

674.2

Л55



Б. ЛИВШИЦ

САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ

СОДЕРЖАНИЕ

Сто интервью у Арктики . . .	5
Хозяева 70-й параллели . . .	7
Встречи у горы Пэккин эй . . .	27
От Провидения до Певека . . .	59
Море начинается с причалов . . .	69
Может случиться всякое . . .	77
Кораблям не спится в порту . . .	85
Воздушные «лоцманы» . . .	90
Мили ледового флагмана . . .	95

6Т4. 2

Л 55

ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ● Владивосток 1969

Приморская краевая
БИБЛИОТЕКА
имени А. М. Горького

6T4.2

155



14231000214928

САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ

Есть в этой книжке такая картина. Белая ночь Арктики... Безбрежное поле льда... Светлое, будто выцветшее небо и одинокий караван судов, затерявшийся где-то за семидесятой параллелью...

В этом далеком от земли, от городских огней мире беседуют двое: четвертый штурман ледокола «Сибирь» Николай Олекминский и корреспондент Приморского радио Борис Лившиц.

— Сириус — это моя звезда, — говорит Николай.

— А ты, оказывается, собственник.

— По жребию досталась. Шли мы с запада южным путем. Где-то у экватора решили разделить звезды. У каждого ведь должна быть своя. Мне самая яркая досталась...

Да, наверное, у каждого должна быть своя звезда, но не всегда ее легко найти. А Борис Лившиц нашел. Нашел и навсегда связал с ней себя, свою работу.

Нет, пожалуй, такого уголка в Приморье, куда бы не добрался со своим «репортером» Борис Лившиц. Он ходил с рыбаками в далекий Бристоль, к незнакомым берегам Америки, к сказочным скалам Шикотана, познал цену каждого центнера капризного хека и коварной сайры.

Помню, каким вернулся Борис из полярного рейса. Он вошел в редакцию загоревший, будто побывал на юге, счастливый, словно позади были увлекательные дни отпуска, с густой жесткой бородой, как у настоящего «морского волка». Тогда он привез с собой неиссякаемый запас энергии, много впечатлений, десятки исписанных блокнотов и магнитофонных кассет и уйму планов. И еще он привез с собой любовь, любовь к суровым северным широтам и к людям, научившимся покорять стихию.

О них, этих людях, и рассказывают страницы дневника «Самый большой проспект».

Завидное качество — уметь в будничном увидеть романтику подвига, найти самую точную деталь, чтобы нарисовать картину, показать натуру и характер человека. Читаешь книгу и чувствуешь, что герои ее — наши добрые друзья и большие друзья Б. Лившица, что именно такими мы знаем их, такими представляем в море.

Представляя читателям первую книгу молодого автора, хочется верить, что впереди у него еще много интересных работ, потому что он нашел свою звезду, свою тему: о земляках-приморцах, о людях романтических и мужественных профессий.

П. Шварц,
главный редактор радиостанции «Тихий океан».

Вместо предисловия ● **СТО ИНТЕРВЬЮ У АРКТИКИ**

...И все-таки о море мечтают не только пятнадцатилетние. Это вовсе не открытие. Это просто слова, которые я должен сказать одному человеку. Я повторяю их про себя и строю из них длинные, увесистые фразы. Я должен обязательно убедить этого человека, и тогда он отпустит меня в море.

Через несколько минут я войду к нему и обязательно начну с этой фразы: «...И все-таки о море мечтают не только пятнадцатилетние...» Она и будет продолжением нашего спора. «Да поймите же, — примерно так будет выглядеть наш разговор, — можно прожить рядом с морем всю жизнь и не побывать в нем ни разу. И даже когда познаешь всю изнуряющую тяжесть морской болезни, — да к тому же прочтешь в глазах бывалых мореходов приговор непригодности, — все равно будешь мечтать о море и терпеливо ждать нового случая побывать в нем...».

«А геологи... Чем не тема?» — это ответ на мою тираду.

Продолжаю наступать: «...И вот однажды поймешь, что в шторм не очень-то сладко даже самым бывалым».

«Хочешь доказать, что и ты не лыком шитый...» — говорит и улыбается. Значит, сейчас нужна еще одна контратака. Пользуюсь запрещенным приемом: «Я бы мог назвать десяток имен своих коллег, каждый из которых вряд ли откажется от командировки в море, да еще в Арктику, на целых...».

Уже не улыбается. Неужели придется называть имена? Что-то пишет на моем заявлении. Приподнимаюсь осторожно на цыпочки. Так и есть... Спасительное — «...в приказ».

Километры магнитофонной пленки, запасные батареи, блокноты, книжка Юхана Смуула, хемингуэвский «Праздник»... Экзюпери и томик Симонова — вот и весь мой немудреный багаж. Вместо девиза — строчки из последней книжки Хемингуэя: «Путешествуя только с теми, кого любишь...».

