифа прибыл пароход «Герта». Капитан «Герты» сообщил, что «Св. Фока» вышел с мыса Флоры в Баренцево море и взял курс на Новую Землю. Тридцать первого августа Нагурский прилетел в Крестовую губу, где совершил еще два полета. На этом работа экспедиции закончилась. Совершив в Арктике несколько полетов, Нагурский доказал, что летать там можно. Отважный русский летчик уже в те годы предвидел значение авиации в изучении арктических просторов. Он говорил, что Северный полюс будет завоеван с помощью самолетов. И он не ошибся. Через двадцать три года, в 1937 году, советские летчики на отечественных самолетах доставили на Северный полюс научную экспедицию.

* * *

Победа Октябрьской революции принесла с собой новые, неисчерпаемые возможности систематического изучения и освоения Севера. [81]

В 1918 году В. И. Ленин подписал постановление Советского правительства, по которому ассигновывался 1 миллион рублей на организацию гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

Двадцатого апреля 1920 года был создан специальный Комитет Северного морского пути. В марте 1921 года В. И. Ленин подписал декрет об организации Пловучего морского научного института. В этом декрете Ленин дал программу изучения Советской Арктики.

С 1918 года Народный комиссариат по делам национальностей, во главе которого стоял И. В. Сталин, широко развернул работу, направленную на хозяйственный и культурный подъем народов Севера. После смерти Владимира Ильича Ленина освоением Советской Арктики непосредственно руководил Иосиф Виссарионович Сталин.

С каждым годом шире стали разворачиваться творческие силы советских полярников, росло число экспедиций, увеличивался опыт исследователей, перед которыми ставились все более и более сложные задачи. И в грандиозных планах завоевания суровых северных просторов все ярче вырисовывалась роль, которую была призвана сыграть советская авиация.

Прошло десять лет после полетов Нагурского, и над Новой Землей вновь появился самолет под управлением молодого советского летчика Бориса Григорьевича Чухновского.

Чухновский — первый советский полярный летчик. Его полеты положили начало советской полярной авиации. Родился он в 1898 году в семье ученого лесоведа, естествознания по образованию. В доме было много книг, и Борис с детства приохотился к чтению. Прочтя книгу «В ночи и во льдах», мальчик заинтересовался Арктикой.

После окончания реального училища Чухновский поступил в морской корпус. Живя в Гатчине, а затем в Ораниенбауме, близ Петербурга, Чухновский не пропускал случая, чтобы не полюбоваться полетами первых русских авиаторов. Полетав впервые на самолете, он твердо решил стать летчиком.

В 1917 году Чухновский окончил летную школу и вступил в ряды Красной Гвардии.

В январе 1918 года военный летчик Чухновский был назначен начальником Ораниенбаумского воздушного [82] дивизиона. Столь крупное в нынешнем понимании назначение молодого, только что окончившего летную школу пилота объяснялось тем, что летчиков в те годы было еще очень мало.

Летая на разведку льдов в Финском заливе, Чухновский постепенно осознавал, какие грандиозные перспективы открывает самолет перед советскими исследователями Севера. Невиданно широкие

возможности применения авиации, особенно в области гидрографии и ледовой разведки, были ясны вдумчивому советскому летчику.

Неоднократно Чухновский встречался и беседовал с И. И. Нагурским.

В 1924 году была организована Северная гидрографическая экспедиция во главе с Н. Н. Матусевичем. Летчиком экспедиции был назначен Чухновский.

Для полетов в Арктике был предоставлен двухместный гидросамолет «И-20» с запасом горючего на три с половиной часа полета при скорости около 130 километров в час. Мотор самолета имел мощность в 185 лошадиных сил.

22 августа Чухновский совершил пробный полет. Набрал высоту в семьсот метров, он пролетел за мыс Выходной, миль на десять в Карское море.

Чухновский двенадцать раз летал на разведку льда в Карском и Баренцовом морях. Эти полеты, совершенные при участии научных работников, показали, что в условиях Арктики можно производить регулярные наблюдения и что лишь с помощью самолета удается получить картину состояния льдов на громадных участках моря.

Помимо этого, благодаря полетам Чухновского стало возможным точное определение опасных для кораблевождения малых глубин в районах, прилегающих к западному и восточному устьям Маточкина Шара. Прозрачность вод в Баренцовом море, при удачном освещении, допускала наблюдение глубины с воздуха до 20—30 метров.

В следующем году Гидрографическая экспедиция получила два самолета, причем оба они должны были лететь из Ленинграда на Новую Землю. Начальником воздушной части экспедиции был назначен Чухновский. В числе участников экспедиции находился военный морской летчик Кальвиц.

Отто Артуровича Кальвица я знал давно. Мы, летчики, не раз восхищались его героическими полетами. Родился [83] он в 1889 году в семье финского крестьянина-бедняка. Детство его сопровождали непосильный труд и нищета. Благодаря исключительному упорству ему удалось стать механиком на торговом судне. В 1918 году, во время восстания моряков против режима Маннергейма, Кальвиц был арестован и приговорен к десяти годам тюремного заключения, однако наказания не отбывал: он бежал в Советский Союз.

Здесь он окончил Самарскую авиационную школу. Будучи членом партии, он принимал участие в подавлении Кронштадтского мятежа. Затем служил в отдельном разведывательном морском отряде военных воздушных сил Балтийского моря. Тяжелая авиационная катастрофа, происшедшая в 1923 году, на время вывела его из строя. Но закаленный организм и твердая воля помогли Кальвицу полностью восстановить здоровье.

...4 августа 1925 года самолеты Гидрографической экспедиции вылетели из Ленинграда и 29 августа прибыли в назначенное место на Маточкином Шаре.

К этому времени суда Карской товарообменной экспедиции находились в устьях сибирских рек. Плавание этих судов осветило в ледовом отношении всю площадь моря, прилегающую к южным проливам и Ямалу, а также Обь-Енисейский район. Однако совершенно неизвестной оставалась ледовая обстановка в областях моря, прилегающих к Новой Земле с востока. Уже через час по прибытии самолетов Кальвиц отправился в разведку, по возвращении из которой доложил, что на расстоянии восьмидесяти-девяноста миль от Маточкина Шара море в юго-восточном направлении совершенно чисто от льдов. Следующая воздушная разведка подтвердила отсутствие льдов и в северо-восточном направлении от Маточкина Шара.

В результате этих разведок командование Карской экспедиции приняло маршрут для обратного следования судов Обской группы через пролив Маточкин Шар. С целью проверки ледовой обстановки и правильности принятого решения Б. Г. Чухновский совершил еще один полет по направлению к острову Белому. Здесь также не оказалось льдов. 16 сентября Обская группа судов, сопровождаемая ледоколом «Мальгин», не встретив льда, вошла в Маточкин Шар.

Применение воздушной разведки дало возможность избрать наиболее выгодное направление пути для судов [84] экспедиции. Это позволило сэкономить время, а также огромное количество топлива. Вторая задача, которая была возложена на воздушную экспедицию,—определение подводных опасностей на восточном побережье Новой Земли к северу и к югу от Маточкина Шара. И с этой задачей летчики справились. В результате полета, произведенного девятнадцатого сентября, была установлена опасность входа в залив Клокова.

Летчикам удалось также установить, что залив Брандта и залив Шуберта нанесены на карту неправильно. Кроме того, были найдены косы отмелей и камни в заливе Галла и отмечено неправильное отражение на карте контуров этого залива.

Материалы воздушной экспедиции были использованы при составлении новой лоции Карского моря и Новой Земли, вышедшей в свет в 1930 году.

Прошло три года, и Кальвиц совершил новый замечательный разведывательный рейс вдоль северо-восточного побережья Сибири, от Берингова пролива до устья реки Лены.

Во время этого перелета самолет покрыл расстояние около пяти с половиной тысяч километров. Уклоняясь в сторону от маршрута, Кальвиц залетал на остров Врангеля, в Нижне-Колымск и на остров Ближний Ляховский, а затем благополучно достиг Булуна. Полет дал возможность изучить условия аэронавигации в восточном секторе Северного морского пути. Вскоре путь от мыса Дежнева вдоль всего побережья Сибири до Архангельска был прочно освоен советскими полярными летчиками.

* * *

С 1926 года в СССР впервые стали использовать самолет на тюленьих промыслах в горле Белого моря. Новое применение авиации имело огромное народнохозяйственное значение для нашей страны. Тюлений промысел в горле Белого моря существует очень давно. Ежегодно в феврале сюда приплывают сотни тысяч тюленей. Огромные пространства ледовых полей покрываются черными лоснящимися телами морского зверя. Вслед за тюленями на остров Моржовец приходили охотники на зверя. Люди жили в землянках или же просто под опрокинутыми лодками. Над морем проносились штормы. Они ломали лед и нередко уносили [85] промышленников на обломках льдин в открытое море. После Октябрьской революции в помощь зверобоям были приданы ледоколы, а затем и самолеты. Первым летчиком, завоевавшим доверие капитанов ледоколов и охотников-зверобоев, был Михаил Сергеевич Бабушкин.

Родился Михаил Сергеевич в 1893 году в подмосковной деревне Бордино. Происходя из семьи рабочего, он с детства прошел суровую жизненную школу. Бабушкин был солдатом 1-го авиационного парка, мотористом, а затем военным летчиком.

В 1917 году Бабушкин был избран солдатами начальником Гатчинской авиационной школы. Защищая молодую Советскую республику, он боролся с интервентами и белогвардейцами на Дальнем Востоке. После окончания гражданской войны М. С. Бабушкин много лет работал в качестве инструктора по подготовке летных кадров. Он был требовательным к себе и к своим подчиненным, на личном примере показывая, каким должен быть советский летчик. В то же время это был необычайно отзывчивый человек, хороший товарищ, всегда готовый поделиться своими знаниями.

...Нелегко работать зимой на Севере. Температура в сорок — сорок пять градусов является обычной в районе острова Моржовец. Снег замерзает здесь до твердости сахара. Самое трудное — это завести мотор перед полетом. Михаил Сергеевич Бабушкин и его механик Федор Иванович Грошев выработали способ запуска мотора путем обогривания его с помощью горячей воды и масла.

Самолет легко разбегается на лыжах по глади замерзшего озера, расположенного на Моржовце. На борту самолета летчик, механик, летчик-наблюдатель и радист. Люди должны отыскать на пловучем льду лежбище тюленей и указать по радио ледоколу путь следования к нему.

Позже Бабушкин рассказывал мне, что нахождение лежбищ не было особенно сложным делом. Труднее было вначале убеждать капитанов ледоколов в том, что сведения верны и к лежбищу можно пройти. Однажды было обнаружено громадное лежбище. Летчик-наблюдатель немедленно сообщил об этом на ледокол, [86] указав точный «адрес» — квадрат морской карты № 264. Однако капитан ледокола не пошел к лежбищу, так как указанное место было трудным для плавания из-за обилия «кошек» — подводных отмелей.

Вылетев на очередную разведку и не обнаружив новых лежбищ, Бабушкин отправился к старому. Стояла яркая солнечная погода, и с высоты девятисот метров отчетливо виднелись десятки тысяч зверей. Почти черное от тюленей ледовое поле простиралось далеко к горизонту.

— Мне было досадно, — говорил Бабушкин, — что зверь не может быть взят промышленниками, и я решил во что бы то ни стало лично поговорить с капитаном ледокола. Правда, я не знал, можно ли сесть на льду; до сих пор никто из летчиков не совершал таких посадок.

Поделился я своими сомнениями с береговыми промышленниками, и они ответили мне:

«Что вы, товарищ летчик! Не то что один твой самолет, а и десятки встанут на эти льдины. Бывает, ледокол влезет на льдину, заклинит, а она как ни в чем не бывало!»

— Я решил, — продолжал Бабушкин, — сделать посадку. Быстро нашел ледокол, попрежнему стоящий на том же месте. Около ледокола простиралось ровное ледяное поле. Я снизился и, делая круги над ледоколом, присматривался ко льду. Лед казался надежным. Выбрав удобное направление, я повел самолет на посадку. Сел хорошо. Самолет окружили промышленники. Поздоровавшись с нами, они сообщили, что впервые видят самолет. Тогда я объяснил им устройство самолета и рассказал о том, как он летает и какую пользу приносит авиация нашей стране.

Моряки пригласили летчиков осмотреть ледокол и познакомиться с капитаном. Когда гости сидели в каюте капитана, Бабушкин приступил к деловой части разговора. Капитан, польщенный визитом летчика, внимательно выслушал подробный рассказ о необыкновенном лежбище зверя. Тут же он вызвал

своих штурманов и стал наводить у них справки. Его интересовали время прилива и отлива, скорость и направление ветра, расположение отмелей. Было очевидно, что он уже решил пойти к лежбищу. Пробыв часа два на ледоколе, летчики улетели на Моржовец, а ледокол пошел в квадрат, где были обнаружены звери. Недели через две Бабушкин получил от капитана радиограмму: [87]

«Нахожусь в квадрате № 264; бил зверя в течение четырех дней, а пять дней подбирал. Погрузил 10 000 голов».

Однажды с Зимнего берега Белого моря сообщили на Моржовец о том, что несколько промышленников унесено в открытое море на оторвавшейся от берега льдине. Летчикам предлагалось найти эту льдину при помощи самолета и, в случае если посадка невозможна, указать ледоколу квадрат нахождения льдины.

Бабушкин при первой возможности вылетел на розыски пропавших людей. Через восемь дней после того как поморы были унесены в море, он нашел эту льдину. Обессилевшие люди пытались махать руками, приветствуя самолет, но тут же ложились на лед. У них не было продуктов, не было огня, а одежда давно уже обледенела.

Бабушкин сбросил записку; в ней он сообщал поморам о том, что посадка на льдину, вследствие ее ограниченных размеров, невозможна, но что он немедленно сообщит координаты льдины на ледокол и помощь скоро придет. Затем людям были сброшены связки дров, спички, завернутые в непромокаемую бумагу, и пакеты с продуктами. Через несколько часов ледокол «Седов» под управлением капитана Воронина, пользуясь указаниями с самолета, подошел к льдине и спас промышленников.

Прошло несколько лет, и ледовые капитаны стали видеть в самолете своего лучшего помощника. Теперь уже невозможно найти капитана, который бы не верил в авиацию.

— В дальнейшем,—рассказывал мне М. С. Бабушкин,— я уже спокойно садился на ледовые поля Белого моря, так как научился их хорошо распознавать сверху. А в [88] 1928 году, при поисках экипажа Нобиле, мне неоднократно приходилось садиться на лед в Северном Ледовитом океане.

И он подробно рассказал, на какой лед можно смело садиться, а какого нужно опасаться.

Меткие и ценные наблюдения, сделанные М. С. Бабушкиным, особенно пригодились нам, полярным летчикам, в последующие годы работы в Арктике.

* * *

На зверобойных промыслах стали использовать уже не один, а два самолета. На втором из них летал мой старый друг Иван Васильевич Михеев. Сын сапожника, рабочий гвоздильного завода, он еще в детстве увлекался авиацией. Не имея денег на трамвай, мальчик пешком ходил на московский аэродром, где с восхищением наблюдал за полетами первых авиаторов. Михеев добился своего и поступил на аэродром в мастерские. Скоро он стал мотористом, а потом бортмехаником.

В 1925 году Михеев принимал участие в дальнем групповом перелете Москва — Пекин. В этом же году ему, как одному из лучших бортмехаников, разрешили учиться летать. Михеев освоил пилотирование самолета в три месяца.

Иван Васильевич быстро овладел техникой полетов над Белым морем. Его не пугали ни туманы, ни жестокие морозы, ни частые передвижки ледовых полей, когда лед превращается в крошево и посадка на нем исключена.

Однажды радист острова Моржовец принял радиограмму, взволновавшую не только летчиков, но и всех обитателей острова.

«SOS»—спасите наши души!—взывали норвежские зверобои, охотящиеся на зверя в советских водах. На семнадцати судах прибыли они к советским берегам, чтобы урвать себе долю добычи. И вот, не располагая ледоколами, а тем более самолетами, попали норвежские моряки в катастрофическое положение. Все их суда были зажаты льдами.

«...Некоторые суда уже раздавлены,—сообщалось в радиограмме.—Уцелевшая часть команды погибшего судна по льдам добралась до радиостанции поселка Иоканьга».

Министерство торговли Норвегии обратилось к правительству СССР с просьбой отыскать затертые во льдах норвежские суда и оказать им помощь. [89]

Через день пришла телеграмма из Москвы:

«...Желательно найти с помощью самолета норвежские суда, терпящие бедствие где-то между Канинской землей и Колгуевым».

Советских летчиков не пугал полет одномоторного самолета над морем. Ими руководили идеи гуманности, дружелюбия, желание помочь людям, попавшим в беду.

Было решено, что полетит Михеев. Бабушкин руководил подготовкой в опасный полет. Вот уже Михеев, механик Грошев и морской штурман Крюков прощаются с товарищами, остающимися на берегу.

Остров Моржовец скрывается позади. С борта ледокольного парохода «Малыгин» летит в эфир пожелание благополучного пути.

Внизу покрытое льдами море. Галсами идет самолет над крошевом льда. Появляются низкие густые облака.

Михеев решает снизиться под облака, но все же итти вперед.

Неожиданно внизу промелькнули мачты парусно-моторных судов. Некоторые из них сдавлены льдинами. Палубы занесены сугробами снега. Показались и люди.

«В первый же шторм их может раздавить льдами», — подумал Михеев. Самолет описывает круг. В это время штурман по радио сообщает о местонахождении норвежских судов.

Норвежцы были спасены. Через несколько дней министр торговли Норвегии выразил благодарность советскому пилоту.

Впоследствии И. В. Михеев еще раз продемонстрировал свое выдающееся умение пилотировать в тяжелых, близких к арктическим условиях.

В феврале 1929 года молодая учительница Александра Михайловна Громцева возвращалась из городка Пудож в деревню Конза-Наволоок. Стояла лютая погода. При спуске с горы лошадь понесла, и сани опрокинулись в огромную полынью находящегося под горой озера. Всю ночь пролежала Громцева на льду, к которому она примерзла.

Районный отдел народного образования телеграфировал в Москву с просьбой прислать самолет, чтобы перевезти Громцеву в Ленинград на операцию. Для этой цели был выделен самолет под управлением И. В. Михеева. 13 февраля Михеев вылетел в рейс. В сплошной пурге, идя на [90] предельно малой высоте, Михеев достиг Ленинграда. Рано утром на следующий день он вылетел в Пудож. Полот при почти полном отсутствии видимости усложнился близостью финской границы. И все же Михеев достиг маленького городка, затерянного в Заонежских лесах.

— Промедление с операцией, и весьма сложной, грозит большой смертью, — сообщил Михееву врач, доставивший Громцеву в Пудож. — У нее развивается гангрена.

Пятнадцатого февраля, несмотря на сильный мороз, сопровождаемый туманом, Михеев вылетел в Ленинград. Он летел по прямой, по компасу. Курс был верен, и поздно вечером летчик совершил посадку на ленинградском аэродроме...

Операция прошла удачно. Жизнь Громцевой была спасена.

Однажды, возвращаясь в Москву после одного из своих арктических полетов, я в Свердловске вышел из вагона на вокзал. Около газетного киоска толпились пассажиры. Многие из них, стоя с развернутыми газетными листами, что-то обсуждали. Чувствовалась какая-то взволнованность...

Заглянув в газету, я сразу же прочел буквально оглушившие меня слова:

«Погиб самолет-гигант «Максим Горький...»

На борту «Максима Горького» находилось много моих друзей. Среди них был и командир этого воздушного корабля — Иван Васильевич Михеев.

Сквозь туманы и штормы

В Москве, на улице Разина, в Главном управлении Северного морского пути есть кабинет с бронзовой корабельной люстрой на потолке. Шар из толстого граненого хрусталя спускается на двух массивных бронзовых цепях. Смотришь, и кажется, что вот-вот он качнется...

В кабинете тесно. Массивная мебель, посередине два огромных стола. На одном из них под стеклянным колпаком модель нового ледокола. Стены затянуты картами Арктики. По тесноте, по люстре, по картам, по тщательной чистоте, которая бывает только на пароходах в плавании, комната напоминает корабельную каюту. [92]

Так выглядел рабочий кабинет исследователя Арктики, академика Отто Юльевича Шмидта, бывшего в те годы начальником Главсевморпути.

Когда я стоял на пороге этой знакомой во всех деталях комнаты, рассеянный свет, падавший из небольших окон слева, еще больше подчеркивал сходство кабинета с каютой. Я знал, что сейчас здесь должно решиться нечто необычное, — Отто Юльевич зря вызывать не станет, — и поэтому невольно задержался в дверях с вопросом:

— Разрешите?..

Отто Юльевич приветливо встретил меня и, усадив в кресло, неожиданно спросил:

— Так вы мечтали о полете на Северный полюс? Этот вопрос не застал меня врасплох.

— Да, — твердо ответил я, но тут же добавил:

— Мечтаю о полете на полюс, но сочту долгом полететь туда, куда мне предложат.

— Вот потому-то я вас и вызвал, что вы мечтатель, — разглаживая бороду и тепло улыбаясь, сказал Шмидт.

После небольшой паузы он произнес:

— Ваша мечта близка к осуществлению... Иосиф Виссарионович поручил нам начать подготовку к организации научной станции на дрейфующей льдине в районе Северного полюса. Нам необходимо перебросить на полюс зимовщиков, грузы, научное оборудование. Предлагаю вам составить проект полета на полюс.

С трудом подавив охватившее меня волнение, я встал и поблагодарил Отто Юльевича за доверие ко мне.
— Проект будет подготовлен,—твердо сказал я.
— Помните,—добавил, вставая, Шмидт,—что вы должны предусмотреть все.

* * *

Чтобы немного успокоиться, я поехал за город.

Ярко светило летнее солнце. Машина стремительно мчалась вперед. Мимо проносились дома, витрины магазинов, толпы пешеходов, но я ничего не видел и не слышал.

Еще улица, переулок, шоссе, и Москва далеко позади. Я вышел из машины, повалился на траву и закинул руки за голову.

Как-то не верилось, что именно мне поручено составление проекта такой замечательной экспедиции... [93]

Величайшие задачи, осуществившиеся в нашей стране за последние годы, позволили ставить такие грандиозные планы, как завоевание полюса.

Была создана полярная авиация, на Севере проложены новые воздушные трассы. Исторические походы «Сибирякова», «Челюскина», «Литке» положили начало регулярной эксплуатации Северного морского пути. Полярники практически осваивали Арктику и продвигались в высокие широты.

Исследования советских полярников дали чрезвычайно ценные сведения о морях Полярного бассейна, о режиме льдов, о направлении течений, о движении воздушных потоков. Все эти материалы способствуют не только освоению Севера. Метеорологические наблюдения полярных станций служат основой для долгосрочных прогнозов погоды во всем Советском Союзе.

Я хорошо понимал, какое огромное значение для уточнения этих прогнозов, да и вообще для дальнейшего изучения Арктики, имели бы наблюдения, сделанные на полюсе.

«Северный полюс,—говорил я себе,—будет завоеван нашим народом!»

«Но можем ли мы достигнуть полюса?»

«Да, несомненно»,—отвечал я на свой вопрос.

Многолетняя систематическая работа в Арктике подготовила основу для наступления на полюс.

Гигантские успехи советской авиационной промышленности известны всему миру. Советские конструкторы создали такие самолеты, которые в состоянии, вылетев с оборудованной базы, достичь полюса и сделать там посадку. Так можно высадить на лед группу научных работников, снабженную необходимым снаряжением, оборудованием и продовольствием. Через известный промежуток времени, скажем через год, можно снова прилететь и забрать зимовщиков, куда бы их ни отнесло.

Естественно, что такая экспедиция возможна только при тщательной подготовке. В путь должны отправиться одновременно несколько самолетов. Посадка на полюсе, разумеется, будет зависеть от обстановки, сложившейся на месте.

Сколько времени я пролежал на траве,—не помню.

Надо мной, в безбрежной синеве неба, появились самолеты. Они то падали, то стремительно взмывали вверх. [94]

Следя за их полетом, я вспомнил, как впервые в жизни увидел самолет.

...Я работал с отцом. Мы покрывали соломой сарай. Стоя на крыше, я принимал солому, которую подавал отец.

Вдруг издали послышался странный шум.

Отец говорит:

— Миша, гляди, вон летит аэроплан.

Шум нарастал, и через минуту над нашей хатой пронеслась огромная птица.

Резко изменив положение, я не удержался и свалился с крыши в солому.

— Вон люди сидят, вон они, на крыльях!—кричал я во весь голос, принимая моторы, укрепленные на крыльях, за людей.

С какой неудержимой силой потянуло меня посмотреть на эту диковинную машину! Как только мы кончили крыть сарай, я побежал к железнодорожной станции, неподалеку от которой опустился аэроплан. Но меня не пустили к нему. С поникшей головой шел я обратно.

...Солнце давно село. Самолеты уже больше не чертили в воздухе замысловатых фигур, а я все еще не мог прервать цепь своих воспоминаний.

Долго я думал, как изложить на нескольких страницах проект полета на полюс. Надо было предусмотреть подходящий тип самолетов, их оборудование, место для организации базы, определить возможность посадки на лед, если в районе полюса можно найти подходящую льдину. Последний вопрос оказался самым сложным. Для того чтобы ответить на него, я обратился к более опытным, нежели я, старым летчикам.

Помню, как разочаровал меня один из них, категорически заявив, что подходящих для посадки льдин в районе полюса нет. В подтверждение своей правоты этот скептик принес мне книгу «Перелет через Ледовитый океан» Роальда Амундсена, который писал:

«Мы не видали ни одного годного для спуска места в течение всего нашего долгого пути от Свальбарда до Аляски. Ни одного единого!..»

Серьезно призадумался я над словами Амундсена, но примириться с тем, что в районе Северного полюса нет льдин, годных для посадки самолета на лыжах, не мог. [95]

Встретив на другой день Михаила Сергеевича Бабушкина, я спросил его, можно ли сесть на полюсе.

Бабушкин, не задумываясь, ответил:

— Можно. Если я садился, да и не один раз, на Белом и Баренцовом морях, недалеко от Шпицбергена, то уж в районе полюса, где многолетний лед, безусловно можно сесть.

Изучая затем материалы полярных исследований, я пришел к твердому убеждению, что ледовая обстановка в районе полюса благоприятствует посадке. Я понял также, почему экспедиции, пытавшиеся покорить Северный полюс, были обречены на неудачу. Их участники несли в Арктику свое мужество, отвагу и волю, но были одиноки. Они могли рассчитывать только на помощь своих родных и близких друзей. За нами же стоит могучая Родина. Партия, правительство будут направлять наши действия, следить за осуществлением полета и в любую минуту, если это потребуется, окажут необходимую помощь и поддержку.

Нельзя не учесть и того, что машины, которыми располагали ранее участники экспедиций на полюс, были далеки от совершенства, в то время как созданная за годы пятилеток передовая авиационная промышленность нашей страны вооружила полярную авиацию надежными, первоклассными машинами.

Все то, о чем я так упорно думал бессонными ночами, мне захотелось изложить Отто Юльевичу. И вместо предполагаемой докладной записки Шмидту была вручена объемистая рукопись.

Принимая от меня эту рукопись, Отто Юльевич удивленно посмотрел на нее и, взвесив на руке, с улыбкой сказал:

— Да ведь это целое сочинение!

— Что ж,—не без смущения ответил я.—Языком докладных записок я писать не умею. А здесь вы найдете все...

— Я думаю, что теперь у меня достаточно материала, чтобы закончить проект и представить его на утверждение правительства,—сказал Шмидт.

Прошел месяц.

Телефонный звонок вызвал меня к Шмидту. Когда я зашел к нему, он беседовал с начальником Управления полярной авиации Марком Ивановичем Шевелевым. Оба были взволнованы. [96]

Вставая из-за стола и обращаясь ко мне, Шмидт сказал:

— Товарищ Сталин утвердил проект высадки научной экспедиции на дрейфующую льдину в районе Северного полюса. Начинайте действовать! Прежде всего слетайте на Землю Франца-Иосифа. Выберите там базу для экспедиции поближе к полюсу. Этот перелет, несомненно, даст вам очень многое.

Я ушел окрыленный.

* * *

...В воздухе стоит сырая дымка. Она ложится на асфальт, прикрывая его еле заметной, но прочной коркой льда.

Кончается март. Погода отвратительная. Через Москву проходит влажный циклон. Трехградусный мороз. Сквозь стекло автомобиля, затянутое ледяной вуалью, едва различаются изломанные силуэты людей, встречных машин. Снегоочиститель не работает, он тоже обледенел.

Шофер мрачно цедит сквозь зубы:

— Ну и погодка!

— Да,—соглашаюсь я,—не хотелось бы в такую погоду оказаться в воздухе. И опомниться не успеешь, как крылья самолета обледенеют. А ведь нам завтра-послезавтра надо лететь в Арктику.

Незаметно мы подъехали к Управлению полярной авиации.

Марк Иванович Шевелев поднялся из-за стола и, крепко пожимая мне руку, спросил:

— Как машина? Готова?

— Все в порядке.

— По пути на Землю Франца-Иосифа,—сказал Шевелев,—вам предстоит ознакомиться со всеми местами для посадок и, если они окажутся недостаточно подходящими для перелета основной экспедиции,—наметить новые. А самая главная ваша задача — хорошенько обследовать архипелаг и постараться выбрать базу для экспедиции поближе к полюсу, на одном из самых северных островов. Мы расстались, чтобы встретиться на старте.

Дома, как и следовало ожидать, я застал членов экипажа моего самолета. [97]

Экипаж был уже давно укомплектован слетавшимися и хорошо знавшими друг друга людьми. Бортмехаником был назначен мой старый летный спутник Флегонт Иванович Бассейн, радистом — Серафим Александрович Иванов.

— Завтра вылетаем,—сказал я товарищам.—Советую вам сейчас же пойти домой и хорошенько отдохнуть. Все дополнительные указания получите на старте.

Двадцать девятого марта 1936 года в десять часов утра самолет взлетел с подмосковного аэродрома и взял курс на север.

Тридцатого марта мы прилетели в Нарьян-Мар и на следующее утро вылетели в Амдерму.

Полет проходил спокойно. Когда был пересечен остров Долгий в Баренцовом море, Иванов сообщил в Амдерму, что мы через тридцать-сорок минут сделаем посадку. В это время в Амдерме поднялся сильный ветер, началась поземка, горизонтальная видимость сократилась до десяти метров. Местные работники решили, что мы вернемся обратно. Они не учли, что поземка не поднимается высоко и не мешает самолету. Мы неожиданно появились над крышами Амдермы. Долго пришлось кружиться над аэродромом, пока нам не выложили знаки для посадки. [98]

Через несколько дней погода улучшилась, и мы прилетели в самую северную точку Новой Земли — на мыс Желания.

Теперь до конечного пункта перелета оставалось около пятисот километров, но это была самая трудная, неизведанная часть пути, пролежавшая через Баренцово море.

После хорошего отдыха бортмеханик тщательно проверил мотор, а Сима Иванов свою рацию. Мы поднялись в воздух и вышли в море. Под нами беспрерывно мелькали ледяные поля, перемежаемые разводьями. Эта однообразная картина наблюдалась более трех часов.

По нашим расчетам скоро должны были показаться острова архипелага Франца-Иосифа.

Мы шли на высоте двести метров. Погода начала портиться. В кабине было тепло, но ртуть в термометре на крыле самолета упала до тридцати одного градуса ниже нуля.

Наконец, слева показалась земля.

— Архипелаг!—крикнул Бассейн.

— Да,—согласился я, не зная, однако, какой из многочисленных островов архипелага лежит перед нами.

Пока Иванов пытался связаться с бухтой Тихой, мы снова очутились над скованным льдами морем.

Тихая не отвечала.

Не желая тратить понапрасну бензин, я решил вернуться и сесть на острове, который мы только что пролетели.

Едва я повернул самолет, как впереди вырос обрывистый берег острова. От резкого поворота вправо самолет чуть не зацепился за землю.

Вскоре показался еще какой-то островок, затем остров побольше и между ними ровное ледяное поле. В окно было видно, как с северо-востока по поверхности снега быстро-быстро бежит поземка. Это помогло определить направление ветра и сесть.

— Вот,—шутливо ворчал Сима Иванов,—с одной льдины меня снял, а на другую завез!

Ветер не давал развернуть самолет без посторонней помощи. Пришлось сбавить обороты мотора; Сима выскочил из самолета и ухватился за дужку правого крыла. Я дал почти полный газ. Машина послушно развернулась и стремительно покатила к острову.

Иванов отстал и мигом скрылся из глаз. На земле была плохая видимость, а тут еще струя воздуха от винта подняла [99] такое облако снежной пыли, что в пяти шагах ничего нельзя было разглядеть.

Опасаясь потерять Иванова, я остановился. Вскоре он пришел, определив направление по звуку мотора. Даже непродолжительное путешествие при тридцатиградусном морозе и ветре имело свои последствия: лицо Иванова покрылось белыми пятнами. Бассейн снял свой шерстяной шарф и заставил товарища растирать им обмороженные щеки.

Я подрулил к острову, остановил мотор и открыл кран под радиатором. Струйка горячей воды, весело журча, побежала вниз, образуя в снегу быстро растущую проталину.

Горячее сердце крылатой машины медленно охлаждалось, а вместе с его теплом уходила надежда на скорое освобождение из неожиданного плена. Без воды не запустишь мотор, даже если он снабжен специальным приспособлением для запуска при низких температурах.

— Удастся ли нам теперь подняться без посторонней помощи?—точно угадав мои мысли, спросил бортмеханик.

Ветер неистово рвал и метал. Начинался очередной шторм.

Кабины самолета отапливались отработанными газами только в то время, когда работал мотор. Не успели мы его выключить, как температура кабин начала приближаться к температуре окружающего воздуха...

Мы знали, что о нашей судьбе беспокоятся и на материке, и на гостеприимных зимовках. Необходимо послать радиogramму, но в такой ветер невозможно запустить моторчик аварийной радиации.

Решили отдохнуть. Иванов достал из багажных ящиков спальные мешки, меховые комбинезоны и прочее полярное обмундирование, до сих пор лежавшее без употребления.

— Довольно щеголять по-московски,—шутил он, раздавая вещи.—Раз мы в Арктике, извольте по-арктически одеваться!

Натянув на себя комбинезоны и шапки-ушанки, мы занялись распределением мест.

— Я попрошу отвести мне мое любимое место — в хвосте, около костыля,—сказал Флегонт.—Там можно, по крайней мере, вытянуться во весь рост.

Мы охотно удовлетворили просьбу Бассейна. Затем Иванов великодушно предложил мне занять пассажирскую [100] кабину, а сам, не дожидаясь ответа, начал располагаться в пилотской рубке. Для меня труднее всего на свете забраться в спальный мешок. В ту ночь я испытал это удовольствие впервые. Другое дело Иванов: у него огромный опыт; ему пришлось два месяца жить в лагере челюскинцев, и за это время он так натренировался, что юркнуть в мешок для него пустая забава. Бассейн тоже располагает опытом, правда, не столь значительным, но зато ему помогает его небольшой рост.

Я же, при моей комплекции, спасовал. Иванову с большим трудом удалось втиснуть меня в мешок. Не знаю, как моим товарищам, но мне отогреться не удалось. Я долго ворочался, щелкал зубами и в конце концов не выдержал — попросил Иванова достать примус. После того как примус загудел, в кабине стало немного теплее.

Укладываясь спать, я надеялся, что через несколько часов погода улучшится и нам удастся, установив радио, связаться с полярными станциями. Надежды мои не оправдались, хотя ветер несколько утих. Убедившись в том, что нам все равно не заснуть, мы с Ивановым вылезли из кабины и принялись устанавливать палатку. Невдалеке от самолета Иванов выбрал наиболее защищенное от ветра место, вычертил лопатой квадрат, и мы с остервенением людей, мечтающих о том, как бы поскорее согреться, начали копать яму для укрепления палатки.

Вместе с теплом вернулось бодрое, жизнерадостное настроение. Сами того не замечая, мы громко разговаривали, смеялись, шутили. Наши голоса разносились далеко вокруг, нарушая тишину скованного льдом еще недавно необитаемого острова. Услышав нас, основательно продрогнувший Бассейн догадался, что нам удалось согреться, и вылез из своего логова.

— Смена идет!—громко приветствовал его Иванов.

Пока мы укрепляли палатку, расстилали на снежном полу самолетные чехлы и свои спальные мешки, Флегонт бегал вокруг нас, чтобы согреться. Свой спальный мешок он оставил в самолете.

— Ночевать я буду в пассажирской кабине, а вы можете мерзнуть в своем шатре,—ворчал он.

— Кто будет мерзнуть — это еще вопрос. [101]

— Посмотрим...

Вскоре в палатке весело загудел примус, распространяя вокруг приятное тепло.

Растянувшись у огня, все мы почувствовали голод.

— Не вредно бы теперь и пообедать,—мечтательно заметил Бассейн.

Он же с готовностью принял на себя обязанности главного кока «куропачьего чума», как он величал нашу палатку, и тут же начал распорядиться. Выполняя его поручения, мы с Ивановым перетащили с самолета основательную часть неприкосновенного запаса продовольствия.

Кастрюля «полярного» супа подкрепила нас, и мы смело приступили к установке динамики и мотора аварийной рации.

Мороз не спадал. Работать приходилось без перчаток, и руки пристывали к металлическим частям. В обычной обстановке эту работу можно было выполнить минут за десять-пятнадцать, а здесь мы провозились около двух часов.

С большим трудом удалось запустить мотор рации. Иванов сел за ключ, начал выстукивать позывные. Не успел он отстучать их и один раз, как оборвался ремень, соединяющий мотор с динамкой.

Наконец, мы подали весточку о себе. Теперь мы слушали, что делается в эфире.

Неожиданно мы услышали Москву. В бухту Тихую передавалось сообщение о том, что Управление полярной авиации высылает на поиски нашего экипажа два самолета. Радостное сознание, что за нами неустанно следит Родина, что в первую же трудную минуту нам немедленно оказывают помощь, придало бодрости и силы.

К концу второго дня видимость несколько улучшилась. Я взял бинокль, забрался на мысок, защищавший нас от ветра, и принялся оглядываться кругом.

Внезапно на ровной глади снега отчетливо обозначился черный силуэт, покрытый сверху снегом, как нависающей на глаза шапкой.

Я пристально всматриваюсь.

— Дом? Да! А если не дом, то склад!

Возле каждой одинокой постройки, возведенной рукой человека в Арктике, обычно возвышается гурий — груда камней, скрывающих бутылку с запиской. Прочитав ее, можно узнать точные координаты острова. [102]

Не скрывая радости, я зову товарищей. Иванов и Бассейн, вооружившись биноклями, подолгу вглядываются в силуэт и полностью соглашаются с моими предположениями.

— Без сомнения дом,—уверенно говорит Иванов. — И недалеко, не дальше двух-трех километров.

— Больше дела, меньше слов,—весело говорю я и, захватив винтовку на случай встречи с белым хозяином здешних мест, отправляюсь в путь.

Вселившийся в нас столько надежд загадочный предмет оказался гораздо ближе, чем мы предполагали. Я насчитал до него всего пятьсот шагов. Но меня постигло жестокое разочарование. Рассчитывая найти домик, или, на худой конец, склад, я остановился у самого обыкновенного камня, да еще таких ничтожных размеров, что если бы он накрепко не примерз к земле, я без труда снес бы его к самолету. Так мы впервые столкнулись с изумительным явлением Арктики — зрительной рефракцией. До этого мы знали о ней только из книг.

Раздосадованные неудачей, мы вспомнили, что уже около двенадцати ночи и пора спать. Бассейн решил ночевать в самолете, а мы с Ивановым устроились в палатке и на этот раз крепко уснули.

Погода понемногу улучшалась. На третьи сутки видимость стала совсем хорошей. С юго-запада открылась цепь островов, отчетливо различаемых даже невооруженным глазом. Ближе других к нам был остров с высокой горой.

— Как по-твоему,—спросил я у Бассейна,—далеко до этой горы?

— Чепуха,—уверенно ответил Флегонт.—Километров пять-шесть не больше.

— А не обманывает ли нас рефракция?

Флегонт измерил меня недоумевающим взглядом:

— О рефракции смешно говорить! Сегодня видимость прекрасная. Вон, посмотри...

Он указал на камень, который был принят нами за дом, и с веселой улыбкой добавил:

— Теперь простым глазом видно, что перед нами не дом и не склад.

Мне тоже казалось, что гористый остров расположен недалеко. Я решил забраться на его вершину и там определиться. [103]

Рассчитывая на скорое возвращение, я взял винтовку и на всякий случай сунул в карман плитку шоколада. Бассейн почти насильно навязал мне несколько кусков сахара, который я терпеть не могу.

Я смело пошел вперед, не боясь заблудиться. Слева были хорошо видны вздымавшиеся волны Баренцова моря. Они служили отличным ориентиром.

Мне давно не случалось ходить пешком, и теперь прогулка в ясный морозный день доставляла большое удовольствие.

Иду час — остров не приближается. Дорога становится труднее. Ровный настил уступил место торосам и айсбергам.

Теперь я чаще оглядываюсь назад и иногда за ледяными горами не вижу своего самолета.

Пройденное расстояние заметно увеличивается, самолет превращается в черную точку, а до острова все еще далеко. Постепенно я убеждаюсь в том, что снова оказался жертвой рефракции.

... Итти вперед или вернуться? Своими очертаниями гористый остров напоминал остров Гукера. На северозападном его берегу расположена бухта Тихая.

Казалось, что это именно так, но, зная архипелаг только по карте, я не мог твердо верить в правильность своих предположений. Никак не удавалось определить примерное расстояние до цели.

«А вдруг ты не прав?—рассуждал я сам с собой. — Вдруг это не остров Гукера? Что тогда? Дойти-то ты дойдешь, а вот на обратный путь нехватит сил. Вот уж и сейчас чувствуется усталость...»

Странное дело — я шел к острову около трех часов, и за это время он совсем не приблизился. Больше того. Теперь мне стало казаться, что он отодвинулся еще дальше. Это заставило меня принять окончательное решение.

Взглянув в последний раз на желанный, но недостижимый остров, я повернулся и пошел обратно по своим следам.

Тут уже начали сказываться первые признаки усталости. Я съел плитку шоколада и вскоре почувствовал мучительную жажду, а пройдя еще несколько шагов, страшно захотел присесть и отдохнуть.

Но отдохнуть было негде, и я, напрягая силы, продолжал итти. [104]

Снег сверкал ослепительно. Я был в темных очках — светофильтрах, спасающих от полярной слепоты.

Теперь очки вспотели, замерзли, и через них ничего не стало видно. Опустив их на подбородок, я продолжал итти с незащищенными глазами.

В начале пути я часто оглядывался, опасаясь встречи с белым медведем. Теперь винтовка превратилась в палку. Я шел, опираясь на нее, и совершенно не заботился о том, попадется или не попадется навстречу медведь. Обессиленный, задыхаясь, едва добрал я до самолета и ввалился в палатку. В эту минуту наш «куропачий чум» показался мне чудесным дворцом...

Немало времени прошло, пока я пришел в себя от усталости и рассказал по порядку обо всех своих злоключениях.

Бассейна поразил мой рассказ.

— Удивительная страна,—в раздумье заметил он. — Здесь нельзя верить собственным глазам.

...Время шло, а уточнить место посадки не удавалось. Было ясно, что при этих условиях нас нескоро смогут найти. Так или иначе, придется попробовать выбраться отсюда своими силами.

Я предложил проверить наличие горючего. Бензин был слит из всех баков в два верхних. Его хватило бы почти на два часа полета. Но бензин — это еще не все. Без горячей воды тоже не полетишь. А нам требуется ее шесть ведер.

Сняв добавочный бензиновый бак, мы наполнили его снегом и начали подогревать с помощью примуса и паяльной лампы; затем, собрав все самолетные чехлы и кожаные пальто, мы накрыли ими бак. На нагрев воды ушли почти сутки.

Наконец, наступила поистине торжественная минута: вода готова. Стараясь не пролить ни одной капли, мы осторожно залили ее в мотор.

Погода установилась идеальная. Ярко сияло солнце, разноцветными искорками переливался нетронутый снег.

Пока мы хлопотали с водой, удивительная видимость помогла нам обнаружить еще одну шутку рефракции. То, что мы принимали за волны открытого моря, оказалось свободным от снега ледником, спускающимся с соседнего острова. Вот так новость! Ведь мы сообщили, что сидим в нескольких километрах от моря. [105]

У нас был баллон сжатого воздуха под давлением сто атмосфер. С его помощью удалось запустить мотор. Ни с чем не сравнимой была наша радость в эту минуту. Торопясь, сбивая друг друга, мы бросились собирать имущество и стали как попало сваливать его в багажные ящики и пассажирскую кабину. Вслед за продовольственными запасами туда полетели самолетные чехлы, палатка, спальные мешки, примусы, паяльная лампа...

Каждая минута холостой работы мотора уменьшала запас горючего и ставила под сомнение возможность прилета в бухту Тихую. Едва дождавшись, пока товарищи заняли свои места, я дал полный газ. Легкая машина свободно пошла-в воздух. На высоте двух с половиной тысяч метров я восстановил ориентировку.

Гористый остров, до которого я пытался дойти пешком, оказался Землей Вильчека. Мы летели до нее минут пятнадцать, и это расстояние составляло по меньшей мере сорок километров.

До бухты Тихой оставалось около ста восьмидесяти километров, но мешал сильный ветер. Горючего должно хватить в обрез.

Определив компасный курс, я направил самолет к Тихой. Иванов тщетно пытался связаться с бухтой по радио и узнать, какая там погода.

У острова Галля показались облака. Я боялся, что бухта закрыта и мы пролетим, не заметив ее. Волей-неволей пришлось лезть под облака и обходить остров со стороны Баренцова моря.

