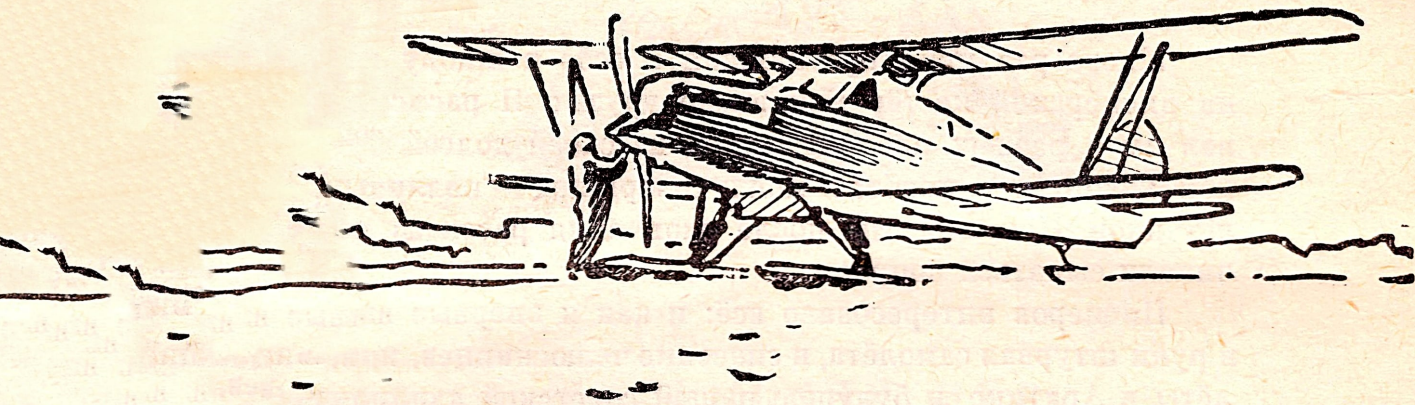




М. Водопьянов

**ПОЛЯРНЫЙ
ЛЁТЧИК**





М. Водопьянов

ПОЛЯРНЫЙ ЛЁТЧИК

РАССКАЗЫ

Рисунки К. Арцгулова



ПАРОХОД РАЗДАВЛЕН ЛЬДАМИ

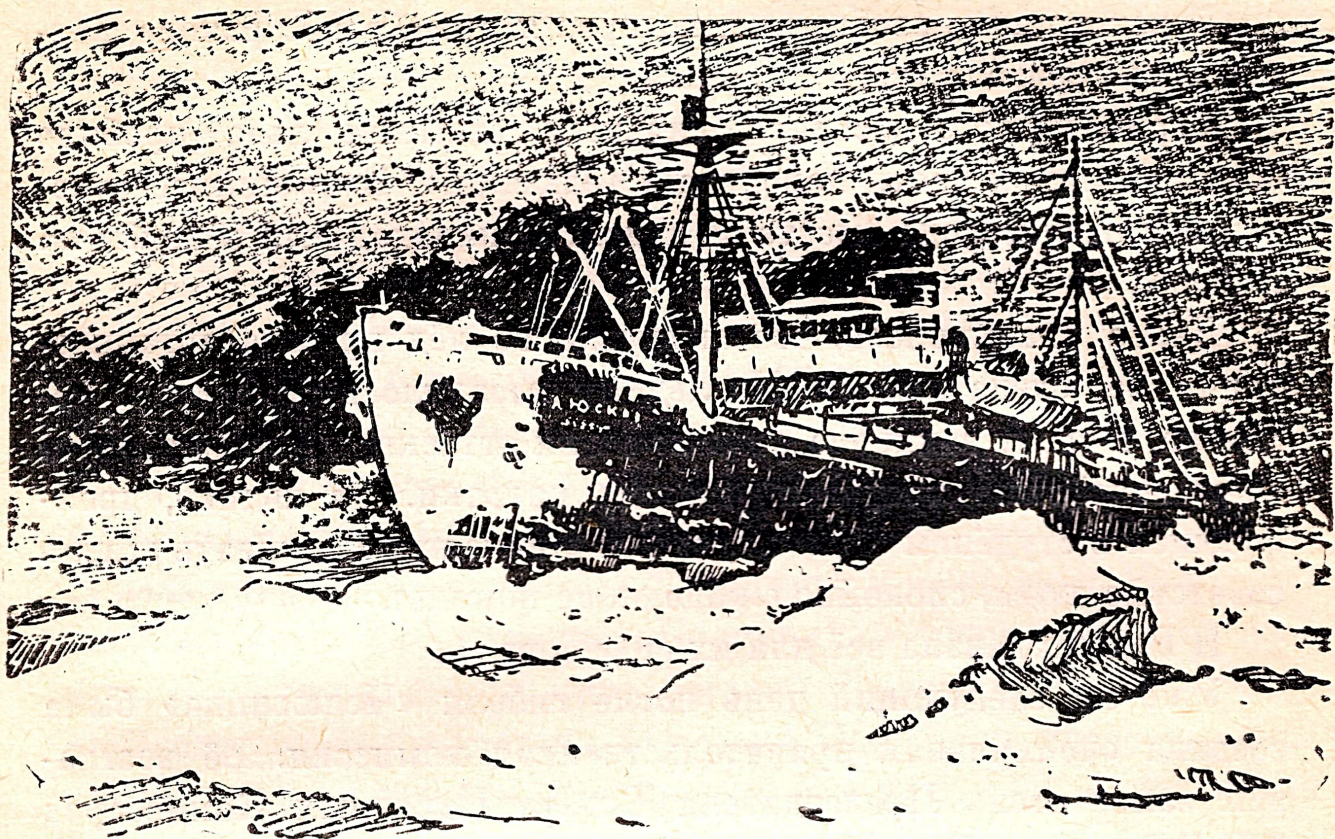
...По пути в Батайск из-за плохой погоды я задержался в Харькове. В комнате отдыха лётчиков я взял газету на украинском языке. Мне бросилась в глаза заметка, в заголовке которой стояло знакомое название — «Челюскин». С трудом я разобрал несколько слов — «вин пошов ко дну». О «Челюскине» я уже много читал в газетах и слышал от товарищей.