Прощаюсь с ребятами. Вижу по глазам: завидуют.

Нет, все это я не нафантазировал. Сижу в комнате корреспондента Всесоюзного радио Аркадия Белкина. Через час улетаю в Магадан. В бухте Нагаево работает ледокол «Сибирь». На нем и должен начаться мой путь в Арктику. Аркадий побывал уже на 70-й параллели. Сегодня он мой главный консультант. Строчу в блокнот имена, фамилии, названия. Это уже первые строчки моего путевого блокнота.

Звонит телефон. Это шофер. Три секунды молчания. На большее нет времени. Заканчиваем разговор у машины. У нас своя традиция, как перед экзаменом. «Даешь сто интервью у Арктики!» — это вместо «Ни пуха...». «Многовато...» — это вместо...

Тетрадь первая ● **ХОЗЯЕВА 70-й ПАРАЛЛЕЛИ**

Арктика... Я часто думал: какая она? О ней очень много написано. Сотни самых волнующих историй, наполненных драматизмом и романтикой. Каждый день — это новая страница большой и трудной истории штурма ледовых полей. Каждый день — это мили, пройденные во льдах. Мне эти мили еще предстоит пройти.

Спросите у любого арктического капитана, сколько будет продолжаться рейс от Владивостока до Певека.

«Поживем — увидим», — с улыбкой скажет один. Другой ответит проще: «Когда придем — подсчитаем». И в том, что никто не назовет вам количество дней или дату окончания рейса, нет ничего удивительного. Это вовсе не фатальный страх перед ледовой дорогой. Люди давно уже покорили Север. Просто Арктика не укладывается в обычное расписание, в обычный график движения судов. У нее свое расписание, свой график. Даже самые точные данные ледовых разведок не могут предусмотреть все то неожиданное, что приготовила семидесятая параллель каравану...

Вахта за вахтой ведут запись в судовом журнале штурманы. А на карте тонкая линия от карандаша — это пройденный путь. Линейка, карандаш, циркуль — бесхитростное оружие штурмана. Оно помогает составлять скупые отчеты ледового рейса. Но у судоводителя есть и более мощное оружие, которое помогает ему управлять судном. Это — современные приборы: локаторы, гирокомпасы, лоции и карты, звездный глобус. Без всего этого невозможно плавание. И еще. Гарантия успешного завершения рейса — это мощные ледоколы, такие, как «Москва» и «Ленинград». Ко всему этому следует добавить опыт полярных капитанов. Их называют хозяевами семидесятой параллели, параллели, по которой проходит арктическая трасса. Им посвящены и небольшие газетные репортажи, и страницы объемистых книг. О них поют песни и сочиняют стихи. Потому что они — хозяева семидесятой параллели...

ЛЕДОКОЛЫ ВЕДУТ ВЕСНУ...

— Кожевников, Сергей Тихонович, — протягивая руку, говорит мне невысокий, очень подвижный человек, — первый помощник капитана, — а потом, взглянув на меня, добавляет: — Чтобы яснее — помполит.

Представляюсь первому помощнику и первому человеку, встретившему меня на ледоколе «Сибирь».

— А по отчеству как? — спрашивает он по пути в каюту.

— Лучше без отчества, — прошу я его. Он улыбается.

— Так, пожалуй, удобней будет, по-семейному... Теперь здесь твой дом.

Мы сидим в небольшой каюте. На вид моему собеседнику лет пятьдесят. Выдает седина, густо усеявшая коротко стриженную голову Сергея Тихоновича.

— Вот здесь и будешь жить, — продолжает разговор первый помощник. — А мы тебя давно ждем. Как получили радиogramму. Ну, да ладно, отдыхай. Завтра с утра начнешь работать. Капитану тебя представлю, Евгению Михайловичу.

Вы уж извините меня, Сергей Тихонович, что отказался я тогда отдыхать. Только мне показалось, что и вы ждали этого. А мне очень хотелось скорее познакомиться с капитаном-полярником.

Вы нас познакомили у капитанской каюты. Евгений Михайлович торопился на мостик. А вы будто специально объяснили: кто и что...

— Иванов, — скупно назвал себя капитан и, посоветовав мне консультироваться у вас, заспешил по трапу.

Молчаливый... Вот и все, что записал я о капитане в первый день нашего знакомства. За четыре часа, которые я провел с ним на мостике, он не сказал ни одного лишнего слова. Я не беру во внимание его чисто профессиональный разговор с вахтенным штурманом и рулевым

матросом. Тем более, что для меня все это было откровением, первой встречей с арктическим мостиком.

...Туман повис перед нами, словно киноэкран. С каждым часом все яснее и яснее изображение на нем... Белое поле, белое, белое... Нет ему ни конца ни края... Оно уходит к самому горизонту и там, прикоснувшись к нему, отдает голубизной. А ледокол ломает жесткий панцирь Охотского моря, оставляя за кормой синеватый шлейф.