Скоро облачность опустилась почти до самой воды. Вести машину стало очень трудно. Внизу мелькали торосы, прорезанные разводьями. Мы летели уже часа полтора, и, судя по времени, до острова Гукера было недалеко. [106]

Бассейн предложил мне выбрать место поровнее, сесть и подождать, пока разойдется туман.

— А то долетаемся, пока кончится горючее, и нечем будет примус развести,—уговаривал он.

В это время Иванов передал записку:

«В Тихой туман, видимость пять километров...»

Я не знал, что делать. Когда внизу мелькали ровные площадки, рука невольно тянулась к сектору газа — остановить мотор и сесть. Но пока я раздумывал, площадки кончались, и впереди опять вздымались торосы...

Самолет не чувствовал моей нерешительности и с той же скоростью продолжал полет. Справа менялись обрывистые берега островов. Я старался не упускать их из виду. От Галля мы шли на запад, потом стрелка компаса стала перемещаться на север.

Неужели я огибаю остров Гукера?

Лавируя над изрезанным побережьем, я приказал Иванову еще раз запросить Тихую о погоде.

— У меня нет связи!—раздраженно ответил он.

— Как нет? Ты же только сейчас принял сводку!

— Где там принял! Эту сводку я случайно перехватил, когда Тихая передавала очередную погоду на мыс Желания. А теперь она опять говорит с Москвой.

— Вот чертовщина!—невольно выругался я.

В баках оставалось лишь несколько килограммов горючего. Бассейн еще раз предложил садиться.

— Кончится бензин,—настаивал он,—и сесть не успеешь. А если и сядешь, все равно хорошего мало: без горючего нам долго не прожить.

Пока мы спорили, слева открылась высокая черная скала. Я не успел еще толком сообразить, куда мы попали, как впереди из тумана выросли две мачты и несколько домиков.

— Бухта Тихая!..

На мгновение остановилось сердце. Бассейн тряс меня за плечо. Иванов изо всех сил хлопал в ладоши.

— Скорее, скорее!—в один голос кричали они.

Едва дотянув до аэродрома и по флагам определив направление ветра, я без традиционных кругов, камнем пошел на посадку.

Конечно, нас никто не встретил. Но когда мы рулили по аэродрому, из домиков выскочили зимовщики.

[107]

Нас окружили люди с радостными, возбужденными лицами.

— Готовились, готовились к встрече,—сознался запыхавшийся от бега начальник зимовки,—а вы прилетели так неожиданно, что вся торжественность пошла на смарку...

Когда схлынули первые восторги, нам натопили баню, и мы с удовольствием помылись. Мне захотелось побриться, и тут только, сидя перед зеркалом, я обнаружил, что обморозил щеки и подбородок.

— Ничего,—промычал я сам себе.—Могло быть хуже. А менять кожу на лице мне не в первый раз...

* * *

Итак, впервые в истории авиации самолет перелетел Баренцево море и достиг Земли Франца-Иосифа. Многих может удивить, почему этот архипелаг носит имя бывшего австрийского императора, в то время как он по праву мог бы называться именем русского ученого и революционера П. А. Кропоткина.

Еще в 1870 году секретарь Русского географического общества П. А. Кропоткин высказал предположение о существовании этого архипелага. Изучая направление дрейфа арктических льдов, он пришел к выводу, что где-то на севере, между Шпицбергом и Новой Землей, находится никому не известная земля. На это указывало скопление многовекового льда на северо-западе от Новой Земли, камни и грязь, находимые на плавающих здесь ледяных полях, и некоторые другие мелкие признаки. Кропоткин составил план полярной экспедиции, одной из задач которой являлось открытие «неизвестной земли». План этот осуществить не удалось, так как министерство финансов отказалось отпустить нужные средства.

Прошло три года, и австрийская экспедиция, используя научное предвидение русского ученого, «открыла» эту землю.

Советский Союз первым начал планомерное научное исследование Земли Франца-Иосифа. В 1928 году над архипелагом был поднят советский флаг, а на следующий год экспедиция под руководством О. Ю. Шмидта организовала здесь научную станцию. [108]

* * *

Наш самолет прошел около четырех с половиной тысяч километров в тяжелых метеорологических условиях. Поэтому, прежде чем приступить к выполнению главной задачи — полетам над архипелагом, необходимо было тщательно осмотреть машину.

Работая и отдыхая, мы присматривались к жизни зимовщиков. На каждом шагу, даже в мелочах, проявляется здесь забота о полярниках. На восьмидесятом градусе северной широты созданы все удобства для жизни в суровых условиях Арктики. Дома зимовки построены прочно, добротно. Здесь давно уже забыли о «полярной экзотике», о наспах сколоченных хибарках, обогреваемых кострами или примусом, о холоде и сырости.

Каждый зимовщик имеет отдельную чистую, теплую комнату с электричеством и телефоном. К услугам зимовщиков имеется баня, уютная светлая столовая. Повару нетрудно проявлять здесь изобретательность: на скотном дворе зимовки много свиней, коров, на складе штабеля окороков, всевозможные сорта копченых колбас, рулеты, консервы, мука, сахар, сыр, шоколад, какао, кофе, виноградное вино. Запасов продуктов может хватить на несколько лет.

В свободное от работы время все собираются в просторной комнате, называемой по традиции кают-компанией. Здесь можно услышать голос родной Москвы, сыграть на бильярде, послушать пианино и струнный оркестр, посмотреть звуковой фильм. В этом же помещении разместились хорошо подобранная библиотека.

Пока находишься в доме, ничто не напоминает о полярной зимовке. Но стоит выйти на «улицу», и Арктика дает себя знать. Тут и там развешаны шкуры убитых медведей. Ветер валит с ног. Грозен величественный вид скалы Рубини-Рок, вершина которой обычно закрыта снежными тучами или туманом.

Бухта Тихая расположена в северо-западной части острова Гукера и вдается в него почти на два километра. С севера, востока и юга ее защищают высокие скалы с нагроможденными на них ледниками.

Это самый красивый уголок из всех, что нам пришлось видеть за Полярным кругом. Особенно хороша бухта в полярный день, когда яркооранжевое солнце светит [109] круглые сутки. Вода, лед, базальтовые скалы, двухсотметровая громада Рубини-Рок, вздымающаяся из воды прямо перед зимовкой,—все это переливается на солнце множеством цветов и оттенков.

* * *

Подготовка самолета к разведывательному рейсу была уже закончена, но тяжелые облака и штормы не давали возможности отправиться в полет. Подходящая погода установилась только двадцать шестого апреля. Я немедленно отдал приказ о вылете. Весело загудел мотор. Участники первого полета над Землей Франца-Иосифа заняли свои места в самолете.

Тяжело нагруженная машина пробежала не менее семисот метров по льду бухты и нехотя пошла в воздух. Набрав высоту, я взял курс на остров Рудольфа.

Часы на доске приборов показывали двенадцать дня. Ветер дул в спину. Скорость самолета достигала двухсот километров в час.

В начале полета рация работала исправно. Это давало возможность держать непрерывную связь с Тихой и знать, какая там погода. Но когда впереди уже стали вырисовываться очертания острова Рудольфа, я получил тревожную записку от Иванова.

«Рация вышла из строя. Связи нет. Не пойму, в чем дело. Для ремонта необходима посадка».

Какое принять решение?

Справа под крылом уже расстился остров Рудольфа. Показалась хорошо знакомая по картам бухта Теплиц. На берегу ясно видны три домика. Я знал, что один из них был построен участниками американской экспедиции Циглера-Фиала в 1903 году. Эта экспедиция, стоившая огромных средств, должна была обследовать острова Земли Франца-Иосифа и достигнуть Северного полюса. Но, не выполнив своих задач, она ни с чем вернулась в Америку.

Два других дома построены нашими зимовщиками в 1932 году, во время Второго международного полярного года.

На юг от зимовки просторное ровное поле, где, по моим [110] расчетам, можно сесть. Но самолет перегружен и садиться опасно, легко сломать лыжу.

Погода исключительно хорошая. Видимость не менее ста километров. Мотор работает четко. Оценив все это, я решил лететь дальше на север, ознакомиться с ледовой обстановкой на маршруте от острова Рудольфа до восьмидесят третьего — восьмидесят четвертого градуса северной широты, а затем, израсходовав часть горючего в полете и уменьшив нагрузку, смело сесть в бухте Теплиц и исправить рацию.

Набрав тысячу триста метров высоты, беру по компасу курс строго на север. Всего девятьсот километров отделяют нас от Северного полюса.

Внизу развевается видимая на десятки километров величавая панорама полярных льдов. Кое-где громоздятся замысловатые гряды торосов, и лед кажется искрошенным, словно его пропустили через гигантскую мясорубку. То там, то здесь гордо вздымаются красавцы-айсберги самых причудливых форм. Чем дальше на север, тем ровнее становится лед и заметно редуют айсберги.

Как зачарованный, смотрю я на эту картину изумительной силы и спокойствия, стараясь запечатлеть все до мельчайших подробностей.

Внезапный толчок в плечо и громкий крик, заглушающий привычный шум мотора, выводят меня из восторженного оцепенения.

— Земля скрывается!

Я повернул обратно, на остров Рудольфа.

По нашим расчетам мы достигли во время полета восьмидесят третьего градуса северной широты, но установить точно это не удалось: расчеты были произведены только по времени и скорости полета.

* * *

На восток от Рудольфа тянулась полоса открытой воды шириной километров в тридцать, а за ней снова и снова бесконечные льды.

Я несколько раз обошел остров и, внимательно изучая его с воздуха, нашел места, пригодные для взлета и посадки тяжелых самолетов.

Покончив с осмотром, я обогнул остров с южной стороны и пошел к знакомым домикам. Теперь самолет облегчен, можно и сесть. Не без волнения направляю его к земле. [111]

Оставив под присмотром Иванова самолет с работающим на малых оборотах мотором, мы с Бассейном пошли посмотреть, в каком состоянии дома и что в них сохранилось.

Первое, что мы увидели, был огромный сарай. Вероятно, он когда-то был покрыт брезентом, но время сделало свое: брезент сгнил, и его по частям сорвало ветром. На решетчатом скелете крыши кое-где болтались жалкие лоскуты. Из-под снега выглядывали разбитые ящики и пустые бочки. Сарай, как видно, служил складом экспедиции Циглера-Фиала.

Неподалеку от сарая стоял деревянный дом. Около него было множество медвежьих следов. Мы заглянули в окно: комнату почти до самого потолка забило льдом.

Ниже к берегу были расположены хорошо сохранившиеся строения нашей зимовки: дом и склад. Мы легко открыли дверь склада, удивляясь, как до сих пор в помещение не проникли медведи. У склада они побывали не раз и оставили глубокие следы зубов и когтей на прочной двери. Почему же они не добрались до содержимого?

Ответ на этот вопрос нашел наблюдательный Бассейн: дверь открывалась не внутрь склада, а в обратную сторону. Видимо, у лакомок нехватило сообразительности потянуть дверь на себя.

Чего только мы не нашли на складе! К потолку подвешено несколько окороков и связка копченых колбас. На полках, как в хорошем магазине, в образцовом порядке расставлены коробки с гильзами и порохом, банки с конфетами, бутылки с клюквенным экстрактом. В общем с таким запасом продовольствия мы втроем смогли бы прожить немало лет. А медвежьи следы подсказывали, что нам не пришлось бы испытывать недостатка и в свежем мясе...

* * *

Обследовав интересовавшие нас места, мы отправились в обратный полет.

Иванов, исправив рацию, тут же связался с бухтой Тихой. Зимовщики сообщили:

«Погода испортилась, видимость три километра, облачность двести метров».

Внизу плыли разорванные облака; временами они скрывали очертания берегов. Над одним из островов самолет [112] внезапно бросило вниз. Скорость со ста восьмидесяти упала до ста километров.

Что делать? Не успела оформиться эта короткая мысль, как я инстинктивно отдал от себя ручку, и машина перешла в пикирующее положение. Скорость тут же прыгнула до двухсот двадцати километров. Несколько секунд — и вновь начала сказываться нагрузка на рули.

Положение было восстановлено, но самолет потерял триста метров высоты. Мы попали в сильный нисходящий поток.

В одно из окон между облаками я заметил остров Гукера и полынью около бухты Тихой, убрал газ и стал снижаться.

На аэродроме был выложен знак «Т», и мы сели благополучно.

Теперь можно было лететь в Москву с докладом, но пришла полярная весна с ее непроглядными туманами. Температура резко подскочила вверх и уже редко падала ниже двух градусов мороза. Подули южные ветры. Лед в бухте Тихой, а с ним и наш аэродром каждый день ломало и понемногу выносило в море. Вода подошла к старому айсбергу, который два года сидел на мели. В одну из ночей айсберг раскочило волной и тоже унесло в море.

С каждым днем возрастало беспокойство экипажа. Размеры аэродрома заметно уменьшались.

Пока мы ждали погоды, аэродром почти совсем разрушило, и в нашем распоряжении осталась лишь маленькая площадка.

Наступило Первое Мая.

Вместе с зимовщиками мы дружно встретили праздник. Тяжелые клочья тумана, холодный блеск айсбергов и даже свист ветра, ломавшего остатки нашего аэродрома, не могли испортить приподнятое праздничное настроение.

Прислушиваясь к передаче с Красной площади, мы вспомнили Москву, живо представили себе стройные колонны демонстрантов. На душе стало как-то особенно тепло.

* * *

Ветер окончательно лишил нас аэродрома. С трудом нашли мы новую площадку на узкой полосе берегового припая. Посередине площадки громоздились торосы, но мы убрали их с помощью аммонала. Узнав о нашем намерении в первый же летний день отправиться в Москву, зимовщики принялись готовить [113] письма домой. Они спешили поделиться со своими родными и знакомыми новостями зимовки, накопившимися почти за год,—последняя почта ушла отсюда вместе с последним ледоколом в августе прошлого года.

Наконец, подул подходящий ветер. Мы получили сводку погоды из пунктов, лежащих на предстоящем пути. Везде ясно. В Тихой погода тоже неплохая. На смежных островах держится местный туман, однако он не мешает: нам предстоит лететь не над островами, а над морем.

Мы покинули Тихую при ясной, солнечной погоде. Скоро впереди показались облака. Возникая недалеко от южной оконечности Земли Франца-Иосифа — у острова Сальма, они шли прямо на нас, над самыми водами Баренцова моря.

«Испытаем-ка наш метод», подумал я.

Слой облаков оказался толстым, но я легко пробил его и не пожалел об этом. Каждые десять-пятнадцать минут в облаках попадались окна, через которые можно было достаточно точно определить характер льда, расстилавшегося под нами.

Через три часа, зная, что скоро должна показаться Новая Земля, я нырнул в одно из окон и пошел под облаками.

В одиннадцать часов пятьдесят минут наш самолет, встреченный радостными зимовщиками, благополучно сел на аэродроме мыса Желания.

Порядком проголодавшись, мы с удовольствием приняли предложение начальника станции и сели обедать.

Во время обеда он рассказал нам трагикомическую историю, происшедшую незадолго до нашей встречи. — В одиннадцать тридцать,— начал он,— мы получили от вас последнее радио. Дежурные пошли на аэродром готовить костры и выкладывать посадочный знак.

Выходя из дома, мы всегда вооружаемся винтовками на случай встречи с медведем. На этот раз руки дежурных были заняты. Кто нес сигнальные полотнища, кто дрова, кто нерпичье сало, а винтовки никто не захватил.

Разложив посадочные знаки, дежурные развели костер и стали по кусочку подбрасывать в него нерпичье сало: оно превосходно горит и дает черный, хорошо заметный дым. Но, сгорая, оно далеко распространяет свой характерный запах, столь любезный сердцу всякого медведя. [114]

Об этом вспомнили слишком поздно, когда увидели, что огромный белый медведь направляется прямо к ним.

Гость хороший, а встретить его нечем — винтовки нет. Словно зная об этом, он шел смело. Дежурные начали кричать, а он будто и не слышит — идет прямо на них. Но когда ему осталось пройти не больше ста шагов, на пути попала пустая бочка. Медведь заинтересовался ею. Раза два обошел и обнюхал бочку. Это спасло дежурных от встречи лицом к лицу со старым хозяином Арктики. Их крики привлекли наше внимание.

Мы выбежали из дома и сразу же увидели: около черной бочки движется что-то белое. Сообразив, в чем дело, схватили винтовки, крикнули собак и побежали на выручку.

Почувяв собак, медведь бросился наутек, да не тут-то было. От собак ему трудно уйти. Какой-то пес цапнул его сзади. Мишка обозлился и хотел ударить пса лапой, но промахнулся. В это время подоспела другая собака и схватила его за ногу. Ну и завертели! Бороться с собаками медведю пришлось недолго: один из подоспевших зимовщиков меткой пулей уложил его на месте.

— Так полярному мишке и не удалось встретить своего московского тезку,— под общий смех закончил рассказчик.

Вечером прошла первая полярная радиоперекличка, организованная по инициативе начальника станции. Не говоря уже о том, что она внесла много оживления в жизнь обитателей десятка зимовок, лишней раз было продемонстрировано исключительное значение радио в условиях далекого Севера, отличное качество наших полярных радиостанций, высокий класс работы полярных радистов.

Во время переклички я рассказал полярникам о перелете Москва — Земля Франца-Иосифа. Для меня было важно побеседовать с людьми, от внимания и самоотверженной работы которых во многом зависел успех перелета. Я поблагодарил их за все сделанное для нас, летчиков. После того как я кончил говорить, со всех уголков Арктики посыпались вопросы. Неожиданно в репродукторе раздался знакомый голос Эрнста Кренкеля, зимовавшего на одном из островов.

— Какой лед севернее Рудольфа? Можно ли на него сесть на больших кораблях? Где наметили строительство базы? [115]

Я ответил как можно подробнее, зная, что Кренкель явится участником будущей зимовки.

— Значит, зимуем на полюсе! — прозвучал уверенный голос Кренкеля.

На другой день, забрав почту, мы вылетели на Маточкин Шар. Семнадцатого мая мы покинули зимовку на Маточкином Шаре и вскоре опустились на аэродроме Югорского Шара.

Аэродром был хорош, но пробыли мы на нем всего несколько часов. Подгоняла погода, торопил и Нарьян-Мар. Снега там уже не было, и на лыжах нас могли принять только на льду реки Печоры. Но и этот «аэродром» доживал последние дни.

Начальник зимовки сдал нам почту и пушнину. Приняв груз, мы распрощались с зимовщиками Югорского Шара и снова тронулись в путь. В тот же день самолет благополучно опустился в Нарьян-Маре.

Лед Печоры, где сел самолет, мало чем отличался от болота. С него одинаково трудно подняться как на лыжах, так и на колесах. Но мы знали, что южнее на лыжах уже не сядешь; поэтому мы сменили лыжи на колеса и запросили Архангельск, Котлас и Вологду, смогут ли они нас принять.

Ответ был малоутешительный. Только Вологда могла принять нас на колесах и то с большим риском.

Полетели. Сидя у штурвала, я думал: «Вернуться в Нарьян-Мар с такой нагрузкой и сесть там на колесах нельзя. Теперь мы вынуждены лететь до Вологды, несмотря ни на что».

Под нами тянулись леса. Деревья стояли в воде. Мы летели над сплошным болотом. Посадка здесь явно невозможна. Если бы мы чудом и остались живы, все равно из болота выбраться не удастся.

Через семь часов вышли на железную дорогу. Внизу изредка стали попадаться небольшие поляны.

Машину зверски качало. Иванов плохо переносил воздушную качку и теперь с трудом держал связь с землей. Заметив это, Бассейн принялся меня уговаривать:

— Михаил Васильевич, иди на посадку. Поверь: земля тут подсохла. Мы сядем благополучно.

Не слушая Бассейна, я продолжал вести машину вперед. У меня был свой расчет: чем дальше на юг, тем больше полей, а значит и сесть на них легче. [116]

Мы упорно преодолевали километр за километром. С момента нашего старта прошло восемь часов. Горючего осталось на полчаса полета.

С каждой минутой положение ухудшалось. Иванова совсем укачало; связь с землей прервалась. Из Нарьян-Мара мы вылетели при температуре минус два градуса. Теперь термометр показывал восемнадцать градусов тепла. Мотор так нагрелся, что вода в нем, казалось, вот-вот закипит. Пользуясь болтанкой и восходящим потоком, я стал рывками набирать высоту, не добавляя оборотов мотору. С большим трудом удалось наскрести тысячу двести метров; там было холоднее. Опасность перегрева мотора миновала, и я вздохнул свободнее.

До Вологды оставалось семьдесят километров, а мы находились в воздухе уже восемь с половиной часов. Только потому, что я не раз пользовался высотным газом, уменьшая с его помощью расход горючего, еще оставался бензин. Хватит ли его?..

Впереди показывается город. Остаются последние минуты полета. Каждое мгновение может кончиться бензин.

Но мотор работает. Вот и Вологда. Как ни в чем ни бывало делаю круг над аэродромом и приземляюсь точно в ограничителе. Вслед за этим мотор умолкает. В его баках гулко звенит пустота.

Двадцать первого мая в шесть часов тридцать минут вечера колеса нашей машины коснулись московского аэродрома. Большой арктический перелет Москва — Земля Франца-Иосифа — Москва был завершен.

Перед стартом

На другой день после возвращения в Москву, в кабинете Шмидта, я делал доклад о результатах полета на Землю Франца-Иосифа. Меня слушали руководители Главсевморпути и будущие зимовщики на полюсе — И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, Е. К. Федоров и П. П. Ширшов. Для организации авиабазы я предложил самую северную точку архипелага — остров Рудольфа.

Этот остров покрыт льдом, но купол его пологий, имеет во все стороны небольшой склон. Это даст возможность оторваться с аэродрома с любой нагрузкой. [117]

— Какое время вы считаете наиболее подходящим для полета на Северный полюс?—спросил меня Марк Иванович Шевелев.

— Лучшие месяцы, по-моему, это апрель, май. В это время солнце стоит на полюсе высоко, но морозы еще держатся крепкие, и лыжи самолета будут легко скользить.

— А есть ли севернее острова Рудольфа льдины, годные для посадки тяжелых самолетов? — спросил Отто Юльевич.

— Я уверен, что мы сумеем найти удобную льдину для высадки экспедиции в районе полюса.

Отто Юльевич одобительно кивнул головой и после непродолжительного молчания с подъемом произнес:

— Трудности, которые перед нами стоят, мы преодолеем, на то мы и большевики. База,—продолжал он, — должна быть организована на Рудольфе. Пора готовиться.

Он тут же обратился к Папанину:

— Мы даем в ваше распоряжение ледокол «Русанов». Постройте на Рудольфе дома, отвезите туда зимовщиков и основное оборудование для экспедиции на полюс.

— Есть,—коротко, по-военному, ответил Папанин.

— Вам, Марк Иванович и Михаил Васильевич,—предупредил нас Шмидт,—придется сейчас заняться самолетами. Поезжайте на заводы и договаривайтесь обо всех деталях.

К самолетам будущей экспедиции мы предъявляли два основных требования: максимальную грузоподъемность и максимальную дальность полета без посадки.

Было решено, что самолеты «Г-2» являются наиболее подходящими. Кроме того, нам нужна была еще одна машина, более легкая, в качестве разведчика.

Шевелев предложил двухмоторный самолет «Г-1».

Мы согласились, считая его выбор вполне удачным.

— Имейте в виду, товарищи,—сказал в заключение Шмидт,—до старта на полюс осталось немного времени.

Какие это были дни! Невозможное становилось возможным под напором горячих энтузиастов.

Ледокольный пароход «Русанов» уверенно пробивался сквозь тяжелые льды к Земле Франца-Иосифа. Он вез оборудование для новой, самой северной авиабазы. Среди множества грузов на пароходе находилось немало ящиков с волнующей надписью: «Полюс». [118]

Вся страна — коллективы заводов, лабораторий, институтов — с материнской заботливостью и осмотрительностью снаряжала нас в далекий путь.

Один завод работал над переоборудованием тяжелых самолетов, другой занялся изготовлением моторов с увеличенной мощностью, безотказно работающих при низкой температуре. Радиозаводы готовили специальную аппаратуру.

Институт общественного питания порадовал будущих зимовщиков вкусными и разнообразными высококалорийными концентратами.

Каждый день, каждый час подготовки убеждал нас в том, что дело, которое поручили нам партия и правительство, дорого всему советскому народу. Рабочие и служащие гордились тем, что участвуют в подготовке экспедиции Легко и радостно было работать, чувствуя, что тебя окружают миллионы друзей.

Для участия в экспедиции подобраны люди с большим опытом работы в Арктике. На моем флагманском самолете «СССР Н-170» в качестве второго пилота пойдет известный полярный летчик Михаил Сергеевич Бабушкин, штурманом назначен Иван Тимофеевич Спиринов. Я знаю Спирина с 1921 года по совместной службе в дивизионе [119] воздушных кораблей «Илья Муромец». Это он с Громовым в 1934 году летал по замкнутому кругу 75 часов без посадки, покрыв расстояние в 12411 километров.

Командиром второго корабля «СССР Н-171» полетит Василий Сергеевич Молоков. С каким уважением и теплотой произносят люди имя этого славного героя челюскинской эпопеи.

С Василием Сергеевичем я познакомился в 1934 году, во время спасения челюскинцев, но знал о нем значительно раньше. Помню, как я впервые встретил молодого, но уже с сединой в волосах человека на суровом снежном мысе Ванкарем.

— Это Ыыпенасхен — хороший охотник,—говорили о Молокове чукчи, отличая его среди других летчиков. И надобно сказать, что у чукчей меткий глаз. Сразу же выделили они из нашей среды наиболее почтенного и опытного пилота.

Молчаливый, невозмутимо спокойный, дисциплинированный, к тому же отзывчивый и сердечный, всегда старающийся оставаться в тени, чтобы не заслонить собой товарища,—таков этот человек.

Биография Василия Сергеевича более чем обыкновенна. Уроженец подмосковного села, называемого ныне Молоково, участник гражданской войны. В 1921 году окончил школу военных летчиков имени Сталина. Затем стал инструктором — командиром отряда и воспитал за шесть лет работы немало отважных военных летчиков. Достаточно сказать, что такие пилоты, как Леваневский, Доронин, Ляпидевский, были учениками Василия Сергеевича.

В 1929 году Молоков пришел в Аэрофлот, где первым из гражданских пилотов начал летать на регулярной ночной воздушной линии. Эти полеты отшлифовали у него, закалили летчика. Поэтому вполне подготовленным пришел он в полярную авиацию и вскоре прославился своими замечательными перелетами, одним из которых был однодневный зимний, небывалый для тех лет полет из Красноярск в Игарку расстоянием в 1 800 километров.

Блестяще работал Молоков в дни спасения челюскинцев. Желая как можно скорее вывезти людей со льдины, он ухитрился сажать в заднюю кабину, рассчитанную на одного человека, четырех челюскинцев. Кроме того, подвесив под крылья чехлы грузовых парашютов, он использовал их для перевозки еще двух человек. [120]

В результате этой находчивости Молоков вывез из ледового лагеря 39 человек — больше, нежели каждый из остальных летчиков.

Вернувшись из этой экспедиции, Молоков удостоился такой оценки своей работы, о которой когда-либо мог мечтать советский летчик. И. В. Сталин сказал о нем:

«Ведь вот, незаметный как будто человек. Никогда его до этого времени не было заметно, да он мало говорит и сейчас. А посмотрите — больше всех сделал и опять молчит»{5}.

В этих простых и сердечных словах была заключена лучшая и наиболее меткая характеристика летчика. Сталин увидел в нем простого и скромного советского человека. Василий Сергеевич так рассказал мне об этом:

— После этих слов на меня, никогда и не мечтавшего видеть так близко товарища Сталина, стоять рядом и разговаривать с ним, словно гора свалилась. Я всегда считал себя спокойным, но тут я очень взволновался... Внутри меня бушевала буря хлынувших чувств...

Эта творческая взволнованность полярного пилота вылилась в желание совершить новые замечательные полеты. И Молоков осуществил их.

В 1935 году он совершил грандиозный перелет в Арктике, покрыв расстояние в 20 000 километров, а в следующем году в труднейших метеорологических условиях облетал Крайний Север и трассу Северного морского пути от Берингова пролива до Архангельска.

Девятнадцатого сентября его торжественно приняла Москва.

Летчика встречал Вячеслав Михайлович Молотов. Он сказал ему:

«Вы сделали отличную посадку. А нам одни товарищи говорили, что нельзя сесть на гидроплане в Москве; другие утверждали, что можно. Я решил узнать мнение товарища Сталина. Товарищ Сталин ответил, что раз такой человек, как Молоков, хочет прилететь, следовательно, все будет благополучно»{6}.

Радостно взволнованный Молоков просил Вячеслава Михайловича передать И. В. Сталину спасибо за доверие к нему. [121]

Из Москвы самолет «СССР Н-2» направился в Красноярск, куда благополучно прибыл в середине октября. Так был завершен этот замечательный перелет.

Недюжинные способности летчика-большевика Василия Сергеевича Молокова позволяли включить его в список летного состава экспедиции на Северный полюс как одного из наиболее достойных людей.

* * *

Командир самолета «СССР Н-172» Анатолий Дмитриевич Алексеев умеет покорять и нелетную погоду. Однажды в весеннюю ростепель, в тумане, рискуя жизнью, он на летающей лодке вывез с одной из самых северных полярных станций больного зимовщика. Трудно было верить в успех этого полета, но все препятствия отступили перед смелым натиском пилота.

Внешне Алексеев скорее похож на артиста, чем на летчика, да еще полярного. В первую минуту можно подумать, что он белоручка. Но в полярной авиации хорошо знают, что ему приходилось бывать в труднейших переделках, и он всегда с честью выходил из них.

Родился он в 1902 году в семье мелкого железнодорожного служащего; отец его работал конторщиком на станции Москва-Товарная.

— Помню,—рассказывал Алексеев,—свои ранние детские годы. Родителям приходилось экономить каждую копейку, и в то же время у них было страстное стремление поставить своих детей на ноги. Когда мне исполнилось восемь лет, отец хотел отдать меня учиться ремеслу, но мать настояла, чтобы я поступил в гимназию. В первых классах я учился плохо, а чем дальше, тем все лучше и лучше. Наступила Октябрьская революция. Моя мать умерла. Семья распалась. Теперь я сам выбирал себе дорогу в жизнь.

В 1921 году Анатолий Дмитриевич окончил командные электротехнические курсы и был назначен вначале в электротехническую часть, а затем в Севастопольскую школу морских летчиков инструктором электриком. Через несколько лет он перешел в первую торпедоносную эскадрилью, где встретился с Борисом Григорьевичем Чухновским. Под его влиянием Алексеев заинтересовался Севером и начал изучать штурманское дело. Через некоторое время он сдал экзамен на летчика-наблюдателя. [122]

В 1928 году итальянская экспедиция под начальством Умберто Нобиле сделала попытку проникнуть на Северный полюс на дирижабле «Италия». Двадцать четвертого мая дирижабль достиг полюса, но спустить людей на лед не удалось.

На обратном пути, в районе Шпицбергена, дирижабль потерпел аварию. Из-за внезапной потери газа он стал быстро снижаться, а затем, сильно ударившись о лед, вновь поднялся и улетел вместе с группой находившихся на нем людей. Подробности гибели этих людей остались неизвестными.

Остальные участники экспедиции, в том числе и У. Нобиле, при ударе были выброшены на лед. Выпала на лед и часть продовольствия, а также полевая радиостанция.

Установить радиосвязь удалось не сразу, и трое участников экспедиции отправились в путь пешком в надежде встретить какое-либо промысловое судно и сообщить о случившемся.

Первым, кто принял сигнал радиста экспедиции Нобиле, был советский радиолобитель Шмидт из села Вознесенье-Вохма бывшей Северодвинской губернии.

Катастрофа взволновала весь мир, однако действительными оказались лишь те спасательные операции, которые были предприняты Советским Союзом. Одного лишь Нобиле вывез со льда шведский летчик Лундборг.

Поиски со стороны СССР базировались на совместной работе самолетов и ледоколов.

Летчик Б. Г. Чухновский и штурман А. Д. Алексеев обнаружили на пловучем льду двух участников экспедиции. На ледокол «Красин» был передан подробный рапорт об их местонахождении, указано, каким курсом следует идти. С помощью «Красина» были сняты со льдины два итальянца; в тот же день советская экспедиция на «Красине» спасла и остальных людей.

В 1932 году Алексеев переменял профессию штурмана на летчика. Примечательно, что его выпустил в воздух самый молодой участник экспедиции на Северный полюс — П. Г. Головин.

В 1934 году А. Д. Алексеев, рискуя жизнью, совершил замечательный полет на Северную Землю. Дело было так.

К острову Домашнему в этом году не смог подойти пароход, чтобы доставить смену зимовщиков, а также сгрузить для них продовольствие и топливо. На острове зимовали [123] четыре человека во главе с Н. П. Демме. Один из них заболел страшной на севере болезнью — цынгой.

В. В. Куйбышев дал указание Главсевморпути срочно вывезти людей самолетом, а зимовку закрыть. Это задание поручили летчикам Линделю и Лаврову, но на пути к острову испортился мотор, и Линдель был вынужден сесть. Посадка была неудачной, поломался самолет. Летчики пешком добрались до зимовки, где вместо четырех оказалось уже шесть человек.

На помощь был выслан второй самолет под управлением Анатолия Дмитриевича Алексеева.

Дважды пытался Алексеев дойти до Северной Земли, но из-за плохой погоды возвращался обратно.

Только в третий раз удалось ему достигнуть острова и произвести посадку на узенькую полынью; каждую минуту льды могли сойтись и раздавить самолет.

— Я побегал на зимовку,— рассказывал летчик, — и предложил товарищам срочно закрыть ее и занять места в самолете. Но Демме оказалась человеком особой закалки. «Мы,— говорит,— три человека, здоровы и сможем продержаться до будущего года».

— Надо закрывать зимовку или нет?— обратилась она к сотрудникам станции.

Двое здоровых и один умирающий от цынги ответили:

— Как ты решишь, так и будет.

Алексееву долго пришлось уговаривать ее покинуть остров. Наконец, она согласилась, и то только после того, как летчик показал ей радиограмму В. В. Куйбышева.

Обратный путь Алексеева был не менее трудным. На море спускался туман. Даже бредущим полетом нельзя было идти. Алексеев пробил облака и повел самолет на юг.

Штурману Жукову удалось связаться с ледоколом «Сибиряков». Капитан посоветовал лететь к ним.

«Погода, — сообщил он,— хорошая и около ледокола чистая вода».

Примерно через час кончились облака, и летчики увидели ледокол. На него сдали они зимовщиков и шестнадцать собак.

Позже, в 1938 году, Алексеев блестяще провел еще одну воздушную операцию.

...Летом 1937 года в море Лаптевых были затерты льдами три ледокольных парохода — «Седов», «Садко» и «Мальгин». Суда дрейфовали по воле ветра и течений, нередко [124] грозивших раздавить корабли и потопить их. Но люди продолжали свою работу: несли дежурства, вели научные наблюдения и изыскания. Они знали, что Родина не покинет их, и не ошиблись.

В состав летной экспедиции, имеющей задание снять с пароходов людей, не нужных на зимовке, вошли три летчика: П. Г. Головин, Г. К. Орлов и командир отряда А. Д. Алексеев.

Путь тяжелых кораблей протекал в суровых зимних условиях. Но никакие трудности не могли остановить людей, горящих желанием помочь своим товарищам.

В результате регулярных рейсов с материка к судам и обратно летчикам удалось вывезти 184 человека и доставить на дрейфующие корабли немалое количество груза.

* * *

На четвертый корабль, «СССР Н-169», назначен мой земляк Илья Павлович Мазурук.

Еще сравнительно недавно Илья Мазурук работал на липецкой электростанции. Комсомол помог осуществить его заветную мечту — поступить в летную школу. Здесь проявились его энергия, находчивость, дисциплинированность. Мазурук оказался моим преемником на линии Хабаровск — Сахалин. Часто рассказывал он мне о своих полетах. Один из этих рассказов глубоко врезался в память.

...В пасмурный зимний день, когда в воздухе крутилась мельчайшая ледяная пыль, Мазурук должен был спешно перебросить на Сахалин двенадцать пассажиров и двести килограммов почты. Самолет был трехмоторный.

Вначале все шло хорошо, но когда самолет шел над Татарским проливом, в том месте, где он редко замерзает, и до Сахалина оставалось лишь сорок километров, внезапно сдал средний мотор. Самолет стал снижаться.

Единственная возможность спастись — это облегчить машину.

Мазурук приказал механику немедленно выбросить за борт почту и инвентарь. Было выброшено все, но машина еще оставалась тяжелой. Тогда пассажиры, поняв опасность, стали подавать механику свои вещи, но и этого было недостаточно. До воды осталось только сто метров. [125]

Неожиданно механик Барукин начал быстро раздеваться. Он решил спустить лишний бензин из запасных баков, спрятанных в глубине крыльев самолета. Это избавит машину от целых двухсот килограммов.

Но успеет ли механик закончить операцию до тех пор, пока самолет коснется воды? Черные волны уже совсем близко. Кажется, один момент, одно неосторожное движение,—и самолет зацепит лыжами за волны. Все будет кончено...

И вот машина, словно нехотя, вяло, начала набирать высоту. В ту же минуту из крыла показался обмороженный механик. Ему пришлось отверткой пробивать бак. Бензин хлынул из бака, обливая лицо, руки, а мороз не оставался здесь безучастным свидетелем.

Мазурук крикнул механику, чтобы он разбил стекло компаса и обтер спиртом обмороженные места. Тот испуганно замахал руками:

— Что ты! Как ты без компаса поведешь машину?

Ответ этот так поразил летчика, что на минуту он забыл о создавшемся положении. Он думал о том, что, если работаешь с такими замечательными людьми, то никакая опасность не страшна.

Впереди, сквозь снег, стал вырисовываться обрывистый берег. Через несколько минут под самолетом замелькала [126] сплошная тайга. Потом показалась небольшая полянка. Но тут отказал второй мотор.

Самолет стал резко снижаться. Ясно было, что до полянки не дотянуть. Приказав пассажирам привязаться к креслам, летчик развернулся против ветра и очень удачно посадил самолет на мелкоколесье. Только краску поцарапал.

Под вековыми деревьями люди медленно пробивались вперед, утопая по пояс в снегу, пока не добрались до ближайшего селения.

Узнав о несчастье, эвены немедленно ушли в тайгу и вскоре привели оттуда оленей. Мазурук, Барукин и десять эвенов выехали к самолету.

Четверо суток люди рубили просеку и тащили самолет к полянке, с которой можно было взлететь. И вот почти у самой цели неаккуратно увязанная веревка чуть не погубила все их труды. Олени рванули и вырвали стойку шасси. Самолет остался на одной ноге.

Летчик с механиком, грязные, измученные, лежали на еловых ветках у костра и горевали: лететь нельзя, самолет починить негде. В это время подошел старый эвен и начал утешать:

— Я, говорит, очень люблю вас, воздушных каюров. Буду работать всю ночь и сделаю самолету ногу из черной березы. Как железо дерево! Для нарт полозья из него делаем.

Мазурук поблагодарил старика, но сказал, что из этого ничего не выйдет, так как ноги самолетам делают на заводе, и материал подбирают специальный.

Старик стоял на своем. Всю ночь он строгал ножом какой-то обрубок, примерял его к самолету. А на утро нога была готова.

Установив стойку, люди принялись раскачивать самолет за крыло. Стойка выдержала.

Олени быстро дотащили машину до ровного места. Механик наладил моторы, но вдруг выяснилось, что осталось мало масла. По совету того же старика эвена добавили в бак рыбьего жира и взлетели.

На самолете с деревянной ногой, с рыбьим жиром в моторах летчики пролетели сто двадцать километров. И при посадке стойка не сломалась.

Мазурук налетал на Дальнем Востоке около семидесяти тысяч километров; он перевез огромное количество почты и более тысячи пассажиров. [127]

Известный полярный летчик Павел Георгиевич Головин должен был вести разведывательный двухмоторный самолет «СССР Н-166».

Головин рано увлекся авиацией. Живя в Наро-Фоминске, он работал в кружке моделистов, где получил первоначальное представление об аэродинамике и построил несколько моделей. Потом вступил в кружок планеристов и с увлечением строил планер.

В 1924 году местное ОДВФ премировало Павла Головина поездкой на планерные состязания в Крым. Там он увидел летающие планеры, и с тех пор мысли о планеризме не покидают его.

В 1927 году комитет комсомола командировал Головина в московский строительный техникум. И здесь он организует планерный кружок, строит новый планер. Когда планер был готов, его перевезли на центральную планерную станцию Осоавиахима.

Почти все время Головин проводил на станции, где совершал весьма успешные полеты.

Настойчивого планериста командируют в летную школу. Он оканчивает ее, становится летчиком-инструктором, но не забывает планеризма.

В 1932 году Головина командируют на слет планеристов в Крым. Здесь Головин совершил ряд полетов, один из которых принес ему мировую славу. Он побывал над вершиной Кара-дага, над морем, над Феодосией и вернулся на гору Клементьева, установив мировой рекорд продолжительности полета с пассажиром.

Вот как рассказывал сам рекордсмен об этом полете:

«...Утром двадцать девятого октября резина выбросила планер в воздух, и я сразу же превратился в птицу.

Делаю крутой поворот и иду вдоль склона горы Узун-Сырт, опираясь крыльями на поднимающийся из долины воздух.

Было десять часов утра. Я летал вдоль склона, слушая губную гармошку, на которой играл мой пассажир.

И за полдень продолжали мы рейсы вдоль склона хребта, проходя в каждый конец пять-шесть километров. Солнце палило. Сила потоков обтекания была очень велика.

Скоро от нагретой земли стали подниматься термические потоки. Вначале осторожно, потом все смелее и смелее я стал удаляться от горы, как вдруг с удивлением заметил чью-то тень на крыле планера.

Невысоко над нами летел [128] орел. Выли хорошо видны его когти, крепкий, похожий на клещи, клюв. Распластав крылья, орел плыл впереди нас. Следуя за ним, я заметил, что планер стал заметно подниматься.

Довольно ощутительные толчки нагретых потоков воздуха подбрасывали аппарат. Оказывается, орлы знают восходящие потоки и летают, не затрачивая энергии. Там, где линия нашего полета точно совпадала с линией полета орла, планер набирал высоту.

Около шести часов вечера стало смеркаться. Орел уже давно ушел от нас. Я включил освещение, затем выключил его. На крыльях несколько раз зажигались и гасли зеленые и красные лампочки. Выключив их

и приглядевшись к темноте, я заметил на старте костры.

С моря подул теплый влажный ветер. Подъемная сила термических потоков все увеличивалась. Нам стало подбрасывать выше и выше. Костры внизу казались уже маленькими светлыми точками.

Я решил совершить давно задуманный опыт: совершенно оторваться от горы Узун-Сырт. Выполняя это намерение, я скоро приблизился к вершине Кара-дага, покрытого белыми, седыми облаками. На западе, на побережье, мелькали огоньки. Под нами едва различались крутые скалы морского берега, черная пелена воды.

Я вернулся на Узун-Сырт. Включил освещение и надкрыльные огни, чтобы показаться дежурящим на старте товарищам. Увидев взмахи факелов, я понял, что планер замечен, и, погасив огни, пошел к морю. Удивительно хороша эта воздушная прогулка ночью при абсолютной, мертвой тишине!

Мой пассажир заснул, и в это время, минуя Коктебель, я пошел далеко в море и сделал над ним два больших круга. Чем дальше я уходил от берега, тем больше терял высоту. Сознаюсь, это довольно неприятно — терять высоту над бездной. Тогда я решил пойти прямо к Феодосии. Альтиметр показывал

1450 метров над стартом — максимальная высота, какую я имел за этот полет.

Скоро на горизонте показалось скопление огней. Мой планер быстро несся к ним с попутным ветром. Это была Феодосия. Я прочертил над ней широкие круги.

«На сегодня довольно», решил я, хотя можно было держаться в воздухе еще и еще.

Под звуки «Индийского гостя», исполняемого проснувшимся пассажиром на губной гармошке, мы направились [129] к Узун-Сырту. Это были самые тяжелые минуты полета. Ветер почти стих. С большим трудом находил я редкие термические потоки и, пользуясь ими, набирал высоту. Затем, стараясь экономно расходовать ее, планировал до следующего источника подъемной силы...»

Продолжая работать инструктором в московской школе летчиков, П. Головин однажды встретил на редкость способного ученика. Это был А. Д. Алексеев. Его рассказы об Арктике увлекли Головина.

Павел Георгиевич стал полярным летчиком, получившим известность своими выдающимися полетами.

Весь летный состав экспедиции тщательно готовился к выполнению исторического задания. Командиры и их помощники, несмотря на свой большой опыт, усиленно тренировались в слепом полете, изучали искусство вождения тяжелых кораблей. Вместе с другими товарищами и я снова стал учеником. Меня тренировал майор Бабкин. Я старался быть прилежным и, как ребенок, радовался каждой похвале инструктора.

Штурманы тоже тренировались: определяли по солнцу курс самолета, водили машину по солнечному компасу, изучали новую радиоаппаратуру. Бортмеханики слушали специальный курс лекций по моторам.

На страницах центральных газет развернулась дискуссия о том, как вернее и лучше доставить на полюс участников экспедиции.

Одни считали, что найти на полюсе льдину, удобную для посадки самолета, невозможно, и предлагали сначала высадить парашютный десант. По их мнению, необходимо было подготовить аэродром для посадки тяжелого самолета. [130]

Я же находил, что единственный способ, благодаря которому можно с наименьшим риском и с наибольшей пользой для дела осуществить первую зимовку на полюсе, — это посадка самолета на выбранную с воздуха льдину. Меня поддерживали Молоков и мастер посадок на лед Бабушкин.