Раньше, когда ещё не были освоены северные моря, для того чтобы попасть водным путём из Архангельска или Мурманска во Владивосток, на Камчатку или Сахалин, нужно было пройти длинный путь в двадцать пять тысяч километров по чужим морям, вокруг Африки, заходить в иностранные порты, покупать на золото уголь, брать пресную воду. А ведь Северный путь по нашим полярным морям более чем вдвое короче. Но он очень труден.

Несколько столетий отважные мореплаватели разных стран пытались провести корабли по Северному морскому пути. Одни дальше углублялись во льды, другие меньше, но никому не удавалось за одну навигацию проплыть из Атлантического океана в Тихий по короткой, но тяжёлой водной дороге. Впервые этого добились люди в 1932 году, и это были советские моряки и учёные. Экспедиция знаменитого путешественника — исследователя Арктики профессора Отто Юльевича Шмидта одержала огромную победу. Ледокол «Сибиряков», который вёл прославленный капитан Владимир Иванович Воронин, за одно лето добрался из Архангельска во Владивосток.

Через год по следу «Сибирякова» отправился новенький ледокольный пароход «Челюскин». Его капитаном был тот же Воронин, а всю экспедицию возглавил Шмидт.

«Челюскину» не везло. Частые и сильные штормы трепали корабль в морях Лаптевых и Восточно-Сибирском. Самым неприступным оказалось коварное Чукотское море. Девять десятых его поверхности было покрыто льдами. Проходить среди них становилось всё труднее и труднее. Начиналась ранняя полярная зима. Полыньи между многолетними ледяными полями



затягивало молодым, но уже упругим ледком. Корабль не мог идти своим ходом, а дрейфовал вместе со льдами, в которые он был словно впаян.

Льды вцепились в него мёртвой хваткой. Вместе с ними он, по воле ветров и течения, медленно продвигался на запад. Так прошли ноябрь, декабрь, январь.

В газетах всё время печатались короткие радиogramмы корреспондентов, находившихся на «Челюскине». Вся страна знала, что надвигалась катастрофа. Предвидя её, Шмидт заранее распределил людей по бригадам. Каждому человеку стало известно, что ему надо будет делать в случае ледяной тревоги. Продовольствие, тёплая одежда, палатки, спальные мешки — всё было готово для быстрой выгрузки. Льды шли приступом на судно. Уже кончалась долгая полярная ночь и стало проглядывать солнце. Всё время слышались далёкие, как пушечная канонада, глухие удары, раздавался скрежет: это сталкивались и громоздились друг на друга гигантские ледяные поля. Бороться с ними не было возможности.

И вот пришло сообщение, которое я прочёл в Харькове, вернее, мне перевели его:

«Тринадцатого февраля сильным сжатием льда пробило борт подводной части парохода «Челюскин». В машинное отделение хлынула вода вместе со льдом. И пароход был обречён на гибель».