Я вспоминаю путь от дома до аэропорта. Это была дорога через весну. Весна улыбалась каждой веточкой. Она дышала зеленой грудью земли. И здесь, на мостике океанского ледокола, меня преследовал ее едва уловимый запах. Я говорю об этом капитану.

— Ты читал «Проездом» Балтера? — спрашивает он. — Очень здорово подмечено в повести, помнишь: «Так устроены моряки: на берегу они слышат запах моря, а в море им чудится запах земли». — Капитан замолчал. Мне показалось, что в этот момент он очень остро чувствовал, как пахнет весенняя земля.

— Каждый год, перед самой весной, мы уходим на Север, — продолжал разговор Иванов. — Порой нам трудно представить, что где-то лопаются почки и дурманит головы сирень, а город одевается в зеленый наряд. Мы — ледокольщики и больше дружим с зимой. Поэтому во льдах особенно чувствуем приближение весны.

Она торопится за нами, словно боится отстать. Видно, как и любому судну, ей не пробиться без нас во льдах.

Я ухожу в каюту записать наш разговор в блокнот. Да и капитану не до меня. Его вахта подходит к концу. Ловлю себя на том, что очень хочется сейчас подарить Евгению Михайловичу ветку распустившегося багульника. Я представил, как, сменившись с вахты, он отдыхает на жестком диване, а рядом — зеленый вестник земли. Он и в каюте будет напоминать капитану, что его ледокол ведет весну...

Караван движется на юг, упорно пробиваясь через ледовые поля. Обычный рейс, обычная работа, а все это, вместе взятое, — будни моряков-полярников, кропотливые и трудные, на первый взгляд надоедливые однообразием.

Очередной караван — двадцать пять судов — выводит из бухты Нагаево экипаж орденоносного ледокола «Сибирь». Вот уже двадцать восемь лет на его надстройке, словно вымпел, алеет орден Ленина. Это память о больших дорогах Арктики, это трудовая биография судна.

Еще совсем недавно ледокол «Сибирь» был самым мощным на арктических трассах. А шесть-семь лет назад появились новые ледоколы типа «Москвы». Когда видишь их рядом, испытываешь два чувства: гордость за силу и молодость ледового флагмана и по-человечески обидную грусть за постаревшую «Сибирь». И никак не хочешь смириться с тем, что она — вчерашний день ледокольного флота. «Еще повоюет старушка», — как-то сказал капитан Иванов, словно угадав мои мысли.

Разные суда в караване, который ведет ледокол «Сибирь». И крупнотоннажный танкер, и дизель-электроход, и морские буксиры, и рыбацкие суденышки — «эрбушки», так ласково называют их моряки. Все они растянулись на несколько миль по каналу, который пробивает во льдах ледокол.

«Черт нас дернул связаться с этими рыбаками», — ворчит четвертый штурман Коля Олекминский. Он то спускается в рубку, то опять выходит на мостик. «Два кабельтовых до танкера», — докладывает Олекминский своему тезке — старшему штурману Николаю Анчутину.

Четвертый только что определил расстояние по локатору, и Анчутин в микрофон «акации» предупреждает танкер:

— «Алейск», «Алейск», я — «Сибирь». Сбавьте ход. Как поняли?

— Сидели бы себе дома, — продолжает ворчать четвертый, — лед такой, того и гляди раздавит.

Вообще-то он не ворчун по натуре. Это так — для солидности. А вечером он пел дифирамбы рыбакам и терпеливо объяснял мне звездный глобус. Коля сетовал на то, что небо сейчас беззвездное и что он не может показать мне, как определять по звездам местонахождение судна. Я старательно записываю названия созвездий. Большая Медведица, Козерог, Близнецы, Сириус. Всего пять тысяч звезд в пределах видимости.

— Да, кстати, — добавляет Коля, — Сириус — самая яркая звезда в Южном полушарии.

— А в Северном?

— В Северном — Вега, — и он тычет пальцем в глобус звездного неба. Я смотрю на зеленоватый шар глобуса и никак не могу представить себе, какого же цвета эти самые яркие звезды.

— Сириус — это моя звезда, — говорит Николай.

— А ты, оказывается, собственник, — пробую шутить.

— По жребию досталась, — очень серьезно начал объяснять Николай. — Шли мы с запада южным путем. Где-то у экватора решили разделить звезды. У каждого ведь должна быть своя. Мне самая яркая досталась. Вот только давно уже с ней не встречался.

— А Вега кому досталась?

— Вега свободная. Мы южные разделили.

— Тогда я возьму ее себе...

— Бери, коль не занята, — добродушно согласился Коля.

— А ты помнишь, какого она цвета?

— Голубая-голубая. Смотришь на нее, а она словно радуется встрече с тобой.