Бесспорно, только полет на полюс мог окончательно доказать, кто из нас прав. Все же дискуссия принесла пользу. Я еще и еще раз тщательно продумал детали своего проекта, стараясь учесть каждую возможную неожиданность. Долго и томительно думая о том, как лучше посадить самолет на маленькую площадку, я пришел к мысли, что здесь должен помочь парашют. Конструктор — специалист по парашютному делу предложил приспособить тормоз в хвосте самолета.

— Во время посадки, — сказал конструктор, — когда скорость значительно уменьшится, вы дернете за шнур, и парашют откроется.

— А вдруг он откроется в воздухе? — спросил я.

— При рейсовой скорости парашют мгновенно оторвется; ведь он рассчитан на скорость около восьмидесяти километров в час, а в воздухе она вдвое больше.

Я просил сделать тормоз как можно скорее.

* * *

На Московском центральном аэродроме нам отведены две комнаты. В одной из них в хаотическом беспорядке навалены ящики, свертки, резиновые матрацы, бесчисленные пакеты. Каждый день склад пополняется новыми вещами для самолетов и зимовки. В маленькой комнате уже негде повернуться. Грустным взглядом окидываю драгоценное имущество, лежащее без движения. Сегодня уже семнадцатое марта, а по первоначальному плану старт назначен на пятнадцатое. Из-за плохой погоды, туманов и облачности до сих пор не удается испытать самолеты в воздухе и проверить, как работает рация. В заводских лабораториях испытания прошли удачно.

Мы рассчитывали полететь на четырех тяжелых кораблях в сторону Архангельска, выбрать на расстоянии шестисот-семисот километров от Москвы озеро, сесть на этот естественный аэродром и пожить там недельку. Важно [131] было проверить, сможем ли мы своими силами запустить моторы и вернуться обратно. Но сейчас уже ясно — на генеральную репетицию времени нехватит.

Весна подкралась неожиданно. Зимний аэродром доживал последние дни.

... Восемнадцатое марта. Подморозило. Я приехал на аэродром очень рано, но мои товарищи были уже на местах. Механики возились около машин, подготавливая их к испытательным полетам.

Флаг-штурман Иван Тимофеевич Спирин, коренастый, по-военному подтянутый, сухо покашливая, разглядывал какой-то чертеж.

Спирин пришел к нам из Красной Армии со специальным заданием провести отряд тяжелых кораблей к полюсу. Это не только талантливый штурман, но и прекрасный, опытный летчик. Очень сдержанный, немного суховатый, он вложил в предстоящую экспедицию всю свою душу.

— Сегодня погода не подведет, — говорю я, крепко пожимая ему руку, сам же думаю: «А что, если опять испортится?..»

— Обязательно закончим испытания, — отвечает Спирин и ободряюще улыбается, словно прочитав мои затаенные мысли.

Подходят штурманы Ритслянд, Жуков и Аккуратов. Они внимательно выслушивают последние инструкции Спирина:

— Сегодня мы самостоятельно, без инженеров, еще раз проверим в воздухе радиопередатчики и приемники. Не забывайте, что радист будет только на флагманском корабле. Вы штурманы, вы и радисты. Надо также посмотреть, как работают радиопеленгаторы и радиоконпасы.

Когда все было готово к полету, к нам подошел Шевелев.

— Что, Марк Иванович, летите с нами? — спросил я.

— Для того я сюда и приехал.

К концу дня успешно закончились испытания. Меня особенно радовали результаты испытания воздушного тормоза: весит он очень мало, а работает прекрасно.

Летчики достаточно натренировались во время полетов на тяжелых машинах. На тех же машинах хорошо прошли тренировки и штурманы. А наши старые, опытные [132] механики еще раз показали, что они отлично знают моторы «АМ-34».

Самолеты стояли на лыжах в ожидании старта. Но вылететь все еще не удавалось из-за плохой погоды по маршруту.

Вечером двадцатого марта в кабинете Шмидта собрались Шевелев и командиры кораблей. Совещание открылось докладом о погоде. Наш замечательный синоптик Вера Александровна Самойлова уже давно забыла, что такое нормальный сон. День и ночь собирала она сведения о погоде, вместе со своими помощниками наносила их на специальную синоптическую карту и каждый вечер делала нам коротенькие сообщения.

Сейчас Вера Александровна вошла со смущенной улыбкой. Я сразу понял, что вести плохие.

— Завтра погода на участке Москва — Архангельск ухудшится. Видимость от двухсот метров до одного километра; грозит обледенение, — сказала она, не поднимая глаз.

Как я ни беспокоился за старт, все же не удержался от улыбки. У Самойловой был такой вид, будто от нее зависела погода и она провинилась перед нами.

Отто Юльевич взял карту, внимательно просмотрел ее и обратился к нам:

— Товарищи командиры, завтра опять нельзя лететь. С юго-запада идет мощный циклон.

— Разрешите слово,—попросил я.—Раз нам не удастся вылететь завтра, а, судя по всему, ожидается потепление, надо немедленно менять лыжи на колеса, иначе мы не оторвемся от аэродрома.

И тут же предложил отправить лыжи поездом в Архангельск, а оттуда на аэродром в Холмогоры.

— А я советую,—сказал Шевелев,—подождать еще денек. Быть может, удастся улететь и на лыжах.

Тогда мы избежим лишних хлопот.

Решили подождать еще день.

В конце совещания Отто Юльевич предупредил, что завтра в шесть часов вечера мы снова соберемся у него.

Сумрачное серое утро заглянуло в окно. Снег таял, и по стеклам сбегали капли воды. На аэродром я отправился в самом скверном настроении.

Разыскивая с командантом аэродрома место для взлета на лыжах, мы долго ездили на аэросанях. Кругом чернели [133] проталины. Конечно, их нетрудно забросать снегом, но это рискованно: вырulingая на старт, можно так ободрать лыжи, что они потом никуда не будут годиться.

После осмотра аэродрома я направился к самолетам. Там работали механики. Беспокойный народ: машины давно стоят в полной готовности, а им все кажется, что какой-то винтик не в порядке.

Меня забросали вопросами: всех интересовало, скоро ли мы тронемся в путь.

— Когда наступит хорошая погода,—коротко и сердито ответил я, хотя прекрасно понимал, что для механиков ожидание так же мучительно, как и для меня.

«Скорее бы туда!»—эти слова читал я в глазах каждого участника экспедиции.

— Товарищ командир, разрешите доложить,—обратился ко мне Илья Мазурук.—При рулежке что-то попало под левую лыжу нашего самолета. Лыжа продавлена и сильно поцарапана. Позвольте заменить ее.

— Подождите немного. Я зайду на метеостанцию, потолкую с синоптиками, а там мы окончательно решим, что делать.

На метеорологической станции мне сказали, что ожидается улучшение погоды. Значит, завтра можно лететь.

— Меняйте,—сказал я,—лыжи на колеса.

То же распоряжение было отдано командирам всех тяжелых самолетов.

Поручив инженерам полярной авиации лично руководить этой работой, я поспешил в Главсевморпути. Ровно в шесть в кабинете Шмидта Вера Александровна докладывала, разложив синоптические карты:

— Циклон, как я и предполагала, прошел между Вологдой и Архангельском. Если бы вы стартовали сегодня, вам пришлось бы пересечь главный фронт циклона.

Отто Юльевич одобритительно кивнул головой.

— Умница вы. А что завтра?

— Завтра тоже пройдет циклон, но более слабый; к тому же он движется очень медленно и пересечет ваш маршрут не раньше чем в полдень. Чтобы избежать встречи с циклоном, я советую вылететь как можно раньше. Облачность по всей трассе полная, с редкими разрывами. Видимость предполагается от четырех до десяти километров. Вот и все, что я могу сказать. [134]

— Хорошо, спасибо!—сказал Отто Юльевич и, не отрывая глаз от карты, спросил командиров, находят ли они возможным вылететь завтра.

— Да,—ответил я и предложил стартовать в шесть утра, чтобы успеть до полудня попасть в Холмогоры. Товарищи меня поддержали. Отто Юльевич внимательно выслушал каждого из нас.

— Вам виднее,—сказал он в заключение.—Я человек не авиационный. Вы говорите, что можно лететь,— значит завтра вылетаем. В пять утра все мы встретимся на аэродроме. Совещание считаю закрытым.

Идите отдыхать.

— Куда поедет?—спросил меня шофер.

— Домой.

Пересекаем Красную площадь. Часы Спасской башни показывают двадцать пять минут восьмого.

Москва сверкает огнями. Я наклоняюсь к стеклу и смотрю вверх. Темно, звезд не видно, облака.

«А вдруг завтра не удастся вылететь?»

— Поворачивай на аэродром,—говорю я шоферу.

Машина развернулась и стремительно помчалась к Центральному аэродрому.

Сколько раз я уходил с этого аэродрома в большие перелеты. Пять раз летал в Хабаровск, два раза на Чукотку, на Землю Франца-Иосифа, а завтра лечу... на полюс!

Подхожу к самолету. Бассейн возится у мотора.

— Ты что здесь делаешь, Флегонт? Шевелев сказал мне, что отправил тебя домой.

— Не сидится мне дома, Михаил Васильевич. Да и за рабочими присмотреть надо.
Из кабины вышли механики Морозов и Петенин. По правде сказать, я не удивился, застав их здесь.
«Не сидится дома!»—мысленно повторил я слова своего бортмеханика.
— Завтра в шесть вылетаем. Смотрите, товарищи, не подкачайте...
— Не подкачаем, Михаил Васильевич!
На других машинах я увидел ту же картину. Механики оставались на аэродроме до тех пор, пока мастера не закончили всю работу.
Когда я вернулся домой, было около одиннадцати. Весть о том, что мы завтра улетаем, уже разнеслась среди родных и знакомых. [135]
Столовая полна народа. Я подсаживаюсь к Федору Ивановичу Грошеву. Он смотрит на меня молча и улыбается: мы давно научились без слов понимать друг друга. Как хорошо, что Федор Иванович, настоящему близкий мне человек, пришел провести со мной этот вечер.
— Маруся, а где ребята?—спросил я жену.
— Легли спать. Ведь уже поздно.
— Мы не спим!—послышались веселые голоса из детской.—Мы тебя ждем! Папа, иди к нам скорее!
Я открыл дверь в детскую.
— Да у вас тут темно.
Из темноты донесся возбужденный голос пятилетнего Миши:
— Это мы потушили свет, чтобы мама думала, что мы спим!
Он выскочил из кровати. Я подхватил его на руки, поцеловал, уложил, накрыл одеялом.
— Папа, ты завтра уезжаешь?
— Папа не уезжает, а улетает,—в один голос поправили Вова и Вера.
— Улетаю, Миша, далеко на Север. Если будешь умником, знаешь, что я тебе привезу?
— Что?
Я призадумался: «Что можно привести с полюса?»
Меня выручила Вера:
— Папа, привези ему медвежонка.
— Правильно, белого медвежонка привезу.
— Живого, папа? Живого?
— Ну конечно, живого! А сейчас спи!
Я расцеловал ребят и вернулся в столовую.

Ворота в Арктику

Ровно в пять утра я был на аэродроме. Наши самолеты стояли в разных местах: мой и Мазурука — рядом с центральной станцией, Молокова и Алексеева — неподалеку от ангара ЦАГИ. Расстояние между этими машинами около километра, а до машины Головина еще больше.
Снег рыхлый, под ним вода. Пешком итти трудно, на автомобиле не проедешь. Пришлось воспользоваться аэросанями. [136]
Я быстро проверил все машины. Механики на местах. К самолетам подвозят горячую воду. Скоро начнут запускать моторы.
Договорился с командирами кораблей: первым на старт вырлню я, за мной Молоков, Алексеев, Мазурук и Головин.
Теперь дело за погодой. На трассе в Москве небольшие порывы ветра, лететь можно.
Как только приехал Отто Юльевич, мы с ним поднялись на второй этаж здания Центрального аэродрома. Вера Александровна по телефону принимала метеосводку.
— Как погода по нашему маршруту?
— Минутку подождите,—сказала она, продолжая слушать.
Мы молча стояли у окна. Наконец, Вера Александровна повесила трубку.
— Лететь можно. Местами небольшие снежные заряды. Видимость от двух до четырех километров. Но погода ухудшается...
— Разрешите, Отто Юльевич, запускать моторы? — обратился я к начальнику экспедиции.
— Запускайте.
Отдаю распоряжение. Механики спешат к самолетам. Внимательно прислушиваюсь... На самолете Молокова заработал один мотор, второй, третий. Гудят моторы машины Алексеева. У меня же четвертый мотор забастовал — остыла вода, а водомаслогрейка застряла у самолета Мазурука.
Приходится ждать, но время не терпит. Уже девять часов. Решаем послать Головина первым. Пусть выполняет свою роль разведчика и по радио передает нам сведения о погоде.
В одиннадцать часов тридцать минут, когда Головин прошел Вологду, я доложил Отто Юльевичу о готовности машин к полету.
Шмидт поспешил к Самойловой. Получив уже шестую сводку о погоде, она ответила нерешительно:

— Не могу поручиться, что и на вашем пути погода окажется столь же благоприятной, как на пути Головина.

Я призадумался. Сколько мы сегодня мучились сами и как мучили работников аэродрома! Конечно, это неплохая репетиция. Если стартовать удастся завтра, мы запустим [137] моторы без задержки. Но какая погода будет завтра?

— Как вы думаете, Михаил Васильевич, можно лететь?—прервал мои размышления Шмидт.

— Если погода по нашей трассе ухудшится в два раза, все равно лететь можно,—твердо ответил я.

— Присоединяюсь к Михаилу Васильевичу. Погода все-таки летная,—поддержал меня Шевелев.

Отто Юльевич дал распоряжение немедленно стартовать.

Началось прощание с родными. Нас улетало сорок три человека. Легко представить, сколько было провожающих...

Когда будущие зимовщики еще и еще раз обняли своих близких и сели в кабины, я вырулил на старт. За мной пошли машины Молокова, Алексеева и Мазурука. Впереди на аэросанях, указывая нам дорогу, ехал комендант аэродрома.

Погода заметнo портилась. Поднялся сильный ветер. Но все четыре корабля уже на старте.

Вдали, около центральной станции, толпа. Это провожающие. Пока еще только они знают о полете на полюс. Но если бы весть о нем разнеслась по городам и селам, миллионы людей вместе с нашими родными и друзьями смотрели бы в этот час на небо, мысленно желая нам удачи.

Комендант держал красный флажок. Сейчас он поднял белый.

— Готовься!

Взмах белым флажком. Даю полный газ. Четыре мотора с ревом отрывают машину от аэродрома.

Двадцать второго марта 1937 года, 12 часов 30 минут. Полет на Северный полюс начался...

На границе аэродрома нас сильно бросило вверх, а потом вниз. Внизу мелькнул Белорусский вокзал, площадь Маяковского. Вот он, Кремль!

Разворачиваю машину.

Бабушкин, указывая по направлению Ходынки, знаками объясняет мне, что два самолета уже в воздухе.

Бассейн внимательно прислушивается к работе моторов, но все же не забывает заглянуть в окно — окинуть прощальным взором Москву. Хороша она, наша красная столица! Сколько раз я видел ее с высоты, и всегда она волнует по-новому. [138]

До свиданья, Москва! До скорой встречи!

Открывается дверь штурманской рубки. Входит Спирин. Он старается быть спокойным, но это ему не удается. По-мальчишески задорная улыбка освещает его строгое лицо.

— Север,—говорит Иван Тимофеевич, подходя ко мне.

— Есть север,—отвечаю я.

Весело махнув рукой, Спирин возвращается в рубку.

12 часов 40 минут. Все четыре корабля легли на курс. Идем строем.

Высота триста метров. Видимость хорошая, но болтает зверски.

Проходит пятнадцать минут. Главный синоптик экспедиции Дзержевский говорит мне, что погода ухудшается.

— Местами снегопад.

— Ничего, пройдем, только бы не обледенение.

— Пролетели двести пятьдесят километров. Путевая скорость двести одиннадцать в час,—сообщает Спирин.

Ветер попутный. Попадаем в облака. Снижаюсь до двухсот метров. Перед нами черная стена. Вот-вот надвинется на самолеты и совсем скроет землю. Но это только кажется. Мы, летчики, уже знаем, что там не туман, а снегопад или дождь.

Впереди видимость сильно ухудшилась. Снегопад заставляет снизиться еще на сто метров. Летим над самыми деревьями. Крыши домов мелькают совсем близко.

Воображаю, сколько шума наделали мы, пролетая над деревьями и селами; верно, стекла дрожали и звенели, когда четыре гиганта проносились над крышами, рассекая воздух своими мощными крыльями.

Снегопад усиливается. Идем по компасу. Не покидая своего места, я могу разговаривать с любым кораблем. Радиосвязь налажена прекрасно.

Через пять часов полета мы увидели Холмогоры — родину Михаила Васильевича Ломоносова. Более двухсот лет прошло с тех пор, как сын крестьянина из села Денисовки, близ Холмогор, увлеченный жаждой знаний, отправился пешком в Москву.

Ломоносов стремился овладеть сокровищами науки. Нелегко это далось полунищему крестьянину. Он бедствовал, скитался, выдавал себя за дворянского сына; но в конце концов его исключительная даровитость, [139] твердая воля и целеустремленность сломали все преграды. Ломоносов стал гениальным ученым. Он оставил после своей смерти богатейшее наследство в самых различных областях

науки и искусства. Глубоко и кровно связанный с народом, Ломоносов и сквозь толстые стены Академии улавливал тревожные голоса жизни и всегда стремился не только объяснить, но и преобразить мир. Он мечтал об освоении русскими людьми Северного морского пути, о покорении Северного полюса. Первую его идею воплотили в жизнь советские люди. Теперь корабли страны Советов регулярно в одну навигацию проходят путь от Архангельска до Владивостока.

На нашу долю выпало счастье участвовать в осуществлении второй прекрасной мечты великого русского ученого...

Вот и аэродром. Огромное поле покрыто снегом. Никаких признаков оттепели. Наконец-то мы вырвались из объятий весны. Отсюда можно будет улететь на лыжах.

Делаю большой круг, внимательно всматриваюсь. Границы посадочной площадки отмечены красными флажками; в начале площадки такими же флажками обнесено опасное место.

Все ближе и ближе белое поле. Я сажусь первым. Снег очень глубокий, но для наших колес не страшен. Машина остановилась. Поспешно отрулив в сторону, уступаю дорогу Молокову, Мазуруку и Алексееву.

...Крепко спали мы в ту ночь. А наутро нас ожидала неприятная новость: снег размок, потекло с крыш.

— Где же Арктика?—спрашивал нас Спирин.—Меня все пугали арктическим холодом; я со страху оделся так, что и шестидесятиградусный мороз не проберет, а на улице дождь. Что же мне теперь делать?

— Погоди немножко. Это еще только ворота в Арктику. Вот минуем «заставу», тогда намерзнешься,— утешал его Бабушкин.

На третий день мы получили лыжи. Началась горячка. Все работали до поздней ночи.

...Машины на лыжах, моторы еще раз осмотрены, баки наполнены бензином.

— Борис Львович,—обращаюсь я к Дзержевскому, — когда можно вылетать?

— Самое меньшее еще три дня продержится плохая погода,—спокойно отвечает синоптик. [140]

— Не верю вашим сводкам. Врут они. Завтра мы улетим.

— Странное у вас представление о сводках,—обиделся Дзержевский.—Да и как может быть завтра хорошая погода, когда с юга идут тучи?

— Ничего, до завтра погода переменится. Ветер попутный, с ним-то мы и тронемся утром пораньше.

Живо в Нарьян-Маре будем.

Дзержевский рассмеялся:

— Ветер сильный, попутчик хоть куда, а лететь все-таки не придется.

— Товарищи, едемте в дом отдыха! Уж поверим на этот раз нашему предсказателю погоды,—махнул я рукой.

Чтобы сократить ожидание, участники экспедиции развлекались в доме отдыха, как могли: читали, сражались на бильярде, играли в шахматы и в домино. Отто Юльевич объединился с Бабушкиным против меня и Симы Иванова. За время экспедиции мы сыграли пятьсот партий в домино.

Как нам хотелось поскорее вылететь! Вынужденное бездействие утомляло. Каждое утро Отто Юльевич обращался к Дзержевскому:

— Какова погода по маршруту?

— Лететь не рекомендую.

Мы окружали синоптика и обиженно уговаривали:

— Брось, Борис Львович, хватит тебе! Завтра же вынь да положь хорошую погоду! [141]

* * *

Первым должен был вылететь самолет Головина. Его экипаж еще недавно состоял из двух механиков и штурмана Волкова, одновременно выполнявшего обязанности радиста. Так как по пути из Москвы в Холмогоры на машине Головина часто портилось радио и, занимаясь прокладкой курса, Волков не успевал исправлять его, Отто Юльевич предложил включить в состав экипажа радиста Стромиллова, а командиру корабля строго приказал при неисправности рации, если она снова начнет капризничать, ни в коем случае не продолжать полет, а возвращаться.

Двадцать седьмого марта погода чуть-чуть улучшилась. Головин получил распоряжение вылететь в Нарьян-Мар и по пути произвести разведку погоды.

Утро. Механики возятся у моторов. Стромиллов хозяйничает в радиорубке, Головин и Волков занимают свои места.

В полете разведчики одеты теплее нас, так как кабины их самолета открытые. Кроме двойных меховых шуб и меховых шапок, они надевают еще особые меховые маски. Со стороны кажется, что к навигационным приборам и к штурвалу пробралась пара бурых медведей. Головину и Волкову настолько тесно в маленьких кабинках, что они с трудом поворачивают головы в стороны и совсем лишены возможности видеть, что делается позади.

Когда подготовка к старту закончилась, механики заняли свои места. Головин дал полный газ. Моторы заревели, но лыжи словно прилипли к глубокому рыхлому снегу, и машина стояла, как прикованная.

Стараясь помочь летчику, несколько человек подбежали к самолету и принялись раскачивать его за хвост.

Минут пять Головин держал моторы на полных оборотах, но машина так и не тронулась с места.

Пришлось выключить моторы. Когда они немного остыли, механики снова запустили их. Подошли еще люди. Головин вновь дал полный газ, машину качнуло — дружные усилия увенчались успехом.

Впереди расстилалось ровное поле. Самолет стоял против ветра. Головин, не убавляя газа, пошел в воздух. Люди, помогавшие раскачивать машину, побежали за [142] ней следом, что-то крича и размахивая руками. Головин на прощанье качнул в знак приветствия машину, взял курс на север, и через несколько минут самолет скрылся из виду.

Летчик уверенно вел машину вперед, но вскоре радист доложил, что рация неисправна.

— Ее можно отремонтировать только на земле.

Ничего не поделаешь! Не хотелось Головину возвращаться, но, помня наказ Отто Юльевича, он развернулся и полетел обратно.

Вскоре оказался холмогорский аэродром, и машина пошла на посадку. Подруливая к месту стоянки, Головин неожиданно заметил впереди человека, удивительно похожего на его механика.

«Ведь до чего поразительно бывает сходство!—подумал летчик.—Ну прямо точная копия Терентьева».

В этот момент к двойнику Терентьева подошел двойник второго механика.

«Что за наваждение!—недоумевал летчик.—Что это? Мои механики или арктический мираж?»

«Арктический мираж» оказался действительностью. Когда Головин подрулил к стоянке, его встретили механики. Головин не знал, что и думать. «Как это я умудрился потерять их?»—гадал он.

Дело объяснялось просто. Когда раскачивали машину, механики вылезли из кабины, чтобы помочь.

Головин и Волков, сидя в носовом отсеке, не могли этого видеть, а Стромиллов был настолько занят своей рацией, что совсем не замечал окружающего. Когда машина, наконец, тронулась с места, Головин пошел в воздух. Крики провожавших и размахивание руками он принял за выражение радости по поводу удавшегося старта и пожелание счастливого пути. И если бы Головин не был вынужден возвратиться, пришлось бы ему после прилета в Нарьян-Мар решать задачу: каким образом механики исчезли в воздухе.

Нам на больших кораблях в этот день вылететь так и не удалось.

* * *

Было пасмурно. На землю спускался туман. И несмотря на то, что в Нарьян-Маре погода была хорошая, я считал, что лететь еще рано. [143]

— При такой видимости,—сказал я,—мы можем потерять друг друга. Кто знает, какие могут быть последствия. Лучше подождать хорошей погоды.

— Кто это тут проповедует осторожность! Ах, это Водопьянов!—насмешливо протянул Спирин.—Давно ли ты стал таким предусмотрительным? Насколько мне известно, раньше ты летал в любую погоду.

— Я и теперь летаю в любую погоду, если это нужно. Конечно, когда мне приходилось возить из Москвы в Ленинград матрицы «Правды», я не размышлял о погоде. К пяти часам утра я должен был доставлять матрицы на ленинградский аэродром. От этого зависел своевременный выход газеты. А сейчас дело другое. Задание у нас, правда, исключительное, однако оно не связано с точными сроками. Какое же мы имеем право рисковать собой, машинами, исходом экспедиции?

Незадолго до нашего вылета со мной беседовал товарищ Молотов. Он очень интересовался ходом подготовки, расспрашивал о мельчайших деталях и, прощаясь, несколько раз повторил: «Не торопитесь». Я хорошо помнил его мудрый совет. Помнил я и наказ В. В. Куйбышева, данный мне перед полетом в ледовый лагерь Шмидта. Да и собственный опыт убедил меня в том, что надо уметь не только летать, но и ждать.

* * *

Снег на аэродроме рыхлый, вода просачивается. Интересно проверить, как бежит самолет по такому снегу. Прошу одного из летчиков подняться на машине «У-2». Тот запускает мотор, дает полный газ, но лыжи совсем не скользят. Летчик не успевает опомниться, как хвост машины поднимается и она становится на нос.

Дзержевский, наконец, сообщил нам радостную весть: завтра предполагается улучшение погоды, надо готовиться к вылету.

Утром немного подморозило, и машины одна за другой поднялись в воздух. Спирин определил направление ветра, снос, путевую скорость. Мы легли на курс.

Долго гостили мы в Холмогорах. Только на одиннадцатый день раскрылись «ворота в Арктику». Что-то ждет нас в Нарьян-Маре?

Летим на северо-восток. Интересно наблюдать, как постепенно меняется картина под крылом самолета. [144]

Появляется длинная белая полоса — река Мезень. Она окаймлена зеленью соснового леса, пятнами озер и болот. Впереди темнеет море.

Ветер боковой, попутный. Путевая скорость двести одиннадцать километров. Самолеты сносит к морю. Ориентира, кроме Мезени, нет. Курс держим по компасу.

Прошли Мезень. Лес встречается все реже и реже, попадают кустарники. На белом фоне разбросаны редкие зеленые островки. Но вот и они исчезли, началась тундра. Огромное пространство затянуто снежной пеленой. Нет ему ни конца, ни края. Небо закрыто сплошными серыми облаками.

Проходим над Чешской губой. В прошлом году, во время моего полета на Землю Франца-Иосифа, она была покрыта льдом, и ее с трудом удавалось отличить от тундры. А теперь сильные ветры вынесли лед в море.

Спирин меняет курс. Поворачиваем к Нарьян-Мару. Скоро покажется река Печора, на ней стоит столица Заполярья...

Через три часа пятнадцать минут мы благополучно сели на просторный аэродром, приготовленный на реке.

Мороз восемь градусов. Самолеты мягко, легко скользят по ровному твердому снегу.

Бассейн весело подмигивает:

— Теперь, дудки, весна не догонит!

Нарьянмарцы приняли нас очень радушно: для каждого самолета приготовили стоянку и даже вморозили в лед концы веревок для крепления.

— Товарищи,—крикнул Шевелев,—качать Спирина, ведь он впервые попал в Арктику!

— Не его одного,—заметил я,—среди нас много новичков.

— Поздравляю вас, товарищи,—прервал меня Алексеев,—наконец-то мы удрали от весны. С такого аэродрома можно поднять в воздух любой груз!

— Да, теперь уже нечего беспокоиться о взлете,—поддержали его несколько голосов.

Механики быстро надели чехлы на моторы, закрепили самолеты, и все мы, в прекрасном настроении, уехали в город отдыхать.

За ужином, устроенным для нас в Нарьян-Маре, много шутили, пели песни. Все были уверены, что коварные [145] происки весны кончились по ту сторону Полярного круга.

После короткого совещания было решено на следующий день заправить машины и вылететь на Рудольф.

* * *

Спали мы прекрасно, а проснувшись на другое утро, увидели опять оттепель. Трудно передать наше возмущение погодой. Весь гнев мы обрушили на ни в чем не повинного Дзердзеевского.

— Прозевали зиму, проспали...—мрачно цедил Сима Иванов.

День принес плохие вести: на Новой Земле ураган до двенадцати баллов, на острове Рудольфа пурга, в Нарьян-Маре продолжала нагло хозяйничать весна.

К вечеру погода совсем испортилась. Пошел мокрый снег, потом дождь.

Застряли мы прочно. На третий день снег стал не в меру рыхлым. Своей огромной тяжестью самолеты осадили лед. Под каждой машиной появились лужи. Пришлось перетаскивать их на другое место.

— Так где же Арктика?—ехидно допытывался Спирин. — Какое же это Заполярье?

— Подожди,—ворчал я.—Хватишь и Арктики!

— Дождусь ли, товарищи полярники? Давно обещаете мне лютые морозы,—не унимался Иван Тимофеевич. — С нашей нагрузкой с такого аэродрома не оторвешься. Смотрите, как развезло: это ведь настоящая каша...

— Сегодня,—объявил я товарищам,—в восемь вечера лекция по метеорологии, читает Дзердзеевский.

— Это зачем?—полюбопытствовал Бассейн.

— А затем,—ответил Головин,—чтобы мы не ругали синоптиков и научились разбираться в синоптической карте.

Вечером Борис Львович рассказывал нам о том, как зарождаются циклоны и антициклоны. Синоптик так картинно и увлекательно говорил о воздушных течениях, что мы боялись проронить слово. В комнате было тепло и уютно. Стройный, с красивой черной бородкой человек — «хозяин погоды»—вызывал чувство симпатии. Все мы с уважением относились к Борису Львовичу и верили его точным прогнозам. Но отчего же не пошутить?.. [146]

— Если бы не Дзердзеевский, мы давно были бы на полюсе,—спокойно заявил после лекции Спирин.

— Что значит: были бы на полюсе?—возразил синоптик.—Посмотрите, какой мощный циклон проходит через Баренцево море. Попадете в обледенение, что тогда? Вижу, не верите вы в нашу науку.

— Давайте хорошую погоду, тогда будем верить, — хором закричала аудитория.

— Когда можно будет лететь, я вам скажу.

— Что ж, будем ждать...

С этого дня все мы стали мыслить «синоптически». Разговоры были только о погоде. За обедом невкусное блюдо называлось окклюзией, удачное — антициклоном.

Ежедневно в девять вечера, собираясь в комнате Отто Юльевича, командиры кораблей изучали утреннюю, полуденную и вечернюю синоптические карты.

Шли дни. Как-то поздно вечером поднялся сильный ветер. Спирин предложил Шевелеву и Бабушкину поехать на аэродром, проверить крепление самолетов. С ними отправились и механики. Аэродром охраняла милиция и местный актив молодежи. Трое участников экспедиции подъехали к машинам; никто их не остановил.

Около самолетов ходил человек с винтовкой в руках. Спирин обратился к нему:

— Почему вы не спросили: кто идет? Может, мы враги, хотим взорвать самолеты, а вы любезно отходите в сторону: «Пожалуйста, проходите!»

— Я вижу летчики идут, потому и не требую пропуска,—оправдывался тот.

— А что вы делаете, если заметите, что в темноте человек подкрадывается к самолету?—экзаменовал его Иван Тимофеевич.

— Крикну: «Остановись!»

— А он не слушает.

— Крикну еще раз.

— А если он все-таки не остановится?

— Не знаю... Стрельну, что ли?

Спирин человек военный, дисциплинированный. И отчитал же он парня! Потом начал объяснять, как держать себя, когда стоишь на посту.

Остальные караульные окружили нашего флаг-штурмана и внимательно слушали его.

На обратном пути Бабушкин сказал Спирину: [147]

— Хорошая у тебя сегодня была аудитория, Иван Тимофеевич, благодарная. Верь мне, твои слова не пропали даром. Теперь эти ребята не подпустят чужого к аэродрому. А в будущем... Кто знает, что их ждет в будущем? Возможно, твой урок им очень пригодится.

Тянулись дни ожидания. Их помогали скрашивать хорошие, сердечные люди, окружавшие нас. Ненцы всячески старались нас развлечь, устраивали вечера самодеятельности, пели свои национальные песни. Ежедневно мы получали приглашения в клуб на спектакль или просмотр картины. И все же каждый лишний день вынужденного пребывания в городе казался нам вечностью. Мы боялись задавать вопросы Дзержевскому, такой безнадежностью веяло от его прогнозов.

Но вот Борис Львович объявил нам:

— Завтра будет хорошая погода, надо готовиться к вылету.

Все просияли. Отто Юльевич приказал участникам экспедиции немедленно ложиться спать.

— Не забывайте, что завтра в пять утра все должны собраться на аэродроме,—сказал он, прощаясь.

В семь часов назначен старт. Головин как разведчик вылетит на час раньше.

К утру погода в самом деле несколько улучшилась. Но долгожданного мороза не было. Меня очень беспокоил взлет: до острова Рудольфа решили лететь без посадки и машины перегрузили горючим.

Ровно в шесть на старт вырулил Павел Головин.

Мы следим за его взлетом. Сравнительно легкая машина бежит пятьдесят две секунды, но все еще не может оторваться. Наконец, она в воздухе. Еле-еле хватило аэродрома.

Через двадцать минут Головин сообщает:

«Идем на высоте шестисот метров. Над нами сплошная облачность. Видимость хорошая».

Даю распоряжение запускать моторы. С помощью домкратов, на полных оборотах моторов, срываюсь с места, выруливаю на старт, даю полный газ. Но машина не развивает скорости, лыжи зарываются в рыхлый снег. Только через минуту и двадцать секунд удастся оторваться от весеннего покрова Печоры. Экипаж торжествует. [148]

Делаю круг, ожидая взлета товарищей. Следом за мной на старт идет машина Молокова. Я вижу, как она пробегает весь аэродром и, не оторвавшись, идет обратно на старт.

Неожиданно по радио сообщают:

«Головин возвращается из-за плохой погоды. Над морем густой туман, самолету грозит обледенение».

Прошу передать Головину, чтобы он пробил облака и узнал их высоту. Однако не успел еще Иванов передать радиogramму, как Головин пошел на посадку.

Ко мне подошел Спирин:

— Дело дрянь, Михаил Васильевич. Садиться с такой нагрузкой рискованно.

«Сам знаю», подумал я, но ответил:

— Ничего, Иван Тимофеевич, снег мягкий, сядем. Ты как думаешь, Михаил Сергеевич?

Бабушкин пожал плечами:

— Надеюсь, что сядем.

Я решил подняться выше, израсходовать побольше горючего, а затем уже итти на посадку.

Добавляя обороты моторам, иду в облака. Стекла фонаря и штурманской рубки мгновенно покрываются инеем. Ничего не видно, самолет приходится вести по приборам.

Машина уверенно лезет вверх. На высоте тысячи шестисот метров мы видим солнце. Оно кажется особенно ярким. Стекла понемногу оттаивают, становятся прозрачными. Хорошо лететь в такую погоду!

— Как вы думаете, Борис Львович, обращаюсь я к Дзердзеевскому,—облака на такой же высоте до самой Земли Франца-Иосифа?

— Думаю,—ответил синоптик,—что впереди будет еще лучше.

Иван Тимофеевич предложил пройти минут пятнадцать по курсу. Я согласился. Стоя около меня, штурман любовался ровными облаками; где-то далеко-далеко они сливались с голубым небом.

Через пятнадцать минут я повернул обратно. По правде говоря, мне не хотелось возвращаться. Иванов только что получил сводку погоды: на Новой Земле и на Земле Франца-Иосифа ясно; то, что вначале пришлось бы итти над облаками, совсем не страшно. Ориентировки над морем [149] все равно нет. Курс держишь по магнитному и солнечному компасам. Приборы у нас великолепные. Спирин хорошо ориентируется по солнцу, не видя земли, моря и плавающих льдин. По солнцу же он определяет путевую скорость, по солнцу дает курс.

Поговорив с Иваном Тимофеевичем, я связываюсь с землей и сообщаю Шмидту:

— Погода прекрасная. Советую без помощи разведчика итти на остров Рудольфа.

Получаю ответ:

— Самолет Молокова не может оторваться.

Начинаю снижаться. За час полета мы облегчили машину всего на пятьсот килограммов. Этого, конечно, мало, самолет перегружен. На земле с беспокойством следят за нашей посадкой. Я тоже волнуюсь. Но другого выхода нет,—не бросать же товарищей в Нарьян-Маре.

Решил подвести машину как можно ниже и коснуться снега лыжами так, чтобы хвост постепенно опустился сам; это смягчит соприкосновение с поверхностью аэродрома.

Против ожидания, все обошлось благополучно. Самолет мягко покатился по ровному рыхлому снегу, из-под лыж во все стороны полетели брызги.

Нас окружили радостные, взволнованные товарищи. Они жали нам руки так крепко, словно мы отсутствовали не час, а по меньшей мере полгода.

Провожавшие подшучивали над нами.

— Ну вот, не улетели,—жаловался один рабочий, — а завтра я не смогу проводить, у меня дежурство.

— Не беспокойся, — заметил другой,—мы еще не один раз придем на проводы. Завтра аэродром будет еще хуже.

— Нет. Завтра же мы улетим! — решительно заявил я.

На другой день приготовились к полету над облаками. Мазурук уже делился своими мечтами о том, чем он займется сегодня на Рудольфе.

Головин поднялся первым.

На этот раз мы решили вылететь через два часа после разведчика. За это время он пройдет около четырехсот километров и сообщит погоду.

Головин опять пошел под облаками, при выходе в море попал в туман, вернулся, однако на этот раз не сел, а тут же, недалеко от аэродрома, пробился вверх. [150]

Через несколько минут он сообщил:

«Иду над облаками на высоте полутора тысяч метров. Видимость прекрасная».

Через каждые двадцать-тридцать минут он передавал: «Погода хорошая, лететь можно».

Ровно через два часа с момента взлета разведчика я начинаю подниматься. Самолет лыжами зарывается в снег, оставляя за собой две параллельные полосы воды. Мне не удается вырвать машину: она словно прилипла к снегу. Несколько раз я заруливаю обратно на старт, снова и снова пытаюсь оторвать самолет, но безуспешно.

Тут же, у самолетов, Отто Юльевич устраивает совещание. Решено облегчить машины, слив по две тонны горючего, и лететь не на Рудольф, а на Маточкин Шар.

Головину дается распоряжение изменить курс, итти на Маточкин Шар и там ждать нас.

Через час корабли один за другим поднимаются в воздух. Над аэродромом мы пробиваемся сквозь облака и берем курс на север. Внизу расстилается бесконечное море облаков. Вверху яркое солнце заливают ослепительным светом небо.

В облаках начинают появляться окна. Мы видим море. Оно покрыто мелким битым льдом; мелькают черные полосы разводьев. Чем дальше, тем чаще появляются окна, облачность кончается.

В воздухе каждый занят своим делом. Штурманы устанавливают курс; летчики ведут корабли по заданному курсу; механики регулярно, через каждые десять-пятнадцать минут, забираются в крылья и

проверяют работу моторов; радисты держат связь с землей и с другими кораблями; корреспонденты записывают свои впечатления. Одни только зимовщики сидят без дела. Они не отрывают глаз от окон... Новая Земля открывается перед нами. Далеко в прозрачном воздухе смутно вырисовываются знакомые контуры Маточкина Шара. Мы близки к цели. Остаются еще два этапа — Рудольф и полюс. ...Хорошо отдыхать в светлой, чистой комнате. Кругом улыбающиеся, дружелюбные лица. Невольно вспоминаешь дом, семью. Родные беспокоятся о нас. Уверен, что наши радиogramмы их не удовлетворяют. Медленно мы подвигаемся, очень медленно... [151]

* * *

Пролив Маточкин Шар пересекает Новую Землю. Он делит ее на две части, южную и северную, и соединяет два моря — Баренцево и Карское. Мы хорошо знаем, что Арктика таит в себе много неожиданностей. Плохая погода бывает здесь гораздо чаще, чем хорошая. Но Маточкин Шар отличается еще и своими особыми местными ветрами, так называемыми стоками. Когда кругом ветер в три-четыре балла, в проливе свирепствует шторм. Поэтому-то нам и хотелось лететь прямо на Землю Франца-Иосифа. И мы не ошиблись в самых худших предположениях. На другой же день после нашего прилета поднялась неистовая пурга. Сметая покровы с гор и поднимая снежные вихри на высоту пятнадцать-двадцать метров, ураган нес их от берегов Баренцева моря в Карское. И зги не видать. Выходя из помещения, попадаешь в какую-то белую тьму. Мы установили дежурство у самолетов. От зимовки к машинам протянули веревки и по ним держали направление, иначе легко можно заблудиться. Сидя в теплой комнате, мы делились своими воспоминаниями о жизни в Арктике. Вдруг открылась дверь и вошел занесенный снегом Спириин. — Тебя трудно узнать, — засмеялись мы. — Крепко метет! — снимая маску и меховую кухлянку, вздохнул Иван Тимофеевич. — Где же Арктика? — поддразнивая Спирина, спросил Шевелев. — Тебе ведь хотелось с ней познакомиться...

Под ударами двенадцатибального шторма вздрагивали стекла. — Да, сейчас я с ней основательно познакомился, — ответил Спириин. — Против ветра идти невозможно, задыхаешься, с ног валит. На гору я поднимался на четвереньках. Достается же нашим самолетам! Никогда бы не поверил, что ветер может повернуть пропеллер у застывшего мотора, да еще с редуктором. Чудеса да и только! Просмотрев список, я обращаюсь к Бабушкину: — Михаил Сергеевич, твоя очередь нести вахту. Бабушкин торопливо оделся и вышел. С воем и свистом захлопнулась за ним дверь. [152] — Как ты ни кутайся, — снова вздохнул Спириин, вытряхивая из рукава тающий снег, — ничто тебе не поможет. А что творится в самолете! Кажется, уж как плотно закрыто, и все же в кабину и в крылья горы намело...

— А если в воздухе застанет такая погода, что тогда? — перебил Спирина доктор зимовки. — На большой высоте не так страшно, — вмешался я, — но если бы пришлось садиться, от самолета ничего бы не осталось. Неожиданно поднялся Шевелев. — Хоть и неприятно вспоминать, — возбужденно заговорил он, — но я вам расскажу о нашей неудачной посадке в этом проливе в начале сентября тридцать второго года. — В то время, — рассказывал Шевелев, — у нас в Севморпути было всего пять самолетов. Их использовали для разведки льдов и проводки судов. На одном из них, на двухмоторной летающей лодке, я пошел однажды в глубокую разведку. Нам предстояло пройти вдоль Новой Земли до мыса Желания, пересечь Баренцево море и попасть на Землю Франца-Иосифа. Здесь, в проливе, есть так называемая Белушья губа, где помещалась наша бензиновая база. Был вечер. Бензин у нас на исходе. Недолго думая, решаем переночевать на базе, а рано утром двинуться дальше.

Летело нас всего шесть человек. Ветер почти не чувствовался, над морем не болтало. Заходя в пролив прямо с Карского моря, мы прошли над зимовкой, где сейчас коротаем время. Вижу, Порцель, первый летчик, убрал немного газ и постепенно теряет высоту. Второй летчик наблюдает за движениями товарища. Механик Чечин только что спустился в кабину. Проварихин занял его место у мотора. Сообщив зимовщикам, что идем на посадку, радист Ручьев убирает антенну. Подходим к Белушьяй губе. Летчик совсем убрал газ, планирует на посадку. Машина чуть покачивается, сейчас сядет. И вдруг совершенно неожиданно, на высоте двадцати метров, ее стремительно бросает вверх. Мы чувствуем, что какая-то страшная сила давит на нее снизу. Нас прижимает к сиденьям. [153]

Через несколько секунд давление снизу резко ослабевает. Машина на мгновение застывает на месте, и с той же силой ее бросает вниз. Теперь мы отрываемся от сидений.

Рули управления ослабевают. Летчик резко берет штурвал на себя, но самолет его не слушает.

Не успели мы опомниться, как оказались совсем низко над водой. Раздался оглушительный треск, и больше я ничего не помню.

Очнувшись, я долго соображал: «Что случилось? Где я?» Боли не чувствовал. Приподнял голову, смотрю — нос самолета погружен в воду, моторов нет.

Из носовой части, из обломков, вылезает Чечин. Вода вокруг покрыта масляными пятнами.

Совсем близко около кабины мы слышим крик. Чечин бросается на помощь второму механику, пытается удержать его за шлем.

Сообразив в чем дело, я протягиваю Чечину руку. Крепко уцепившись за мою руку, он наклоняется через борт к воде и хватается механика за пояс. Я тащу Чечина, а он, в свою очередь, механика. Скоро мокрый, озябший, но невредимый товарищ присоединяется к нам.

Солнце садится. До берега не меньше километра. Нам не доплыть, да и вода очень холодная, температура ниже нуля.

Самолет медленно погружается в воду. Нас удивляет, почему машина стоит на месте, ее не относит ни волной, ни ветром. Потом выяснилось, что от удара моторы сорвались с рам и упали в воду на большую подводную банку. Тросы же управления не оборвались, и самолет стоял, как на якоре.

Надо было добираться до берега. В заднем отсеке у нас лежал резиновый клипербот. Чечин достал его, но он оказался поврежденным: металлический фланец с отверстием для накачки воздуха был помят.

Откуда только у Чечина взялись силы! Он зубами поправил фланец. Из десен кровь пошла, но зубы выдержали.