Далее указывалось, что выгрузка на лёд прошла организованно, без следа паники. На льдину высадилось сто четыре человека, и сразу закипела работа: стали оттаскивать подальше от воды спасённые продукты, ставить палатки. На льдине, дрейфующей в студёном Чукотском море, начали налаживать жизнь советские люди, спокойно ожидающие помощи.

И Родина делала всё для их спасения.

Уже на следующий день после гибели «Челюскина» была создана специальная правительственная комиссия. Её возглавил заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров СССР Валериан Владимирович Куйбышев.

Как выбраться челюскинцам из ледового плена?

Кое-кто из них — новички в Арктике — предполагали, что надо спастись пешком по ледяной пустыне. Ведь до твёрдой земли не более полутора-два километров!

Как потом рассказывали, больше всех говорили об этом плотники, которых везли на арктическую стройку. Однажды вечером к ним в палатку зашёл профессор Шмидт.

— Я слышал, кое-кто из вас собирается пробираться пешком на Большую землю?..

— Есть думка такая, — ответил один из плотников.

— Как вы думаете, сколько может пройти человек по торосистому льду, запорошённом рыхлым снегом?

— Я берусь за сутки вёрст десять, а то и пятнадцать пройти, — уверенно заявил бородатый строитель. — Недели через две буду на берегу!

— Вы что, налегке собираетесь идти?

— Зачем налегке! Возьмём продовольствие, спальные мешки, палатки, сделаем лёгкие санки с широкими полозьями.

— С таким грузом, в тёплой одежде вы и пяти километров в

день не пройдёте... К тому же вам то и дело будут встречаться разводья, они, как узкие речки, испещрили льдины. Не видать ни начала, ни конца. Их не обойдёшь и не перепрыгнешь.

— Подождём, когда всё кругом замёрзнет. Мороз-то вон какой сильный! — отстаивал своё мнение плотник.

— В одном месте замёрзнет, в другом разводья появятся. Это уже неизбежно, — продолжал начальник экспедиции. — А тут ещё беда в том, что лёд дрейфует не к берегу, а от него. Вас может унести в океан, и тут уже спасения не жди. Правда, были случаи в полярных экспедициях, когда самым выносливым и сильным удавалось так спастись, но большинство погибало. А ведь в нашем лагере есть и женщины, и даже дети. Что, сильные бросят слабых, что ли?.. Полярникам прошлого не на кого было надеяться. Кто в мире богачей будет тратить деньги на спасение людей, терпящих бедствие! Они были предоставлены самим себе — спасайся, кто может! А у нас здесь — коллектив советских людей. За нами — заботливая Родина... Нет, пешком мы не пойдём. Наше спасение в том, чтобы ждать, пока не придёт к нам помощь...

Все попытки добраться с Чукотки до ледового лагеря Шмидта на оленьих и собачьих упряжках окончились неудачно.

Штаб спасения отправлял на выручку челюскинцев два спешно отремонтированных ледокола. Идти им долго, через моря и океаны. Когда они доберутся до цели? Ведь к тому времени льдина может растаять под лучами летнего солнца!

Оставались самолёты!

Но в то время многие авиационные специалисты, и в нашей стране, и за рубежом, заявляли, что спасти челюскинцев с воздуха невозможно.

Путь к лагерю челюскинцев лежал через высокие горные хребты, через огромные пустынные пространства, где сотни километров отделяли один населённый пункт от другого. Редко кто летал в этих местах, и то летом, а зимой ни одна машина по неизведанным маршрутам до далёкого Чукотского моря не долетит. А если кто и дойдёт, то всё равно не сможет сесть на неровный, торосистый лёд беспокойного полярного моря. Верто-

лётот тогда не было и в помине, а самолёты были крайне редкими гостями на далёком Севере. Не то что теперь, когда воздушные корабли добираются до Северного полюса за пять-шесть часов.

И всё-таки правительственная комиссия решила спасти челюскинцев самолётами. Как было известно из радиogramм, посылаемых Шмидтом, дружные челюскинцы не покладая рук работали, подготавливая ровную площадку для приёма самолётов.

Комиссию засыпали просьбами: все хотели принять участие в спасательной экспедиции. Писали рабочие, студенты, служащие, журналисты, моряки, а особенно, конечно, лётчики.

Думал об этом и я. Мой самолёт «М-10-94» был приспособлен для полётов в трудных зимних условиях на Севере. Кабина отеплена. Машина оборудована для слепых полётов. Трубки указателя скорости и других приборов подогревались током от аккумуляторов. Установлены добавочные баки для бензина.

Всего этого не было на однотипных машинах «Р-5» звена военного лётчика Николая Каманина, которые были отправлены на пароходе «Смоленск» из Владивостока на Чукотку. С ним плыл и известный полярный лётчик Василий Молоков.