В эту ночь я долго не мог уснуть, перебирая в памяти наш разговор с Николаем. «...У каждого ведь должна быть своя...» Эта фраза стала для меня открытием. Я принял ее, как истину. У каждого должна быть своя звезда, и для каждого она будет самая яркая. Потому что у каждого в жизни должна быть своя дорога...

АРКТИКА НАЧИНАЕТСЯ СЕГОДНЯ...

Вот уже более двух месяцев продолжается ледовая навигация. Сто миль до кромки льда, сто миль назад в бухту Нагаево. По чистой воде всегда несколько часов для такого пути. А во льдах... Всякое может случиться.

Ледовая обстановка сложная. Обычно к концу мая район Охотского моря уже полностью очищается ото льда. А в этот раз природа внесла свои коррективы. За последнее время только в 1957 году ледовые условия были близки к нынешним. Тогда на проводке судов в этом районе работал ледокол «А. Микоян». Зимняя навигация продолжалась до 8 июня. Больше всего неприятностей у рыбаков Магаданского межколхозного объединения. Уже давно пора начинать сельдяную путину в районе Гижигинской губы, а шестьдесят малых рыболовецких сейнеров вынуждены отстаиваться в бухте Нагаево. Вот и попросили рыбаки помощи у ледокольщиков.

Медленно пробивается караван. Если смотреть на скалистые берега острова Завьялов, кажется, что мы стоим на одном месте. По данным ледовой разведки, лед 9—10 баллов. Начинается сжатие.

— Кажется, засели, — говорит Евгений Михайлович. — Теперь вся надежда на отдачу.

Это значит, нужно терпеливо ждать изменения ветра, который нач-

нет двигать лед. Записываю в блокнот место нашей вынужденной стоянки: 58 градусов 40 минут северной широты.

Ожидание измеряется мучительно длинными часами. На ледоколе тишина. Молчат двигатели. Неужели мы бессильны? Как-то не укладывается в голове. Чувствую, что во мне заговорил сугубо сухопутный человек. Евгений Михайлович не скрывает улыбки (это по поводу моего невежества).

— Сами бы прорвались. Как пить дать прорвались бы. А что делать с этой мелюзгой? (Это он о рыбаках). Подавит их льдом — и basta! Может, к утру двинем...

Утром обстановка не изменилась. Пробуем лед корпусом. За вахту прошли не более полутора кабельтовых. И опять ожидание...

...Уже оторваны листки календаря за неделю, а наш путь к кромке еще не завершен. Льды по-прежнему неохотно уступают дорогу тяжелому корпусу ледокола. Нервничают и вахтенные штурманы, и механики, и рулевые матросы. Только, пожалуй, один человек спокоен на ледоколе — капитан Иванов.

Рычит натруженно машинный телеграф. Реверсы вперед-назад, вперед-назад.

— Чем не романтика, — улыбается Евгений Михайлович, — постоим, поедем, опять постоим... — А потом уже серьезно поясняет: — Понимаешь, экипаж почти весь новый. Многие впервые идут в Полярку. Там посложнее будет, это вроде тренировки. Если хочешь, для многих Арктика начинается сегодня, на этой ледовой трассе.

Он стоит без шапки, коротко подстриженный, в простой арктической куртке. В нем есть что-то очень юное, хотя ему давно перевалило за тридцать. Просто от его высокой и стройной фигуры веет задором и романтикой. А это свойственно не только молодым.

Впереди мутно-зеленая вода Охотского моря. У кромки льда не-

многословное прощанье. «Успешного возвращения», — несется к нам из эфира. «Счастливого плавания!» — звучит в ответ голос Евгения Михайловича. И на лицо капитана ложится добрая улыбка. Так улыбаются сильные люди...

РАССТОЯНИЯ И ВСТРЕЧИ

Так всегда бывает... Живешь где-то день, другой, неделю, месяц, а потом дальше ведут тебя твои дороги. И очень жаль покидать место, где еще вчера был твой дом, пусть временный и не совсем уютный. Подкатит к самому горлу застенчивый комочек грусти, что-то скажешь торопливое на прощанье, а потом долго не можешь забыть тех, с кем свела недолгая дорожная встреча.

Я расстаюсь с моими друзьями по «Сибири». Ледокол остается на дежурство в Анадырском заливе, а я тороплюсь дальше, к семидесятой параллели. Теперь мой дом на флагмане — ледоколе «Москва»...

Вода забурлила между бортов и побежала широкой полосой. Встретились в море два ледокола и разошлись. У каждого свой маршрут. Мне машет с мостика Коля Олекминский и, сложив ладони рупором, кричит: «До встречи, старик!» «До встречи», — отвечаю я. Ветер подхватывает мои слова и уносит куда-то к белоголовым сопкам...

...Еще сквозь сон слышу голос вахтенного штурмана: «Посторонним покинуть борт судна. Ледокол снимается в рейс». А чуть погода три протяжных гудка. И еще один голос, уже знакомый мне:

— Смотри, проспичь завтрак.