Пересаживаясь в лодку, мы уронили одно весло. Чечин сгоряча хотел было прыгнуть за ним в воду, но я его удержал: доплывем и с одним.

Только в клиперботе я почувствовал, что у меня сильно разбиты нога и спина. Двигались мы медленно.

Веслом работал один Чечин. Он пострадал меньше нас и вообще отличался изрядной силой. [154]

Берег тут каменистый, обрывистый. Боясь порвать нашу резиновую лодку, мы долго выбирали более или менее пологое место.

Воздух из клипербота уходил, бот начал морщиться, приобретать мешковатую форму. Внутри появилась вода. Нашли удобное место для причала, но нас пронесло мимо. Через минуту мы увидели совсем пологое место. Чтобы опять не прозевать, я взял в зубы конец веревки, бросился в воду и, преодолевая боль в ноге, взобрался на первый попавшийся камень. Веревка натянулась, я крепко стиснул ее зубами. Вытянуть клипербот на берег у меня нехватило сил. Оставалось одно: не выпускать веревки, и я держал ее, а Чечин в это время сам подтянул клипербот к камню.

Так мы выбрались на берег. Итти я не мог. Попросил товарищей, чтобы они как можно скорее шли на зимовку и выслали навстречу людей.

Проварихин хотел отдохнуть, но я ему категорически запретил:

— Потом ни за что не встанешь.

Люди ушли. Часа три, теряя последние силы, я пробирался к станции, и, наконец, на полдороге меня встретили зимовщики...

— А что случилось с остальными?—спросил я.

— Остальные погибли,—грустно сказал Шевелев.

* * *

За окном шторм все усиливался. Казалось, что какой-то злой шутник без конца бросает в стекла груды снега.

Под впечатлением рассказа Марка Ивановича все приумолкли. Не впервые приходилось слышать подобные рассказы. Они еще больше настораживают, заставляют принимать во внимание любые неожиданности, которые всегда может преподнести Арктика.

Пурга бушевала трое суток. Самолеты занесло снегом. Около них образовались огромные сугробы. Два дня понадобилось для того, чтобы очистить самолеты и откопать лыжи. С аврала мы возвращались с багрово-красными лицами, усталые, но веселые и бодрые от физической работы, от свежего морозного воздуха. Аппетит был у всех великолепный, сон овладевал нами раньше, чем голова успевала коснуться подушки. [155]

Зимовщики дружно помогали нам в работе. Как только кончилась пурга, был отремонтирован сломанный штормом руль машины Алексева.

Корабли стояли в полной готовности к полету, на Маточкином Шаре наступили летные дни. Но в это время разыгрался шторм на Земле Франца-Иосифа. А когда там наступила тишина, у нас снова выпал снег и поднялся новый шторм. К счастью, он был менее продолжителен.

Семнадцатого апреля разведывательный самолет вылетел на Землю Франца-Иосифа. Пролетев Новую Землю, Головин уверенно пошел над Баренцовым морем. Но через некоторое время радисты приняли от него тревожное сообщение. Путь Головину преградил такой мощный циклон, что даже сравнительно мало загруженная машина не могла пробиться. Головин немедленно получил распоряжение итти на мыс Желания.

В этот день мы тоже предполагали вылететь, но неудача разведчика заставила нас отложить старт. Убийственно медленно потянулось время. Все готово, все проверено, а приходится ждать. Укладываясь спать, мы утешали друг друга:

— Утром обязательно вылетим.

Но и утро, и полдень заставляли нас на Маточкином Шаре. Купол острова Рудольфа был закрыт туманом. Ближится вечер. Неожиданно с Рудольфа сообщают: прояснилось, штиль. В косых лучах заходящего солнца четыре машины одна за другой поднимаются в воздух.

Берем курс по восточному берегу Новой Земли. Над вершинами гор плывут кучевые облака. Они напоминают скалы самой причудливой формы.

Вот и мыс Водяной. Поворачиваем строго на север.

Впереди, далеко-далеко на горизонте, серая непроницаемая стена. Это надвигается циклон. Машину слегка покачивает. Мы постепенно идем вверх. Солнце все реже показывает свой ослепительно яркий диск.

Непроницаемая стена облаков заметно приближается и совсем неожиданно появляется прямо перед нами.

Набираю высоту две тысячи метров. Верхний край облаков уже близок. Еще сто-двести метров — и мы полетим над ними. [156]

Даю полный газ. Ревут и дымят моторы, из глушителей вылетают светлосиние языки пламени. Тяну на себя штурвал, довожу скорость до ста сорока километров. Самолет высоко задрал нос, но барьера не взял.

Отдаю штурвал от себя и, не входя в облака, резко поворачиваю машину влево; делаю круг, чтобы еще набрать высоту, не теряя из виду другие самолеты.

В конце концов нам удается подняться выше облаков. Внизу сплошная пелена. Солнце село. Через несколько минут Спириин дает мне курс. Иванов сообщает, что слышит сигналы радиомаяка острова Рудольфа. Я надеваю наушники: точка-тире, тире-точка — «А» и «Н». Их слышно одинаково хорошо — значит, идем в зоне, прямо к цели.

Самолет идет спокойно, его совсем не качает. Если бы не шум моторов, несущих нас к северу, трудно было бы представить себе, что мы в воздухе: плывем, как на лодке в тихую-тихую погоду.

На северо-западе появляется алое зарево. С каждой минутой оно становится все ярче и светлее.

Бабушкин показывает вперед:

— Ты видел,—улыбаясь спрашивает он,—чтобы солнце всходило на западе? Это потому, что на Земле Франца-Иосифа полярный день.

Веду самолет прямо на восходящее солнце. Его лучи, сперва холодные, робкие, постепенно начинают сиять так ослепительно, что мешают управлять машиной. Отряд наш вышел в полярный день, где солнце уже не заходит за горизонт.

Один Сима Иванов не обращает внимания на это сказочное зрелище: он занят настройкой радио. Иван Тимофеевич открывает верхний люк своей рубки. Из люка показываются его руки; они тянутся к солнечному компасу. В центре маленького объектива показывается солнечный зайчик. Стоит только немного свернуть с курса, как этот зайчик исчезнет. Он ведет нас строго по меридиану, который проходит через остров Рудольфа.

В нашем распоряжении много приборов, контролирующих правильность полета: магнитный компас, солнечный компас, радиокompас, радиомаяк. Самый ненадежный прибор в районе, близком к полюсу,— магнитный компас. Здесь его стрелка малоустойчива. Даже когда самолет идет [157] ровно, она все время отклоняется то в одну, то в другую сторону.

На горизонте чернеет море. Значит, скоро кончатся облака. Но вот на темном фоне появляется яркое белое пятно. Бабушкин берет бинокль и внимательно смотрит вдаль. Лицо его расплывается в радостной улыбке:

— Остров! Земля Франца-Иосифа!

Мы пересекаем Землю Вильчека, покрытую вечным льдом и снегом. Справа виднеется остров Грэм-Белл.

Я подзываю Бассейна.

— Помнишь, как мы сидели здесь пять суток при тридцатиградусном морозе? Нелегко нам тогда пришлось.

Острова один за другим проходят под самолетом. Сколько их!

Мы идем над знакомым нам островом Рудольфа.

Видимость великолепная. Машины мягко опускаются на просторный аэродром. На восемьдесят втором градусе северной широты нас встречают на двух вездеходах. В стороне стоят два трактора-сталинца, водомаслогрейки. Аэродром прекрасно оборудован. Вдали видны жилые дома. По-хозяйски устроились! Крепко жмем руки зимовщикам. Заждались они. Начальник станции шутит:

— А мы уже побаивались, что вы, не заглянув к нам, прямо махнете на полюс.

Большинство участников экспедиции с трудом скрывают волнение. Мы — на самой северной советской зимовке, почти у цели. С полным правом можно сказать, что мы находимся сейчас в воротах, ведущих к сердцу Арктики.

Еще один перегон, пусть самый сложный, но зато следующая посадка — на Северном полюсе.

На острове Рудольфа

Вскоре прилетел и Головин. Укрепив самолеты, мы отправились на тракторе и вездеходе на зимовку.

Любители лыжного спорта отказались от механизированного способа передвижения и понеслись на лыжах с трехсотметрового пологого склона. Они быстро добежали до украшенной флагами зимовки.

При входе в дом участников экспедиции встретила с хлебом и солью белая медведица, подпоясанная красным [158] кушаком. На правой ее лапе висел ключ с надписью: «ключ от полюса».

Медведицу убили за несколько дней до нашего прилета и замороженную поставили в дверях. С ней было два медвежонка, которых быстро удалось приручить.

Я уже подумывал, что теперь смогу не только выполнить, но даже и перевыполнить обещание, данное сынишке: привезу ему вместо одного двух медвежат. Но, присмотревшись к ним, решил, что их лучше отправить пароходом в Московский зоопарк. Так мы и сделали. Медвежат подарили зоопарку, а медведицу съели. Мясо ее оказалось очень вкусным.

Первую ночь на острове Рудольфа мы спали крепко и проснулись в великолепном настроении.

После завтрака все, не исключая командиров, поехали на аэродром заправлять самолеты. Механики занялись моторами, остальные наливали бензин. Работа это тяжелая. Для полета на полюс и обратно, с трехчасовым запасом, в бензобаки каждой машины необходимо налить семь тысяч двести килограммов горючего.

Прежде чем приступить к заправке, пришлось откопать бочки с бензином и с помощью тракторов подвезти их по рыхлому глубокому снегу к самолетам.

Только мы взялись за лопаты, как подул сильный ветер, поднялась пурга. Не успеешь откопать бочку, как ее снова заносит снегом.

Одеты мы были в барашковые шубы на лисьем меху. Надо признаться, что эти дорогие шубы оказались малопригодными. В мех набивалось так много снега, что они становились невыносимо тяжелыми.

Поневоле позавидуешь чукчам, которые сверх оленьих малиц надевают еще и камлейки.

Несмотря на все усилившийся ветер, мы не прекращали работы. Шубы сняли, остались в теплых шерстяных фуфайках, поверх которых были надеты кожаные рубашки.

Работали дружно, с большим подъемом. В ожидании летной погоды на пути к Рудольфу мы успели отдохнуть и накопить силы. А понадобилось их немало: к каждому самолету пришлось подвезти по тридцать пять бочек; затем на каждой машине установили по два ручных альвейера и начали поочередно качать, кто скорее.

К вечеру наша работа закончилась, а через три дня машины были окончательно готовы к вылету. Но и здесь нас задержала погода. [159]

На острове два аэродрома: один верхний, на куполе, в трех с половиной километрах от зимовки, другой нижний — около самой станции. Последний очень мал и пригоден только для разведывательных самолетов.

Аэродромы расположены на разных высотах над уровнем моря, и не раз бывало так: на нижнем аэродроме погода хорошая, позвонишь на верхний, а оттуда отвечают: «сплошной туман».

Пока нам ничего не остается, как внимательно изучать остров Рудольфа. Мы часто любуемся четырьмя куполами, покрытыми огромными шапками мощного льда. Там, где ледник сползает в море или пролив, виднеются трещины. Если в них попадет лыжа, машина может сломаться. Особенно опасны такие трещины зимой, когда они скрыты под снегом.

У самого берега огромные глыбы, откалываясь от ледника, уплывают в море. Часто размеры этих ледяных гор — айсбергов — очень велики. Глядя на них с самолета, можно подумать, что это небольшие острова.

Примерно в километре на юг от нашей станции стоит дом, построенный экспедицией Циглера. Когда я впервые побывал на острове Рудольфа, мне бросилось в глаза, что внутри этого развалившегося дома образовался настоящий ледник.

На днях штурман Аккуратов с помощью нескольких товарищей выколос этот ледник, и мы убедились в том, что американский богач не пожалел средств для удовлетворения своей тщеславной прихоти. Чего только он не привез на остров: механическую мастерскую, токарный станок, геофизическую лабораторию, целый склад боеприпасов, массу взрывчатых веществ, всевозможные продукты, вина, спирт, книги, одних библий восемнадцать штук!

Тут же нашлись пишущая машинка, конские седла, собачья сбруя, цилиндры, фраки, лакированные ботинки, манишки, галстуки, гребенки и, наконец, золоченые лыжи, на которых «завоеватели» собирались вступить на полюс.

Как и в прошлом году, вспоминая о том, что эта экспедиция закончилась полным крахом, я думал: «На золоченых лыжах не завоевать полюса. Когда людьми руководит одно тщеславие, когда нет тесно сплоченного коллектива, даже самому лучшему снаряжению грош цена». [160]

...По вечерам мы разрабатывали план высадки экспедиции в районе полюса. Решено лететь на четырех больших кораблях. Первым сядет флагман, а затем остальные. До вылета нашей флотилии Головин должен произвести разведку. Достигнув восемьдесят пятого — восемьдесят шестого градуса северной широты, он выяснит погоду по маршруту и характер льда.

Дзержевский ежедневно собирает сведения о погоде почти со всех концов северного полушария и составляет синоптическую карту. Когда же позволяет погода, он поднимается на маленьком самолете до высоты более трех тысяч метров и изучает характер облаков. Это дает возможность увидеть, где начинается и где кончается циклон, уже занесенный на карту на основании сводок.

Предсказаниям синоптика веришь, хотя часто хочется думать, что он ошибается.

Видишь иной раз ясное небо, рвешься в полет, а Борис Львович говорит:

— Нельзя. Через три-четыре часа погода испортится. Со стороны Гренландии идет мощный циклон.

Мы начинаем бунтовать:

— На Рудольфе хорошая погода, а что на полюсе — никто не знает, там нет метеорологической станции. Наш пыл охлаждает Отто Юльевич.

— Терпение, товарищи командиры, терпение,—говорит он.—Дождемся устойчивой погоды, выпустим в глубокую разведку Головина и, если погода по маршруту окажется хорошей, дадим старт большим кораблям.

Рисковать не следовало. Самолеты были сильно перегружены имуществом. Правда, за погрузкой мы следили очень строго. Папапин знал, что ему разрешено взять с собой не больше девяти тонн. Он взвешивал на складе зимовки все свои ящики и тюки и на каждой упаковке делал надпись: «Полюс, столько-то килограммов».

После окончания погрузки выяснилось, что полетный вес каждого самолета достигает двадцати пяти тонн двухсот пятидесяти килограммов. С такой перегрузкой лететь опасно. Оставался очень небольшой запас прочности; при воздушной болтанке крылья могли не выдержать.

Тогда имущество механиков сократили до минимума. Пришлось снять некоторые запасные части и инструменты. Кресла заменили ящиками с грузом. Участники экспедиции пожертвовали многими из своих личных вещей. Мы [161] ведь летели ненадолго, а зимовщикам предстояло год привести на полюс — пусть живут с комфортом.

С трудом, удалось уменьшить груз каждого самолета еще на сто пятьдесят килограммов. Но и этого было мало. Мы должны были во что бы то ни стало довести полетный вес машины до двадцати четырех тонн семисот килограммов. Не хотелось, но пришлось слить часть бензина и еще раз проверить вместе с зимовщиками весь их груз.

В ожидании летной погоды мы коротали часы досуга. Читали, играли в шахматы, в домино, слушали Москву.

Спирин и Иванов взялись за выяснение очень важного для предстоящего полета вопроса — нет ли каких-либо отклонений в работе радиомаяка. С этой целью они однажды погрузили на собачью упряжку аварийную радиостанцию с ручным приводом и отъехали на три километра точно на север. Потом связались с базой и попросили пустить маяк. Буквы были слышны ровно, хорошо; это значило, что испытатели находились в зоне.

Такая проверка их, конечно, не удовлетворила; надо было отъехать или отлететь километров на пятьдесят — сто. Но дальше на север возвышались нагромождения льда с большими разводьями среди них. На собаках не проедешь, а для посадки самолета трудно подыскать подходящую льдину, да еще расположенную точно на севере.

Спирин решил лететь на юг, где можно без риска сесть на какой-нибудь остров.

Свои соображения он доложил Шмидту. Отто Юльевич с ним согласился. Затем спросил, на каком самолете он полетит.

— На "У-2",—ответил Спирин.

— А кто из летчиков пойдет с вами?

— Я поведу самолет сам.

Незадолго до старта Спирин обратился к Федорову:

— Было бы хорошо, если бы и ты слетал. Как астроном, ты окажешь нам большую помощь.

— Что же,—ответил Федоров,—машина трехместная, а я готов лететь в любую минуту.

Полет был рассчитан на три часа. На всякий случай товарищи взяли с собой пять плиток шоколада и полкило сухарей. Хотели прихватить палатку, но оказалось, что ее некуда погрузить.

— Да нами не нужна она, что мы там — отдыхать собираемся? — махнул рукой Спирин. [162]
Сделав круг над радиомаяком, Спирин взял курс на юг, держась строго в зоне.
Видимость была неважная. В воздухе стояла дымка; вдали смутно вырисовывались расплывчатые очертания острова Карла-Александра.
Над материком в такую погоду можно летать спокойно. Под самолетом леса, поля, селения, железные дороги — множество удобных ориентиров. А здесь, над снежными просторами, с трудом различаешь лишь бесформенные нагромождения огромных льдин и берега необитаемых островов. Мелкие торосы, ропаки и надувы сливаются в общий фон, и кажется, что ты идешь над равниной, что внизу идеальная посадочная площадка.
Без тени беспокойства провожали мы улетавших. Народ это опытный, бывалый, да и погода, в конце концов, не так уж плоха.
Двусторонней связи на «У-2» не было. Коротковолновый передатчик мог работать только на земле; динамо приходилось крутить руками. Спирин и Федоров слушали работу маяка по длинноволновому приемнику, питающемуся от аккумулятора и сухой батареи.
...Мы спокойно сидели в тепло натопленной комнате. Но вот прошло три часа, потом еще час, и нами понемногу начала овладевать тревога.
— Что-то они долго не возвращаются, — перелистывая книгу, заговорил Шмидт.
— Долго, — согласился я.
— И связь с ними еще не установили.
— Да. Наши радисты слушают, но ни звука. Погода портится, острова Карла-Александра совсем не видно...
— Надо дать радиogramму в Тихую, — сказал Шевелев, — чтобы Крузе вылетел на «П-5» и по пути на Рудольф обследовал острова и проливы.
— Верно. Поспешите с радиogramмой, — кивнул Шмидт. Шевелев оставил нас. Минут пять мы сидели молча... Отто Юльевич подошел ко мне совсем близко и внимательно посмотрел в глаза.
— Что же могло с ними случиться, Михаил Васильевич?
— Вероятно, они заморозили мотор и не могут его запустить.
— Тогда почему нет связи? Признаться, это меня немного пугает: вдруг они сели неудачно, поломали машину и радио. [163]
— Нет, Отто Юльевич, — Спирин прекрасный летчик. А на такой машине нетрудно сесть где угодно. Во время нашего разговора Шевелев успел снестись с бухтой Тихой. Услышав мой ответ, он поддержал меня.
— Я вполне согласен с Михаилом Васильевичем. Связь отсутствует из-за непрохождения волны. Аварийная станция очень слабая. Будем надеяться, что они скоро прилетят сами. В Тихой сейчас туман. Как только погода улучшится, Крузе вылетит на поиски.
— Этого мало, — сказал Отто Юльевич, — пусть механики на всякий случай подготовят один из больших самолетов.
Часа через два поднялась пурга. Ночью она усилилась. Шмидт собрал командиров, и был разработан план поисков. Решили послать на собаках двух опытных полярников — механика радиостанции Сторожко и авиамеханика Латыгина. Они не раз совершали большие переходы даже в условиях полярной ночи.
Стрелки часов неумолимо отсчитывали минуты. Мы не могли отогнать тревожных мыслей. Где товарищи? Что с ними? Не один день прошел, пока мы это узнали...
В ста километрах от Рудольфа Спирина предстояло сесть и определиться. Но кругом виднелись разводья, и долго не удавалось найти подходящего места для посадки.
Наконец, он заметил небольшую ровную льдину. Снизился, но сесть не решался. Его смущала окружавшая льдину вода.
Спирин понимал, что если посадка кончится неудачно и самолет ломается, машина, прилетевшая на помощь, сесть на эту льдину не сможет. И все же он колебался — ровную площадку упускать не хотелось.
— Садись! — посоветовал Федоров.
Но Спирина будто кто-то нашептывал на ухо: «При такой видимости не заметишь ропака, поломаешь машину, зачем рисковать?»..
Он отрицательно покачал головой.
— Нет, Евгений, нельзя!
Вспомнив, что в проливе, в шестидесяти километрах от Рудольфа, просторные ледяные поля, он решительно развернулся и пошел обратно.
Вскоре Спирин нашел между островами подходящее, как ему показалось, место, снизился метров на двадцать и, сделав несколько кругов, спокойно пошел на посадку. [164]

Лишь выравнивая самолет, он заметил большие ропаки. Машина коснулась льдины, покатила по снегу, но вдруг взмыла вверх.

Не успел летчик опомниться, как впереди вырос новый ропак.

Итти на второй круг было уже поздно, нехватало скорости. Только хладнокровие Спирина и его умение пилотировать помогли избежать аварии.

Стараясь удержать машину от резкого снижения, он дал полный газ и, как говорят летчики, поддержал самолет мотором.

В этот момент ропак мелькнул под самыми лыжами. Несмотря на полный газ, машина не удержалась в воздухе и с небольшим «плюхом» вторично коснулась снега. Самолет потерял скорость, а впереди снова показался ропак. Ясно, что его уже не перепрыгнуть.

Иван Тимофеевич разворачивает самолет вправо. Левое крыло касается снега дужкой.

— Все в порядке!—объявляет пилот.—Главное сесть, а улететь мы всегда сумеем. Ты, Сима, налаживай свою «шарманку», а мы с Евгением возьмем сейчас высоту солнца.

Развернув самолет, он поставил его против ветра. Мотор остановили и, чтобы он не очень остыл, накрыли его захваченной с зимовки кухлянкой.

Высота солнца взята, на карте появилась линия. Теперь надо ждать два часа, чтобы получить вторую.

Точка их пересечения укажет место посадки самолета. Чтобы определиться более точно, хорошо бы иметь три пересеченные линии, но отсутствие третьей линии грозит очень незначительной ошибкой и не имеет существенного значения. Ну как, Сима, готово радио?

— Подожди минутку, Иван Тимофеевич,—присоединяя конец антенны к передатчику, ответил Иванов.

— Ты связывайся с базой, а я пока пойду осмотрю льдину, выберу место для взлета.

Спирин ушел. Иванов попросил Федорова крутить динамо и принялся вызывать базу. Рудольф не отвечал. Появился Спирин:

— Ну что, связались?

— Отдача в антенне хорошая, но почему-то не отвечают.

— Ты устал,—обратился Спирин к Федорову,—давай я покручу. [165]

Сняв шубу, он принялся крутить. Погода постепенно портилась, появились облака, солнце временами пряталось.

Прошло два часа, а Рудольф так и не удалось вызвать.

— Что нас не слушают, что ли? — надевая шубу, спросил Спирин.

— Наверное, волна не проходит,—поделился своими предположениями Иванов.

— Странно: так близко — и вдруг не проходит.

— Здесь не всегда можно связаться с помощью радио, — вмешался Федоров, не один год зимовавший в Арктике.

Спирин задумался.

— Вот что, Сима, — забирай-ка свое хозяйство обратно в самолет,—сказал он, — а мы с Федоровым, пока есть еще солнце, определимся и полетим.

Точка пересечения оказалась точно на юге. Можно спокойно возвращаться на зимовку.

Собрали инструменты, сняли с мотора кухлянку и стали его запускать. Иванов с Федоровым по очереди крутят винт.

— Контакт?

— Есть контакт!

Несколько раз ставят на компрессию, но мотор не работает.

— Наверное, остыл!—кричит из машины Спирин. — Давайте попробуем запустить амортизатором.

— Кто же его натянет?

— Придется тебе, Сима, тянуть одному: Федоров будет держать винт.

Надели амортизатор. Иванов изо всех сил натянул его. Ноги ушли по колено в снег. Но мотор не проявил признаков жизни. Три часа бились, а мотор так и не взял.

— Давайте отдохнем,—предложил Спирин,—а потом что-нибудь придумаем.

Федоров в третий раз взял высоту солнца. Новая точка легла рядом с первой. Теперь уже не оставалось сомнений в том, что самолет находится точно на юге. Иванов забрался в кабину и снова начал ловить Рудольфа.

Погода становилась все хуже. Подул сильный ветер.

Спирин открыл капот мотора и проверил, не отскочил ли провод пускового магнето. Нет, все на месте.

— Эх, хорошо бы прогреть мотор, да нечем!

Взгляд его случайно упал на ропак, за который он чуть было не зацепился при посадке. [166]

Какая-то идея, видимо, осенила его. Он подошел к ропаку и начал внимательно его осматривать.

Несколько мгновений он стоял неподвижно, измеряя взглядом то ропак, то самолет, потом неожиданно для себя крикнул:

— Должно выйти!

И уверенным шагом направился к машине.

— Товарищи!—громко позвал он.—Сима! Евгений!

— Подождите минутку,—высунувшись из кабины, попросил Иванов,—нас вызывает Рудольф.

— Это хорошо!—обрадовался Спирин и начал рассказывать Федорову о своем плане:

— Надо подтащить машину вон к тому ропаку и поставить ее так, чтобы винт находился с ним на одной линии. Понятно?

— Не совсем,—спокойно ответил астроном.

— Тогда слушай внимательно. Теперь не один Иванов, а мы вдвоем с ним натянем амортизатор и опояшем им ропак. Ты будешь в это время держать винт. Потом я побегу в кабину и сяду за штурвал. Когда я крикну: «контакт», ты немедленно отпустишь винт.

— Понимаю.

— Товарищи,—прервал их Иванов.—Рудольф все время слушает.

— Но, увы, не слышит,—добавил Спирин.

Иванов рассказал, что Крузе дано распоряжение вылететь на розыски.

— В такую погоду,—сказал Федоров,—Крузе все равно не найдет нас. Надо выбираться своими силами. Давайте-ка лучше перетащим самолет!

Сказано — сделано. Двое взялись за крылья, один за хвост. Покачивая машину с боку на бок, сдвигали с места то правую, то левую лыжу. С каждым новым толчком самолет продвигался вперед на несколько сантиметров.

Люди выбивались из сил. Поневоле приходилось часто отдыхать.

Наконец, натянув амортизатор, удалось опоясать им ропак. Спотыкаясь, Иван Тимофеевич побежал в кабину.

— Контакт!

Федоров бросил винт. Рывок хороший, но мотор молчит. На этот раз провозились с амортизатором больше трех часов. Но все было напрасно. [167]

Тогда у Спирина возникла новая идея.

— Товарищи,—предложил он,—попробуем убавить длину амортизатора!

С новой надеждой взялись люди за работу, но мотор так и не дал вспышки.

Началась пурга. Теперь все равно не улететь. На крыльях образовалась ледяная кора.

— Вот я и понял, наконец, что такое Арктика,—залезая в кабину, говорил Спирин.

Иванов молча стоял около фюзеляжа в короткой шубе. Перед полетом он оделся легче своих спутников.

— Сима, ты замерзнешь, возьми кухлянку с мотора, — посоветовал Федоров.

Иванов послушно надел кухлянку и, размахивая руками, начал бегать вприпрыжку.

Глядя на него, Спирин и Федоров невольно расхохотались.

— Кто бы подумал, что Сима такой танцор? Мы еще в жизни таких колен не видели!

— Смейтесь, смейтесь,—не переставая прыгать, буркнул Иванов.—Посмотрим, как вы запляшете.

Пурга бушевала неистово. Все разместились в машине. Самолет покачивало. Хорошо, что он стоял против ветра: лыжи занесло снегом, и получилось естественное крепление.

Казалось, что время остановилось, так медленно двигались стрелки часов.

...С момента посадки прошло около суток. Ветер немного стих. Среди снежных вихрей стали появляться небольшие горизонтальные просветы. Спирин снова предложил запускать мотор.

— Чем черт не шутит! Вдруг удача!

— В это трудно поверить,—усмехнулся Иванов, — и к тому же лететь все равно нельзя.

— А прогревать мотор необходимо.

— Бензина хватит?

— Должно хватить. Мы ведь летели один час.

Снова натянули амортизатор. Дернули — вспышка! Первая вспышка за сутки!

Появилась надежда. Теперь Спирин уже не залезал в кабину, а включал мотор прямо с крыла и крутил пусковое магнето.

— Скорей давай, скорей! Может пойдет! [168]

Еще раз натянули амортизатор. Рывок, вспышка, вторая, третья... пошел! Мотор дает перебои, стреляет в глушитель.

Спирин непрерывно крутит пусковое магнето и не решается прикоснуться к рычагу газа: это может остановить холодный мотор. Временами мотор начинает хрипеть и фыркать. У Иванова и Федорова лица то расплываются в улыбке, то становятся унылыми.

Но вот мотор прогрелся, заработал. Машина готова к полету, да и погода разгулялась.

Спирин занял свое место. Иванов и Федоров тоже забрались в кабину, но в это время повалил такой густой снег, что пришлось отказаться от мысли о полете и остановить хорошо прогретый мотор. В ожидании прояснения его запускали каждый час.

Прошло еще часов двенадцать. Ветер стих. Появилась горизонтальная видимость. Еще не установилась летная погода, но три товарища так замерзли и проголодались, что готовы были лететь при любых условиях.

Спирин — летчик великолепный, Иванов и Федоров это знали. Кое-как финским ножом отрыли они примерзшие в снегу лыжи. Спирин дал полный газ, товарищи принялись качать машину за крылья и с трудом сдвинули ее с места. Пробежав метров десять, самолет остановился. Все сели.

Но тут явилось новое препятствие. Лыжи опять прилипли к рыхлому снегу. Самолет не двигался с места. Иванов снова раскачал машину. Хотя Спирин рулил тихо, сесть на ходу было трудно, мешали глубокий снег и струя ветра от винта. Задыхаясь, Иванов с помощью Федорова едва успел забраться в кабину. Спирин дал полный газ и пошел на взлет. Снег был не только рыхлый, но и сырой. Машина почти не развивала скорости.

Впереди выросли ропаки. Лавируя между ними, Спирин мигом убрал газ. Самолет остановился.

— Рулим на старое место!—скомандовал летчик.

Федоров и Иванов, ухватившись за крылья, помогли рулить. Когда машина остановилась на старом месте, они отошли в сторону и начали о чем-то совещаться. Затем вернулись к самолету и неожиданно для Спирина выдвинули новый проект.

Они настойчиво требовали, чтобы Спирин летел один. [169]

— Ты вернешься на Рудольф,—говорили они,—возьмешь бензин, продовольствие, палатку и прилетишь за нами. Здесь мы дождемся хорошей погоды и, когда подморозит, оторвемся.

Молча выслушав их, Спирин сказал спокойно, но твердо:

— Один я не полечу. Давайте лучше закусим, подкрепимся. А там видно будет.

Закусили кусочками шоколада с сухарем. Спирин проверил наличие бензина. Его оказалось очень мало, минут на сорок.

— На этом бензине,—грустно сообщил Спирин товарищам,—до Рудольфа не долететь.

Оставалось одно: с помощью финского ножа построить снежный дом. Но прежде чем строить, надо было хорошенько отдохнуть.

Забрались в кабину. Холодно. Голод все сильнее давал себя чувствовать, зверски хотелось курить.

Иван Тимофеевич упрямо ломал голову, придумывая новые выходы из создавшегося положения. Ни на минуту не сомневался он в счастливом исходе. Но было обидно и даже немного стыдно, что они так глупо попали впросак.

На третьи сутки погода резко улучшилась. Отчетливо вырисовывались берега островов Карла-Александра и Райнера.

Мотор удалось запустить очень скоро. Стали разгружаться. Выбросили кое-какие части, аккумулятор, батарею.

Спирин нашел неплохую площадку для взлета. Как на грех, погода опять начала портиться, но все же решили лететь.

Старым, уже проверенным способом сдвинули машину с места. Спирин дал полный газ, и машина пошла на взлет. Вначале она бежала с трудом, потом запрыгала по застругам.

Спирин решил не торопиться. Пусть самолет наберет скорость. Правда, площадка кончается, вот уже начнутся торосы, а там и вода, но другого выхода нет.

Перед самыми торосами летчик плавно потянул ручку на себя, и машина повисла в воздухе.

Пролетев около десяти километров, попали в сплошной туман. Бензин убывал. Положение становилось все тревожнее. Вдруг слева открылся берег острова Карла-Александра. [170] Спирин повел самолет к нему, но остров тут же закрыло шапкой тумана.

«Надо вернуться»,—промелькнула мысль.

В это время Спирин вторично увидел берег. Не теряя его из виду, убрал газ и снизился. Через несколько минут справа показался другой берег. Теперь они летели между двумя островами — Карла-Александра и Райнера — на высоте не более двадцати метров. Берега то резко уходили в сторону, то вырастали прямо перед самолетом.

Хорошо, что машина маленькая, верткая. Избегая берега, Спирин ставил ее почти на ребро. Он рад бы в любую минуту сделать посадку. Но куда? Внизу беспрерывно мелькали торосы.

Еще немного, и под самолетом показались черные полосы разводьев. Начался сильный снегопад.

Машину бросало во все стороны. Бензин вот-вот должен был кончиться.

Внезапно впереди возникла огромная черная скала.

— Остров? Нет...

Может быть, это мыс Аук?.. Нет... это, наверное, черные облака, похожие на скалы...

Внизу плавали редкие льдины.

Самолет шел на высоте пяти метров.

Наконец, показался желанный мыс. Теперь легко найти зимовку. Но хватит ли бензина?

Впереди видны долгожданные радиомачты. Кто-то тронул Спирина за плечо. Он быстро обернулся — не случилось ли что-нибудь? Улыбающийся Сима Иванов указывал вниз. Там огромный белый медведь, задрал голову, следил за самолетом...

Что же происходило в это время на зимовке?

Тридцатое апреля. Ветер так кружит снежные вихри, что трудно понять, откуда он дует.

Весь белый входит в комнату Молоков.

— Где щетка?

Вместо щетки он берет веник и идет отряхиваться в сени.

— Завтра Первое мая. Неужели пурга не уляжется? — говорит Бабушкин, отрываясь от книги. Он встает с постели и подходит к окну.

Метет... В такую погоду Сторожко и Латыгин легко могли пройти мимо самолета, не заметив его. [171]

Тяжело переживали мы неизвестность. Особенно горевал Папанин:

— Зачем пустили? Что, если они потерпели аварию, разбились? Экспедиция сорвется, но это ли главное? Ведь они люди, да еще какие замечательные люди!

Как умел, я старался подбодрить товарищей, уверить их в том, что все кончится хорошо. Но сердце сжималось от глухой тревоги: улетели на три часа, а нет их вот уже трое суток.

Часто вспоминался последний разговор со Спириным. Перед стартом ему советовали взять продовольствие. А он засмеялся и, махнув рукой, ответил: «Зачем? Ведь мы вернемся к обеду»...

Неожиданно до нашего слуха донесся какой-то звук.

— Тише! — остановил нас Бабушкин.

Мы прислушались.

— Мне показалось, что гудит мотор, — взволнованно шепнул Михаил Сергеевич.

— Мотор? — переспросил Молоков. — Нет, это, верно, трактор работает или гудят провода. Может ли машина лететь в такую погоду?

Внезапно за дверью раздались возбужденные голоса:

— Летит! Летит!

Мы срываемся с места.

Далеко в небе, сквозь пелену мокрого снега, просвечивают контуры самолета.

— Летит!

Машина идет на посадку.

— Ура!

Какой чудесный первомайский подарок!

Начались объятия, восторженные приветствия.

Полярники народ закаленный, не сентиментальный, но здесь, вдали от родной Москвы, возникает особенно крепкая и нежная дружба. Чувство непередаваемой тревоги за товарищей, попавших в беду, хорошо знакомо каждому, кто побывал в Арктике.

Нельзя сказать, что у наших путешественников был очень утомленный вид. Напротив, они загорели, выглядели бодрыми. Правда, загар очень скоро смылся, а бодрый вид объяснялся радостью встречи.

— А где же, все-таки, Арктика? — задал кто-то Спирину коварный вопрос.

Тот только рукой махнул. [172]

— Арктика? Теперь-то я знаю, где она!

Ночью погода стала проясняться. Вот бы Первое мая встретить на полюсе! Но Борис Львович разочаровал нас: даже если на Рудольфе и будет ясно, все равно по трассе погода плохая.

Пришлось примириться и отпраздновать Первое мая на Рудольфе.

День выдался прекрасный. Утопая в снегу, мы прошли строем, со знаменами, на старую зимовку. А в Москве-то сейчас тепло, цветы, светлые костюмы!

В десять часов утра открылся митинг. Выступил Отто Юльевич. По команде Спирина дали три залпа в воздух. Наш маленький коллектив вместе со всей страной торжественно запел «Интернационал».

Вернулись мы на зимовку в веселом настроении. Еще вчера мы не находили себе места, ничего не зная о судьбе товарищей. Как хорошо, что сегодня они вместе с нами за праздничным столом!

Иван Тимофеевич, Евгений и Сима успели уже забыть о голодной, холодной жизни на льдине, затерянной в безбрежном океане.

Праздник прошел очень весело. Мы слушали трансляцию из Москвы, Киева и Ленинграда.

Через три дня на самолете «П-5» прилетел Крузе. Он видел Сторожко и Латыгина, посланных на поиски Спирина, и сбросил им вымпел с сообщением, что товарищи благополучно вернулись на остров Рудольфа.

Дни тянулись однообразно и скучно. Ежедневно просматривали мы синоптическую карту. Через Землю Франца-Иосифа проходили циклоны, и казалось, что им не будет конца.

К вечеру четвертого мая начало проясняться. Появились надежды на улучшение погоды. Дзержевский предупредил, что завтра, возможно, состоится разведывательный полет, и если Головин сообщит, что погода по маршруту хорошая, мы немедленно вылетим на четырех больших самолетах.

Условились так: первым садится флагман. Если он сядет неудачно и остальные машины не смогут сделать посадку без тщательной подготовки аэродрома, люди спустят на грузовых парашютах продовольствие, вернуться на базу и там будут ждать, пока для них подготовят площадку. [173]

...В эту ночь никто не сомкнул глаз. Снова и снова мы обсуждали план полета и посадки на льдину. Пятого, как и предсказал Дзержевский, погода была ясная — ни одного облачка. Мы буквально рвались в полет. Видя общее возбуждение, Отто Юльевич разрешил высотный полет на «У-2» с тем, чтобы получить вертикальный разрез атмосферы.

Головин начал готовиться к вылету. Одновременно готовили и большие корабли. Механики осматривали моторы, зимовщики помогали счищать снег с крыльев.

Перед полетом подходит ко мне Головин и спрашивает:

— Если я достигну восемьдесят восьмого градуса и выяснится, что у меня хватит горючего до полюса и обратно, что мне тогда делать?

Я немного подумал и сказал:

— Если бензина хватит и начальник экспедиции не вернет тебя, дуй прямо на полюс.

— А если я там сяду?

— Дело твое. Решай сам.

— А как бы ты поступил?—не отставал Головин.

— Откровенно говоря,—ответил я,—если на полюсе хорошие льдины, я бы, не задумываясь, сел.

— И сообщал бы погоду,—добавил он.

— Да, и сообщал бы погоду... Только смотри, я об этом ничего не знаю.

Головин крепко пожал мне руку и весело направился к самолету.

Солнце светило. Головин тщательно проверил груз на своем корабле. Он брал с собой продовольствие на два месяца, оружие, лыжи, спальные мешки, клипербот, две трехместные палатки, легкие нарты, аварийную радиостанцию и на всякий случай несколько бидонов бензина. Таким образом, на его машине оказался запас горючего на тринадцать часов.

Летчик, штурман, два механика и радист заняли свои места. Головин поднял руку — это значит: корабль может стартовать.

Получив разрешение на вылет, летчик дал полный газ. «Н-166» пошел в воздух.

Немедленно после вылета разведчика я отдал распоряжение греть моторы на больших кораблях.

Каждые тридцать минут Головин сообщал о состоянии погоды и свои координаты. [174]

Прямо из-под карандаша радиста мы читали:

«83°. Погода ясная. Видимость хорошая. Иду вперед».

«...Приближаюсь к 84°».

— Товарищ Богданов,—обратился я к радисту,—спроси его, какой там лед, можно ли сесть.

Через несколько минут получили ответ:

«Пересекаю 85°. Погода ясная. Видимость хорошая. Курс держу по солнечному компасу и радиомаяку. Лед торосистый, но для посадки есть хорошие ровные поля.

Иду дальше».

Я тут же пошел звонить на аэродром. Механики ответили, что у них все готово, могут хоть сейчас запускать моторы.

Не успел я вернуться в радиорубку, как Шевелев показал мне только что полученную радиограмму:

«Подхожу к 86°. Слева показалась пористая высокая облачность. Моторы работают отлично. Спокоен. Настроение у всех хорошее».

Следующая радиограмма сообщала:

«88°. Перед нами стена облаков. Решили идти выше облаков, узнать, далеко ли они тянутся, а также каков их характер».

Через двадцать минут новое сообщение:

«Идем над сплошной облачностью высотой 2000 метров. До полюса осталось 100—110 километров. Иду дальше».

— Как дальше?—удивился Спирин.—У него же нехватит горючего. Не лучше ли вернуть его?

— Горючего у него хватит,—возразил я.—Головин не без головы. А вернуть его, конечно, уже поздно.

Попробуй верни, когда осталось всего сто километров до полюса. Я бы, например, на его месте не вернулся.

— Михаил Васильевич прав,—сказал Отто Юльевич,— вернуть его очень трудно, почти невозможно.

И, улыбаясь, добавил:

— Я бы тоже не вернулся. Не люблю я стучаться в дверь и не войти.

Мы разговорились. А мысли наши там — близко-близко к полюсу, где отважная пятерка смело идет вперед. Невольно просыпается тревога: точно ли рассчитал Головин? Хватит ли у него горючего на весь обратный путь?..

В радиорубку вошел Дзердзеевский. В ответ на вопрос, не изменится ли погода до прилета Головина, он пожал плечами: [175]

— Погода портится, но закроет ли купол — трудно сказать. Сейчас с запада идет высокая облачность. Она не страшна. Но вслед за ней могут надвинуться низкие облака. А на севере ясно, облачность тянется к северу всего километров на двадцать.

Сообщение синоптика было немедленно передано на борт самолета. И тут же мы получили ответ:

«Летим над Северным полюсом. Горды тем, что на своей оранжевой птице достигли крыши мира. Но, к великому разочарованию, полюс закрыт. Пробиться вниз не удастся. Возвращаюсь обратно. Погода на Рудольфе не беспокоит. Горючего вполне хватит».

Итак, пятого мая тысяча девятьсот тридцать седьмого года в шестнадцать часов двадцать три минуты советские летчики на советском самолете впервые достигли Северного полюса.

Мы все зааплодировали. Отто Юльевич послал отважному экипажу приветственную радиограмму.

На аэродром было сообщено, что полет отложен. Механики ворчали:

— Головин достиг полюса, а мы что, не долетим?

— Головин на двухмоторном самолете и то не решился пробиваться вниз, боясь обледенения. Почему же вы хотите на больших кораблях рисковать?—пытался я их успокоить.

— Ну вот, опять сиди и жди. Надоело! Мы уже две недели торчим здесь без толку...

Нехотя пошли они накрывать машины, подготовленные к вылету.

Над Рудольфом появилась низкая облачность, почти закрывшая купол. Для приема Головина приготовили два аэродрома, по углам разложили костры. Если ему не удастся сесть на главный аэродром, то мы, хотя и с большим риском, примем самолет на маленьком.

Четыре часа прошло с тех пор, как Головин повернул свой корабль с Северного полюса. Главный аэродром совсем затянуло туманом. О посадке на нем не могло быть и речи.

На севере виднелся просвет. Я вылетел на «У-2» посмотреть, далеко ли от Рудольфа находится кромка облаков. Она оказалась километрах в десяти, дальше — ясно; значит, Головин легко найдет базу.

Горизонтальная видимость под облаками вполне удовлетворила меня, с Рудольфа были хорошо видны обрывистые берега островов Джексона и Карла-Александра. [176]

В надежде увидеть самолет Головина, я покружил минут двадцать у кромки и вернулся на зимовку.

Мы снова налили в машину бензин. На этот раз поднялся Мазурук.

Головину передали по радио, чтобы он, увидев облака, ни в коем случае не летел выше их, а смело шел под ними.

Мазурук вернулся. Головин стал часто просить радиопеленг. Повидимому, он куда-то отклонился. На наши вопросы ответа не было.

Прошло шесть часов. Получаем радиограмму:

«Иду под облачностью. Рудольфа не вижу. Бензин подходит к концу. Под нами битый мелкий лед, много разводьев».

Мы не спускали глаз с севера. Когда волнение достигло предела, вдруг послышалось гудение мотора, но с противоположной стороны острова.

— Летит!

— Вон там!

— Видишь?—раздавались возгласы.

На юго-западе показалась точка. Она быстро приближалась. Головин повел свой корабль на посадку.

Самолет мягко коснулся снега у буквы «Т» и побежал по аэродрому.

Все бросились к машине. По пути мы увидели, как она скрылась за бугром и покатила к старой зимовке. Что, если она не остановится у обрыва и упадет в море?..

Сердце замерло. Но прошло мгновение, и у самого обрыва, на склоне крутой горы, машина остановилась.

Отто Юльевич горячо обнял Головина и поздравил смелую пятерку — первых советских людей, побывавших над полюсом.