Если военные пилоты смогут летать на простых «Р-5», то просто грех не принять участия в спасении челюскинцев моему замечательному «М-10-94». Правда, в Арктике мне летать не приходилось, но зато я порядочно поработал на Дальнем Востоке, открывал пассажирскую линию на Сахалин, ходил в небе над тундрой и тайгой, над туманным Охотским морем и бурным Татарским проливом. Условия полёта там были весьма сходны с арктическими.

Я без конца изучал карту и намечал маршрут полёта. Из Москвы до Николаевска-на-Амуре буду лететь по оборудованной трассе. Дальше я собирался взять курс на Охотск, бухту Нагаево, Гижигу, Каменку, Анадырь, Ванкарем. Из Ванкарема удобно совершить прыжок на льдину челюскинцев. «Лечу я по побережью Охотского моря, и вдруг случается худшее, что может быть в воздухе, — останавливается мотор. Тогда я планирую на берег, может быть, ломаю машину и всё же буду



— Вы готовы лететь спасать челюскинцев? — спросил Валериан Владимирович.

чувствовать себя лучше на твёрдой земле, чем челюскинцы на плавающей льдине. А вдруг я долечу до лагеря Шмидта и буду спасать людей!» Вот о чём я думал по ночам.

Наконец я написал заявление начальнику Московского управления Гражданского воздушного флота с просьбой направить лётчика Водопьянова на Чукотский полуостров.

Он вызвал меня:

— Я прочитал ваше заявление. Вы хотите спасти челюскинцев?

— Да. Очень хочу!

Начальник прошёлся по кабинету, резко повернулся ко мне и спросил:

— Сколько человек сидит на льдине?

— Вы же знаете — сто четыре человека!

— Знаю и то, что, когда вы прилетите туда, будет сто шесть. Сломаете там самолёт, вас самих спасать ещё придётся. Ну, вот и всё!

«Нет. Это ещё не всё!» — подумал я и поехал в редакцию «Правды».

Товарищи журналисты совсем иначе отнеслись к моему предложению и обещали помочь.

Вскоре, к великой радости, меня вызвали в Кремль.

Когда я, волнуясь, вошёл в кабинет Куйбышева, Валериан Владимирович поднялся мне навстречу:

— Вы готовы лететь спасти челюскинцев?

— Да! Машина подготовлена к полётам на Севере. Могу вылетать завтра!

— Покажите маршрут, по которому думаете лететь.

Я начал уверенно водить карандашом по уже хорошо знакомой карте.

Товарищ Куйбышев задумался, потом встал из-за письменного стола и решительно сказал:

— Маршрут, в общем, правильный. Только до Хабаровска поедете экспрессом и самолёт в разобранном виде возьмёте с собой.

Я попытался возразить: зачем лётчику плестись поездом,

когда дорог каждый день. Люди томятся в ледяном плену. Ждут помощи...

Куйбышев, словно заранее предвидя мои возражения, очень спокойно разъяснил:

— Подсчитайте, каким путём вы скорей достигнете цели? Сейчас зима, дни короткие. Вы полетите на восток, стало быть, день укоротите настолько, что больше одного участка пути не осилите. А их примерно десять до Хабаровска, а поезд идёт девять суток. Да и погода на трассе может оказаться плохой, придётся ждать, пока она улучшится, а сколько — неизвестно. Нет, поездом верней!

— Я хотел лететь день и ночь! — растерянно сказал я.

— Этого мы вам не разрешим, — остановил меня Валериан Владимирович. — Надо рассчитывать силы. Не торопитесь! Арктика не прощает спешки! Не рискуйте, действуйте наверняка!

— Понятно. Разрешите приступить к выполнению задания?

На прощание председатель правительственной комиссии тепло, по-дружески посоветовал:

— Всё тщательно проверьте, без нужды не рискуйте, в плохую погоду не летайте. Помните: люди на льдине ждут и надеются на помощь лётчиков... В общем, успех будет зависеть от вас самих...

В хвост транссибирского экспресса, отходившего от Ярославского вокзала в Москве, прицепили товарную платформу. На неё был погружен тщательно закрытый брезентом, разобранный «М-10-94». В купе мягкого вагона устроились я и бортмеханик. Это был не Бассейн. Флегонт не дождался моего возвращения. Можно сказать, изменил мне. С другим лётчиком он отправился спасать челюскинцев.

НА ВЫРУЧКУ ПЛЕННИКОВ ЛЬДОВ

— Втроём лететь веселей. В случае чего, будем оказывать друг другу помощь! — предложил старый пилот Галышев.

В то время полярных лётчиков можно было по пальцам пе-