Это начальник радиации Володя Ефремов. Он сам вчера пригласил меня жить в своей каюте.

— Вдвоем веселее... А мешать я тебе не буду, — доверчиво сообщил он.

И уже с первых минут я понял, что в каюте нас будет трое. Над столом — фотография девушки с добрыми, доверчивыми глазами. Володя опередил меня:

— Это Люда — моя жена. Между прочим, вы — коллеги.

Оказалось, что Люда живет в Магадане. Я не один день провел у ребят в Магаданском радиодоме, а вот с ней так и не встретился...

Глубокой ночью подходим к мысу Дежнева. Я поминутно бегаю на мостик. Столько готовился к встрече с этим легендарным местом и вдруг прозеваю. Вспоминаю все, что известно мне об этой самой восточной точке нашей страны.

На утлом суденышке — коче — Семен Дежнев одним из первых обогнул этот мыс в 1648 году. Из семи кочей, которые вышли из Нижне-Колымска, только один, под его командованием, был благополучен, выброшен на берег в районе Олюторского залива.

«А лежит тот нос промеж сивер на полуношник» — так описал Семен Дежнев расположение мыса. Это значит, лежит он между Севером и Востоком. Очень точно описал Дежнев и береговые признаки мыса. До 1660 года пробыл он на Анадыре, где был заложен острог, затем с грузом моржового клыка добрался до Якутска, а затем в Москву.

Собрали мы с Володией все медные деньги, которые были у нас. По традиции, проходя мимо мыса Дежнева, нужно бросать в море медяки. Очевидно, это своего рода дань первооткрывателю самого восточного мыса.

Туман скрывает от нас береговые очертания. Мы как раз напротив мыса Дежнева. Ледокол гудит протяжно, с надрывом, словно пытаюсь разогнать пелену густого тумана. Это традиционный реквием Семену Дежневу.

Швыряем в холодный Берингов пролив монеты и долго стоим на палубе, отдавая дань уважения отважному русскому человеку...

ГОДЫ ЛЕДОВЫХ СТРАНСТВИЙ

Если бы их можно было собрать воедино, измерить, взвесить, оценить. Пожалуй, тогда бы скорее заметил то доброе и нужное, что сделано человеком на земле...

И все-таки годы возможно измерить, измерить той особой и той единственной мерой, которую мы привыкли называть просто и буднично — призвание. Его, наверное, нельзя передать по наследству. Призвание, как талант, дается природой. И потом, через годы, кропотливо выращенное и вскормленное, оно становится ярким, самобытным и своеобразным.

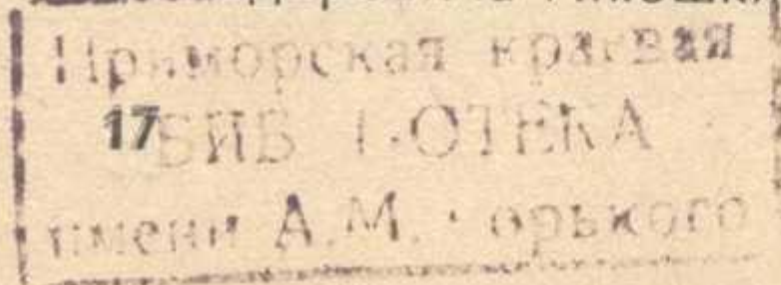
Быть хорошим врачом, летчиком, артистом, конструктором, спортсменом, моряком — это значит иметь призвание.

Я знаю двух врачей, один из которых был артистом, другой — летчиком. А сейчас и тот и другой — гордость отечественной хирургии.

Я слышал историю одного инженера, который в тридцать лет впервые вышел на сцену, а через шесть лет стал народным артистом республики.

И, наконец, я хочу рассказать о человеке, которому пророчили сцену, а он стал арктическим капитаном...

Большая и почетная школа за плечами капитана ледокола «Москва» Леонида Федоровича Ляшко. Тридцать семь лет отданы морю, тридцать три из них — Арктике. Они были первыми полярниками, его учителя и наставники. С их именами связана история покорения Арктики. Каждому из нас известны имена Героев Советского Союза Ивана Дмитриевича Папанина и Отто Юльевича Шмидта, арктических капитанов Павла Акимовича Пономарева, Михаила Гавриловича Маркова, Владимира Ивановича Воронина, Юрия Константиновича Хлебникова, Александра Ивановича Ветрова, Николая Федоровича Инюшкина. Вот у них-



то и учился покорять Арктику Леонид Федорович. И рядом с ветеранами крепло и мужало призвание капитана Ляшко.