— Немного понервничал я, когда мы вышли из зоны, — задрав свою меховую шапку и закуривая, рассказывал Головин.—Да и облачность заставила поволноваться, и ваша радиограмма смутила. Вы сообщили, что в десяти километрах от кромки облаков мы увидим зимовку, а мы пролетели сорок километров,—и ничего, кроме айсбергов, редкого льда и открытой воды. К тому же бензин на исходе. Механики уже стали поглядывать, на случай вынужденной посадки, на воду, достали два ящика с продуктами. В общем долетались до того, что пришлось выкачивать ручной помпой остатки горючего. Тут Головин весело улыбнулся и, помолчав минуту, снова заговорил: [177]

— Вдруг впереди показался обрывистый берег. Остров! Какой остров, меня не интересовало, так я обрадовался земле. А Волков смотрит на карту и говорит: «Это не Рудольф, а Карла-Александра. Зимовку промазали! Давай обратно». Пришлось разворачивать самолет. В последние минуты, признаться, мы чувствовали себя не совсем спокойно. Меня все гвоздила мысль: «А вдруг нехватит горючего?» Наконец, вижу — Рудольф! Вот только садиться пришлось, уже не делая круга...

Полюс

Через несколько дней после возвращения Головина началась сильная пурга. Бушевала она двое суток. На аэродроме, куда, конечно, никто не ездил, одиноко жил комендант Мельников. Чтобы он не скучал, мы часто звонили ему по телефону, шутили, развлекали как могли. На третий день ветер стих, но облачность совсем закрыла купол. Мы собрались откапывать самолеты.

Приезжаем на купол, а домик коменданта занесен почти до самой крыши. К двери не подойти — завалена снегом, окна тоже. В верхней части стекла осталась единственная дырочка, и в нее смотрит Мельников. Он очень обрадовался нашему приезду.

— Надоело одному сидеть взаперти,—жаловался он. — Позавчера, когда я ложился спать, ветер притих. Утром я хотел пойти к самолетам, проверить крепление, да не тут-то было: дверь так занесло, что открыть нехватало сил...

— Почему же ты не сообщил об этом по телефону? — спросил я.

— Говорил, да мне не поверили, решили, что разыгрываю...

Самолеты сильно занесло. Концы пропеллеров почти касались снега, на крыльях образовались снежные заструги. Смести их метлами не удалось. Пришлось сделать специальные скребки и жесткие щетки. Одинадцатого мая начало немного проясняться. В редкие окна облаков просвечивало солнце. Местами на снегу искрились яркие белые пятна.

Так как самолет Головина проверяли после полета на полюс, приказание летать в разведку получил Крузе. В его распоряжении был одномоторный самолет «П-5». [178]

Обычно, летая на разведку, он не забирался дальше восьмидесяти четвертого — восьмидесяти пятого градуса. Горючего брал на восемь-десять часов.

С Крузе отправились Дзержевский и штурман-радиотехник Рубинштейн. Их снабдили всем необходимым на случай вынужденной посадки. Подготовка машины заняла немного времени; через час после приказа она уже пошла в воздух.

Между островами Рудольфа и Карла-Александра хорошо выделялось огромное пятно. В этот просвет, не входя в облака, и поднялся Крузе.

Мы слышали звук мотора, когда машина прошла над Рудольфом, держа курс на север. Вскоре начали поступать сообщения о координатах и состоянии погоды:

«Идем на высоте 1500 метров над сплошной облачностью. Видимость над облаками очень хорошая».

Мы рассчитывали, что на восьмидесяти втором или восьмидесяти третьем градусе облачность оборвется и разведчики, достигнув восьмидесяти пятого, а может быть, и восьмидесяти шестого градуса, найдут хорошую площадку и сядут. Но облачность не прекращалась, и Крузе вынужден был повернуть обратно. В это время на севере появились высокослоистые облака; проходил циклон, о котором синоптик предупреждал перед отлетом.

Как и при полете Головина, погода внезапно резко ухудшилась. Отдельные просветы в облаках исчезли, пошел мелкий снег.

Крузе успел достигнуть только восьмидесяти четвертого градуса и должен был вернуться самое позднее через три часа. Но прошло четыре часа, а его все нет. Он где-то в воздухе и то и дело запрашивает пеленг.

Бензина осталось на час полета. Мы это знали и беспокоились не на шутку. В районе Земли Франца-Иосифа в такую погоду трудно найти подходящую площадку.

Полученная с самолета радиограмма еще сильнее взволновала нас. Крузе сообщал:

«Бензин на исходе. Иду на посадку».

— Как на посадку? Где же он сядет?—вырвалось у меня.—Они не только разобьют машину, но и сами погибнут. [179]

Мне ответили тяжелым молчанием. Сообщение Крузе произвело удручающее впечатление.

— Помочь им сейчас невозможно,—тихо сказал Марк Иванович.—Лететь нельзя при такой погоде.

— Куда полетишь-то? Где их искать?—добавил Молоков.

Радисты, надев наушники, старались поймать позывные самолета. Но слышен был только какой-то невнятный писк и позывные полярных станций. Крузе молчал.

«Со времени вылета из Москвы, несмотря на все трудности, все обходилось благополучно,—думал я.— Правда, Спирин принес много тревог. Немало пришлось поволноваться и за Головина. Но это уже позади. Полет Крузе опаснее, чем два первых. Как они сядут? Где? Может быть, им необходима помощь?..»

Как назло, в голову лезли самые мрачные воспоминания.

— Ничего,—бросая папиросу и тут же закуривая новую, сказал Шевелев.—Крузе летчик хороший — сядет. В крайнем случае сломает шасси.

— Клипербот у них есть?—спросил один из зимовщиков.

— Есть, и продуктов много, да и нарты они захватили, — ответили ему.

— Ну, раз клипербот с ними, не пропадут,—успокоил нас тот же зимовщик.—Они ведь сели где-то неподалеку. Доберутся пешком. Альбанову пришлось похуже. Он с восемьдесят третьего градуса пробивался на юг, а его дрейфом относило обратно на север,—и то дошел.

— Но как дошел!—заметил я.—Из одиннадцати человек осталось в живых только двое. Правда, у Альбанова вместо хороших нарт были самодельные сани с узкими полозьями, вместо клипербота — парусиновые каяки с деревянным остовом...

— И вместо трехместной шелковой палатки,—добавил Марк Иванович,—десятиместная брезентовая, очень тяжелая и неудобная.

— Тише!—прервал наш разговор Стромиллов.

Несколько человек невольно в один голос воскликнули:

— Что?

— Самолет?

— Крузе вызывает?

— Да, тише, плохо слышно,—повторил Стромиллов и, схватив карандаш, начал записывать: [180]

«Рудольф. Шевелеву. Из-за плохой погоды и недостатка горючего мы были вынуждены сесть. Машина цела. Где находимся, пока не знаем. При первом проблеске солнца определимся, а сейчас дайте пеленг. Необходимо забросить нам килограммов 200 бензина. Крузе».

Как будто стопудовый камень свалился с плеч. Все мы облегченно вздохнули; было только удивительно, где это они смогли подыскать такую льдину, что даже не поломали машину.

Следом за первой радиограммой пришла вторая, от нашего синоптика. Он был верен себе:

«Вылет на полюс невозможен. Между полюсом и восемьдесят четвертым градусом проходит циклон. Дзержевский».

Как ни в чем не бывало!

Много позже мы узнали подробности этого чуть не ставшего трагическим полета.

Долго летчику пришлось летать в облаках. Прекрасно владея методом слепого полета, он уверенно начал планировать, рассчитывая на высоте шестисот метров выйти из облаков и увидеть плавающие льдины или острова. Но самолет снизился до четырехсот и, наконец, до трехсот метров, а просвета все еще не удавалось заметить. Боясь налететь на какую-нибудь возвышенность, Крузе стал осторожнее и чаще заглядывал за борт. Вдруг впереди вырос купол какого-то острова. Летчик инстинктивно дал полный газ; мотор с ревом потащил машину вверх, она снова оказалась выше облаков. Летчик кидал ее то вправо, то влево и в конце концов попытался еще раз пробиться вниз. На этот раз, на высоте четырехсот метров, он увидел разводья и льды. Открытая вода занимала большое пространство. Решив, что самолет прошел мимо Земли Франца-Иосифа, летчик повернул обратно, думая уже не столько о направлении, сколько о том, как бы уйти от воды.

Когда Крузе сообщил нам, что идет на посадку, его машина находилась на западе от Рудольфа. Скоро ему удалось уйти от чистой воды. Внизу стали попадаться льдины. Мелькнула длинная ровная полоска, и Крузе решил сесть. Сделал круг, но полоска пропала. Несколько раз попадались более или менее подходящие льдины, но тут же терялись.

Снизившись метров до десяти, летчик заметил впереди ровную льдину, убрал газ мотора и пошел на посадку: будь что будет! [181]

Самолет мягко коснулся снега. Сначала побежал хорошо, потом, натываясь на небольшие ропаки, несколько раз подпрыгнул, закачался в разные стороны. Сильный толчок, второй, третий — и машина остановилась.

Под самыми крыльями Крузе увидел снег и крикнул товарищам:

— Шасси сломали!

Он выскочил из самолета и, спотыкаясь, побежал к носовой части.

— Да, шасси сломано, но ветрянка цела.

Однако, когда все втроем несколько раз внимательно осмотрели машину, выяснилось, что она невредима.

Нужно большое летное искусство, чтобы, попав между ропаками, не поломать шасси.

Настроение у разведчиков поднялось. О том, как выбраться отсюда, они и не думали. Знали, что на Рудольфе есть еще пять больших самолетов и, раз исправно радио и связь обеспечена, тревожиться нечего.

— Давайте, товарищи, устанавливайте палатку,—предложил Крузе.

— И поест не мешает,—добавил Дзердзеевский.

Пока Крузе и Дзердзеевский создавали уют на льдине, Рубинштейн сообщил на Рудольф о благополучной посадке, договорился о часах, когда будет вызывать базу, и обещал сообщить свои координаты.

Рубинштейн по специальности штурман. В прошлом году, прибыв на Землю Франца-Иосифа, он не был знаком с техникой радиосвязи, но за долгую полярную ночь так натренировался работать на ключе, что без преувеличения его можно считать среди штурманов лучшим радистом.

...Палатка раскинута, примус горит вовсю, из носика чайника выплескивается вода. А главное — готова яичница, гордость Дзердзеевского, который оказался прекрасным поваром.

Разведчики подкрепились едой, согрелись и решили выяснить свое положение.

Прежде всего они проверили наличие горючего. Его оказалось так мало, что могло хватить только на приготовление пищи и чая, и то при условии строгой экономии. Хорошо еще, что было тепло; термометр показывал шесть градусов ниже нуля.

Затем тщательному осмотру подверглась гостеприимная льдина. Особого доверия она не внушала. В нескольких [182] местах были видны трещины, а чуть поодаль от самолета разводья. Толщина льда не достигала метра.

О посадке второй машины нечего было и думать. В лучшем случае с такой льдины можно взлететь, да и то с большим риском. Вообще же задерживаться на ней не следовало. Достаточно лишь сжатия, чтобы от нее осталось одно воспоминание.

Спустя сутки Рубинштейну, с помощью солнца и радиопеленга, удалось определить место посадки. Сели они в ста двадцати километрах на северо-запад от Рудольфа. Сообщая нам эти сведения, Рубинштейн и на этот раз передал радиограмму от неутомимого Дзердзеевского, который попрежнему продолжал следить за погодой:

«Туман. Видимость плохая. Вылететь к нам нельзя. На полюс тоже. Начальник аэропорта Дзердзеевский».

Постепенно жизнь на льдине вошла в обычную колею. Разведчики установили дежурства по восемь часов в сутки. Как-то ночью на вахте стоял синоптик. Погода тихая. Не слышно шороха дрейфующего льда. Товарищи спят. Борис Львович стоит в задумчивости, опершись на винтовку. Вдруг перед ним возникло какое-то видение: ни дать ни взять, торос сошел с места и направился к нему навстречу. Вглядевшись, Борис Львович убедился, что это пожаловал в гости белый медведь.

Не задумываясь, синоптик вскинул винтовку и выстрелил. Медведь кинулся прочь. Синоптик, не теряя ни минуты, дал еще один выстрел и бросился вслед. Медведь, ковыляя, скрылся среди торосов.

Борис Львович, подбежав к месту, где впервые увидел медведя, обнаружил следы и кровь. Надеясь увидеть медведя мертвым где-нибудь неподалеку, он осторожно шел среди торосов. Кровавые следы привели его к разводью. На краю льдины виднелись свежие красные пятна. Ясно было, что медведь бросился в воду.

Старые зимовщики рассказывают, что раненый медведь всегда бросается в воду. Рана горит, и он пытается успокоить боль ледяной водой. Но вода соленая, она еще сильнее разъедает рану, и медведь с ревом выскакивает обратно на льдину.

Дзердзеевский тщательно осмотрел льдину, но следов ни на этой, ни на противоположной стороне разводья не нашел. Очевидно, медведь был тяжело ранен и утонул. [183]

Борису Львовичу ничего не оставалось, как вернуться обратно. Возвращаясь, он решил изучить следы медведя и выяснить, откуда он пришел. Каково же было состояние охотника, когда он обнаружил, что до встречи с ним медведь находился за его спиной на расстоянии всего нескольких шагов. Правда, медведи в это время не голодные, а не то мечтательная задумчивость Дзердзеевского дорого обошлась бы и ему, и нам. Медведь не стал бы считаться с тем, что в нашей экспедиции всего один синоптик.

Четырнадцатого мая мы получили очередное сообщение от Дзердзеевского:

«Погода здесь ясная. Видимость очень хорошая, особенно на севере. Предлагаю немедленно вылетать на полюс. О нас не беспокойтесь. Опасность нашей льдине пока не угрожает. Дзердзеевский».

Всех поразила эта радиограмма. Человек находится на льдине, которая ежеминутно может разломиться на куски. Но его не волнует собственная участь. Он беспокоится только о нашем полете на полюс.

Вылететь на полюс мы не могли — на Рудольфе была плохая погода. Но будь она хорошей, все равно мы не покинули бы товарищей в беде.

Зная, что льдина не в состоянии принять второй самолет, мы поручили Мошковскому, второму пилоту самолета Алексева, приготовить грузовые парашюты и наполнить резиновые баллоны бензином. Как только позволит погода, Мошковский и Головин должны были сбросить на льдину горючее.

Пятнадцатого мая прояснилось, и Головин с Мошковским тронулись в путь. Через некоторое время обитатели льдины увидели самолет. Головин шел километров на пятнадцать правее и не видел их.

Непосредственной связи у Рубинштейна с Головиным не было, они держали ее через Рудольфа.

Мы немедленно сообщили Головину:

«Крузе видит вас, но вы прошли правее. Возьмите градусов 60 влево».

Через несколько минут Рудольф снова радировал Головину:

«...Возьмите 90 градусов влево. Держите курс прямо на юг... Вы над ними».

Только теперь Головин заметил лагерь. Не будь связи по радио, ему вряд ли удалось бы найти товарищей. [184]

Самолет Крузе мал, его очень трудно заметить среди множества развоздьеv.

Мошковского справедливо считают крупным специалистом по парашютам. Он настолько точно все рассчитал, что три парашюта легли около самого самолета. Сбросив бензин, кайла, лопаты, Головин вернулся обратно.

Через несколько часов Крузе прилетел на Рудольф и сел около зимовки.

Решив закаляться для предстоящей жизни на полюсе, механики отказались от теплого помещения. Они раскинули палатку на аэродроме и поселились в ней.

— Здесь,—уверяли они,—воздух чище, чем на любом курорте, и не так шумно, как на зимовке. А главное, мы всегда около самолета и в любую минуту можем приготовить его к вылету.

Истинном же причиной их переселения было увлечение лыжами. На зимовке лыжным спортом увлекались многие: один Папанин его недолюбливал. Как-то он заметил Ширшова, спускавшегося с купола на лыжах, и тут же категорически запретил ему кататься даже по ровному месту.

— Ничего со мной не случится!—возражал Ширшов. — Что я — не умею ходить на лыжах?

Папанин, видимо, только и ждал этого и сразу же разразился целой тирадой.

— Ты что о себе воображаешь?—кипятился он.—Разве Мазурук хуже тебя ходит на лыжах, а вот лежит с растянутыми связками. Аккуратов тоже неплохо ходит, а я сам видел, как он чуть не разбился о камни. Еще недавно наши лыжники, когда ветер дул с зимовки на купол, привязывали к стропам парашюта длинную веревку и, ухватившись за нее, со скоростью ветра поднимались на аэродром.

Однажды Папанин набросился и на меня.

— Надо запретить эти цирковые номера,—кричал он, указывая на товарищей, распустивших парашют для катания.—Разве это дело? Их может унести чорт знает куда.

— Это же очень весело, зачем лишать людей большого удовольствия?—сказал я, но в душе вполне согласился с его доводами. В дальнейшем Отто Юльевич категорически запретил этот ненужный и опасный спорт. [185]

На Рудольфе часто менялась не только погода, но и характер снега. Сегодня лыжи скользят прекрасно, с маленького склона летишь так, что не успеваешь тормозить палками. А на другой день едва передвигаешь ноги.

При температуре от трех до шести градусов ниже нуля снег становился рыхлым, и лыжи скользили плохо. Еще хуже они скользили, если выпадал снег. В такие дни лыжники говорили: «Нашим тяжелым машинам не подняться». Когда же солнце пригревало и снег на поверхности немного оседал, а потом ударял мороз в десять-пятнадцать градусов, на лыжах трудно было удержаться.

— Вот бы в такую погоду лететь!—с восхищением говорили тогда наши спортсмены.

Утром семнадцатого мая небо начало проясняться. Не теряя ни минуты, Головин пошел на разведку.

В тот день снег был настолько рыхлым, что пилоту пришлось дважды брать разбег. Нас охватило беспокойство: как же оторвутся сильно нагруженные корабли?

Минут через сорок Головин запросил командование:

«Впереди высокая облачность, лететь выше или возвращаться?»

Пока мы совещались, погода на Рудольфе успела испортиться. Шевелев дал распоряжение немедленно вернуться. «Идем обратно, видим землю»,—тотчас радировал Головин.

Мельников выложил посадочное «Т» и приготовил костер.

Прошел час, а Головина нет. Мы принялись запрашивать его о местонахождении самолета. Работу нашего радиста неожиданно прервал радист Головина Стромилев; он просил дать зону, а через две-три минуты попросил пеленг.

«Начинается,—подумал я.—Сбились. Вероятно, они видели не Рудольф, а Белую Землю».

Погода становилась все хуже. Над морем появился туман. Купол закрыло. Мы приготовились к приему самолета внизу, на маленьком аэродроме.

Густая серая облачность опускалась ниже и ниже, точно хотела прижать нас к самой земле.

Прошли четыре долгих часа. Мы с Марком Ивановичем сидели в радиорубке. На запросы Головин не отвечал. Вдруг к нам вбежал Дзердзеевский: [186]

— Летит!

Мы стремглав выскочили из дома.

Со стороны острова Джексона доносился шум мотора. Рассчитывая увидеть самолет, я взобрался по перекладинам на столб метеостанции. Но море закрыто густым туманом, самолета не видно.

Звук нарастает, он идет прямо на нас. Вот-вот машина вынырнет из тумана.

Затаив дыхание, прислушиваемся к гулу моторов, он уже совсем близко... и вдруг отклоняется влево. Все тише гудят моторы. Теперь мы слышим их не на севере, а на западе.

— Передайте ему скорей, — неистовым голосом кричит Шевелев, — что он уходит от Рудольфа на запад.

Пусть развернется на сто восемьдесят градусов и смело летит на нас!

Но самолет все продолжает удаляться и, наконец, совсем затихает.

— Почему он молчит? — взволнованно спрашивает Марк Иванович.

До боли стиснув зубы, я растерянно гляжу в серое море тумана.

Возникают мысли одна тревожнее другой.

Неожиданно Стромиллов сообщает:

«Идем на посадку, слушайте нас на волне 600 метров и на короткой аварийной станции».

— Марк Иванович! — невольно воскликнул я, схватив за руку Шевелева, — пусть они поломают машину, только бы сами не разбились...

На зимовке замерла жизнь. Люди двигались неслышно, разговаривали шопотом. Каждый громкий звук вызывал раздражение.

В радиорубке толпились люди; молча, напряженно прислушивались они к репродуктору.

Каждый боялся признаться себе в том, что надежд на сообщение от Головина больше нет. Я не решался смотреть на соседа, чтобы не выдать свои тяжелые, тревожные мысли.

Только один человек среди находившихся в рубке — радист Богданов — все время напряженно работал. Мы следили за его руками, осторожно регулировавшими приемник, ловили малейшие изменения в его лице. [187]

Порой казалось, что перед пристальным взором Богданова раздвигаются стены зимовки, что он видит весь земной шар и не может не видеть льдины, где сидит Головин. Случайный шорох в репродукторе заставлял нас настораживаться:

— Они?..

— Нет, — разочарованно отвечал Богданов, — это мыс Челюскина вызывает Диксон.

И снова мучительное ожидание, тягостная неизвестность...

Вдруг Богданов весь собрался в комок, подрегулировал приемник и застыл. Прошли секунды, показавшиеся вечностью. Богданов поднял руку и шопотом сказал:

— Они! Стромиллов зовет!

Мы оцепенели. Но промелькнуло мгновение, и все, вскочив со своих мест, кинулись к радисту.

— Сели?..

— Как?..

— Благополучно?..

Богданов взмахом руки остановил поток наших вопросов:

— Не мешайте!.. Стромиллов только вызывает. О посадке не говорит ни слова. Спрашивает, какова слышимость.

Но мы не унимались:

— Узнай, как они сели.

— Все ли живы?

— Цела ли машина?

Богданов ответил Стромиллову, что слышимость хорошая, и передал наши вопросы.

Прошла минута, вторая, третья...

— Ну, что? — снова накиннулись мы на радиста. — Как они сели?

Богданов пожал плечами:

— Стромиллов спрашивает, на какой волне мы будем работать.

— Да черт с ней, с волной! Спроси, все ли благополучно.

«Все ли благополучно?» — отстучал радист.

Мы с возрастающим нетерпением ждали ответа, но услышали новый вопрос:

— А какой тон? [188]

Это возмутительное спокойствие начинает выводить из себя. По нашему настоянию Богданов в третий раз запрашивает о посадке.

Стромиллов отвечает:

«Командир корабля Павел Головин сидит верхом на ропаке и пишет радиограмму.

Подождите, сейчас кончит».

Нашему негодованию не было границ. Спокойствие Стромиллова говорило о том, что все живы. Это, конечно, главное. Но нельзя же так испытывать терпение товарищей!

Наконец, пришла исчерпывающая радиограмма. Головин сообщал, что, боясь налететь на возвышенность, он решил сесть. Так как внизу и впереди мелькал пятибальный мелкобитый лед, это долго не удавалось. В конце концов летчик нашел более или менее подходящую льдину, убрал газ,

выключил моторы и пошел на посадку. Самолет сильно запрыгал по ропакам, потом остановился. Машина оказалась настолько прочной, что, несмотря на сильные толчки, при осмотре не было обнаружено никаких повреждений. Судя по нашим радиограммам, которые Головин не смог прочесть в полете, люди находились недалеко от Рудольфа. Бензин у них был. С улучшением погоды Головин предполагал вернуться на базу.

Я живо представил себе, как туман прижал самолет к земле, как летчик вел машину бредущим полетом и под крыльями с головокружительной быстротой мелькали торосы и разводья. В таких условиях боишься неожиданно наскочить на берег незнакомого острова и, сосредоточив все внимание на приборах, не успеваешь отвечать на радиограммы.

Встретившись с Головиным, я убедился в справедливости своих предположений. В то время как мы, не переставая, посылали радиограммы, Головин шел в сплошном тумане на высоте трех-четырех метров. Сообщение Головина вернуло зимовку к жизни.

Мы снова стали ждать летной погоды. Прогноз был неизменный: туман, низкая облачность, угроза обледенения.

В последние дни Алексеев и Бабушкин предложили новый план полета на полюс.

Сначала должен вылететь один самолет. Он может лететь при худших метеорологических условиях, так как [189] отпадает опасность столкновения. Одному самолету легче маневрировать в воздухе. Кроме того, в случае неудачи одну машину легче снарядить в повторный полет, на нее уйдет меньше бензина. А горючего у нас уж не так много, чтобы тратить его попусту.

Вечером на очередном совещании я поставил вопрос о полете одного корабля. После тщательного обсуждения было решено, что первой пойдет флагманская машина; после ее посадки вылетят остальные корабли.

На борту флагмана должны находиться начальник экспедиции, два пилота, три механика, штурман, радист, четыре зимовщика и кинооператор.

Груз разместили по-новому. На флагманский корабль погрузили побольше продовольствия и инструмент для оборудования аэродрома. Грузы, необходимые зимовщикам, были размещены на других кораблях. Девятнадцатого мая исполнился месяц нашего сидения на острове Рудольфа.

Прошел еще один день.

Низко висели тяжелые облака. Аэродром совсем закрыло туманом, и нам оставалось, скрепя сердце, ждать.

После ужина я вышел подышать свежим морозным воздухом. Смотрю — над головой разорванные облака; кое-где сквозь них просвечивает голубое небо. Все чаще появляются окна. Вот в просвете мелькнул солнечный луч. А вслед за ним выглянуло солнце.

Я поспешил к Шмидту. Оказывается, все уже в сборе. Дзержевский принес синоптическую карту с последними данными; завтра ожидалась хорошая погода.

Увидев меня, синоптик приветственно замахал рукой:

— Готовьтесь к вылету, Михаил Васильевич!

Ночью мы приехали на аэродром. Светило полярное солнце. Небо было безоблачно.

Все приняли участие в подготовке к полету флагманского корабля. Несколько человек, вооружившись лопатами, откапывали занесенные снегом лыжи. К шасси прикрепили концы толстого троса, чтобы с помощью трактора сорвать пристывший самолет с места.

Солнечные лучи рассыпались по оранжевым плоскостям. Вишневая полоса на фюзеляже вспыхнула ярко-алым пламенем.

К 4 часам утра самолет был готов к старту. [190]

...К нам спешит Дзержевский с последней сводкой в руках. По лицу «хозяина погоды» ясно, что вести не очень утешительные.

— Впереди большая облачность,—говорит синоптик.

Тут же на совещании решено: лететь!

— Держите самолеты наготове,—обращается Шмидт к Молокову,—и следите за нами. Если погода на полюсе будет хорошая, я вас немедленно вызову.

Прощаемся.

Теплотой светятся глаза Молокова. Он крепко целует меня. Подходит Мазурук. Губы его сжаты. Взгляд устремлен туда, где сверкающий ледяной покров сливается с небесным простором.

— Скоро и мы...—говорит он, пожимая мне руку.

Я его понимаю.

Солнце светит попрежнему ярко. Только далеко-далеко на горизонте плывут прозрачные облака. Вырастут ли они в мрачные тяжелые тучи, прежде чем наша быстрокрылая птица домчится до своей цели?..

Надо торопиться. Я сажусь за штурвал. Прощай, Рудольф! Прощайте, дорогие друзья! До скорого радостного свидания!

Винты с силой рассекают воздух. Какой-то миг... и ревущие на полных оборотах моторы тянут машину вперед.

Самолет набирает скорость. Скачок, второй, третий... На двадцать четвертой секунде мы отрываемся от земли.

Около домика стоят провожающие. Они восторженно машут руками, кидают в воздух шапки.

Зимовка остается далеко позади.

Сначала мы шли над бесконечными нагромождениями айсбергов, торосов, над ледяными долями, густо изрезанными трещинами. Но чем дальше мы продвигались на север, тем ровнее становился ледяной покров.

Мысль, что я веду самолет на полюс, вызывала во мне такие бурные приливы радости, что мне стоило большого труда сдерживать волнение и спокойно вести машину по заданному курсу.

Мы постепенно набираем высоту. Вот уже тысяча метров. Мороз двадцать три градуса. Дует ровный встречный ветер. Путевая скорость незначительна. Самолет идет спокойно; отсутствует качка, опасная для нашей перегруженной машины. [191]

Ярко сияет солнце, горизонт чист. Мне хорошо виден солнечный зайчик, который мы не должны выпускать из центра объектива солнечного компаса. В ушах непрерывно, с одинаковой слышимостью, звучат сигналы радиомаяка. Мы идем в зоне.

Через двадцать минут полета впереди показались какие-то темные пятна.

Бабушкин посмотрел в бинокль, затем наклонился ко мне и крикнул:

— Кажется, туман!

«Не страшно. Лишь бы полюс был открыт», — подумал я.

Скоро мы уже ясно различали клочья тумана. Дальше, к северу, они сгущались. Постепенно поверхность океана скрылась за сплошной дымкой. Над нами появились высокие перистые облака.

Самолет шел на высоте тысячи пятисот метров. Погода заметно портилась. Мы летели уже в прослойке облаков.

Ко мне подошел Отто Юльевич.

— Ну, как?—спросил он, показывая на облака.

— Лететь еще можно,—ответил я.

Мы решили идти вперед и только в том случае повернуть обратно, если верхние и нижние облака сомкнутся и начнется обледенение.

Прислушиваясь к ровному гулу моторов, я размыслился и мысленно уже вел на посадку свой крылатый корабль. Я и не подозревал, что в это время бортмеханики переживали очень тяжелые минуты. Морозов заметил подозрительный пар, поднимавшийся от левого среднего мотора. Он позвал Бассейна, и они вдвоем принялись осматривать мотор.

Предполагая, что в появлении пара виновна дренажная трубка, Бассейн закрыл ее конец рукой. Но пар продолжал идти.

Еще и еще раз осмотрев мотор, Морозов обнаружил, что пар просачивается снизу, из крыла. Он приложил руку к нижнему шву крыла. Рука стала влажной, и механики сразу поняли, что из радиатора вытекает незамерзающая жидкость — антифриз.

Бассейн подошел к Отто Юльевичу и, наклонившись, чтобы никто не слышал, сказал:

— Разрешите доложить, товарищ начальник. Через час, а может быть и раньше, один из моторов выйдет из [192] строя. Повреждена магистраль — из мотора вытекает антифриз. Предстоит вынужденная посадка.

— Как посадка?

За окном сплошные облака. Как же садиться?..

Помолчав минуту, Шмидт спросил:

— А Водопьянову вы доложили?

— Нет еще, но я заранее знаю, что командир скажет: «Полетим на трех моторах».

— Я тоже думаю, что лучше лететь вперед. Если уж придется садиться, то по крайней мере как можно ближе к полюсу... Вы все-таки доложите командиру.

Бассейн подошел ко мне:

— Товарищ командир, через час, а может быть и раньше, один из моторов выйдет из строя.

Эти слова не сразу дошли до сознания, хотя Бассейн с предельной ясностью и четкостью рассказал о создавшемся положении. Мои мысли были далеко, там — на полюсе.

— Какой мотор? Почему?

— Левый средний,—ответил Бассейн.—Мотор где-то под крылом теряет антифриз. Вероятно, в радиаторе течь.

— Ты кому-нибудь говорил об этом?

— Только Отто Юльевичу.

— И что он?

— Он приказал доложить тебе.

Я немного подумал и решительно сказал:

— Полетим на трех моторах, Флегонт! Там будет видно.

— Правильно, Отто Юльевич тоже считает, что нужно итти вперед.

— Отлично! Только смотри, Флегонт, больше никому ни слова.

Во время этого разговора Отто Юльевич внимательно следил за нами. Он догадался о моем решении и, когда наши взгляды встретились, улыбнулся. В его улыбке я почувствовал одобрение.

После ухода Бассейна Отто Юльевич подошел ко мне.

— Ну, что вы решили?—спросил он.

— Полетим на трех,—ответил я начальнику. — Прислушайтесь к моторам, они ведь работают, как звери!

И не кажется ли вам, что левый средний, тот, что должен через час остановиться, работает лучше всех?

Отто Юльевич с необычайной нежностью положил руку на мое плечо: [193]

— Летите спокойно! Мы идем не всем отрядом. Можно немного рискнуть.

Когда Бассейн возвращался в левое крыло, его остановил Папанин. Он уже давно присматривался к стремительно бегавшим по самолету механикам. Ему показалось подозрительным, что они то забираются в левое крыло, то спешат к запасным бакам или за инструментами.

Взяв механика под руку, он тихо спросил:

— Слушай, браток, что случилось?

— Где?

— Да там... В крыле.

— В крыле? Ничего не случилось,—невозмутимо пожимая плечами, ответил Флегонт.

— А может все-таки скажешь?—продолжал Папанин, заглядывая в ясные глаза Бассейна.

Но он ничего не прочел в них, кроме безмятежного покоя и легкого удивления.

Я вел машину сквозь облака. Приборы поглощали все мое внимание. Изредка я прислушивался к ровной песне моторов. Ни один самый легкий диссонанс не нарушал мощной гармонии. Все четыре мотора работали безупречно.

«А что, если левый средний все-таки выйдет из строя? Неужели мы будем вынуждены опуститься?» В это не хотелось верить. Усилием воли я подавил нахлынувшую тревогу.

«Скорее бы кончились облака, тогда, на худой конец, легче будет найти удобную для посадки льдину».

Ко мне подошел Спирин. Он осмотрел все приборы, уточнил курс.

Я молча сидел у штурвала. Как-то подозрительно осмотревшись, Спирин наклонился ко мне:

— Погода-то какая, а?

— Ничего, Иван Тимофеевич, до полюса еще далеко. Увидим и хорошую,—стараясь казаться беззаботным, ответил я.

— Увидим ли?—неуверенно протянул Спирин.

— Конечно! А где мы сейчас находимся?

— Подходим к восемьдесят пятому градусу. До полюса еще около шестисот километров.

Разговаривая со мной, Спирин все время внимательно следил за моими движениями, за выражением моего лица. А я думал: «Ничего ты, дружище, не знаешь. Ведь с минуты [194] на минуту должен остановиться мотор. Сказать тебе, что ли? Нет, не скажу. Не надо расстраивать».

Но Спирин, оказывается, раньше меня узнал о том, что мотор теряет антифриз. В свою очередь он тоже решил ничего не говорить мне.

Так мы и остались каждый при своей «тайне»—решили не расстраивать друг друга.

Погода все ухудшалась. Вот-вот сойдутся облака. Казалось, что мы мчимся прямо в пасть огромного свирепого чудовища.

Я посмотрел на Бабушкина. Тот, действительно ничего не подозревая, спокойно сидел за вторым управлением.

Кивнув Михаилу Сергеевичу, я указал на окно: плохо, мол, там! Бабушкин понял меня, наклонился в мою сторону и громко крикнул:

— Ничего, Миша, долетим!

Пока мы с Бабушкиным неуклонно вели машину вперед, Бассейн, Морозов и Петенин не теряли ни минуты. Они прорезали металлическую обшивку нижней части крыла, нашли в верхней части радиатора течь во фланце и поспешно обмотали трубку фланца изоляционной лентой и тесьмой. Но потеря антифриза не прекращалась. Драгоценная жидкость капля за каплей уходила из мотора.

Трудно определить, кому из механиков первому пришел в голову еще один способ спасения сочившейся из мотора жидкости. Возможно, что всем троим одновременно. Во всяком случае все они дружно взялись за работу. Размотали ленту, стали прикладывать к трещине во фланце сухие тряпки и, когда тряпки пропитывались жидкостью, отжимали их в ведро, а затем с помощью насоса перекачивали жидкость обратно в бачок мотора.

Для этой, казалось бы, несложной операции механикам пришлось снять перчатки и в двадцатиградусный мороз, при сильном ветре, высовывать наружу голые руки. Очень скоро обмороженные руки покрылись кровавыми ссадинами, а на ладонях от ожогов горячей жидкостью появились волдыри.

Горизонтальный коридор среди облаков, в котором мы летели, становился все уже. Наконец, оба слоя облаков сомкнулись, и мы оказались в сплошном молоке.

Все мое внимание было устремлено на приборы. Мы шли слепым полетом. Я потерял ощущение времени. Со [195] все большей остротой в усталом мозгу вспыхивала мысль: «Сейчас остановится мотор».

И совершенно неожиданно я услышал голос Бассейна:

— Командир, лети спокойно! Мотор будет работать!

Волна счастья захлестнула меня. Не оборачиваясь, я кивнул головой: «Спасибо, друг!»

Мы продолжали слепой полет, строго выдерживая прямую по меридиану. Винты с силой рассекали облака.

Ко мне подошел Отто Юльевич:

— Как вы себя чувствуете? Механики доложили мне, что мотор не подведет.

— Все в порядке, товарищ начальник. Теперь-то мы долетим!

Сигналы радиомаяка непрерывно напоминали о том, что самолет идет в зоне. Облачность стала редеть.

Появилась дымка, сквозь которую слабо просвечивало солнце.

В центре объектива солнечного компаса заиграл чуть заметный зайчик.

На восемьдесят восьмом градусе нам навстречу засияло яркое солнце. Словно кто-то отдернул гигантский занавес, сотканный из облаков. Лучи скользнули по обшивке корабля и зажгли ее мириадами веселых искристых огоньков.

Мы неслись над бескрайними ледяными просторами. С высоты тысячи восьмисот метров лед выглядел совсем ровным,—хоть садись на любую льдину.

Четыре мотора попрежнему работали прекрасно, но один из них питался и жил силой человеческого энтузиазма. Трое наших товарищей, несмотря на мучительную боль, продолжали по очереди вливать в мотор драгоценную жидкость.

Все были уверены, что и на полюсе хорошая погода. Но пришлось еще раз поволноваться: впереди снова показались облака. Можно было смело лететь под ними, но мы не хотели терять солнце; без солнца Спирина трудно было бы точно определить полюс.

Оставалось сто километров. Решено было, в случае невозможности сесть на полюсе, вернуться на восемьдесят восьмой градус и там сделать посадку. При первом же прояснении погоды лететь на полюс. Каждые десять минут Спирин брал высоту солнца.

— Через двадцать минут будем на полюсе!—сообщает мне Иван Тимофеевич. [196]

В ответ я киваю головой, а сам смотрю вниз: хоть бы одно окошко в облаках! Мучительно преследует мысль: не спускается ли облачность до самого льда?

Двадцать минут тянулись нескончаемо долго. Из штурманской рубки не спеша выходил Спирин. С сосредоточенным видом брал он высоту солнца и возвращался в рубку производить свои вычисления.

На самолете все знали, что мы приближаемся к цели. Люди притихли и с нетерпением ждали заветного сообщения Спирина.

И вот Иван Тимофеевич снова вышел из своей рубки.

Теперь на лице его сияла улыбка. Он подошел ко мне и произнес торжественно и тихо:

— Под нами полюс!

Мне захотелось запеть во весь голос, да так, чтобы услышала вся родная страна! Непередаваемо прекрасное чувство захватило в этот момент все мое существо.

Полюс! Веками стремились сюда люди. Они жертвовали своей жизнью, пытаясь пробить путь к вершине мира.

И вот я — в прошлом простой деревенский парень, ныне летчик, воспитанный большевистской партией, — нахожусь над полюсом! Еще несколько минут,—и я посажу нашу машину там, где никогда не садился ни один самолет.

С быстротой молнии разнеслась по машине весть о том, что мы достигли полюса. Я видел ликующие лица своих товарищей.

Из штурманской рубки вышел Шмидт. Он направился ко мне, должно быть желая что-то сказать, но я предупредил его:

— Отто Юльевич, раз мы над полюсом, разрешите пробиться вниз!

Шмидт видел, что я весь горю от нетерпения.

— Подожди, друг мой!—ласково сказал он.—Не надо торопиться. Спирин еще раз проверяет расчеты.

— А я и не тороплюсь, попросту хочу бензин сэкономить,—оправдывался я.

— Оно и видно,—рассмеялся Отто Юльевич.

К нам подошел Спирин.

— Проверили?—спросил Шмидт.

— Да, под нами полюс,—подтвердил Спирин,—но я прошу пролететь немного далее.

— Это зачем? [197]

— Для страховки.

— Правильно,—согласился Шмидт,—лучше пролететь, чем не долететь.

Сначала я запротестовал:

— Ведь не ошибся же Спирин, ведь полюс под нами!

Но, подумав, согласился: лучше перевыполнить задание, чем невыполнить его.

Отто Юльевич написал очередную радиogramму о том, что мы находимся над полюсом. Иванов стал передавать ее в Москву. Но едва он отстучал ключом одно-два слова, как рация вышла из строя. Связь с землей оборвалась.

Десять минут летели мы по ту сторону полюса, и наконец я получил разрешение пробивать облака.

— Ну, теперь делай, что хочешь!—пряча улыбку в бороду, сказал мне Отто Юльевич.

Прежде всего я развернулся на сто восемьдесят градусов: все-таки ближе к полюсу. Затем убрал газ и с высоты тысячи семисот пятидесяти метров, как с огромной вышки, нырнул в облака.

Солнце мгновенно скрылось. Мы погрузились в облака. Все прильнули к окнам.

«Что-то там? Есть ли внизу ровные льдины?», с тревогой думал я, вновь сосредоточив все свое внимание на приборах. «Что, если облачность тянется до океана?» [198]

...1000 метров — ничего не видно. 900... 800... 700...

Вдруг сквозь облака промелькнул лед, но так стремительно, что мы не успели разглядеть его. И снова все скрылось.

600 метров... Наконец-то! Слово сжалившись над нами, облачная пелена разорвалась.

Перед нашими глазами раскрылась панорама вершины мира.

Бесконечные ослепительные ледяные поля с голубыми прожилками разводьев. Беспредельная поверхность океана, как бы вымощенная множеством плит самых разнообразных очертаний и размеров; они напоминают геометрические фигуры неправильной формы, вычерченные неуверенной детской рукой.

«Кто окажется прав,—промелькнуло в мыслях,—мои оппоненты, уверявшие, что на полюсе сесть невозможно, или я?»

Еще несколько мгновений, и этот вопрос будет решен.

Я делаю круг, выбирая подходящую льдину. Самолет продолжает снижаться. Моторы работают на малых оборотах.

— Михаил Васильевич, вот замечательная площадка! — кричит кто-то неистовым голосом.

— Товарищ командир, садись на мою льдину — вот она! — кричит другой.

— Подождите, здесь их много!—отвечаю я.

Мое внимание привлекает просторная льдина продолговатой формы.

Мелькает мысль: «Мы шли со встречным ветром, значит ветер будет дуть вдоль льдины. Сесть можно».

Ко мне подходит Отто Юльевич.

— Нашли?..

— Да,—отвечаю я, делая крутой разворот и указывая глазами на льдину.—Вот эта, мне кажется, встретит нас гостеприимно.

— Хороша!—говорит Михаил Сергеевич.

Шмидт внимательно смотрит на ледяное поле. Подходит Спирин.

Он предлагает снизиться метров до двадцати и пройти над льдиной бредущим полетом.

Все смотрят вниз. Даже механики оставили свой пост — перестали собирать антифриз: теперь можно не беспокоиться! Долетели! [199]

Одному только Симе Иванову не до льдины. Он исправляет свою рацию. Она испортилась в самый неподходящий момент. Сима слышал, как его непрерывно вызывала Москва, вызывал Рудольф... и не мог им ответить. А главное, не мог сообщить о том, что мы достигли полюса.

Понимая переживания радиста, Иван Дмитриевич сказал шутливо:

— Смотри, браток, вон Водопьянов хочет сесть на мою льдину!

Но все попытки отвлечь Симу были напрасны.

Я снизился метров на пятьдесят, стараясь не заходить далеко, чтобы не потерять из виду намеченную площадку. Ориентируясь по узкому разводью, черневшему между льдинами, опустил еще метров на двадцать и пошел бредущим полетом.

Впереди показалась огромная гряда торосов. За ней должна начаться выбранная мной льдина.

— Вот она!—крикнул я Спирина и Бабушкину. — Смотрите!

Хаотические нагромождения торосов сплошь окружали льдину; она напоминала средневековую крепость, обнесенную высокой, неприступной стеной.

Льдину покрывали редкие пологие ропаки разной величины, а среди ропаков была ровная чистая площадка, примерно семьсот на четыреста метров. Пролетая над площадкой, мы заметили заструги, такие же, как на островах Земли Франца-Иосифа или в тундре. Судя по торосам, лед был толстый, многолетний. Развернувшись еще раз, я снова прошел над площадкой. Спирин открыл нижний люк штурманской рубки и приготовился по моему сигналу бросить дымовую шашку. Горит она всего полторы минуты; за это время нужно успеть сделать круг и, определив по дыму направление ветра, пойти на посадку. Спирин бросил шашку в том месте, где самолет должен коснуться лыжами льда. Я быстро развернулся, зашел против ветра (как я и предполагал, он дул вдоль площадки) и снизился еще метров на десять. С огромной быстротой подо мной замелькали торосы, вот-вот задену их лыжами. Кончилась гряда торосов. Впереди ровная площадка. По белому снегу навстречу стелется черный дым. Прошу [200] Бабушкина, как только самолет коснется снега, дернуть трос и раскрыть парашют, служащий воздушным тормозом. Убираю газ, подвожу самолет на посадку. Медленно тяну штурвал на себя; машина опускает хвост, секунды две идет на высоте примерно одного метра... Резко беру штурвал на себя. Самолет мягко касается нетронутой целины снега. На всякий случай выключаю моторы — вдруг не выдержит льдина и машина провалится... Бабушкин дергает за трос, парашют раскрывается. Самолет катится вперед и не проваливается. Снова включаю моторы: раз уж садиться, так по всем правилам — с работающими моторами. Пробежав двести сорок метров, самолет останавливается. 21 мая, 11 часов 35 минут... Мы и не заметили, как оказались в объятиях друг у друга. А еще через минуту мы ступили на полюс.

Шестнадцать дней на льдине

Спирин и Федоров тут же занялись астрономическими наблюдениями и вычислениями. Они ловили солнце, которое на мгновение появлялось в разрывах облаков, — уточняли место посадки. Механики возились около самолета, закрывая чехлами моторы. Иванов и Кренкель налаживали радио, а все остальные устанавливали радиомачту. Мачту установили быстро, но радисты доложили, что бортовой передатчик работать не может — сгорел умформер. Мы тут же приступили к выгрузке радиостанции Кренкеля. Через час на льдине уже стояла раднопалатка, на мачте была натянута антенна. Но тут возникла новая задержка: на морозе разрядились аккумуляторы. Надо было снова заряжать их. Тем временем в Москве и на острове Рудольфа десятки радиостанций шарили в эфире, ловя наши позывные. Шевелев получил правительственную радиограмму с распоряжением приготовить остальные три корабля и при первой возможности вылететь на поиски самолета «СССР Н-170». [201] Три машины стояли в полной готовности, но погода на Рудольфе испортилась, и лететь на поиски было невозможно. Богданов и Стромилов, надев наушники, напряженно ловили на два приемника малейшие шорохи в эфире. В радиорубку набилось полным-полно народу. Марк Иванович, нервно затягиваясь, курил папиросу за папиросой. Изредка тишину нарушал чей-нибудь шопот. Говоривший ни к кому не обращался — он просто размышлял вслух. — Что случилось? — недоумевал Мазурук. — Начали передавать радиограмму, и вдруг на полуслове как ножом отрезало. Не могла же машина развалиться в воздухе... Снова в рубке тихо. Но через несколько минут тишину нарушает приглушенный голос Алексева: — По всей вероятности, испортилась радиостанция. Впрочем, что там могло случиться? Если отказала динамка, то ведь у них есть запасная... — Довольно гадать! — взмолился Шевелев. — Не мешайте радистам слушать. Но Марка Ивановича самого одолевают тысячи догадок, и он тоже шопотом начинает делиться с товарищами своими соображениями. — Почему же не могло испортиться радио? — спрашивает он. — Стори обмотка умформера, и точка. Станция вышла из строя. Ему возражает штурман-радист Жуков: — Скорее сгорит трансформатор или лампа, но умформер никогда не откажет. — А запасной умформер у них есть? — спрашивает летчик Орлов. — Нет, — отвечает Шевелев. — Умформеры работают безотказно, но все же могла сгореть катушка. Я сообщил в Москву, что связь, как мне кажется, оборвалась из-за отказа умформера. — А принимать они могут? — спрашивает еще кто-то. — Могут, — отвечает Алексев.

— Вообще пока беспокоиться нечего,—начиная новую пачку папирос, говорит Марк Иванович,—они сядут. И если действительно отказала рация Иванова, свяжутся с нами через станцию Кренкеля. Так прошло восемь томительных часов. Из радиорубки никто не уходил. Марк Иванович стал уговаривать товарищей итти спать. [202]

— Ведь вы уже целые сутки не спали!—убеждал он. — А вдруг погода улучшится и надо будет вылетать? Идите отдыхайте!

— Разве тут уснешь?—нехотя выходя из рубки, говорили люди.

В рубке стало совсем тихо. Богданова тоже послали отдыхать. Дежурить остался один Стромиллов. Сима Иванов не выходил из самолета. Он все еще возился со своей рацией. Но, как он ни старался, исправить умформер не удавалось. Надо было заново перематывать обмотку. Выйдя из палатки, где происходила зарядка аккумуляторов, я увидел Бабушкина и Спирина. Они устанавливали палатку для жилья.

— Ты, что же,—обрадовался мне Бабушкин,—жить на полюсе собираешься, а дом строить не хочешь? Я принялся помогать товарищам. Тут же неподалеку, заложив руки за спину, шагал взад и вперед Отто Юльевич. Когда мы начали обкладывать палатку снежными кирпичами, он присоединился к нам, и четвером мы быстро закончили сооружение дома. Затем накачали воздух в резиновые матрацы, разостлали их на снежном полу, притащили четыре спальных мешка, и наша палатка сразу приняла жилой, уютный вид.

— Интересно, крепкий ли фундамент под нашим домом? — спросил я.

— Нас с тобой во всяком случае выдержит,—ответил Бабушкин.—Вот зимовщики поспорили. Один доказывает, что толщина льдины не больше двух метров, а другой уверяет, что три.

Отто Юльевич взглянул на часы:

— Девять тридцать пять вечера.

Прошло уже десять часов с тех пор, как мы сели на льдину. Разговор у нас как-то не клеился. Огорчало отсутствие связи с землей и то, что мы причиняем такое беспокойство. Я пытался острить, но безуспешно.

Из самолета вылез расстроенный Сима.

— Сейчас я слушал Рудольф. Зовет непрерывно! — сказал он.

— А ты не слушай, расстраиваться не будешь, — посоветовал я и, обнимая Симу, добавил: — Скоро Кренкель начнет работать, ничего, свяжемся.

Но прошло двенадцать часов, а связи все еще не было. [203]

Сидя в радиорубке и ни на секунду не прекращая работы, Стромиллов на всех волнах ловил самолет «Н-170» и станцию Кренкеля. Стромиллов хорошо знал волны, на которых работали Иванов и Кренкель. Мало того, он сам сделал передатчик для Кренкеля, и ему предстояло остаться на Рудольфе, чтобы в случае необходимости консультировать радиста Северного полюса.

Стромиллова клонило ко сну. Преодолевая усталость, он упорно прислушивался к звукам в эфире.

— Вот кто-то зовет!

— Нет, это не самолет, это не Кренкель...

Время от времени Стромиллов вызывал сам, попережнему не получая ответа.

В радиорубке было тихо. Вся зимовка погрузилась в сон. Вдруг Стромиллов насторожился и замер: в наушниках послышались знакомые звуки.

Он чуть-чуть повернул ручку конденсатора, на мгновение затаил дыхание... и закричал так громко, что в соседней комнате все сразу вскочили со своих постелей.

— Зовет, зовет,—продолжал кричать Стромиллов.

Начав что-то выстукивать ключом, он неожиданно снял наушники и стремительно выбежал из радиорубки.

Никто никогда не видел Стромиллова в таком состоянии. Обычно он отличался спокойствием, а на этот раз вел себя, словно одержимый.

Пулей влетел он в соседний дом. Там все спали.

Радист выкрикнул во весь голос:

— Марк Иванович! Вставайте! Сели!

— Что такое? Кто сел?

— Аккумуляторы! Сели! Связался! Они на полюсе! — выпалил Стромиллов и умчался обратно в рубку. Не прошло и минуты, как здесь собралось все население станции. Стромиллов принимал первую радиограмму с полюса.

Все с напряженным вниманием следили за движением карандаша. Наконец, Стромиллов передал радиограмму Шевелеву. Марк Иванович пробежал ее глазами, а затем прочел вслух:

«Все живы. Самолет цел. У Симы сгорел умформер. Если связь прервется, то вызывайте в полночь. Отто Юльевич пишет радиограмму. Лед — мировой». [204]

Сидя на запаянном бидоне с продовольствием, Шмидт держал на коленях тетрадь и писал текст радиোগраммы.

Окружив Кренкеля, мы наперебой просили передать товарищам наши приветы.

Отто Юльевич кончил писать и подошел к нам. Своим ровным, спокойным голосом он начал диктовать радиোগрамму в Москву и на остров Рудольфа:

«В 11 час. 10 мин. самолет «СССР Н-170» под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом.

Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 метров до 200; пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции.

В 11 час. 35 мин. Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса внезапно произошло короткое замыкание. Выбыл умформер радиации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас, после установки радиации на новой полярной станции. Льдина, на которой мы остановились, расположена примерно в 20 километрах за полюсом по ту сторону и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре Полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции.

Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалеем. Сердечный привет.

Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания.

Начальник экспедиции Шмидт».

Мы не спали уже больше суток, а впереди еще предстояло много работы. Надо было набраться сил.

...Среди безграничных ледовых просторов, на льдине, обрамленной торосами, стояла большая оранжевая птица. Неподалеку от нее яркими, тоже оранжевыми пятнами выделялись шелковые палатки, где спокойно спали тринадцать человек — граждан великой страны Советов.

В меховых спальных мешках было так тепло, что мы совсем не чувствовали мороза.

Разбудил нас Папанин. Он уже успел переделать массу дел и сейчас принес нам чай и галеты.

— Пока попейте чайку, — потчевал нас любезный хозяин полюса, — а через десять минут состряпаю вам яичницу.

— Как погода, Иван Дмитриевич? — спросил Шмидт.

— Плохая. Туман. Ничего не видно.

Бабушкин разжег примус, и минуты через две-три и палатке стало так тепло, что мы могли вылезти из [205] мешков в одном белье и спокойно одеться, не ежась от холода.

— Который теперь час? — спросил я товарищей.

— Десять, — уверенно ответил Спирин.

— Утра или вечера?

— По-моему, утра, — на этот раз уже с сомнением в голосе протянул Иван Тимофеевич.

— А по-моему, вечера. Мы спали часов двадцать, не меньше.

— Нет, не может быть, Михаил Васильевич. Сейчас должно быть утро.

— Откуда ты знаешь, что утро? — не отставал я от Спирина, натягивая меховые унты.

В разговор вмешался Бабушкин:

— Солнце здесь кружится над нами на одной высоте. Правда, сейчас его не видно, но это неважно. По солнцу все равно трудно определить. Ведь наша льдина тоже кружится.

— Ты лучше скажи, что сейчас — день или ночь? — перебил я рассуждения Бабушкина.

— Мне кажется, день, — ответил он.

— А мне кажется... впрочем, я не знаю, что мне кажется. Я знаю только одно: после длительной напряженной [206] работы мы спали очень крепко и могли проспять целые сутки.

Так мы и не решили, что сейчас — утро или вечер, день или ночь. Только по радио или по хронометру можно было точно определить время.

Свернув спальные мешки, мы положили посреди палатки большой лист фанеры, который должен был служить нам столом, и, кто лежа, а кто сидя, начали пить чай.

— Спасибо начальнику зимовки, — наливая вторую кружку, заметил Михаил Сергеевич. — Люблю чаек!

— А Папанин любит о гостях позаботиться. Ведь мы его гости, — улыбнулся Отто Юльевич.

Послышался скрип снега. Кто-то шел к нам.

— Отто Юльевич, вы не спите? — раздался голос Кренкеля.

— Нет, не спим.

— Есть радостная радиোগрамма, — появляясь в палатке, объявил Кренкель.

Предчувствуя, от кого эта радиограмма, мы сразу заволновались. Отто Юльевич прочел ее про себя и попросил Кренкеля:

— Если вам не трудно, позовите остальных товарищей.

— Есть! Сейчас позову,—с готовностью ответил Кренкель.

И тут же первые тринадцать жителей Северного полюса, собравшись у палатки, провели свое первое собрание. Сняв шапки, мы стояли, стараясь не пропустить ни одного слова радиограммы, которую читал Шмидт.

«Начальнику экспедиции на Северный полюс товарищу *О. Ю. Шмидту*

Командиру летного отряда товарищу *М. В. Водопьянову*

Всем участникам экспедиции на Северный полюс

Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи — завоевания Северного полюса.

Эта победа советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза.

Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном [207] полюсе, с честью выполняют порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!

И. Сталин, В. Молотов, К. Ворошилов, Л. Каганович, М. Калинин, А. Микоян, А.

Андреев, А. Жданов».

Когда Отто Юльевич кончил, раздалось дружное «ура» в честь Коммунистической партии, Советского правительства, нашей Родины.

Несмотря на огромное расстояние, отделявшее нас от материка, мы не чувствовали себя оторванными от Родины. Ежедневно мы получали множество телеграмм со всех концов нашей необъятной страны. Колхозники и рабочие, красноармейцы и командиры, пионеры и ученые посылали нам свои поздравления.

Эти теплые, братские приветствия как-то особенно подбадривали нас.

Для измерения глубины океана и для проверки толщины дрейфующей льдины мы стали делать во льду прорубь.

Во время работы без конца спорили:

— Толщина льда — полтора метра,—говорили одни.

— Нет, два,—возражали другие.

— Где там — за два с половиной перевалит,—утверждал Папанин.

В конце концов он оказался прав. Толщина льда равнялась трем метрам.

В разгар этого спора к нам подбежал Кренкель.

— Товарищи, я видел пуночку!—объявил он.

— Брось ты нас разыгрывать,—продолжая долбить лед, усмехнулся я.—Откуда здесь возьмется этот воробышек?

— Не знаю откуда,—развел руками Кренкель,—но я своими глазами видел пуночку около продовольственной палатки. Я даже чуть не поймал ее.

Мы подняли Кренкеля насмех, не поверив ему.

После обеда Шмидт, Бабушкин и я решили сыграть маленькую пульку в преферанс. Забегая немного вперед, скажу, что эта пулька так затянулась, что кончили мы ее только на десятый день нашего пребывания на льдине. [208]

Обычно на земле я никогда не выигрывал в преферанс; на полюсе мне удивительно везло.

Денег мы, конечно, не захватили. Да и вообще у нас был полный коммунизм: работали по способностям, получали по потребностям; деньги утратили здесь свою ценность. Но, интереса ради, мы по старой привычке уговорились играть по копейке. И когда через десять дней закончили пульку и подсчитали, оказалось, что я выиграл 20 рублей у Бабушкина и 90 у Шмидта.

— Один раз в жизни выиграл,—со вздохом сказал я, — и то денег получить не могу.

— Да у тебя у самого много денег в кармане? — спросил Бабушкин.

— А зачем они мне? Ведь не я проиграл?

Отто Юльевич нащупал в своем кармане какие-то бумажки. Вытащив их, он с удивлением воскликнул:

— Друзья, деньги! Откуда они?

— Откуда — это неважно. Немедленно платите мне проигрыш!

Отто Юльевич отсчитал свой проигрыш и вручил его мне.

— Эти деньги особенные. Не каждый день сыграешь в преферанс на полюсе,—сказал я, пряча деньги в карман.

До сих пор я берегу их на память.

Отто Юльевич предложил начать новую пульку. Но вторую пульку мы так и не закончили до самой Москвы — нехватило времени.

* * *

Мы живем на полюсе уже четвертые сутки. Жизнь течет однообразно. Так как основной груз папанинской станции — научное оборудование — находится на трех остальных кораблях, работы у нас мало. С нетерпением ждем товарищей.

Как только мы сели на полюс, погода начала портиться. Бесперывные туманы, ветры, снегопад и пурга не позволяли вызывать с Рудольфа остальные самолеты.

К вечеру двадцать пятого мая посветлело, ветер стих.

— Отто Юльевич! Есть надежда, что погода улучшится и мы сможем принять самолеты, — обратился я к начальнику.

— Вы так думаете? — ответил Шмидт. — А что говорит Федоров? Он ведь у нас теперь главный метеоролог.

— Федоров говорит, что должна установиться хорошая погода. Я бы посоветовал дать распоряжение на [209] Рудольф. Пусть готовятся. Если у нас часа через два действительно прояснится, они смогут вылететь.

Отто Юльевич дал согласие.

А через час на Рудольфе механики приступили к подготовке самолетов. Погода на острове была неважная, облачность низкая, но горизонтальная видимость удовлетворительная.

Шевелев дал распоряжение Крузе вылететь на разведку. Тот немедленно пошел в воздух.

На полюсе погода настолько улучшилась, что над нами уже не было ни единого облачка. А так как облака двигались с севера на юг, скоро должно было проясниться и на Рудольфе. Во время полета Крузе облачность оборвалась на восемьдесят третьем градусе северной широты, о чем он сообщил на зимовку. Перелетом на полюс второй группы руководил Марк Иванович Шевелев. Командиром флагманского корабля был назначен Василий Сергеевич Молоков.

Погода на острове была неважная, но, несмотря на это, решено было вылететь.

В 23 часа 15 минут с большим трудом поднялась тяжелая машина Молокова. Летчики условились итти в зоне радиомаяка, и встретиться у кромки облаков.

Молоков, не делая круга, сразу же отлетел немного в сторону, к радиомаяку, вошел в зону и взял направление на север. [210]

Начало пути оказалось нелегким. Видимость почти отсутствовала, но ясная погода приближалась к Рудольфу, и вскоре Молоков вышел из облаков и стал описывать круги, дожидаясь остальных кораблей. Через несколько минут из облаков вынырнула машина Алексеева. Теперь на условленном месте встречи нехватало только Мазурука.

Время шло. Корабль один за другим делали круги, а Мазурук не появлялся.

Прошли все сроки ожидания. Возвращаться на Рудольф было опасно. Шевелев, находившийся на борту флагмана, дал распоряжение лететь на полюс и сообщить на Рудольф, что самолеты легли на курс.

Примерно на полпути Алексеев стал отставать от Молокова. Молоков убавил скорость, но Алексеев все отставал, и вскоре его самолет исчез из виду. Вероятно, это произошло потому, что Молоков летел на большей высоте, чем Алексеев, а сила ветра на разных высотах была различной: наверху слабее, внизу сильнее.

В результате все три корабля шли самостоятельно.

Погода им благоприятствовала, а в работе материальной части мы не сомневались. Беспокоило только одно: найдут ли нашу льдину.

На борту самолета Молокова радистом летел Стромиллов. Он непрерывно держал связь с землей и с нами. Первую радиограмму о вылете кораблей мы получили с Рудольфа от начальника зимовки.

В 0 часов 30 минут была принята радиограмма Шевелева, в которой он сообщал:

«Пролетели 83°50' северной широты, 58° западной долготы...»

А в 5 часов 48 минут Шевелев передал нам, что самолет Молокова приближается к лагерю:

«Достигли полюса. Мы счастливы и горды. Разворачиваемся над полюсом. Идем к вам. Ждите, скоро будем».

Бабушкин с механиками приготовили аэродром для приема самолетов. Все вышли из палаток и, в ожидании появления трех черных точек, всматривались в беспредельную синеву горизонта.

Я стал на лыжи и поднялся на высокий ропак, чтобы было виднее.

— Летят, — вдруг раздался крик.

Сильно подавшись вперед, я не удержался и стремительно скатился вниз. [211]

Мы увидели далеко на горизонте едва заметную точку.

— Самолет!

— Он пройдет правее нас, — сказал я. — Передайте на машину: пусть возьмут немного влево.

Кренкель немедленно передал мое указание. Точка изменила курс и пошла прямо на нас.

Самолет быстро приближался. Теперь мы уже ясно видели его очертания.

— Сима! — крикнул я Иванову. — Радуйся! Сейчас твоя станция заработает. Это летит Молоков — он везет тебе умформер.

Через три минуты над нами кружилась яркооранжевая машина. На крыльях мы ясно различали «СССР Н-171».

Самолет сделал два круга и благополучно приземлился. Молоков подрулил на указанное место, выключил моторы. Объятиями и поздравлениями встретили мы новых жителей Северного полюса.

— Молодец, Ритсланд! — крепко пожимая штурману руку, сказал я. — Небось, нелегко было найти нас без радиопеленга?

— Мне просто повезло, — со свойственной ему скромностью ответил Ритсланд. — Я развернулся над полюсом и проложил курс по меридиану, на котором вы сидите. Так и нашел вас.

Обнимая Строилова, Сима выпытывал:

— Привез мне умформер?

— Привез, привез!

Сима был очень доволен.

— Товарищи, чай пить! Объятиями сыт не будешь! — хлопотал Иван Дмитриевич. С прибытием второго самолета ему прибавилось хлопот — на полюсе уже было двадцать два человека.

Тут же мы получили радиogramму от Алексеева с просьбой так разложить костры, чтобы было побольше дыма. Летчик кружился где-то около нас. Шевелев немедленно радировал:

«Молоков сел возле Водопьянова. Если явится малейшее сомнение в том, что найдете нас, — немедленно садитесь, точно определитесь, а потом перелетайте в лагерь».

Получив эту радиogramму, Алексеев, не желая понапрасну тратить бензин, решил пойти на посадку.

Сделав [212] круг, он выбрал льдину и благополучно посадил свой самолет.

Штурман Жуков занялся астрономическими определениями. Через двадцать минут на карту легла первая линия — она прошла над полюсом. Теперь нужно было ждать еще два-три часа, чтобы получить вторую линию.

Чтобы не остыли моторы, механики закрыли их теплыми чехлами.

Алексеев пошел осматривать льдину — надо было выяснить, можно ли взлететь с нее без предварительной подготовки.

Через три часа мы получили от Алексеева точные координаты. Оказывается, он шел по правильному курсу, и только бережное отношение к горючему заставило его сесть в семнадцати километрах от полюса. Вылететь к нам сейчас Алексеев не мог — испортилась погода.

Больше всего нас беспокоила судьба третьего самолета. Мы не знали, где находится Мазурук. Связи с ним не было. Единственная радиogramма была получена от него еще в самом начале полета. В ней Мазурук сообщал, что у него все в порядке. Но с тех пор прошло много времени.

Иванов, установивший новый умформер, безуспешно пытался связаться с Мазуруком.

К вечеру поднялась пурга; отпала всякая возможность приема самолетов. Наступила ночь. Никто не ложился спать.

С острова Диксон пришла радиogramма, в которой нам сообщали, что Мазурук благополучно сел в районе полюса, начал готовить площадку и просит передать привет от всего экипажа.

У нас отлегло от сердца.

На другой день, опять же через Диксон, мы узнали координаты Мазурука. Он находился на расстоянии пятидесяти километров от нас.

Было обидно, что Мазурук сидит рядом, а связаться с ним нельзя — приходится довольствоваться сообщениями с острова Диксон.

Мы ломали себе головы, строя самые разнообразные предположения по поводу непрохождения радиоволн.

Кроме продовольствия и научного оборудования станции, Молоков доставил в лагерь ветряк с динамкой для [213] зарядки аккумуляторов. Эта «мельница», как мы его в шутку называли, в тот же день дружными усилиями была установлена и пущена в ход.

«Бедные зимовщики, подумал я, услышав пронзительный вой ветряка». Утешало одно — теперь у

Кренкеля аккумуляторы всегда будут заряжены.

К утру следующего дня пурга стихла. Но лагерь, словно огромным колпаком, накрыло низко нависшими облаками.

В середине дня мы увидели узенькую голубую полоску. Она тянулась вдоль горизонта и постепенно расширялась. Создавалось впечатление, что приподнимается край облачного колпака.

Мы немедленно сообщили Алексееву о предполагающемся улучшении погоды.

Через два часа погода настолько улучшилась, что можно было вылетать. Жуков попросил у нас пеленг и сообщил, что они приготовились стартовать.

Алексеев развернулся против ветра, дал полный газ, и машина покатила вперед. Но не успела она набрать скорость, как очутилась около ропаков.

Резко взлетев вверх, самолет перескочил через ледяной барьер и всей своей тяжестью рухнул вниз.

Потом по инерции снова поднялся и снова рухнул. Как только машина не рассыпалась на части!

Площадка была явно короткой, и Алексеев не имел возможности набрать нужную для взлета скорость.

Весь экипаж высыпал на лед и принялся крошить ропаки. Были пущены в ход лопаты, кирки, кайла, пешни.

Разрезав на куски чехол, сделали флажки и расставили их вдоль площадки на расстоянии шестидесяти-восьмидесяти метров друг от друга. Между седьмым и восьмым флажками Алексееву предстояло подняться в воздух.

Когда площадка была готова, все заняли свои места. Алексеев вырулил на старт, дал полный газ, и самолет покатила вперед. Пятый, шестой, седьмой флажок... Машина еще не оторвалась. Но раньше чем она докатилась до восьмого флажка, летчик мастерски поднял ее в воздух. Спустя двадцать три минуты он благополучно посадил ее на наш аэродром, и во-время: буквально вслед за его посадкой облачный колпак снова накрыл лагерь. [214]

Алексеев привез солидный запас продовольствия, тысячу литров бензина в резиновых баллонах и дом — большую черную палатку с белой надписью:

«СССР. Дрейфующая станция Главсевморпути»

С прилетом самолета Алексеева количество жителей на льдине достигло двадцати девяти; жилищное строительство явно не успевало за ростом населения.

Планировку строительства взял на себя, разумеется, Папанин. Одна улица у него называлась Самолетной, другая — Советской, третья — Складочной, а площадь в центре поселка была названа Красной.

Как-то раз, в хороший солнечный день, у самолета Молокова раздался возглас Ритсланда:

«Поймал! Поймал!»

— Что поймал?—заинтересовались мы.

Ритсланд подошел к нам, держа в руках консервную банку. К величайшему нашему изумлению он осторожно вынул оттуда маленькую живую птичку.

— Пуночка!—в один голос воскликнули все.

Оказывается, Кренкель был прав, когда говорил, что видел пуночку.

В последние дни наши радиостанции непрерывно ловили позывные Мазурука. На полюсе был объявлен конкурс радистов. Тот, кто первым установит связь с Мазуруком, получит премию. Но, конечно, не ради премии радисты круглые сутки просиживали у приемников.

Двадцать девятого мая Молоков, посланный на поиски Мазурука, поднялся в воздух на своем «Н-171».

Около часа кружился он над ледяной равниной, но, не обнаружив самолета, повернул обратно. И как раз в момент, когда Молоков шел на посадку, Стромиллов услышал сообщение с площадки Мазурука.

«Все в порядке. Работу рации самолета Молокова слышу. Основной приемник испорчен. Буду работать в двадцать часов на волне 625».

В двадцать часов штурман Аккуратов передал о том, что весь экипаж здоров. Завтра они закончат расчистку аэродрома от торосов и при первом улучшении погоды вылетят к нам на льдину.

Однако Арктика все-таки заставила нас понервничать еще шесть долгих дней. Только четвертого июня вечером в сером небе появились голубые просветы. [215]

Всю ночь на пятое июня Отто Юльевич, Спириин, Шевелев и я разговаривали по радиотелефону с Мазуруком и его экипажем. Давали указание о перелете, сообщали свои координаты, силу и направление ветра.

К утру погода стала вполне летной. К радиотелефону подошел Отто Юльевич и сказал Мазуруку:

— Советую вылетать.

Тот ответил:

— Вылетаю.

На аэродроме, размеченном флажками, собралось все население лагеря. Соблюдая авиационные правила, мы выложили из спальных мешков знак «Т». Люди были расставлены в виде широкого веера; каждому вручили бинокль и указали часть горизонта, за которой он должен был внимательно следить. Радисты запустили свои рации.

Далеко на облачном горизонте показалась точка.

Спириин, не отнимая бинокля от глаз, крикнул радистам:

— Передайте ему, пусть возьмет на десять градусов влево.

Радисты передали. Точка повернула влево. Она все приближалась, и вскоре мы увидели контуры самолета.

— Передайте ему, чтобы взял на шесть градусов вправо,— снова крикнул Спирин.
Радисты передали. Самолет повернул вправо. Вот он уже идет прямо на нас. Все ближе и ближе. Гул моторов нарастает. Еще несколько минут, и самолет «Н-169» кружит над лагерем. Загаив дыхание, мы следим за посадкой Мазурука. Он должен сесть между моей машиной и ропаками. Ширина посадочной полосы сто пятьдесят метров. Боясь, что он не заметит пологих ропаков, мы расставили на них людей; это должно послужить Мазуруку знаком, что здесь садиться опасно. Мазурук все это учел; осторожно подвел он самолет к самому «Т» и блестяще посадил свою машину. Все пришли в восторг от его посадки. В воздух полетели меховые шапки. Петенин, размахивая флажками, указал Мазуруку место его стоянки. «Прямо, как в настоящем аэропорту», подумал я.
Первым из самолета выскочил с радостным лаем четвероногий пассажир Веселый. [216]
Собака сразу узнала своего хозяина и бросилась на грудь к Папанину. Гладя Веселого, Иван Дмитриевич приговаривал:
— Славно мы заживем с тобой на льдине! Пусть только они улетят.
— Все в порядке,— выходя из машины, сказал Мазурук.— Шестидесят восемь ропаков скovyрнули! За ним вышли остальные товарищи: второй пилот Козлов, штурман Аккуратов, механики Шекуров и Тимофеев.
Снова объятия и поцелуи, снова восторженные возгласы и вопросы. Когда схлынула первая волна радости, прилетевшие с изумлением осмотрелись вокруг. Лагерь напоминал большую новостройку: тринадцать палаток, среди них основной дом зимовки, радиорубка, камбуз, склады, метеорологическая будка, ветряк...
За завтраком мы узнали о жизни экипажа «Н-169» на льдине. Туго пришлось товарищам. Небольшая льдина, на которую они сели, сплошь была усеяна ропаками. Только замечательное искусство летчика помогло избежать повреждений машины при посадке. Связь установили не сразу. О себе не беспокоились. Но судьба Молокова и Алексеева очень тревожила. Удалось ли им долететь до основного лагеря? Как они сели?
Не теряя времени, экипаж принялся за расчистку площадки. На десятые сутки аэродром был готов. От ледяных глыб была очищена дорожка в шестьсот на шестьдесят метров. Как только Отто Юльевич сказал, что можно вылетать, все заняли свои места, и Мазурук поднялся в воздух. Теперь экспедиция была в полном сборе.
Механики всех кораблей приступили к выгрузке последней партии оборудования. Мазурук привез долгожданную лебедку для гидрологических наблюдений и измерений глубин. Зимовщики сразу же занялись ее установкой. Всем страшно хотелось узнать, какая под нами глубина. По этому поводу тоже много спорили. Кто говорил, что глубина не больше двух тысяч метров, кто уверял, что трос дна не достанет, хотя лебедка имела трос длиной в пять тысяч метров. [217]
Позднее мы узнали, что глубина океана в районе Северного полюса — четыре тысячи двести девяносто метров.
Когда все снаряжение было выгружено, мы стали подсчитывать, сколько же груза привезено на льдину. И тут совершенно неожиданно выяснилось, что вместо положенных восьми с четвертью тонн Папанин умудрился привезти свыше десяти.
Мы все уставились на Ивана Дмитриевича. Он виновато опустил глаза и, лукаво улыбаясь, развел руками:
— Я и сам не знаю, как это получилось! Но вы не огорчайтесь, я думаю, что все это мне в хозяйстве пригодится.
Чего только тут не было. Пишущая машинка, шахматы, научные приборы, книги, кастрюли, оружие, мануфактура, клиперботы, нарты, стулья.
Папанин взял с собой на полюс даже печать. Он говорил:
— Моя канцелярия должна работать по всей форме.
И штемпелевал все письма, которые нам предстояло доставить в Москву.
Началась подготовка самолетов в обратный путь. Мы стали подсчитывать наличие горючего. Выяснилось, что у Алексеева и Мазурука бензина недостаточно.
— Ну что же, придется одну машину оставить здесь. В хозяйстве Папанина все пригодится,— шутя сказал я.
И услышал такой ответ, какой и ждал: [218]
— Есть лучший выход,— спокойно начал Алексеев. — Мы с Ильей Павловичем уже договорились. Решили так: полетим до тех пор, пока хватит горючего. Машины теперь легкие. До восьмидесят третьего градуса дотянем, выберем подходящую льдину и сделаем посадку. Затем нам привезут бензин. А оставить машину на полюсе — это значит обречь ее на гибель.
Предложение Мазурука и Алексеева было принято.

Шестого июня в два часа ночи, когда все машины были готовы к отлету, мы собрались на «Красной площади».

Отто Юльевич поднялся на нарты, которые служили трибуной, а мы окружили его.

— Открываю митинг, посвященный окончанию работы по созданию научной станции на дрейфующем льду Северного полюса...

На этот раз Отто Юльевич говорил порывисто, громким, взволнованным голосом.

«...Мы не победили бы, если бы наша Коммунистическая партия не воспитала в нас преданности Родине, стойкости и уверенности; не победили бы, не будь у нас блестящей техники; не победили бы, не будь у нас такого спаянного коллектива, в котором осуществилось подлинное единство умственного и физического труда. Наши летчики, наши штурманы, наши изобретатели-механики — все участники экспедиции — люди высоких умственных дарований и поразительной физической умелости.

Сегодня мы прощаемся с полюсом. Прощаемся тепло, ибо полюс оказался для нас не страшным, а гостеприимным, родным, словно он веками ждал, чтобы стать советским, словно он нашел своих настоящих хозяев.

Мы улетаем. Четверо наших товарищей остаются на полюсе. Мы уверены, что они высоко будут держать знамя, которое мы сейчас им вручим. Мы уверены, что их работа в истории мировой науки никогда не потеряется, а в истории нашей страны будет новой страницей большевистских побед.

Поздравляю остающихся с великой задачей, возложенной на них Родиной».

Вслед за Шмидтом на нарты встал Папанин.

От имени зимовщиков, остающихся на льдине, он просил передать нашему правительству, что задание Родины они выполнят и оправдают доверие, оказанное им. [219]

Когда Папанин сошел с «трибуны», Отто Юльевич сказал:

— Научную зимовку на дрейфующей льдине в районе Северного полюса объявляю открытой.

Поднимите флаги!

По алюминиевым мачтам взлетели вверх алые бутоны, и через секунду на концах мачт уже развевались два ярких флага: государственный флаг СССР и стяг с портретом И. В. Сталина.

Был зачитан рапорт Коммунистической партии и Советскому правительству о выполнении задания.

Низко висели тяжелые облака, то и дело проходили снежные заряды. Но погода нас не смущала.

Машины не были загружены, следовательно, легко можно было набрать высоту, пробить облака и пойти над ними.

Последние сводки говорили, что погода на Рудольфе удовлетворительная. Круже, который сидел на восемьдесят пятом градусе и должен был сообщать нам состояние погоды по маршруту, радировал:

«Облачность полная. Высота шестьсот метров. Видимость двадцать километров».

[220]

— Отто Юльевич,—обратился я к Шмидту,—надо торопиться с вылетом, пока не испортилась погода на Рудольфе.

— Я вас не задерживаю,—ответил Шмидт.—Если в такую погоду можно вылетать — пожалуйста, я готов.

— По машинам!—отдал я команду.

Через десять минут загрохотали все шестнадцать моторов.

Зимовщики стояли около самолетов.

Сначала простились с ними механики, затем штурманы, летчики и последним — Отто Юльевич.

— До свиданья, друзья!—по очереди обнимая зимовщиков, говорил Шмидт.—Работайте спокойно. Мы будем следить за вами и, в случае чего, в любую минуту прилетим.

Я сидел за управлением. Бассейн доложил, что все готово, можно лететь. Но в эту минуту проходил большой снежный заряд. Все вокруг было так бело, что видимость почти отсутствовала. Открыв люк фонаря и встав на сиденье, я высунулся из самолета и еще раз простился с Папаниным, Кренкелем, Федоровым и Ширшовым.

Снежный заряд прошел, и самолеты один за другим стали подниматься.

Четыре самолета в воздухе.

Четыре человека на льдине.

Сверху мне хорошо виден весь «городок». В центре ледяного поля стоят основные строения зимовки, вокруг в разных концах — загруженные нарты; это запасные склады продовольствия и оборудования.

Ритмично кружится винт ветряка. На мачтах развеваются по ветру красные советские флаги.

Рапорт

Не успели мы подняться в воздух, как попали в облачность. Я стал пробиваться вверх. На высоте триста метров показалось яркое солнце. Вдалеке слева вынырнул самолет Алексеева, а за ним, еще левее,— Молокова.

— Где же Мазурук?

Бабушкин открыл окна своего фонаря, посмотрел вправо, затем, повернувшись ко мне, знаком показал, что видит самолет Мазурука.

Мы легли на курс сто десять градусов и пошли к пересечению пятьдесят восьмого меридиана с восемьдесят [221] восьмым градусом северной широты, чтобы оттуда взять курс прямо на остров Рудольфа.

Стоило мне повернуть голову немного вправо, как я видел три самолета, идущих на одинаковой дистанции друг от друга. Солнечные лучи играли на винтах, окружая их ореолом.

Изредка сквозь облака проглядывал лед. Сверху торосы казались маленькими горками снега.

Мы шли по солнечному компасу. Нужно было выйти точно на пятьдесят восьмой меридиан. Так как меридианы в районе полюса лежат очень близко друг от друга, осуществить это удалось только с помощью особой навигационной ориентировки.

Я слышал сигналы маяка. Буква «Н» звучала слабее; значит, мы еще не в зоне. Ветер попутный, путевая скорость свыше двухсот километров.

Вскоре мы вошли в зону.

Спирин проверил курс и сказал:

— Вышли на меридиан Рудольфа, через три-четыре часа будем на зимовке.

Между самолетами поддерживалась непрерывная связь. На каждой машине штурманы самостоятельно определяли по солнцу свое местонахождение и результаты сообщали Спирину.

Под нами расстилалась белая холмистая равнина; лучи солнца так слепили глаза, что пришлось надеть темные очки.

Иванов принес мне радиограмму со льдины: «Счастливого пути, дорогие товарищи».

А через три часа после вылета с полюса Иванов слышал, как зимовщики через остров Рудольфа передавали радиограмму И. В. Сталину:

«Дорогой Иосиф Виссарионович!

Мы счастливы сообщить Вам, что дрейфующая экспедиция Северного полюса начала свою работу.

Десятки лет лучшие люди человечества стремились разгадать тайны Центрального полярного бассейна. Это оказалось под силу только великой советской стране, бросившей на овладение Арктикой свою замечательную технику, начавшей планомерное, социалистическое наступление на Север.

Дорогой Иосиф Виссарионович, мы бесконечно гордимся тем, что именно нам поручена величайшая честь первыми работать в районе Северного полюса, утверждая величие и могущество [222] советской страны. Прекрасно снабженные, с огромным энтузиазмом и огромным запасом энергии мы начинаем свою работу. Сейчас на льдине установлены жилая и рабочая палатки, разбиты базы продовольствия и снаряжения, начаты регулярные научно-исследовательские работы по метеорологии, гидрологии, гидробиологии, земному магнетизму, гравиметрии и изучению дрейфа. Установлена радиосвязь с полярными станциями.

Дорогой Иосиф Виссарионович, здесь, среди ледяной пустыни, на расстоянии многих тысяч километров от родной Москвы, мы не чувствуем себя оторванными от своей страны. Мы знаем и верим, что за нами и вместе с нами — великая социалистическая Родина. Это сознание крепит наши силы, и мы обещаем Вам сделать все, чтобы оправдать оказанное нам огромное доверие».

На восемьдесят четвертом градусе Алексеев вызвал по радиотелефону начальника экспедиции. Сообщив, что бензин подходит к концу, он попросил разрешения, как было условлено, итти вниз и искать льдину для посадки. Отто Юльевич дал согласие.

В это же время Мазурук сообщил, что при той скорости, с какой мы идем, у него должно хватить горючего до Рудольфа, и попросил разрешения итти за нами.

Пока мы совещались с Отто Юльевичем, самолет Алексеева с высоты тысячи пятисот метров стал планировать вниз. Волнистые облака в одно мгновение поглотили машину.

За Алексеевым стал погружаться в облака Мазурук. Но в этот момент он получил разрешение Шмидта следовать за нами. Его самолет стремительно вынырнул из облаков, догнал нас и снова стал в строй.

«Вот это дисциплина, подумал я, молодец Мазурук!»

Когда мы подлетали к Рудольфу, над островом сгустился туман. К счастью, он не успел еще закрыть аэродром, и три машины, одна за другой, благополучно приземлились.

Я остался на аэродроме, чтобы лично руководить полетами к месту посадки Алексеева, который находился на восемьдесят третьем градусе.

Чтобы обеспечить взлет машины и принять самолет, который привезет бензин, экипаж Алексеева сразу же после посадки принялся очищать площадку от ропавов и торосов. Вскоре аэродром был готов. Для доставки бензина в лагерь Алексеева был приготовлен разведывательный самолет Головина. Чтобы не упустить малейшей возможности вылета, экипаж поселился в домике на аэродроме. [223] Погода была хмурая. Только через двое суток с северо-востока подул ветер, приподнял облачность и погнал ее через остров.

Снизу, с зимовки, позвонил Дзержевский:

— Погода устанавливается, будьте готовы к вылету.

Со льдины Алексеева тоже сообщили, что там хорошая погода.

Механики мигом прогрели моторы. Головин поднялся в воздух, вошел в зону и лег на курс.

Одновременно было дано распоряжение Крузе возвращаться с восьмидесяти пятого градуса на Рудольф.

Крузе немедленно пошел в воздух. По пути он увидел самолет «Н-172», сделал над льдиной круг, покачал крыльями и полетел дальше.

Алексеев по радиотелефону передал нам, чтобы мы готовились к встрече Крузе.

В ответ мы сообщили, что на льдину Алексеева вылетел Головин.

Крузе шел точно в зоне, почти под самыми облаками. Лететь было хорошо, самолет не болтало, так что пилот даже заскучал. И вдруг перед ним стремительно выскочила из облаков оранжевая птица. Это пролетел самолет Головина, который тоже шел точно в зоне. Крузе резко взял ручку на себя и ушел вверх.

Спирин первым увидел приближающийся самолет Крузе. Все побежали навстречу. Крузе, описав плавный круг, благополучно сел, и тут же по радио мы услышали радостный голос Жукова:

— Головин кружит над нами!.. Идет на посадку! Сел! Бегу навстречу!..

Через несколько минут в репродукторе раздался голос Марка Ивановича:

— Начинаем заполнять баки бензином. Он какой-то особенный, обладает на редкость приятным запахом.

Будем готовы через два часа.

Мы не покидали радиорубки. Изредка Шевелев или Жуков сообщали нам о ходе работ. Когда механики Алексеева начали уже прогревать моторы, Головин вылетел обратно.

Снова включен радиомаяк; в эфир несутся непрерывные сигналы, указывающие самолету путь к острову. Головин с нами. Репродуктор отчеканивает последнюю радиограмму Алексеева: [224]

«Алло, алло... Подходим к острову. Видим берег. Готовьте ужин, объятия, баню.

Привет. Кончаю, сматываю антенну».

Величественно проплывает над нами корабль. Шмидт, Молоков, Спирин, Бабушкин и я мчимся на вездеходе встречать наших отважных друзей.

В этот день мы все чувствовали себя именинниками. Экспедиция опять была в полном сборе. В Москву полетела радиограмма от Шмидта:

«В 0 часов 45 минут возвратился на остров Рудольфа Головин, блестяще выполнив задание по снабжению Алексеева горючим. Разогрев моторы и взлетев со льдины, Алексеев в 2 часа 10 минут опустился на аэродроме острова Рудольфа. Все самолеты экспедиции на базе. Полярная операция закончена».

Теперь Дзержевский ежедневно, через каждые шесть часов, составлял синоптическую карту, но уже не на полюс, а на Москву.

Наступила вторая половина июня. Всех беспокоило, сможем ли мы сесть на Новой Земле или в Амдерме на лыжах.

Из Амдермы сообщили, что единственное место, годное для посадки на лыжах,—это коса, расположенная в километре от поселка.

— Если через два дня не прилетите, снег окончательно растает,—предупредили нас.

Вылететь с Рудольфа на колесах мы не могли — их там не было.

Пройдет еще два-три дня, и мы будем вынуждены засесть здесь и ждать, пока придет ледокол с колесами. А ждать не хотелось. Мы спешили в Москву, чтобы лично рапортовать партии и правительству о выполнении задания.

Летчики и механики дежурили на аэродроме, готовые вылететь в любую минуту. Амдерминцы нас торопили; ежедневно они подвозили на тракторах снег из оврагов и засыпали проталины. Но под безжалостными лучами яркого солнца снег быстро таял.

Наконец, Дзержевский объявил, что на Новой Земле и в Амдерме погода хорошая, надо торопиться с вылетом. Как раз в это время через купол острова проходил мокрый туман. Снег на аэродроме был рыхлый, лыжи скользили плохо. Впрочем, отрыв самолетов облегчался тем, что они были недогружены. [225]

Оставалось ждать момента просветления, чтобы подняться в воздух.

В Москву должны были лететь четыре корабля: три четырехмоторных и один двухмоторный. Мазурук оставался на Рудольфе, чтобы в любой момент, если это потребуется, вылететь на полюс.

Алексеев выбрал наиболее благоприятное для взлета направление, с маленьким уклоном, и, чтобы выдержать строгую прямую, расставил через каждые сто метров красные флажки. К двенадцати часам дня на северо-востоке открылось море, туман немного приподнялся, видимость улучшилась.

Я дал распоряжение готовиться к вылету. С помощью трактора мой самолет сорвался с места. Флажки один за другим мелькнули под левым крылом, но машина не набирала скорости. Вот уже последний флажок — тут начинается большой склон. Стрелка указателя скорости пошла вверх. Мгновение — и мы в воздухе.

Встреча самолетов назначена выше облаков, над островом Рудольфа.

Пролетая низко над зимовкой, я увидел между островами Рудольфа и Карла-Александра огромное яркое пятно; это в разрыве облаков светило солнце. Чтобы не попасть в обледенение, я воспользовался этим окном и начал набирать высоту.

Сверху мне хорошо виден мыс Аук. Ориентируясь по нему, я начал делать круги на высоте тысячи двухсот метров, поджидая товарищей. Сима Иванов уже успел сообщить им о разрыве в облаках и о месте, где мы их ждем.

Прошло полтора часа, а самолетов все не было. Посоветовавшись с Отто Юльевичем, я пошел опять в тот же разрыв на снижение.

Видимость заметно ухудшилась. То и дело попадая в нависшие космы облаков, я прошел над зимовкой, взял направление на то место, откуда мы взлетели, и сквозь туманную дымку заметил три точки в разных местах аэродрома. Это были самолеты. Я стал осторожно заходить на посадку. Вот уже подо мной ровный снег, слева мелькнул домик аэродрома. Убираю газ, и вдруг впереди вырастает самолет Мазурука.

Даю полный газ, резко тяну ручку на себя. Все четыре мотора уверенно подхватывают машину. «Ну, дружище, [226] перетяни!» Еще не потерявший скорость самолет легко, как хороший конь, берет барьер. Вторично иду на круг и на этот раз благополучно сажусь.

Машины товарищей, как я и предполагал, не смогли оторваться из-за рыхлого снега. Немало времени потратили мы, пока с помощью тракторов и моторов поставили их на старт.

На этот раз мы изменили направление взлета, выбрав более крутой склон. Решили, что сначала поднимутся Молоков, Головин и Алексеев, затем я.

Туман волнами проходил через аэродром. Несколько раз, когда приоткрывалось море, запускали моторы, но не успевал Молоков приготовиться к взлету, как купол снова закрывало туманом.