...Стальная колея, будто море, качает душные теплушки. Позади остался Таганрог. И словно пытаюсь обогнать эшелон, летит навстречу ветру простая русская песня. Это поют военные моряки, бойцы легендарного восемнадцатого года. Он сидит вместе с матросами у раскрытой настежь двери. Мимо проплывают золотистые поля пшеницы, а мальчишеская фантазия превратила их в штормовые волны океана. И, прикусив ленточки матросской бескозырки (ее дал померить кто-то из моряков), Ленька представляет себя на мостике большого корабля.

«А что, быть сыну-то моряком», — обращается кто-то из матросов к Ленькиной маме. «Крестные подходящие, — шутит Мария Александровна и кладет руку на плечо сына. — Быть тебе моряком, Ленька».

«Быть... Быть... Быть...», — вторят колеса на стыках рельсов... «Быть моряком», — подхватывает ветер и уносит вслед за песней.

У отца другая мечта. Леонид должен стать артистом. Сам Федор Константинович многие годы посвятил сцене. Но тяга к морю оказалась сильнее. Уже в седьмом классе Леонид по вечерам посещает занятия в школе морского ученичества. Под руководством старого моряка он постигает все виды такелажных работ. Вместе со свидетельством об окончании средней школы получает еще один документ — удостоверение матроса первого класса. А потом и первая встреча с мечтой...

Перед началом занятий в Ростовском морском техникуме была предварительная практика на бригантине «Вега». Азовское, Каспийское, Черное моря. Долгие морские дороги ведут все дальше к океану. Тогда и не думал Леонид Ляшко, что Северный Ледовитый океан — его призвание...

Первая ленская экспедиция по перегону судов с Иртыша через Кар-

ское море на Лену, а затем и вторая экспедиция. Трудно сейчас сказать, чем покорила его Арктика. Может, суровой красотой, а может, желанием открывать. Ведь Север был мало исследован. Скорее всего, здесь впервые почувствовал Леонид Ляшко, что он прочно, навсегда влился в семью мореходов. 1935 год застал его во Владивостоке. С комсомольской путевкой вступил молодой моряк на палубу легендарного ледокола «Красин».

«Давно это было, — вспоминает Леонид Федорович. — Кажется, что прошла уже целая вечность. Весь экипаж ледокола состоял из молодежи, которая приехала по призыву Центрального Комитета комсомола. Всю зимнюю навигацию «Красин» работал в Охотском море. Мы проводили сквозь льды суда, которые доставляли грузы в строящийся Магадан. А потом после окончания навигации мы ушли в Арктику».

И теперь уже это была встреча со старой и доброй знакомой. Хотя впервые Леонид шел в Арктику с востока, ледовая трасса отсчитывала его настоящие полярные мили.

«Помню, наш ледокол, а командовал им тогда Михаил Прокопьевич Белоусов, — продолжает рассказ капитан, — работал в районе острова Врангеля. Необходимо было произвести промер глубин, чтобы выявить возможность подхода к берегу. На небольшой чукотской байдарке отправились мы к острову. Сначала накрыло нас туманом, а потом ночь. Это было в конце августа. Сумерки наступали довольно быстро. Мы попытались найти ледокол. Стреляли из ракетниц, из ружей. Решили пробиваться к острову. Только утром выбрались мы на берег. Задание выполнили. Данные промера были у нас в руках. Развели костер из плавника, чтобы хоть немного обсохнуть. Намерзлись основательно. Но чувствовали себя бодро. Было ощущение, словно сделали очень большое дело. Ну, по крайней мере, открыли новый остров.

Туман постепенно рассеялся, и мы увидели ледокол. Перетаскивая байдарку по льду, добрались до судна.

А потом была еще одна экспедиция. Это на остров Геральд, в тридцати милях от Врангеля. Высадились на шлюпке. Научная группа, капитан Белоусов, начальник экспедиции, машинист Жук, матрос и я. Пошли вдоль берега. Впервые в жизни увидел я тогда столько моржей — целое лежбище. Здесь, на острове, убили медведя. А когда возвращались назад, шлюпку окружили моржи. Видимо, пытаюсь отомстить нам за непрошеное вторжение, они подныривали под шлюпку, намереваясь перевернуть ее. Боевых патронов у нас не было, отбивались прикладами. На наше счастье, машинист Жук отыскал один патрон и выстрелил. Собственно, напугал моржей не выстрел, а мощное эхо, которое разнеслось среди скал. Звери ушли. И только потом, на ледоколе, мы поняли, какая опасность подстерегала нас...»

Годы, словно льды, натываются друг на друга и остаются позади, такие похожие и в то же время не похожие друг на друга. Для Леонида Федоровича и его товарищей они — поиск, большой и напряженный.

Трудно осваивали советские полярники арктическую трассу. Не было ни мощных ледоколов, ни судов ледового типа. Не хватало кадров. Но каждую весну с Востока и Запада шли на Север караваны. И каждый год они заново прокладывали долгие мили к поселкам Колымы и Чукотки, к зимовщикам Диксона и Новой Земли. Они вписывали в ледовую книгу новые, увлекательные страницы. А по северному побережью вырастали новые поселки, порт-пункты, научные станции.