Вскоре купол закрылся совсем. Начала сказываться усталость. Я ушел в помещение, лег и заснул крепким сном. Разбудил меня чей-то возбужденный голос; кто-то тряс меня за плечо:

— Командир, погода улучшилась!

Я выскочил из дома, рассчитывая увидеть солнце, но туман еще не рассеялся. Только немного улучшилась видимость. Отто Юльевич в это время отдыхал в крыле моего самолета. Я не стал его беспокоить и дал распоряжение стартовать.

Первым поднялся Молоков, за ним Головин. Поднимались они на запад, а с востока надвигался густой туман. Вот он уже совсем близко подошел к самолетам.

Я мысленно торопил Алексеева: «Скорей, скорей, а то закроет...» Летчик и сам понимал это и, еще не потеряв из виду моря, быстро сорвался с места.

Купол закрыло. Услышав шум моторов, Шмидт вылез из крыла. К нему подошел Спириин и сказал, что товарищи поднялись в воздух.

Отто Юльевич посмотрел по сторонам.

— Как же мы поднимемся?—удивленно спросил он. — Ведь кругом туман.

Подниматься в том направлении, в котором улетели товарищи, мы не могли. Не видя моря, я не сумел бы выдержать прямую.

Я посмотрел в направлении на север, куда мы поднимались в первый раз; там с трудом различались три флажка. [227]

— Отто Юльевич,—сказал я,—флажки видны, пойду на взлет. Вы и все остальные уходите на всякий случай в хвост. Михаил Сергеевич, как думаешь — оторвемся?

— Попробуем,—ответил Бабушкин.

Даю полный газ, но самолет не двигается — прилипли лыжи. Механик Петенин выскочил из машины и стал деревянной кувалдой бить по концам лыж, а зимовщики принялись раскачивать машину за хвост. Самолет сорвался с места. Хотя я рулил тихо, Петенин, провалившись в снег, не мог взобраться на борт. Его схватили за руки и через люк втащили в машину.

Ревут моторы, но самолет едва заметно ползет. Кончаются флажки, а скорость не развивается. Я уже инстинктивно выдерживаю прямую. Отжав ручку от себя, высоко поднимаю хвост самолета и резко тяну штурвал к себе. «Что же ты не отрываешься?..» Тут машину кто-то словно вытянул кнутом вдоль спины. Она слегка подпрыгнула и рванулась вперед.

Стрелка указателя скорости полезла вверх; вот уже сто... сто десять. Плавно тяну ручку на себя; машина отрывается от земли. Как только она повисла в воздухе, под нами мелькнул ледяной обрыв.

Заработали приборы для слепого вождения. Я стал пробиваться вверх. На высоте шестисот метров показалось солнце. Над нами один за другим кружились три самолета. Через несколько минут мы уже шли строем, держа курс на юг.

Баренцево море было на этот раз сплошь закрыто облаками, Карское же оказалось совершенно свободным не только от облаков, но и ото льда.

Через шесть с половиной часов мы увидели Амдерму.

Старательно ищу аэродром. Везде земля, а мы на лыжах. Стоя рядом со мной, Спирин указывает вниз: — Вот он!

Под нами узенькая белая полоска метров пятьдесят в ширину и шестьсот в длину.

Разворачиваю самолет, иду на снижение. Вижу, Головин на своей маленькой машине хорошо приземлился. Как-то сядем мы?

Ветер боковой. При посадке нетрудно зацепиться друг за друга, но все три корабля сели благополучно.

Через три дня ледокольный пароход «Садко» привез нам колеса. Мы быстро заменили ими лыжи. Но вылет [228] неожиданно задержался. Впрочем, на этот раз причина задержки была настолько приятной, что мы даже не пожалели о том, что отодвигается встреча с родной Москвой. Мы не могли лететь потому, что все радиостанции были заняты; они ловили в эфире сигналы Чкалова, Байдукова и Белякова. Краснокрылый самолет мчал их из Москвы через Северный полюс в Америку.

С напряженным вниманием следили мы за этим полетом.

Вот уже самолет Чкалова пролетел над полюсом. Пробыв в воздухе шестьдесят три часа двадцать пять минут, он совершил посадку на аэродроме близ Портланда.

Еще одна замечательная победа нашей авиации!

В приподнятом настроении мы вылетели из Амдермы. Стартовали на колесах с того же аэродрома, на который недавно садились на лыжах.

Самолеты легко оторвались от песчаной косы и взяли курс на Архангельск. Под крылом мелькала зеленеющая тундра. Мы видели еще не растаявший снег в лощинах и оврагах. Как будто небрежная кисть маляра разбросала белые мазки по зеленому фону. При такой пестроте можно спокойно лететь даже в плохую погоду.

Я вспомнил, как трудно нам было ориентироваться в этих местах, когда тундру покрывала сплошная снежная пелена.

С приближением к Нарьян-Мару постепенно исчезали белые пятна. Зазеленел ровный ковер. Потом появились заросли кустарника. Кое-где виднелись небольшие озера — следы недавнего половодья. Чем дальше, тем ярче зелень. Кончилась тундра, начался лес.

Архангельск встретил нас ясным небом, солнцем, цветами. Вылетели мы из Амдермы при пяти градусах тепла, а здесь оказалось двадцать пять градусов.

Экспедиция прибыла в городе два дня. После ледяного безмолвия Арктики Архангельск казался шумным и суетливым.

Радужный прием, который устроили нам жители Архангельска, накладывал на нас известные обязательства. Не хотелось оставаться в долгу, и мы с большой охотой выступали с рассказами о полете на полюс.

Двадцать пятого июня самолеты поднялись в воздух и взяли курс на Москву. [229]

Неужели мы сейчас будем дома? Всего три месяца прошло с тех пор, как в холодное мартовское утро флагштурман полярной экспедиции дал курс на север. А кажется, что прошла большая жизнь, полная напряженной борьбы со стихией.

Возвращаемся мы здоровыми, бодрыми. Северный полюс завоеван без единой человеческой жертвы.

Великолепно сохранилась вся материальная часть.

Ровно в семнадцать часов четыре корабля строем прошли над Москвой и один за другим, через небольшие интервалы, опустились на аэродром.

Переходя из объятий в объятия, оглушенные дружным хором приветствий, с огромными букетами живых цветов мы прошли на трибуну. Начался митинг.

Мы слушали приветствие от имени партии и правительства. Потом выступил Шмидт.

— Северный полюс, — сказал он, — будет служить человечеству. Эту победу нам бы не удалось одержать, если бы не был так могуч и силен Советский Союз, если бы не [230] было у нас такой изумительной промышленности. Наши прекрасные машины сделаны так умно, так прочно, что их нельзя не уважать. Даже Северный полюс должен был отнестись к ним с почтением.

А люди Советской страны? Конечно, мы подбирали людей одного к другому. Но все мы — сорок с лишним человек — слепок со многих тысяч сынов нашей Родины.

Мы — простые советские люди, преданные своей стране, верные ученики Коммунистической партии.

Это партия воспитала в нас те черты, без которых силами природы не овладеть. Это она воспитала в нас

ясное понимание цели, силу характера, уверенность в победе и преданность тем высоким идеям, которыми мы руководствовались, следуя ее указаниям... Я слушаю Шмидта, смотрю на улыбающиеся лица руководителей партии и правительства и чувствую, как волна радости захлестывает меня.

Заслуживаем ли мы такой встречи? Сумеет ли мы отблагодарить страну за все то, что она дала нам?

Мне предоставляют слово.

Подхожу к микрофону и вижу, что мне трудно найти нужные слова. А хочется сказать самое сокровенное, выношенное в просторах Арктики.

Когда я услышал свой голос, он показался мне чужим, только слова давным-давно знакомые. Сколько раз я мысленно повторял их, рисуя встречу с родными, друзьями, знакомыми. А сейчас я говорю с трибуны, и меня слушают тысячи людей:

— Во время подготовки к полету меня спрашивали: «Как ты полетишь на полюс, как ты там сядешь? А вдруг сломаешь машину, пешком далеко идти». Я отвечал, что сяду. А если поломаю машину, пешком не пойду, потому что у меня за спиной сила, мощь нашей великой Родины.

Чувство гордости за нашу Родину, за наших замечательных вождей, горячее желание отдать всего себя на защиту советского народа охватило меня. Я повернулся к товарищу Ворошилову и сказал:

— На таких самолетах, с такими людьми, с такими летчиками, мы, товарищ Ворошилов, в любую минуту, если это потребуется для обороны нашей Родины, летя на север, сможем повернуть на запад и на восток...

Не помню, как я покинул трибуну. [231]

Увитые гирляндами цветов автомобили мчали нас по нарядным улицам Москвы. Давно ли мы пробивались на самолетах сквозь пургу? А в Москве снова наши машины засыпает густой «снег».

Это приветственные листовки.

Дети жадно ловят «снежинки».

— Папа! Папа! Читай! Здесь и про тебя написано! — весело звенят их голоса.

Вера и Вова не сводят с меня сияющих глаз. Мишук крепко прижался ко мне. Он уже простил мне невольный обман: так ведь и не привез я ему обещанного медвежонка.

В этот вечер все участники экспедиции вместе с их семьями были на приеме в Кремле. [232]

Глава четвертая

Снова над полюсом

Я отлично отдохнул у себя на родине. Жил на даче на берегу извилистой и глубокой реки Мотыры, купался, удил рыбу. Моими постоянными гостями были пионеры из расположенного рядом с дачей пионерского лагеря.

Не раз у костра я рассказывал детям о своих полетах, о том, как стал полярным летчиком.

Однажды они прибежали ко мне взволнованные, сияющие. Это было в тот день, когда Громов, Юмашев и Данилин закончили свой грандиозный перелет из Москвы через полюс в Северную Америку. Я много рассказывал ребятам о Герое Советского Союза Михаиле Михайловиче Громе, завоевавшем для родной страны новый мировой рекорд. Они слушали меня, затаив дыхание.

Когда я уезжал, мои маленькие друзья преподнесли мне букет полевых цветов, собранных на берегу Мотыры.

Они уговаривали меня погостить еще немного, но я спешил в Москву. Приближалось 18 августа — День авиации. Крылатые корабли, побывавшие на Северном полюсе, должны были принять участие в авиационном празднике.

Десятого августа я приехал в Москву и на другой день поднялся над городом, проверяя свою машину перед предстоящим полетом. Но на авиационном празднике мне пришлось быть только зрителем. Самолеты «Н-170», «Н-171» и «Н-172» находились в это время на заводе. Их [233] готовили к новой, еще более сложной операции, нежели полет на полюс.

В это время без вести пропал в районе Северного полюса советский самолет «Н-209». Двенадцатого августа этот самолет вылетел из Москвы, направляясь через Полярный бассейн в Америку. Во главе экипажа, состоявшего из шести человек, был Герой Советского Союза Сигизмунд Александрович Леваневский.

Вначале полет проходил благополучно, но 13 августа во второй половине дня с борта самолета была получена тревожная радиogramма, сообщавшая, что один из моторов вышел из строя. На этом связь прекратилась. Десятки радиостанций напряженно искали в эфире самолет Леваневского. Место, где он находился, когда передавал последнюю радиogramму, было приблизительно известно, но о том, что случилось с самолетом, можно было только предполагать.

Было очевидно, что трудно достался отважным летчикам Северный полюс. Тяжелые облака, нависшие над Полярным бассейном, загнали самолет на высоту в шесть тысяч метров. Когда отказал в работе один из моторов, самолет не смог сохранять высоту и стал снижаться. Ему пришлось войти в облака, где

метеорологические условия содействовали обледенению. Возможно, что обледенела и антенна, а это помешало экипажу самолета сообщить о вынужденной посадке...

Может быть, при посадке испортилось радио и люди ждут помощи, не имея возможности сообщить свои координаты. Какое счастье испытали бы мы, если бы нам удалось вернуть родной стране шесть ее замечательных граждан!

До сих пор я отчетливо помню Щелковский аэродром в ясный солнечный день. Мы приехали проводить товарищей в далекий путь.

Вот высокий и стройный, словно юноша, Леваневский. Этого талантливого летчика знает каждый работник советской полярной авиации. Свое высокое умение, мужество и подлинно советскую гуманность он проявил уже в 1933 году, спасая американского летчика Маттерна.

На самолете, носящем звонкое название «Век прогресса», американец Маттерн намеревался совершить кругосветный полет. Вылетев из Нью-Йорка, он через Берлин прилетел в СССР. Его путешествие через населенные, [234] обжитые места со сравнительно мягким климатом протекало успешно.

Самое предупредительное отношение, готовность оказать всяческую помощь встречали американского летчика в Советском Союзе. Стартуя из Хабаровска, Маттерн хотел без посадки достигнуть Номы на Аляске. Однако он не сумел справиться с трудностями сурового климата северо-восточной части СССР. Его самолет пропал без вести. На поиски Маттерна вылетел Сигизмунд Леваневский. Рискуя жизнью, он прорвался сквозь туманы, штормы и облачные барьеры.

Леваневский и его штурман Левченко нашли и взяли Маттерна на борт своего самолета; они доставили его на Аляску, в город Ном.

В составе экипажа Леваневского испытанные, талантливые авиаторы. Второй пилот Кастанаев — широкоплечий человек с открытым мужественным лицом. Все мы знали его, как замечательного летчика, установившего вместе с Байдуковым международный рекорд дальности полета с грузом в пять тонн. В последние годы он работал в качестве испытателя, дав путевку в жизнь десяткам новых конструкций наших самолетов.

Штурман Виктор Иванович Левченко — мастер вождения самолетов по неизведанным трассам.

Бортмеханик Григорий Трофимович Побежимов. Корреспонденты газеты усиленно уговаривают его дать интервью. Но Побежимов, смущенно улыбаясь, упорно отказывается.

— Некогда, — отговаривается он. — Сейчас будем запускать моторы.

Скромность — отличительная черта Григория Трофимовича. В этом отношении он очень похож на своего друга Василия Сергеевича Молокова, с которым он работал еще в дни гражданской войны.

Вместе с Молоковым Побежимов долгое время летал в Арктике.

Леваневского, Кастанаева, Левченко и Побежимова я знал давно. А вот с другими участниками перелета — бортмехаником Николаем Николаевичем Годовиковым и радистом Николаем Яковлевичем Галковским встречался редко, но слышал о них много хорошего.

Это одаренные труженики. Как и у всех участников перелета, лица их спокойны, уверенны. Они счастливы, что им доверено ответственное задание. [235]

Сразу же после получения тревожного известия с самолета «Н-209» Шмидта, Шевелева, Молокова, Спирина и меня вызвали в Кремль на срочное совещание. В совещании принимали участие товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов и Каганович.

Шмидт, стоя у карты, изложил свой проект поисков Леваневского и его экипажа. И. В. Сталин, задавая вопросы, уточнял отдельные подробности.

Когда Шмидт закончил доклад, Сталин спросил его:

— Кто из летчиков полетит?

Отто Юльевич не успел ответить. Как по сигналу, все мы сказали:

— Мы готовы выполнить любое ваше задание!

В тот же день был утвержден состав экипажей самолетов.

Поиски были организованы в двух направлениях: в Западном секторе Арктики и в Восточном.

В Западном должны были действовать наши корабли. Основной базой для нас был намечен остров Рудольфа, подсобной — льдина Папанина, находившаяся в то время на нулевом меридиане и восемьдесят седьмом градусе двадцати минутах северной широты.

На Восточный сектор ложились свои задачи. Ледокол «Красин» должен был немедленно итти к мысу Шмидта, взять там на борт три самолета с экипажами и горючим, направиться на Аляску к мысу Барроу и оттуда, насколько позволят льды, пройти к северу. Находившийся в Беринговом море пароход «Микоян» получил задание с полным грузом угля направиться для перегрузки к «Красину». Летчику Задкову было отдано распоряжение вылететь на двухмоторном гидросамолете «СССР Н-2» из бухты Ногаево в Уэлен и оттуда — к «Красину».

Кроме того, Герой Советского Союза П. Г. Головин подготовил самолет «СССР Н-206», а летчик Грацианский — самолет «СССР Н-207»; они должны были вылететь на остров Диксон и там находиться в резерве.

В течение двух дней летчик Задков пролетел две тысячи четыреста восемьдесят пять километров по маршруту Охотск — Ногаево — Пенжино — Марково — Анадырь — бухта Провидения. Затем он взял курс на Уэлен. Погода не благоприятствовала полету, но Задков, не задерживаясь, пролетел еще тысячу сто километров и достиг мыса Барроу, где совершил блестящую посадку на лагуну в совершенно [236] неизвестном ему районе. Весь путь, пройденный им в три дня, равнялся трем тысячам восьмистам шестидесяти километрам. Это был замечательный перелет.

И вот в эти дни Маттерн предложил свои услуги по поискам экипажа самолета «Н-209». Этот казавшийся на первый взгляд благородным жест летчика, пожелавшего отблагодарить Леваневского за свое спасение, впоследствии оказался фальшивым. Получив от советского правительства новый самолет «Локхид-Электра», приобретенный по его просьбе, Маттерн не спеша вылетел из Фербенкса на север. Идя вдоль сто сорок восьмого меридиана, он достиг всего лишь семьдесят пятой параллели и... вернулся в Фербенкс. От дальнейших поисков летчик отказался.

Перед нашими штурманами стояла задача исключительной трудности — вести машины в совершенно неисследованных широтах Арктики. Приближение полярной ночи еще более усложняло этот полет. Двадцать четвертого августа с утра самолеты уже были готовы к вылету. Дзержевский доложил о состоянии погоды на трассе Москва — Архангельск. Выслушав его сообщение, мы были вынуждены перенести старт на следующий день. Свободное время решено было использовать для контрольных полетов. В тот же день мы дважды поднимались в воздух, еще и еще раз проверив готовность материальной части. Испытания показали, что все моторы, рации, электро- и навигационные приборы работают безотказно.

Утро двадцать пятого августа выдалось на редкость тихое, ясное. В небе ни облачка, полный штиль. В 6 часов 40 минут были опробованы моторы всех самолетов. Ровно, как часовой механизм, работали они, вращая трехлопастные винты.

Метеорологи составили последнюю сводку погоды. Мы с Шевелевым склонились над синоптической картой, внимательно изучая ее. В пути нам предстояло встретить пересечение двух фронтов. Сводка была малоутешительной. Я посмотрел на Марка Ивановича, назначенного начальником экспедиции. — Легим?

— Легим,—ответил он.

Снова заводят моторы. Самолеты вздрагивают и оживают. Быстрее и быстрее вращаются винты. [237] Последние объятия, поцелуй. Слов не слышно. Голоса затерялись в грохоте моторов.

Участники экспедиции занимают свои места в самолетах. Алюминиевые трубчатые лесенки втягиваются внутрь, люки закрываются. Провожающие отходят в сторону.

Один за другим выруливают самолеты на старт.

Даю полный газ. Моторы с ревом срывают машину с места. Развивая скорость, она бежит по бетонной дорожке. Еще несколько секунд, и мы уходим в воздух.

Вслед за мной поднимается самолет Молокова, а спустя несколько минут к нам присоединяется «Н-172», ведомый Алексеевым. Москва скрывается в дымке, затянувшей горизонт.

Через несколько дней наши самолеты шли над Баренцовым морем. Глядя вниз, я думал, что вот уже в пятый раз мы с Бассейном и Ивановым пролетаем над этим морем.

Радиостанции Заполярья поддерживали с нами непрерывную связь. Мазурук сообщил из бухты Тихой, что нас могут принять в любую минуту.

Когда мы приближались к Рудольфу, я узнал из радиogramм, что купол закрывается. Через несколько минут должна была показаться зимовка. Но ее заслонило облако, напоминавшее серую неприступную гору.

Около острова Карла-Александра я увидел плавающие льды и нырнул под облака. Следом за мной снизились Молоков и Алексеев. Теперь мы летели на высоте ста метров. Курс держали по компасу.

Шел снег. Скоро впереди показался обрывистый берег Рудольфа.

Я попытался пройти к зимовке вдоль берега, но видимость была слишком плохая; пришлось вслепую пробиваться вверх.

Поднявшись на семьсот метров, я выскочил из облаков. Молоков и Алексеев неотступно следовали за мной.

Надо было торопиться с посадкой. Я решил пройти над островом, рассчитывая, что часть купола еще открыта. Внизу тяжелой грядой нависли снеговые тучи.

— Ну как?—спросил меня Спирин, понимавший, что положение у нас неважное.

— Сейчас!.. Найдем лазейку!.. А тогда нырнем и нащупаем аэродром!—крикнул я ему, не оборачиваясь.

Несколько раз мы огибали остров, долго ходили над облаками, между их слоями, но обнаружить просвет над [238] зимовкой так и не удалось. Радиостанция Рудольфа сообщала, что зимовщики слышат звук моторов, но из-за тумана принять нас не могут.

Пришлось развернуться по компасу и взять курс на бухту Тихую. Не успели мы это сделать, как получили радиogramму от Мазурука:

«Торопитесь, плато Тихой закрывается».

— Влипли!—невольно произнес я вслух.—Куда же нам садиться?

Пролетая над островом Карла-Александра, я видел, что его юго-восточная часть открыта. Сверху она мне показалась ровной. Посоветовавшись с Шевелевым и Спириным, я пошел бреющим полетом над открытой частью острова.

Склон как будто ровный. Радирую, что иду на посадку, разворачиваюсь — и замечаю запорошенные снегом трещины и отдушины. Они оказались настолько широкими и глубокими, что в них целиком поместилось бы шасси...

Рядом остров Райнера; он круглый и белый, словно перевернутая вверх дном тарелка. Из центра этого острова до самой воды во все стороны тянутся пологие склоны, покрытые ровным льдом. Вот великолепный естественный аэродром! Не теряя ни минуты, я убрал газ и благополучно сел, несмотря на боковой ветер.

Бассейн, Морозов и Петенин тут же выскочили из кабины и, отбежав в сторону, легли, изображая собой «Т». Правда, это живое «Т» предусмотрительно шевелилось: механики побаивались, как бы Молоков и Алексеев, увлекшись, не приземлились прямо на посадочный знак.

Через несколько минут на льду стояли три четырехмоторных самолета. Необитаемый остров превратился в оживленный аэродром.

Райнер всего в пятидесяти километрах от Рудольфа. Каких-нибудь пятнадцать минут полета. Сначала мы решили не отдыхать и, как только купол откроется, перебраться на зимовку. Но прошел час, другой, наступила темнота. Все сильнее сказывалась усталость, хотелось спать. Мы разместились в крыльях самолетов, однако заснуть не удалось: холодный ветер проникал сквозь щели металлической обшивки. В третьем часу утра туман медленно сполз с купола Рудольфа; зато наш остров окутало сплошной серой [239] пеленой. Потом прояснилось на Райнере, но закрылся Рудольф.

Арктика снова шутила над нами. Ведь только пятьдесят километров! Казалось бы — рукой подать. Началась лагерная жизнь. Мы разбили палатки. Спали в меховых мешках. Готовили на примусах горячие завтраки, обеды, ужины. Наше меню было достаточно разнообразным: борщ, бульон, шоколад, какао... всего не пересчитать.

Ветер разносил далеко вокруг аппетитные запахи; против них не устоял и медведь: около самолета явственно отпечатались его внушительные следы.

Погода на Райнере улучшилась. Я должен был вылететь первым и в случае, если и на Рудольфе погода окажется хорошей, предложить лететь остальным двум самолетам.

Солнце еще не взошло, когда я поднялся над островом. В северной предутренней мгле нелегко было проскочить в море между двумя островами; на высоте двухсот метров я добрался до Рудольфа.

Купол открыт. Вижу темные, расплывчатые фигуры; черный дым стелется по аэродрому; слева под крылом мелькают ярко горящие костры, а дальше все серо, однотонно.

Прошу Марка Ивановича передать на Райнер распоряжение о немедленном вылете и иду на посадку.

Машина мягко спускается на три точки, немного бежит и останавливается, зарывшись в снег.

Удивительно! На острове Райнера почти чистая ледяная поверхность, а здесь такой рыхлый и глубокий снег, что на пустой машине, с помощью всех четырех моторов, едва удалось дорунуть до места стоянки.

На зимовке тишина. У крыльца одиноко бродит на привязи пойманный медвежонок. Взошло солнце. Небо чистое. Хорошо, спокойно.

В тот же день на остров из Тихой прилетел Мазурук. Тысячами вопросов забрасывают нас зимовщики. Мы говорим, говорим без конца, делимся новостями с Большой Земли и с интересом слушаем рассказы о буднях полярной станции. Между прочим узнаем о новой интересной затее Мазурука — организации аэроклуба для зимовщиков.

Через два дня машины были готовы к полету на полюс.

По плану предполагалось, что три корабля отправятся на поиски, а четвертый останется в резерве на острове Рудольфа. [240]

Выбрав сравнительно сносную погоду, Мазурук с Дзержевским вылетели на разведку. Но уже на восемьдесят третьем градусе их встретил густой плотный туман. Пробиваясь дальше, они натолкнулись на сплошной фронт облаков. Пришлось вернуться на Рудольф. Вылет так и не состоялся.

Много дней прошло в томительном ожидании. Ночи становились длиннее, темнее. Солнце показывалось все реже. Скоро оно совсем распрощается с нами и спрячется на долгую полярную ночь.

Несмотря на это, мы вынуждены откладывать старт. Для полета на полюс необходима подходящая погода. Ведь даже ради пятнадцатиминутного путешествия с острова Райнера на Рудольф пришлось ждать около четырех суток.

Самолеты находились в полной готовности. При двадцатиградусном морозе, в пургу, в тумане летчики и механики не прекращали работу у своих машин. На каждую из них был погружен запас горючего на восемнадцать-девятнадцать часов полета и продовольствия на шесть месяцев. Мы знали, что

вынужденная посадка в районе полюса заставила бы нас провести на дрейфующем льду долгую полярную ночь.

День уменьшался катастрофически быстро. Собираясь в кают-компанию, мы часами обсуждали новые и новые варианты поисков экипажа Леваневского.

В конце концов было решено, что Мазурук останется в резерве на Рудольфе, а Молоков, Алексеев и я отправимся за полюс, подыщем хорошую льдину, устроим на ней базу и, летая над зарубежной Арктикой, километр за километром обследуем весь район возможной посадки самолета «Н-209». Если же нам не удастся найти в центре Полярного бассейна удобный аэродром, тогда мы на трех самолетах обследуем зону до берегов Америки.

План был хороший. Смуцал только рыхлый снег, обильно покрывавший купол Рудольфа. Сможем ли оторвать на колесах перегруженные машины?

На Рудольфе была только одна пара лыж, завезенная еще в прошлом году «Русановым». Рассчитывать на скорое получение лыж с материка мы не могли. Уже ударили сильные морозы, и ледяные поля преградили путь пароходам. [241]

Я попросил Алексеева поручить по аэродрому. Если машина пойдет легко, значит можно лететь на колесах.

Самолет Алексеева с величайшим трудом прошел метров сто, да и то с помощью трактора.

Пришлось менять решение: на поиски экипажа Леваневского вылетит один флагманский корабль.

Весь состав экспедиции готовил машину к отлету. Прежде всего заменили колеса лыжами. Чтобы осуществить эту очень трудную операцию, мы предварительно слили все горючее из баков, а затем вливали его обратно. Приподнять машину удалось с помощью домкратов, для которых пришлось соорудить специальную площадку.

Во время смены левого колеса, не выдержав тяжести, сломалась нога домкрата. Механик Сугробов успел предупредить несчастный случай, крикнув:

— Прекратить работу у колеса!

Самолет неожиданно покатился назад. Нечеловеческими усилиями мы спасли машину. Но этим не кончились наши беды: крылья и лопасти винтов покрылись ледяной коркой. Сперва их очищали деревянными лопатами, потом с помощью кипятка и антиобледенителя. Немало помучились участники экспедиции и зимовщики с очисткой корабля от снега.

С согласия Шевелева я приготовился стартовать при мало-мальски сносной погоде. Но остров закрывало то густым молочным киселем тумана, то вихрями свирепой пурги.

Сколько раз измученные, огорченные мы возвращались с аэродрома на зимовку.

Готовясь к полету, я рассчитывал на полнолуние. В лунную ночь видимость достигает пятидесяти километров, и лететь можно совсем спокойно. Но луна показывалась лишь изредка, в разрывах облаков. Наконец, шестого октября в двенадцать часов ночи над нами открылось чистое небо. Мы увидели ярко горящие звезды, а на востоке — затухающий серп луны.

Тотчас же мы собрались в кают-компанию и принялись изучать ночную синоптическую карту. С запада шел циклон. Борис Львович предупредил, что погода может испортиться.

— Вылететь можно, но возвращение на Рудольф, вероятно, будет отрезано.

Слова Дзержеевского заставили призадуматься. Солнце светило всего четыре часа, и мы должны были вылететь [242] сейчас, ночью, с тем, чтобы вернуться на Рудольф засветло.

Первым заговорил Молоков. Он советовал воздержаться от полета. Алексеев и Мазурук поддержали его.

— Зачем рисковать еще восемью жизнями?—сказал Мазурук.—Если закроет купол, куда вы сядете?

— Здесь островов много,—ответил я,—не может быть, чтобы все закрыло. В худшем случае мы сядем в бухте Тихой или на острове Карла-Александра.

Спирин присоединился ко мне. Он горячо настаивал на немедленном вылете. Решающее слово оставалось за начальником экспедиции.

Марк Иванович внимательно выслушал всех нас.

— Задание должно быть выполнено,—обратился он к собравшимся.—Раз командир корабля и штурман уверенно говорят, что готовы итти в полет, нужно лететь.

...Трактор «Сталинец» медленно тащил в гору огромные сани, нагруженные людьми. Купол острова был открыт. Костры освещали аэродром. Колеблющееся пламя отбрасывало на снег косые тени от четырех самолетов. На крыше домика стоял небольшой прожектор. Его луч был направлен на флагманский корабль «СССР Н-170».

Как мухи облепили люди огромную заиндевевшую птицу. Вениками сметали снег с металлической обшивки, откапывали лыжи. Механики разогревали моторы. Товарищи двигались и работали молча.

Выражение настороженности и тревоги не сходило с их лиц. Уже потом, в дни Великой Отечественной войны, перед отлетом в сложные бомбардировочные рейды я видел такое выражение на лицах многих боевых друзей.

Дзержевский то и дело посматривал вверх. Он боялся, что вот-вот облака затянут небо, скроют звезды. Больше чем когда-либо ему хотелось, чтобы его прогноз оказался ошибочным.

На западе горизонт был чист, на востоке чуть-чуть загоралось небо.

Подошел Бассейн:

— Ну как, товарищ командир, летим?

— Летим! Поторапливайся! Надо вернуться засветло.

Началось прощание. Пожимая нам руки, товарищи подолгу всматривались в наши лица, словно стараясь навсегда запечатлеть их в памяти. [243]

— До скорой встречи, друзья!—крикнул я, стараясь вложить в слово «скорой» как можно больше спокойной уверенности.

Взлет ночью на перегруженной машине, весившей 25 тонн, был очень сложен. Машина бежала вниз по склону горы, тяжело набирая скорость. Я вел разбег по прямой, ориентируясь на одну из многочисленных звезд.

После стремительного бега и резких бросков самолет в воздухе.

С необычайной осторожностью делаю большой круг над островом. Мы проверяем работу моторов и приборов. Из глушителей вылетает ровное розоватое пламя.

С черного неба нам ярко светят звезды. Электричество освещает штурманскую рубку и кабину летчика. Но скоро звезды скрываются за перистыми облаками; облака становятся все гуще — мы попадаем в проходящий севернее Рудольфа циклон.

На восемьдесят четвертом градусе облачность начала сливаться с туманом. Только кое-где виднелись разрывы. Еще немного, и мы наткнулись на непроницаемую стену. Чтобы не терять из виду льдов, пошли под облаками.

Чем ближе мы подходили к полюсу, тем хуже работал магнитный компас. Пришлось держать курс по гирокомпасу, в показания которого нужно было вносить поправки каждые пятнадцать минут. Однако Спирин великолепно ориентировался.

Чем дальше, тем все упорнее надвигались на нас туман и облачность. Видимость была скверная. Нас прижимало все ниже и ниже. Я перешел на бреющий полет. Теперь уже совсем рядом мелькали черные полосы разводьев, стремительно проносились серые ледяные поля. Высотомер показывал сорок метров. Невольно шевельнулась мысль: «а вдруг придется сесть?» Льдин, подходящих для посадки, здесь не было.

Бассейн крикнул мне в ухо:

— Осторожней! Смотри, за лед зацепишь!

Долго лететь вслепую на перегруженной машине нельзя. Любой ропак может погубить ее.

— Как быть дальше?—обратился я к Шевелеву и Спирину.

Решено попытаться проникнуть к полюсу, а если впереди облачность будет еще ниже, повернуть обратно. [244]

Поверхность льда все еще напоминала ночную тундру — серую, скучную, однообразную. Но через несколько минут в облаках начали открываться просветы. Облачность повышалась. Теперь мы могли прекратить опасный бреющий полет и подняться на высоту трехсот метров. Машина уверенно пошла вперед.

Мы достигли восемьдесят девятой параллели, когда погода снова ухудшилась. Было ниже двадцати градусов мороза. С облаков свисала какая-то густая тяжелая бахрома, и нам без конца приходилось пробивать ее. Я вопросительно взглянул на второго пилота Тягунина.

Он ответил на мой немой вопрос спокойным, уверенным голосом:

— При такой низкой температуре обледенение не грозит. Значит, можно лететь вперед. В крайнем случае прорвемся вверх.

Я молча кивнул ему и подумал: «Хорошо иметь такого помощника!»

Приближался полюс. Внезапно перед нами открылось зрелище непередаваемой красоты.

Небо как бы раздвоилось. Темновишневая и светло-голубая полосы сливались над нашими головами.

Первая справа постепенно загоралась на своем пути к горизонту. Ее далекие границы, освещенные лучами уходящего солнца, казались огненно-розовыми. Слева же краски затухали, незаметно переходя в мрачные черно-голубые тона.

С одной стороны — исчезающий день. С другой — надвигающаяся ночь.

В 8 часов 34 минуты я снял перчатку и крепко пожал руку Тягунину. Под нами был полюс.

Где-то недалеко отсюда, может быть, находится сейчас самолет «Н-209»!

Все застыли у окон и люков, пристально вглядываясь в ледяные просторы. Каждый получил точные указания и знал, куда он должен смотреть. Жадно ищущим глазам ежеминутно мерещился силуэт самолета. Но когда мы подлетали ближе, то убеждались, что это трещины или торосистые гряды.

Внезапно Морозов подбежал ко мне с криком:

— Самолет! Я вижу самолет!

У меня заколотилось сердце.

— Где? Где он?

— Там, — указал на правое крыло Морозов. [245]

Я мигом передал управление Тягунину и бросился к окну.

... Какое жестокое разочарование! Я увидел разводье, по форме напоминавшее самолет.

Мы продолжали поиски, летая зигзагами. Каждые десять минут Спириин менял курс. Скоро внизу начали появляться отдельные заряды тумана, закрывавшие скованный льдами океан.

Туман все усиливался. На самолет надвигалась темнота. Мы перестали различать черные змейки разводьев и трещин.

Надеясь, что туман скоро кончится, мы, не оставляя поисков, держали прежний курс. То ныряли под облака, внимательно осматривали льдины, то поднимались вверх.

В конце концов туман и облачность поставили перед нами непроходимый барьер. Пришлось ломать курс. Повернули вправо под углом девяносто градусов. Но опять облачность преградила нам путь. Мы снова повернули... Что, если они здесь, близко... слышат звук наших моторов...

Мы стремились пробиться дальше, но облака давили ниже и ниже. Все пути плотно закрыло туманом.

Тяжело было покидать этот район, но пришлось уступить Арктике. Нам грозило обледенение.

Обратно шли в сплошных облаках, нависших в несколько ярусов. Время от времени я с опаской поглядывал на крылья, не начинается ли обледенение. Глухо доносились сигналы маяка. Звезд не было видно.

На восемьдесят пятом градусе показалось расплывчатое, бледное солнце; оно еле-еле просвечивало сквозь густую облачную дымку.

По мере приближения к Рудольфу солнце становилось все ярче. Неожиданно мы вырвались из облаков и увидели ясное синее небо. Позади остался гигантский облачный обрыв.

В 13 часов 10 минут мы сели на куполе Рудольфа. Полет продолжался десять часов.

Мы готовились к новым полетам. Лыжи вновь заменили колесами. Но Арктика обрушилась на нас еще более жестокими циклонами, туманами, метелями.

Начались морозы. Лагуны затянуло льдом. Из США был отозван Грацианский, уже совершивший шесть смелых полетов в глубь Арктики. [246]

Проведя в воздухе в общей сложности сорок два часа, он обследовал десять тысяч квадратных километров. Летать Грацианскому приходилось в крайне тяжелых метеорологических условиях, большей частью на высоте трехсот-четырёхсот метров, а иногда и бреющим полетом. Малейшая неосторожность и самолет мог врезаться в нагромождения торосов.

Однако полярная ночь и суровая арктическая зима ни в какой мере не приостановили мероприятий советского правительства по розыскам экипажа Леваневского.

Наши самолеты, находившиеся на Рудольфе, не были приспособлены к ночным арктическим полетам.

Поэтому правительство решило направить на поиски другие, специально оборудованные корабли.

Московские заводы спешно подготовили их, и в начале октября из Москвы на остров Рудольфа вылетели на тяжелых машинах Герой Советского Союза Бабушкин, летчики Мошковский и Чухновский. В

качестве вторых пилотов на каждой машине летели специалисты по ночным полетам. Кроме этого, на Рудольф были отправлены пароходом два самолета «П-5» и три самолета для разведки погоды и связи.

Мы получили приказание вернуться в Москву. Мысль о том, как оторваться на колесах от снежного покрова, не особенно волновала нас, так как мы основательно разгрузили машины: горючего взяли всего на десять часов полета, продовольствия — на два месяца.

Для каждого самолета, чтобы облегчить ему разгон, была подготовлена утоптанная с помощью трактора дорожка. Самолеты поднялись в воздух. Мы построились и взяли курс на Амдерму, хотя вскоре сообщения о погоде заставили нас изменить курс и пойти на мыс Желания.

Вскоре после нашей посадки поднялась пурга.

Пока мы дожидались погоды для взлета, ко мне пришла радиограмма из родных мест. Сюда, на семьдесят седьмой градус северной широты, земляки сообщали, что выдвинули меня кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР.

Я немедленно ответил:

«Спасибо за высокую честь. Ваше доверие постараюсь оправдать. Скоро буду у вас».

Двадцать девятого октября установилась хорошая погода. Я собрался рулить на старт, как вдруг раздался [247] оглушительный взрыв. Моя машина резко накренилась в правую сторону:

— Что случилось?

Спириин выскочил из радиорубки и обнаружил, что лопнула крышка правого колеса. Запасного колеса не было.

Я немедленно послал радиограмму на Рудольф начальнику экспедиции. Шевелев ответил:

«Дано распоряжение ледокольному пароходу «Русанов» доставить запасное колесо из бухты Тихой».

Но в это время на Земле Франца-Иосифа ударили морозы. «Русанов» вмерз в крепкий лед. Я созвал механиков. Сугробову пришла в голову великолепная мысль: снять с колеса покрывку и камеру и намотать на его обод толстый канат.

— Ручаюсь, Михаил Васильевич,—уверенно заявил он,—с таким колесом поднимемся, а сесть на песчаном аэродроме вам будет не так уж трудно. Ведь машина пустая.

Мы приняли его предложение.

Когда под руководством Сугробова сняли покрывку и камеру, колесо заметно уменьшилось: вместо двух метров оно имело теперь всего метр в диаметре. В пазы обода мы намотали канат, по каждому витку усердно били тяжелыми кувалдами, а под конец крепко затянули канат сеткой из проволоки. После этого наша машина выглядела так, словно она побывала в протезном институте.

До мыса Желания нас летело девять человек. Теперь, чтобы облегчить самолет, мне пришлось посадить четверых — Дзержевского, Тягунина, Кистанова и Морозова. Груз разместили так, чтобы он давил на неповрежденное колесо; из баков правого крыла перелили в левое две тонны горючего.

Второго ноября на мысе Желания вновь установилась хорошая погода. Откладывать вылет было рискованно. Солнце уже ушло за горизонт. В это время радист зимовки Маточкина Шара сообщил нам последнюю сводку погоды:

«Видимость до пяти километров, облачность триста метров. Амдерма сообщает, что видимость удовлетворительная, но ветер семь баллов».

На поврежденном самолете мы могли сесть только в Амдерме. Туда нам привезут из Архангельска новое [248] колесо. Рассчитывать на возвращение или на промежуточный аэродром не приходилось. Даже если машина хорошо выдержит посадку, не следовало надеяться на то, что мне дважды удастся стартовать с таким колесом. Я пошел на взлет.

Сначала машина двигалась с трудом. Налетая на камни, металлический обод высекал искры. Но постепенно я набрал скорость и, приподняв правое крыло, побежал на одном левом колесе. В это время канат, которым было обмотано испорченное колесо, перерезало в нескольких местах острыми камнями. Он запутывался, цеплялся за стойки, обрывался и снова запутывался. В конце концов его так захлестнуло, что колесо перестало вращаться. Но мы уже были в воздухе.

— Ну, Михаил Васильевич,—сказал Спирин, выйдя из радиорубки,—теперь наше колесо привязано крепко.

Передав ему управление, я посмотрел на колесо. Действительно оно оказалось прочно привязанным к стойке. Я надеялся, что при посадке канат оборвется.

Скоро самолеты Молокова и Алексеева тоже поднялись в воздух. Все три машины взяли направление на юг.

Спирин занял место второго пилота. Штурманские расчеты сейчас не были нужны; мы имели хороший ориентир — берег Новой Земли.

Постепенно облачность становилась плотнее, видимость ухудшалась. Лишь временами мелькали обрывистые берега.

Мы приближались к Маточкину Шару. Под нами бушевало море. Теперь мы ясно различали белые гребешки волн. По вертикали видимость была отличная, но впереди виднелась лишь густая пелена. Из тумана неожиданно выросла огромная гора. Она приближалась к нам с неумолимой быстротой. Не теряя ни секунды, я дал полный газ всем моторам и доотказа потянул на себя штурвал. Машина пошла вверх. Скорость падала... И вот, когда все уже были готовы к удару, я положил машину влево и каким-то чудом, вывернувшись почти у самой горы, ушел в сторону.

Мы со Спириным обменялись взглядами. Каждый прекрасно понимал, что секунду назад смотрел смерти в глаза.

Берегушел вправо. В погоне за ним я повернул машину в ту же сторону. И тут мы попали в «каменный мешок»: земля оказалась справа, слева и впереди. [249]

«Это залив!»—промелькнула мысль.

Берег надвигался с молниеносной быстротой. Спирин дал полный газ и поставил самолет вертикально на крыло. Машина задрожала.

— Что ты делаешь?—крикнул я.

Почти над самыми волнами мне удалось выравнять самолет.

— Ты с ума сошел, Иван Тимофеевич! Разве можно так вертеть тяжелую машину?

— Что ж я мог сделать, — ответил он,—когда мы чуть было в берег не врезались!

Я решил повернуть на юго-восток, с расчетом уйти подальше от опасных берегов и лететь слепым полетом через Карское море, к острову Вайгач.

Под нами снова шумело море. Оно то скрывалось, то вновь появлялось в просвете облаков.

Гребешки на море стали исчезать. Море и туман слились в один серый тон. Лететь было очень трудно.

Внезапно мы снова увидели темные очертания берега. Он быстро рос, приближаясь к нам. Но это оказался пологий мыс. Нам удалось перескочить через него и вырваться к морю.

Прошло три часа после вылета с мыса Желания. Погода улучшилась. Словно из темного подвала мы выбрались, наконец, на свежий воздух.

В это время Сима Иванов принял радиogramму из Амдермы:

«Шторм одиннадцать баллов. Видимости никакой».

Мы рассчитывали попасть в Амдерму в сумерках. Видимость и сейчас плохая. Значит, тогда будет совсем темно.

Как сесть в темноте на одном колесе?

Все же мы решили продолжать путь.

Недалеко впереди появилась черная точка. Самолет. Кто это?

Добавил обороты моторам, догнал. На фюзеляже ясно видны опознавательные знаки «СССР Н-171» — это Молоков.

Хотел связаться с ним по радиотелефону, но радист Молокова был занят разговорами с Амдермой и нас не слышал.

— Иван Тимофеевич, — обратился я к Спирину, — раз в Амдерме шторм, давай подыскивать место для посадки [250] на Новой Земле, прямо в тундре. Туда нам смогут привезти колесо.

Спирин предложил пролететь еще немного вперед.

— Возможно, нам удастся добраться до мыса Меньшикова, — сказал он. — Я видел там домик. Хорошо бы сесть около него. Все-таки будет где жить.

Мы опять пошли по берегу Новой Земли, к самой южной ее оконечности.

Молоков не видел нас. Он уходил вперед, держа курс на Амдерму.

Погода портилась. Машину бросало то вверх, то вниз. Но вот и мыс Меньшикова. Мы видим, как, ударяясь о берег, огромные волны рассыпаются тысячами брызг.

Сделав круг, намечаю более или менее ровную площадку между двумя небольшими озерами.

Разворачиваюсь. Определить направление ветра при такой его силе нетрудно.

Убрав моторы, кричу Спирину:

— Сажусь! Будь, что будет!

Самолет коснулся здоровым колесом поверхности тундры и покатился, потом начал медленно опускаться на больное. Едва оно коснулось земли, как от сильного рывка лопнул канат, и машина заковыляла, как подстреленная птица.

Спустя мгновение, я почувствовал резкий тормоз. Затем какая-то сила завернула нас вправо. Толчок.

Машина задрала хвост и начала медленно падать на нос. Потом как бы в нерешительности покачнувшись сперва в одну, потом в другую сторону и послушно опустилась на хвост. Мы облегченно вздохнули.