Прошел еще один год. Вместе с началом навигации ворвалась на Север война. Она застала ледокол «Сибирь», на котором плавал Леонид Федорович, в Мурманске. Первые дни войны и первые бомбежки. На борту ледокола установлены пушки и пулеметы. Теперь у арктических моряков два врага: льды и небо. Что-то преподнесет им Ледови-

тый океан в эту навигацию? А в небе каждую минуту могут появиться бомбардировщики противника. Семь — десять налетов в сутки. Караваны ждут на Новой Земле, на Шпицбергене, на Лене. Казалось, что ледоколу не вырваться из Кольского залива. И все-таки «Сибирь» вырвалась из этого мешка.

Война по-своему отсчитывала годы... Однажды во время приемки бункерного топлива у транспортного судна — очередной налет вражеской авиации: одна из бомб угодила в ледокол. Судну грозила гибель. Стоя по грудь в воде, люди накладывали пластыри на израненный корпус «Сибири». На помощь подоспел ледокол «Литке». На буксире он довел «Сибирь» в Северодвинск.

Время меняет облик городов, оно торопится вперед, оставляя свои приметы в сердцах людей да еще легкую изморозь на висках. А те, кто родился в первый год войны, сегодня ученики Леонида Федоровича.

Уже не первый год работают на ледовых дорогах мощные современные ледоколы, такие, как атомоход «Ленин», «Москва», «Ленинград», «Киев». Круглый год продолжается теперь навигация в Охотском море. На 15—20 дней раньше обычного уходят караваны в Арктику и возвращаются поздно осенью. Но это не оттого, что Арктика стала добрее. Просто крепче корпуса ледоколов, мощнее двигатели. И по-прежнему несут вахту опытные арктические капитаны. Леонид Федорович уже пятую навигацию командует дальневосточным флагманом — ледоколом «Москва».

Ледокольщики, как спасатели, в любое время приходят на помощь. Такая у них работа. Поздно ночью поступила радиограмма. На мелководье зажат льдами большой караван судов под проводкой двух ветеранов, ледоколов «Красин» и «Сибирь». Улучшения обстановки прогноз не обещает. По опыту Леонид Федорович знает: каравану грозит гибель. Секунды на размышления — и флагман ложится на новый курс.

Риск громадный. Глубины предельны для осадки «Москвы». А где-то во льдах ждут помощи сотни людей, тысячи тонн груза, большие океанские суда. В эфир летит сообщение: «Я — «Москва», я — «Москва». Иду на помощь. Как поняли? Прием!»

У моря есть свои законы. Они не значатся ни в одном пункте внутренней службы. Но их свято бережет каждый моряк. Один из них — закон дружбы. Двое суток одно за другим на буксире выводил флагман суда. Двое суток не покидал мостика капитан Ляшко. Двое суток были рядом с ним его ученики. Стакан крепкого кофе — и снова за рычаги машинного телеграфа. Малый, самый малый, стоп... И снова вперед самым малым ходом. А потом скупые прощальные гудки, и караван берет курс на порт назначения.

Чем вас измерить, годы? Наверное, иногда люди задают себе такой вопрос. И каждый отвечает по-своему. Я не знаю, что бы ответил Леонид Федорович. Я измерил бы их ледовыми милями, пройденными этим человеком, и еще теми, что прошли его ученики. Их много у капитана Ляшко. Одни из них уже давно плавают самостоятельно. На ледоколе «Лазарев» — Виктор Терентьевич Садчиков, на «Ленинграде» — Юлий Петрович Филичев. Другие, например Вадим Холоденко, продолжают учиться у опытного арктического капитана.

Трудно рассказать о большой дороге капитана Ляшко. Потому что все время боишься упустить самое главное. Каждый его день на ледовой трассе — это материал для целого очерка. Еще о многом не написано. И о высокой правительственной награде — ордене Красного Знамени, и о «Почетном значке полярника», и о Золотой медали Выставки достижений народного хозяйства, которой удостоен Леонид Федорович. И, наконец, о последней радиограмме министра Морского Флота СССР, в которой товарищ Бакаев поздравляет экипаж ледокола «Москва» с досрочной проводкой первого арктического каравана.

От матроса первого класса до капитана флагмана ледокольного флота Дальневосточного пароходства — таков путь Леонида Федоровича Ляшко. Тридцатитрехлетняя дружба с Арктикой — это годы ледовых странствий, годы, которые еще отдаст ей капитан Ляшко. Это его призвание...

«МОСКВА», Я — 73-й...