Спирин бросился в радиорубку и оттуда крикнул:

— Все в порядке, машина цела!

Мы выскочили из самолета. Правым крылом он почти касался земли. Здоровое колесо стояло на тонком льду, покрывавшем тундру. Обод больного колеса пробил тонкую ледяную корку и до самой оси зарылся в землю. На снегу валялись разбросанные во все стороны куски каната и проволоки, которыми мы так старательно крепили колесо на мысе Желания.

Под приподнятое крыло дул сильный ветер. Он грозил перевернуть машину. Кайлами и лопатами вырыли мы около уцелевшего колеса большую яму, разыскали на морском берегу среди плавника хорошую вагу, притащили ее и под «Дубинушку» принялись закидывать хвост самолета, [251] чтобы стоявшее на поверхности колесо опустить в яму. Как только оно провалилось, машина выравнялась.

Теперь можно было спокойно ждать прибытия парохода с запасным колесом.

Мы осмотрелись вокруг. Пустынный берег выглядел неприветливо. Но все же хорошо, что мы на земле, а главное, что цела машина.

Через десять минут связались с Амдермой и сообщили, что сели благополучно на мысе Меньшикова. Я попросил немедленно выяснить, где самолеты Молокова и Алексеева. Но связь внезапно прекратилась.

Вскоре Сима Иванов случайно подслушал разговор Амдермы с Москвой. Амдерма радиовала:

«Видимость плохая. Над зимовкой появился самолет Молокова. Он пошел на посадку.

Сели хорошо в одиннадцатibalльный шторм».

Оставалось узнать, где Алексеев. Сима усердно ловил все станции, и только через час остров Диксон сообщил нам, что Алексеев сел в заливе Благополучия.

Пора было устраиваться и нам.

Бассейн пошел к маяку.

Маяк светил не все время, а загорался вспышками. Около него стоял полуразвалившийся домик.

Повидимому, он служил когда-то временным жилищем для строителей маяка.

Мне сообщили по радио, что на мыс Меньшикова вышли собачьи упряжки с продовольствием. Но к нам они так и не добрались — помешала пурга. Трое суток люди плутали во льдах, а потом, измученные, вернулись на зимовку.

К нам хотели выслать бот. Но в море свирепствовал жестокий шторм, и капитан не рискнул сняться с якоря.

Решили раскинуть палатку, потом раздумали. При таком бешеном шторме ее все равно унесло бы. Оставалось одно: оборудовать под жилье радиорубку Иванова. Наглухо закрыв наружную дверь, мы надули резиновые матрасы, положили их на пол, вывернули мехом вверх спальные мешки и разостлали на них меховые кухлянки. Несмотря на все эти меры, ледяной ветер пронизывал стенки самолета. Целые сутки слушали мы вой ветра и свист пурги. [252]

Так шли дни за днями. Наступило шестое ноября. Завтра двадцатая годовщина Великой Октябрьской революции.

Ночью мы вышли на берег моря, собрали плавник и разложили огромный костер.

Мы не могли оторвать глаз от яркого пламени. Возвращаться в кабину самолета не хотелось. Но со всех сторон нас обдувало ледяным ветром, и в конце концов мы все же медленно и неохотно побрели в нашу тесную квартиру.

Утром проснулись в приподнятом настроении. Сегодня седьмое ноября. Мы, пятеро советских граждан, заброшенных стихией в пустыню Заполярья, праздновали вместе со всей Родиной замечательный исторический день.

Мысленно мы были там, на Красной площади. Вот идут войска, самолеты плывут ровным строем высоко в небе. Трибуна. Знакомые улыбающиеся лица лучших людей, дорогих всей стране.

Только на девятые сутки стихла пурга. А еще через двадцать четыре часа, ночью, мы получили радиограмму с направляющегося к нам бота «Вихрь». Капитан сообщал:

«Видим маяк. Подходим к мысу Меньшикова. Темно. Разведите на берегу костры».

Мигом с ракетами и ведром бензина мы помчались на берег.

Скоро в темноте зажглись огоньки. Это подходил «Вихрь».

Огоньки медленно приближались, потом они словно повисли на темной стене,—бот остановился.

Мы ждали у костра. Вдруг послышались голоса:

— Левее, левее!

Это высаживались из шлюпки товарищи.

Нам привезли продовольствие, папиросы, а главное — колесо.

Все принялись за работу. Вытащили из канавы машину. Сменили колесо. Все было готово к вылету.

Я дал полный газ и поднялся в воздух.

Амдерма встретила нас ясным небом и легким, едва ощутимым ветерком.

Из Амдермы в Архангельск на борту моей машины летели три пассажира: муж, жена и грудной ребенок. Признаться, я долго не решался взять их. Но супруги — студенты-практиканты, [253] застрявшие в ожидании парохода, так упрашивали, что я не устоял, и не пожалел об этом. Ребенок чувствовал себя превосходно, будто всю жизнь провел в воздухе.

— Когда ваш сын вырастет, он будет замечательным летчиком!—пообещал я молодой матери, высаживая ее на Архангельском аэродроме.

В первый же день пребывания в Архангельске я заметил, что у Симы Иванова какие-то странные, мутные глаза. Попробовал расспросить, что с ним. Стараясь казаться бодрым, он ответил:

— Не беспокойся, командир. Все в порядке.

Весь день Сима ходил невеселый. А вечером, когда мы собирались в театр, он признался:

— Нездоровится мне что-то. Трясет меня. Лучше я не пойду.

Мы тотчас пригласили врача.

— Возможно, что это грипп. Пока еще трудно определить,—сказал врач.

Через день мы вылетели в Москву. Иванов чувствовал себя попрежнему неважно. У него был небольшой жар и озноб.

— Скорее бы добраться до Москвы! Там все пройдет, — говорил он, продолжая с усердием исполнять обязанности радиста.

В Москву мы прибыли не так скоро. Около Вологды наши корабли попали в густой туман и снегопад.

Мы шли бредущим полетом. Внизу мелькали макушки деревьев, какие-то строения, железная дорога.

Иванов принял радиограмму о погоде за Вологдой:

«Туман усиливается, возможно обледенение».

Если в Арктике иногда и приходилось рисковать, то здесь мы не имели на это права.

Было решено сесть в Вологде.

Сима чувствовал себя все хуже и хуже. У него перестала действовать правая рука. Он хотел продолжать работать левой, но болезнь обострялась с каждым часом.

Убедившись в том, что погода может надолго задержать нас в Вологде, я отправил Симу в сопровождении врача в Москву.

Через два дня мы тоже были в Москве.

Я поспешил навестить Иванова. [254]

Сейчас, когда он заболел, я особенно остро чувствовал, какие крепкие нити настоящей дружбы связывают нас. Много мы пережили вместе с Симой во время полетов на Север. Помню, как, сидя на мысе Меньшикова, Сима мечтал о солнце, о зеленой листве... — Михаил Васильевич, возьми меня с собой в санаторий, где ты будешь отдыхать. Вместе мы два раза летали на полюс, вместе и отдохнем. Хорошо? Под вой пурги, дрожа от холода, мы строили планы поездки в Кисловодск. И вот он в больнице. Ему очень плохо, он уже не разговаривает. Врач посоветовал мне не показываться ему на глаза. — Встреча с вами может его взволновать и ускорить смерть. Через два дня Сима умер.

СНЯТИЕ ЗИМОВЩИКОВ

Льдину со станцией «Северный полюс» стремительно несло на юг. Если направление дрейфа вполне соответствовало ожиданиям зимовщиков, то совершенно неожиданной оказалась его скорость, все более увеличивающаяся по мере приближения к Гренландии. По первоначальному плану снятие папанинцев предполагалось в марте. Разумеется, эта операция была менее сложной, нежели создание станции на Северном полюсе. Но и здесь имелись свои трудности. Одна из них была связана с особенностями Гренландского моря, где в марте туманные дни значительно преобладают над ясными. Другая заключалась в том, что при снятии папанинцев нельзя было опираться на сухопутную базу. Поэтому необходимо было прибегнуть к помощи ледокольных судов. Подготовка экспедиции шла по двум направлениям: с одной стороны, в поход готовились ледокол «Ермак» и ледокольный транспорт «Таймыр», с другой — воздушный отряд под начальством Героя Советского Союза Спирина. Для наблюдения за кромкой льда в районе дрейфа вышел разведчик экспедиции — гидрографическое судно «Мурманец». В конце января в Гренландском море развилась интенсивная циклоническая деятельность. Шесть дней подряд [255] непрерывно бушевал шторм. Дрейфующая льдина стала испытывать резкие толчки, на ней появились трещины. Первого февраля на рассвете пурга стихла. И тогда перед взорами зимовщиков предстал странный, незнакомый пейзаж. Он не узнали своей льдины. Исчезли привычные очертания ровного ледяного поля. Вокруг палатки чернели трещины. Повсюду виднелись льдины, разделенные большими пространствами воды. Были отрезаны две базы, а также технический склад с имуществом. Наметилась трещина под жилой палаткой. Весь день зимовщики провозились с переселением. Льдина катастрофически уменьшалась. А к вечеру ее размер был уже 30х50 метров. Несмотря на это, все наиболее ценное имущество было спасено. Разрыв льдины внес в работу по снятию папанинцев серьезные осложнения. Обломок ее был явно недостаточен для посадки большого самолета. Правительство приняло решение о немедленной отправке в Гренландское море ледокольных судов. Третьего февраля утром в море вышел «Таймыр». Для воздушной разведки и связи на пароход погрузили звено легких самолетов. Командиром летного звена был назначен пилот Власов. Базой для летного отряда Спирина должен был служить ледокольный пароход «Мурман», срочно подготовившийся к походу. На «Мурман» были погружены два самолета: лыжный «П-5» и амфибия «Ш-2». Пилотировать должен был летчик Черевичный. Седьмого февраля «Мурман» вышел в море. В то же время ленинградские рабочие усиленными темпами ремонтировали ледокол «Ермак». Капитаном назначили В. И. Воронина. На «Ермаке» должен был отправиться в море руководитель всей экспедиции Отто Юльевич Шмидт. В момент, когда льдину раскололо штормом, ближе всего к лагерю находилось судно «Мурманец». Правительство поручило командованию этого судна не ограничиваться наблюдениями за передвижением льда, а попытаться пробиться к лагерю и сделать все возможное для снятия группы. Каждые шесть часов капитан «Мурманца» И. Н. Ульянов должен был рапортовать в Москву о своем местонахождении. [256] Два раза на пути к льдине «Мурманец» попадал в жестокий шторм, подвергался обмерзанию. Когда до лагеря осталось 70 миль, началось сжатие. Только на шестые сутки удалось вырваться из ледовых тисков. Судно разводящими направилось к берегам Гренландии. Тем временем «Мурман» и «Таймыр», продвигаясь к лагерю, прошли через настоящее штормовое пекло. Море пенилось и кипело. Волны поднимались высоко над судами и обрушивались на палубы, рассыпаясь тысячами брызг и потоков. Ветер сбивал с ног, обжигал лицо, заставлял людей, находившихся на палубе, цепляться за поручни, тросы, мокрые бревна. Десятого февраля «Таймыр» вошел в тяжелые льды Гренландского моря и начал форсировать их. В тот же день, после долгих усилий, радист «Таймыра» связался с Кренкелем. С этого момента радиосвязь поддерживалась непрерывно.

«Таймыр» шел вперед, пробиваясь сквозь восьми-десятибальный лед и освещая себе путь тремя прожекторами, один из которых был установлен на капитанском мостике.

Утро двенадцатого февраля принесло большую радость: Кренкель сообщил, что в лагере виден свет прожектора. Для проверки решили на следующий день обменяться сигналами. В условленную минуту далеко на горизонте мелькнула искорка. Она вспыхнула и погасла. Это папанинцы зажгли магний. На «Таймыре» было всеобщее ликование.

На другой день «Таймыр» очутился в полосе непроходимых льдов. В сорока милях к северо-востоку от него форсировал тяжелые льды «Мурман». Несмотря на то что «Мурман» вышел значительно позднее «Таймыра», он нагнал его у кромки льдов, и теперь корабли шли почти на виду друг у друга.

Но тяжелые льды в равной степени препятствовали и «Таймыру» и «Мурману». Дальнейшее продвижение вперед зависело от тщательности ледовой разведки. Слово было за летчиками.

Пятнадцатого февраля сплошные смерзшиеся льды преградили путь обоим кораблям. В этот день разведывательные полеты провели летчики Черевичный и Власов.

Со льдины возле «Мурмана», представлявшей неплохой аэродром, на «Ш-2» вылетел Черевичный. Пробыв в воздухе [257] сорок пять минут, он вернулся обратно и опустился около судна. Состояние льдов, обследованных Черевичным, свидетельствовало о том, что в этом районе лагеря быть не может. Из последних сообщений Папанина было известно, что лагерь находится в районе пакового льда и больших нагромождений, а вокруг корабля лед был мелкобитый.

Через некоторое время Черевичный снова поднялся в воздух. Пройдя немного по направлению к лагерю, самолет попал в снегопад. Видимость резко ухудшилась. Летчик развернулся и пошел обратно. Но в это время на «Мурман» опустился туман.

Боясь налететь на корабль, Черевичный ушел в сторону, к берегам Гренландии, нашел там более или менее подходящую льдину и сел на нее, надеясь переждать непогоду.

К утру погода улучшилась. Приступили к запуску машин. Но не успели разжечь паяльную лампу и начать разогревание мотора, как вдруг лампа вспыхнула. Черевичный бросил ее в снег, накрыл чехлом и с трудом погасил пламя. Когда после этого он осмотрел лампу, обнаружилось, что лопнул ниппель. Лампа вышла из строя. Зная, что «Мурман» недалеко, летчик решил ждать помощи.

В тот же день, когда «Таймыр» разворачивался, идя на соединение с «Мурманом», пятиметровая льдина попала в винт и сломала две его лопасти. Корабль потерял управление и был теперь полностью предоставлен воле дрейфующих льдов. Почти целые сутки механики, водолазы и электросварщики устраняли эту серьезную аварию.

Все же трудный день был ознаменован большой радостью: вылетевший с «Таймыра» Власов обнаружил лагерь Папанина.

Вернувшись, Власов сообщил, что в лагере все в порядке; зимовка окружена пятимильным поясом пакового льда. Судя по наблюдениям летчика, корабли могли продвигаться дальше в западном направлении. Немедленно было отдано распоряжение идти вперед.

На следующий день с утра Власов приступил к поискам самолета Черевичного, не имевшего радио. Разбив район поисков на участки, он методически облетал каждый. На одной из льдин показалась черная точка. Это был самолет Черевичного. Через несколько минут Власов сделал [258] посадку и предложил Черевичному лететь с ним. Но летчик отказался покинуть свой самолет. Власов убедил его в том, что это может задержать снятие зимовщиков, и только тогда летчик решил пожертвовать своим маленьким «Ш-2». Сняв все ценное, что находилось на самолете, он вместе с Власовым вернулся на «Мурман».

После этого Власов летал в течение четырех часов, указывая кораблям наиболее удобный путь для продвижения к лагерю. Метр за метром, преодолевая тяжелые льды, «Таймыр» и «Мурман» упорно пробивались вперед.

Восемнадцатого февраля с «Мурмана» увидели лагерь. В бинокль отчетливо различался флаг Союза ССР.

Ровно в полночь впереди заблестел огонек. Наступал момент, которого с таким нетерпением ждали команды обоих ледоколов. Взволнованные люди облепили борты кораблей, забрались на ванты. А там вдали, на высоком торосе, стояла четверка зимовщиков, размахивая факелами.

До лагеря оставалось не больше трех километров. Гудки «Таймыра» и «Мурмана» прорезали морозный воздух. Расцветенные флагами пароходы приветствовали зимовщиков.

Первым к лагерю подошел «Мурман». Вслед за ним пришвартовался «Таймыр». Члены экспедиции по трапам спустились на лед. Двумя колоннами направились они к зимовке.

Навстречу им шла отважная четверка.

— Здравствуйте, братья родные!—сказал Иван Дмитриевич, и голос его дрогнул.

Здесь же, на льдине, состоялся митинг. Папанин взобрался на снежный холм и произнес короткую, взволнованную речь.

— Мы, четверка советских граждан, приветствуем два славных экипажа кораблей. Своим упорством и настойчивостью они еще раз показали всему миру, на что способен советский человек...

— Невольно задаешь вопрос: может ли советский человек где-нибудь пропасть? Забота нашей страны о людях показала, что нет. Мы были уверены в том, что, когда наступит время, за нами придут. И вот вы пришли.

В ответ выступавшему по необозримым просторам ледяных полей разнеслись приветственные возгласы. [259]

После митинга моряки и зимовщики отправились в лагерь, где все уже было приготовлено к переброске на корабль.

Прежде чем радиоаппаратура была унесена на корабль, Кренкель передал рапорт партии и правительству о завершении работы станции «Северный полюс».

Когда все имущество было погружено на ледаколы, зимовщики молча простились со своим лагерем...

Вскоре «Мурман» и «Таймыр» отошли от кромки льдины. По снежной поверхности ледяного поля тянулись следы человеческих ног. На месте бывшей зимовки колыхалось красное знамя.

На обратном пути корабли встретились с ледаколом «Ермак». Папанинцы перешли на его борт.

Пятнадцатого марта «Ермак» пришвартовался к пристани Ленинградского порта.

Папанин, Кренкель, Шишов и Федоров вступили на родную советскую землю.

За Родину

В июне 1941 года экипаж моего самолета получил ответственное задание — обследовать с воздуха Карское море. Вылетев из Москвы, мы через несколько дней совершили посадку на Енисее близ Игарки. «Как быстро расцветает наш Север», — думал я, разглядывая сверху прямые улицы заполярного города, выросшего на моих глазах. Вот прекрасный аэропорт с его характерными зданиями, лестница к величавому Енисею, на котором делают посадку летающие лодки.

По дороге в город мы видели зеленые побеги картофеля — этого редкого ранее на севере овоща. На далеком острове виднелись здания совхоза.

Через некоторое время сюда же, в Игарку, прилетел Иван Иванович Черевичный.

— Ну-ка, — предложил он, — кто из нас совершит наиболее длительный полет?..

Мы вступили с ним в социалистическое соревнование.

Надобно сказать, что незадолго до этого Черевичный поставил своеобразный двадцатитрехчасовой рекорд пребывания в воздухе.

Двадцать первого июня мы с наполненными доотказа баками вылетели на ледовую разведку. В состав экипажа [260] входили шесть человек: летчик Пусэп, штурман Штепенко, радист Богданов, механики Сугробов и Щербаков и я — командир экипажа.

Полет протекал успешно. Под крылом самолета мелькали льды Карского моря. Мы с Пусэпом сменяли друг друга у штурвала. Штепенко не отрывался от карты, отмечая состояние льдов. Сугробов внимательно следил за моторами. Настроение у всех было прекрасное.

Мы облетали все Карское море и собрали ценные сведения. Попутно мы выполняли второе, особенно приятное для нас поручение: сбрасывали зимовщикам посылки и письма.

Непрерывный двадцатипятичасовой полет подходил к концу. Мы шли курсом на юг, к далекой Игарке. Богданов связался с самолетом Черевичного, летящим над морем Лаптевых.

— Ваш рекорд побит! — радировал Богданов.

Черевичный тут же ответил:

— Знаю об этом и поздравляю. Мой радист следил за вами с начала вылета. Но вы особенно не радуйтесь. Через несколько дней я все равно перекрою ваш рекорд.

— Что ж, будем соревноваться дальше, — согласились мы.

Но соревноваться нам не пришлось.

Сразу же после возвращения на Игарку мы узнали о вероломном нападении фашистов на нашу страну и о выступлении Вячеслава Михайловича Молотова.

Я тут же заявил своим товарищам:

— Ледовая разведка окончена. Полетим, товарищи, защищать Родину!

Медленно тянулись часы полета в Москву. Сидя за штурвалом, я вспоминал свою жизнь. В памяти особенно четко всплыл 1939 год — дни боев с белофиннами.

В самом начале этих боев я явился к товарищу Ворошилову. Климент Ефремович внимательно выслушал меня.

Я напомнил о своем выступлении в день прилета с Северного полюса, о своем обещании направить самолет туда, куда прикажут мне партия и правительство.

— Этот час настал. Разрешите мне выполнить свое обещание, — просил я Климента Ефремовича.

Товарищ Ворошилов направил меня вместе с моим экипажем в город Петрозаводск, в распоряжение командующего армией. [261]

По дороге я залетел в одну авиационную часть и на всякий случай установил бомбодержатели.

По моей просьбе командир части дал мне одного из лучших штурманов-бомбардиров, двух стрелков и специалиста по вооружению.

Члены моего экипажа были людьми гражданскими, но, по распоряжению начальника Военно-Воздушных сил, их срочно аттестовали. Штурман Штепенко — ныне Герой Советского Союза — получил звание капитана. Остальные тоже получили чины по занимаемым должностям.

В Петрозаводск мы прилетели во всеоружии. На аэродроме летчики и механики обступили наш самолет. Увидев бомбодержатели на нашей яркооранжевой машине, они с удивлением спросили: не думаем ли мы совершать на ней боевые полеты?

— Да вас на такой корове сразу же собьют,—уверенно заявил командир полка.—Какова скорость вашего самолета?

— Сто восемьдесят километров.

Все рассмеялись.

— Да... далеко на нем не уедешь! Больно неповоротлив, да и приметен. Разве только ночью...

— Ночью так ночью,—покорно сказал я.

Но смириться на словах было гораздо легче. На другой день на рассвете все самолеты полка пошли на боевые задания. Они возвращались, нагружались бомбами и летели вновь. Боевая жизнь была в полном разгаре. Мои товарищи рвались в бой.

— Товарищ командир! Мы что — прилетели сюда смотреть, как другие бомбят? Почему сидим? Бомбы подвешены, моторы в полной готовности!

— Полетим ночью,—ответил я.

— Ночью мы и так полетим,—упорствовали мои друзья.

Чем сильнее они настаивали, тем более убеждали меня в том, что они правы. Я подошел к самолету.

— Хорошо! Заводите моторы,—сказал я механикам, — а я пойду на командный пункт, получу боевое задание.

После этого путей к отступлению у меня уже не было.

Откуда взялось у меня красноречие — сам не знаю, но командира я уговорил. Через час наш самолет был в воздухе.

Бомбы и пулеметы изменили летные качества машины. Скорость со ста восьмидесяти километров упала до ста [262] пятидесяти, не больше. Высота также набиралась медленно.

Пролетаем линию фронта. День ясный, впереди виднеется цель. И тут я вспомнил, как пионеры не раз спрашивали меня:

— Товарищ Водопьянов, а вы смелый?

Меня всегда немного смущал этот вопрос: ну как ответить? Сказать — смелый, подумают хвалится.

Сказать — нет, а как же я тогда летаю? Вот и теперь я держал курс на цель и сам с собой рассуждал на эту тему. С одной стороны, я боюсь, как бы на нас не напали истребители. С другой стороны, я уверен, что если они нападут, то не они собьют наш самолет, а мы их. Смелость заключается в уверенности, в конце концов решил я. Когда боец идет в наступление с винтовкой в руках, он уверен, что не враг убьет его, а он врага.

С такими мыслями я подлетал к цели. На маленькой станции мы заметили груды какого-то имущества, покрытого брезентом. Вероятно, имущество было военным. Одна на другой посыпались на брезент наши бомбы. Что там творилось! Все белое стало черным. Несколько бомб угодили прямо на железнодорожное полотно. Потом оказалось, что, разбив линию, мы отрезали путь к отступлению финского бронепоезда.

Потом мы наловчились. Вместо одного вылета в день стали делать по два.

Однажды командир части получил от командования задание разбомбить сильное укрепление врага.

— Хорошо бы,—обратился ко мне командир,—слетать раза два на вашем самолете и сбросить на это укрепление тонн десять груза.

Я вспомнил, как он назвал мою машину коровой, и говорю:

— Летите со мной. Места вы знаете хорошо. И результат бомбежки увидите сами.

— С удовольствием,—отвечает он.

— Только,—говорю,—мы будем летать на «корове», как бы чего не вышло.

Он посмотрел на меня и улыбнулся.

Через час мы полетели. Задачу выполнили, только нас сильно обстреляли; привезли несколько пробоин.

Пошли во второй раз, поднялись выше облаков и в их разрывах сравнительно легко нашли цель. Груз лег там, [263] где ему полагалось. Только я стал разворачивать машину, чтобы идти обратно, смотрю со стороны Финляндии с бешеной скоростью приближаются два истребителя. Стрелки приготовились к встрече. Не долго думая, я ушел в облака. Лечу по приборам, ныряя из одного облака в другое. Прошло с четверть часа. «Ну, думаю, отстали». Вылезаю из облаков, а истребители тут как тут, едва не задевают нас колесами. Потом оказалось, что истребители-то были наши. Узнав мой самолет, они повернули обратно...

Когда командование узнало через пленных, что за моей оранжевой машиной в самом деле охотятся финские истребители, нам запретили летать днем.

Вскоре ударили сильные морозы. Водомаслогрейки не успевали обслужить все самолеты, вода мерзла на лету. Вот тут-то и пригодился наш полярный опыт — ведь мы могли летать при любом морозе. Наш самолет не нуждался в водомаслогрейке. Вместо воды мы залили в моторы антифриз, который не замерзает даже при сорока градусах мороза. За час до вылета механики специальными лампами подогрели моторы. Одновременно грелись и незамерзающая жидкость и масло.

Я решил, что наш опыт следует применить широко. Полетел в Москву и, с разрешения товарища Ворошилова, заказал на заводе точно такие же подогреватели, как у нас.

В течение двух недель не только наша часть, но и другие авиационные соединения получили подогреватели.

...Когда война с белофиннами окончилась, мы вернулись в Москву, сняли бомбодержатели и снова полетели на далекий Север.

...В Москве я пересел на тяжелую бомбардировочную машину. После тренировки, в начале августа 1941 года, я получил задание бомбить фашистское логово — Берлин. Начался мой первый полет в глубокий тыл врага.

Со мной летели смелые, способные боевые друзья. Вторым пилотом был Пусэп, штурманом Штепенко, радистом Богданов, бортмехаником — все тот же Бассейн.

Пусэп — умелый, опытный летчик. Он целыми часами может, не видя земли и неба, вести машину по приборам точно по курсу. Его любимое выражение: «Все в порядке». [264]

И у подтянутого, аккуратного Пусэпа действительно всегда все в порядке. Родители его переехали из Эстонии в Сибирь еще до Октябрьской революции, но Пусэп хорошо знает эстонский язык.

Небольшого роста, худощавый Штепенко отличается исключительной храбростью. Про него в шутку говорят: «как в таком маленьком и столько смелости». Это блестящий штурман. Меня всегда восхищала точность, с которой Александр Павлович приводил самолет к цели, а также хладнокровие, не покидавшее его во время самых сложных переделок.

С прекрасным радистом Богдановым я летал в Арктике и на финском фронте. Это хороший товарищ, всегда спокойный, уверенный, веселый. И внешность у него очень приятная: настоящее русское лицо с широким лбом и сероголубыми глазами.

Хорошая погода сопровождала нас только до линии фронта. Потом появилась облачность. По характеру облаков можно было предположить, что впереди нас ожидает циклон.

Путь предстоял дальний. Я решил лететь выше облаков. Солнце село, появилась луна. На высоте четырех тысяч метров мы надели кислородные маски.

Луна скрылась. Я передал управление Пусэпу. Штепенко время от времени менял курс. Отчетливо слышалась его команда:

— Пять градусов влево, так держать...

На высоте шести тысяч метров мы опять увидели луну, но она была в морозной дымке. Температура упала до 30° ниже нуля. Так мы шли около трех часов при слабом лунном сиянии. Облачность неожиданно кончилась высоким обрывом. Внизу, белыми от луны полосами, лежало море.

Самолет приближался к Германин. Курс был взят на Берлин.

Вновь появились облака. Сначала они были редкие, потом превратились в сплошную густую пелену, плотно окутавшую землю.

На высоте семи тысяч метров остановился крайний правый мотор. Это отказал компрессор, которому нехватало воздуха.

— Далеко ли до цели?—спросил я Штепенко.

— Двадцать минут полета,—ответил штурман. [265]

Сбросить бомбы, не долетев до цели, и повернуть обратно? Но есть ли гарантия в том, что не остановится и второй мотор. Тогда мы все равно не дотянем к себе на аэродром и не выполним задание.

Надо лететь к цели. Ровно через двадцать минут самолет дрогнул. Это Штепенко открыл люки. Еще минута... и одна за другой посыпались бомбы.

— Домой!—крикнул штурман.

Внизу виднелось пламя взрывов от наших бомб. Сотни прожекторов устремились к нам, протягивая свои огненные щупальцы, но на их пути защитной стеной выросли густые облака. Щупальцы бессильно падали и тут же рассеивались в облаках. Стреляли зенитки. Я повел машину на снижение, и на высоте трех тысяч метров мотор снова заработал. Но не успел я порадоваться, как раздалась команда штурмана «вправо», потом «влево».

Впереди возник барьер заградительного огня зенитных батарей. Поневоле пришлось опять уйти вверх.

На шести тысячах метров мотор опять остановился. Мы несколько раз пытались снизиться, но сразу же попадали под обстрел зениток.

Осколки снарядов пробиты два бензиновых бака. Драгоценное горючее стало уходить. Механики прилагали все усилия, чтобы сохранить побольше бензина.

Светало. Вновь заработали все четыре мотора. Мы шли на высоте пяти тысяч метров. Впереди появились высокие обрывистые облака. Они напоминали каменные шпильи горного хребта. Казалось, сейчас самолет врежется в них и разобьется.

Мощный циклон, как неприступная крепость, преградил нам путь. Когда самолет врезался в сплошную облачную стену, в кабине поднялась белая пыль. В каждую щелочку густой струйкой проникал снег. «Настоящая Арктика»,—подумал я. Но на крыльях самолета льда не было, и мы спокойно вели машину в сильнейшей пурге. Несмотря на свой опыт полярного летчика, я впервые встретил циклон такой силы. За какие-нибудь десять минут в кабину нанесло массу снега, а приборы плотно покрылись снежной пылью. В конце концов нам удалось вырваться из снежных объятий, и мы снова летели над дождевыми облаками, похожими на бушующее море. По расчету времени машина находилась недалеко от линии фронта. [266]

Самолет вел Пусэп, а я внимательно смотрел вниз. Земля, изрезанная мелкими полосками пашен, пересекалась отдельными участками леса. Виднелись хутора, расположенные недалеко друг от друга. Впереди показалось несколько хуторов, объятых пламенем. Одновременно стали появляться частые клубы дыма, по которым легко можно было догадаться, что мы находимся над линией фронта. Снаряды рвались на западе и востоке. Стреляли и в нас.

— Под нами Эстония,—услышал я голос штурмана.

— Через полчаса будем дома,—добавил Александр Павлович. И вдруг произошло нечто совершенно невероятное. Как по команде, остановились сразу все четыре мотора. В кабине стало тихо. Высота была всего тысяча восемьсот метров, и самолет быстро снижался. Что предпринять? Прыгать с парашютами — значит попасть в руки фашистам. Садиться на открытое место — расстреляют. Выход один: сесть на густой лес, подальше от дорог, туда немцы доберутся нескоро. Разобьемся мы или нет, об этом я не думал.

— Приготовиться к посадке на лес,—предупредил я товарищей.

Один за другим люди уходили в заднюю часть самолета, где меньше риска погибнуть при посадке. Молниеносно сокращалась высота. Слышен был только свист ветра. Лес стремительно летел навстречу. Я выравнивал самолет, стараясь как можно больше потерять скорость.

Наша подбитая машина сперва хвостом коснулась верхушек деревьев, потом распростертыми крыльями легла на густой лес.

Словно страшная буря пронеслась над лесом, ломая сучья и вырывая с корнем деревья. И сразу наступила тишина. Фюзеляж с исковерканными крыльями опустился до самой земли.

— Товарищи!—крикнул я,—живы?

— Мы-то живы,—ответил Богданов,—а вы?

— Раз спрашиваю, значит все в порядке. Вылезайте, приехали!

Богданов выскочил из кабины первым. В одной руке он держал пистолет, в другой гранату. За ним вылезли и остальные. Неподалеку слышались орудийные выстрелы, трещал пулемет. [267]

— Пошли скорее от самолета! Сейчас немцы появятся. Слышите?—сказал Пусэп.

— В таком обмундировании далеко не уйти,—остановил я товарищей,—надо переодеться.

Мы быстро сбросили меховые унты и комбинезоны. Уходя, мы захватили с собой продукты. Все остальное сожгли. Направление взяли на восток, по ручному компасу.

Дождь постепенно утихал. Сквозь деревья мелькнуло что-то похожее на блиндаж. Решили проверить. Итти в разведку вызвался Штепенко; он взял с собой стрелка. Мы внимательно прислушивались к каждому шороху, готовые броситься на помощь товарищам.

Вернувшись обратно, разведчики сообщили, что около блиндажа они видели немца часового. Остальные, вероятно, спали. Время было раннее — пять часов утра.

— А ты уверен, что это немец?—спросил я Штепенко.

— Вот тут,—указал он повыше козырька своей фуражки,—я видел две пуговицы, фуражка у него вроде шлема.

Решили обойти это место и итти дальше. Вскоре мы натолкнулись на полуразрушенные бараки.

Место было открытое. Вокруг ни души. Около бараков валялись в беспорядке поломанные койки. На открытой площадке навалом лежал строительный лес. Очевидно, его приготовили для постройки новых бараков. Тут же помещался тир. Об этом можно было судить по мишеням на почерневших досках.

В одном из бараков мы нашли стенную газету на русском языке. Она была сильно измята и порвана. С трудом разобрали только маленькую статейку старшины Семенова «Как обращаться с оружием и как его чистить». Никаких указаний на место, где мы находимся, обнаружить не удалось.

Штепенко положил ручной компас на пол, а сам отошел в сторону, чтобы избежать действия на магнитную стрелку пистолета, гранаты и гвоздей на подошвах сапог. Когда стрелка установилась, он указал направление, куда мы должны были итти.

Не успели мы пройти и полкилометра, как натолкнулись на небольшое озеро. Высокий левый берег был покрыт редким сосновым лесом; правый, пологий, зарос травой и мелким кустарником. Мы пошли

правым берегом, чтобы [268] легче было укрыться от вражеских дозоров. Обходить озеро пришлось долго: место оказалось болотистым, надо было прыгать с кочки на кочку, а мы были нагружены продуктами и держали наготове оружие. То и дело проваливались мы по колено в мягкую тину. К этим мучениям добавились беспощадные комары.

Дождик то и дело поливал нас, как из душа. Твердо придерживаясь компасного курса, мы шли по болотам около четырех часов.

Когда, наконец, мы выбрались на твердое место, то попали в березовый лес, перемешанный с ольхой и мягким дубняком. Итти стало легче.

Показалась лесная просека, столбы телеграфной связи. На столбах, как струны, натянуты провода. К невысокому столбику прибита тонкая дощечка с надписью на эстонском языке.

Пусэп без труда прочел надпись: «Ходить по просеке строго воспрещается». И все же мы не могли решить, кто в настоящее время хозяйничает на этой земле. Ясно было одно: линия фронта проходит где-то очень близко.

Обидно, что мы не знали, кому служат телеграфные провода. В случае, если бы их использовали немцы, мы легко могли перерезать их и нарушить связь.

К середине дня погода прояснилась, проглянуло солнце. Одежда на нас высохла, но мы сами были до неузнаваемости грязны. Я чувствовал себя отвратительно: сапоги, купленные за несколько дней до полета, невыносимо жали ноги. Я предложил их стрелку Федерищенко, а взамен попросил его меховые чулки. Мы быстро переоделись, и я бодро зашагал в чулках, не отставая от товарищей.

Неожиданно впереди показались крыши двух небольших домиков. Как видно, мы наткнулись на хутор. Важно было только выяснить, кто здесь живет: мирные эстонские жители или немцы. Если немцы, примем бой. Вооружены мы неплохо.

Когда мы подошли поближе, оказалось, что это не домики, а пустые деревянные сараи. За одним из сараев стояла русская печка с большой трубой, вокруг которой догорали угли.

Пусэп грустно покачал головой:

— Сегодня на этом месте стоял дом, интересно, кто же его сжег? [269]

Кроме кур, гулявших в огороде, здесь не было ни одной живой души.

Задерживаться на хуторе было опасно: здесь нас легко могли обнаружить случайные фашистские отряды. Нарвав свежих сочных огурцов, растущих в огороде, мы ушли в чашу леса и в сумеречной прохладе продолжали путь по компасу. Тропинка, на которую мы выбрались, пересекала малоизъезженную проселочную дорогу. Дощечка на перекрестке указывала, что лесничий находится в трех километрах от данного места.

Мы не стали разыскивать лесничего, а продолжали свой путь. Справа от дороги, на лугу, мы увидели корову. Около нее стоял мальчуган с хворостиной в руке.

— Поговори со своим сородичем,—сказал я Пусэпу. — Только будь осторожен. В случае чего — дай знать выстрелом. Мы будем лежать здесь, в укрытии, и в любую минуту придем на помощь.

Вместе с Пусэпом пошел Штепенко.

Издалека раздался выстрел. В ту же минуту мы бросились цепью выручать товарищей. Но навстречу нам шли Пусэп и Штепенко, спокойные и улыбающиеся.

— Кто стрелял?—спросил я.

— Не знаем,—ответил Штепенко.—Мы тоже слышали далекий выстрел.

— Вероятно, охотник,—высказал предположение Пусэп.

— Что говорит мальчик?—спросил я.

— В четырех-пяти километрах отсюда проходит железная дорога, там наши.

— А не обманывает он?

— Может быть, и обманывает. Проверить не у кого.

Пошли дальше. Скоро тропинка привела нас на другой хутор. Из крайнего дома вышла старуха с ведром помоев для скотины.

Пусэп по-эстонски спросил ее, далеко ли до железной дороги.

Старуха оказалась любезной. Поставила на землю ведро, оправила фартук и, указывая рукой по направлению тропы, сказала:

— Версты две-три, не больше...

— Там кто, немцы или наши?—поинтересовался Пусэп.

Старуха внимательно осмотрела нас, как бы спрашивая: [270]

— А вы сами-то кто такие?..

Помолчав, она ответила:

— Немцев там нет. Железную дорогу занимают красные.

Поблагодарив старуху, мы поспешили дальше. Настроение у всех поднялось. Теперь, когда подтвердились слова мальчика, появилась уверенность, что скоро доберемся до своих.

— Теперь можно и позавтракать,—сказал я.

— Со вчерашнего дня постимся,—добавил Богданов.

Мы уселись вокруг чемодана и принялись за еду. На закуску у нас имелись огурцы, сорванные на хуторе. Каждый из нас взял по огурцу, потер его грязными руками и съел с огромным аппетитом.

После короткого отдыха мы снова двинулись вперед. В тупике показался товарный поезд. По железнодорожному полотну шел человек в форме пограничника.

Обрадованные, мы быстро вышли из леса. Увидев нас, военный схватился за кобуру. Как потом оказалось, он принял нас за бандитов, и неудивительно. Вид наш никак не мог внушать доверие. Я, например, был в кожаном костюме, на голове шлем с болтающимся шнуром, на ногах рваные меховые чулки...

— Осторожнее!—крикнул я.—Это же свои!

Военный внимательно посмотрел на меня. На его удивленном лице появилась приветливая улыбка.

— Михаил Васильевич Водопьянов! Откуда вы?

Я не мог сразу вспомнить, где встречался с этим человеком.

— Моя фамилия Сидоров. Разве забыли? Я с вами в тридцатом году летал на Сахалин. Постарели вы, Михаил Васильевич... Седой уже...

Пока мы отдыхали у Сидорова от короткого, но очень тяжелого пути, он связался по телефону со штабом. Ночью нас отвезли в Ленинград, а наутро мы вылетели в Москву.

Меня вызвал И. В. Сталин.

Совсем близко вижу его усталые, но такие вдохновенные глаза.

Как всегда, первый его вопрос — о людях. Он беспокоится, нет ли убитых и раненых.

Выслушав мой доклад, Иосиф Виссарионович предлагает:

— Идите и отдыхайте! [271]

Мне очень тяжело, что моя машина разбита. Я говорю об этом Сталину и прошу у него разрешения взять новую машину, чтобы продолжать свою боевую работу. Он смотрит на меня отеческим взглядом и говорит: — Если бы я был командиром части, я дал бы вам любой самолет.

* * *

Кончилась война. Наш великий народ, руководимый Коммунистической партией и Советским правительством, быстро залечивал тяжелые раны, нанесенные родной земле.

Мне довелось побывать на одном из участков строительства. Разговорился я с молодежью. Худощавый юноша с ясными серо-голубыми глазами сказал мне:

— Когда я учился в школе, мечтал стать летчиком. Все другие профессии казались мне совсем неинтересными. А вот сейчас я свой шагающий экскаватор не променяю на самолет. Полюбил я свою работу, полюбил на всю жизнь. Учусь заочно, хочу получить диплом инженера-электрика.

—Что же,—ответил я ему,—так и должно быть. Каждому своя специальность кажется самой нужной. А жизнь у нас действительно замечательная.

Я рассказал молодым строителям о ледяных пустынях, оживших при советской власти, о завоевании Северного полюса, а потом разговор перешел на настоящие и будущие дела. Оказалось, что все мои собеседники учатся. И большинство из них мечтает не только работать на уже существующих замечательных машинах, но и создавать новые.

Будущие конструкторы с таким увлечением, с такой подкупающей искренностью говорили о почти сказочных механизмах, что и я не выдержал, вместе с ними стал мечтать вслух.

...Снова на север летели наши тяжелые воздушные корабли. В кабине моего самолета находились научные работники. Они оживленно обсуждали широкие перспективы научно-исследовательских работ в советской Арктике.

Примечания

{1} *Аэропыль* — прибор для распыления с воздуха отравляющих веществ над местами скопления насекомых-вредителей.

{2} *Кухлянка* — шуба из оленьего меха.

{3} *Пимы* — меховые сапоги.

{4} *Камлейка* — ситцевый плащ с капюшоном. Надевается поверх меховой одежды, чтобы в мех набивался снег.

{5} Сборник «Встречи с товарищем Сталиным», Госполитиздат. 1939, стр. 63.

{6} Там же, стр. 65.



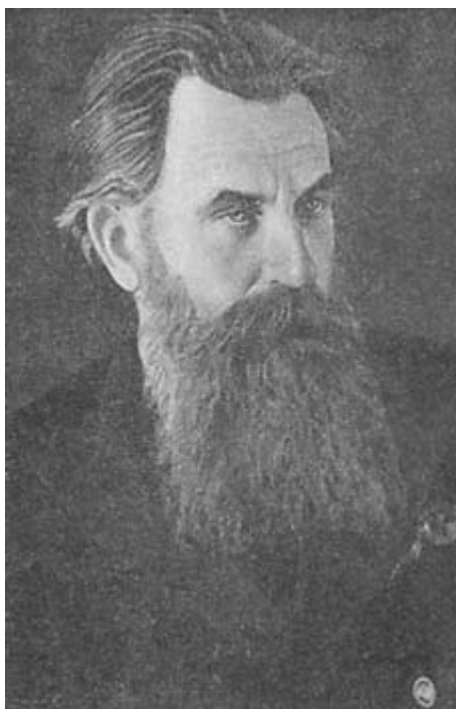
1907-й год. Село Студенки. (стр. 5)



Первые Герои Советского Союза: Н. П. Каманин, М. Т. Слепнев, И. В. Доронин, В. С. Молоков, М. В. Водопьянов, С. А. Леваневский, А. В. Ляпидевский. (стр. 55)



Михаил Сергеевич Бабушкин (стр. 87)



Отто Юльевич Шмидт. (стр. 91)



Баренцово море. (стр. 97)



Флегонт Иванович Бассейн. (стр. 105)



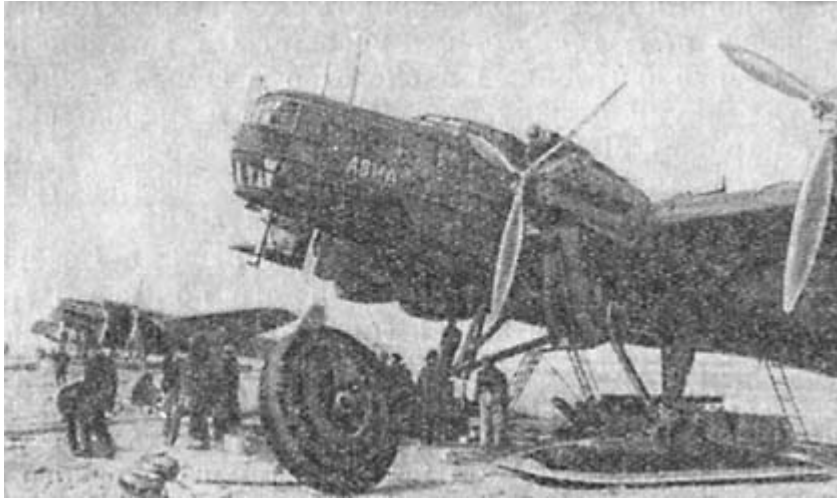
На острове Рудольфа. (стр. 118)



Командиры самолетов: И. П. Мазурук, А. Д. Алексеев, В. С. Молоков и М. В. Водопьянов. (стр. 125)



Павел Георгиевич Головин. (стр. 129)



Замена колес у самолетов лыжами. (стр. 140)



«Под нами полюс!» (стр. 197)



Зимовщики станции «Северный полюс»: Э. Т. Кренкель, И. Д. Папанин, Е. К. Федоров и П. П. Ширшов. (стр. 205)



Первый самолет на полюсе. (стр. 209)



Самолеты на льдине. (стр. 217)



О. Ю. Шмидт фотографирует жилые палатки. (стр. 219)



Возвращение в Москву. (стр. 229)