Земля... Здесь, на трассе Северного Ледовитого океана, это слово весьма относительно. Для тех, кто в воздухе, и для того, кто ждет на взлетной площадке, — для бортмеханика Василия Букина — палуба ледокола — это земля. Пусть небольшая ее частица, пусть порой зыбкая. Но для них — это земля, которая дорога обоим дважды. Потому что это их дом. Есть еще один за сотни миль от семидесятой параллели. И тот, и другой роднит слово: Москва. Лев Смирнов родился и вырос в Измайлове, Василий Букин — во Внуково. А теперь их постоянная прописка на борту ледокола «Москва»...

В наушниках звучит глуховатый голос командира: «Москва», я — 73-й... Прием... Вас отлично слышу... Скажите ваш курс для установки компаса... Вас понял... 308 градусов... Разрешите взлет... «Москва», я — 73-й... Взлет...» Вот так каждый день, и не один, и не два раза покидает борт дальневосточного флагмана вертолет МИ-1. Начинается вахта инженера-гидролога Владимира Позовского, командира воздушного корабля Льва Смирнова и бортмеханика Василия Букина.

У командира такая традиция: на несколько секунд зависнуть над ледоколом и, чуть качнув машину, отсчитывать высоту навстречу солнцу. Медно-рыжие лучи ползут в кабину, слепят глаза. Красный цвет — это цвет машин полярной авиации, это цвет солнца...

А бортмеханик остается один на взлетной площадке и, широко рас-

ставив ноги, прикрыв от солнца глаза ладонью, долго следит за уходящей машиной. Он всегда провожает в полет своего командира, а потом часами ждет его возвращения.

Высота — враг объемности. Она сказочно уменьшает размеры. Ледокол уже похож на кабинетную модель. Командир показывает вниз, туда, где еще совсем недавно была видна маленькая фигурка Василия. Слышу голос Льва. Он читает Симонова...

Нет, когда мы справлялись об опоздании,
Выходили встречать к «Полярной стреле»,
Нет, мы с вами не знали цены ожидания,
Ремесла остающихся на земле...

Мы все дальше и дальше уходим от каравана. А он остается позади темной змеевидной линией на белоснежной ладони океана. Сейчас здесь, в тесной кабине МИ-1, командный пункт. Отсюда поступают на флагман данные ледовой разведки. Их передает Володя Позовский.

— «Москва», я — 73-й... Обстановка нормальная...

— Давай, Лева, бери выше... Еще выше...

— Володя, привод беру... Пеленг 185 градусов...

— А, понял... Дойдем до этой перемычки...

— «Москва», я — 73-й... Тут обстановка нормальная... По-моему, нам сейчас есть смысл сесть...

— 73-й, идите на посадку...

Вертолет на борту. Короткие минуты отдыха. Впрочем, и отдых у экипажа своеобразный. Гидролог наносит на карту данные разведки и вместе со штурманом уточняет курс каравана, а командир корабля и бортмеханик готовят машину к новому полету. И уже через полчаса вертолет снова в воздухе. И снова воздушные глаза флагмана ведут караван по трассе Ледовитого океана.

Человек не может без песни... Она живет в каждом, и в каждом она рвется наружу. Потому что она любимая, потому что она твоя, потому что ею хочется всегда делиться с теми, кто рядом. У Льва Смирнова любимая песня — о людях, тоскующих по высоте; песня о тех, кто водит воздушные корабли.

Двенадцать лет отданы небу, двенадцать из тридцати трех, прожитых на земле. Мало это или много?

Мало оттого, что очень крепка его дружба с высотой; оттого, что впереди еще сотни воздушных полетов, долгие арктические трассы. И в то же время очень много. Ведь двенадцать лет, отданные воздуху, — это сотни самых обычных и самых необычных полетов. Это сотни караванов, проведенных по семидесятой параллели.

Первоклассный летчик не только мастер полетов. Это — прежде всего учитель. Пять лет обучал Лев Смирнов летному мастерству курсантов Московского аэроклуба. Шло время, и у ребят вырастали крылья. А он всегда волновался, провожая их в первый самостоятельный полет. Сейчас его ученики летают на многих воздушных трассах нашей страны. Николай Дарьянов и Вадим Малейченко, так же как их учитель, стали полярными летчиками.

Обычно о больших мастерах своего дела говорят: у него золотые руки. У Льва Смирнова руки обычные, по-мужски сильные и добрые. Руки, влюбленные в небо.

Каждый раз после очередного полета, покидая тесную кабину вертолета, я перебираю в памяти все то, что известно мне об этом человеке. Он не любит рассказывать о себе. И когда начинаешь задавать ему вопросы, Лев, смущенно улыбаясь, говорит: «Все было обычно...»

Может быть, действительно в жизни таких людей все обычно и просто. И только наша фантазия особенно тщательно анализирует факты и случаи. Но потом начинаешь успокаивать себя, что из них и скла-

дывается жизнь каждого человека. И от того, как живет человек в этом обычном, по его поступкам и по его отношению к ним, ярче всего проявляются на первый взгляд незаметные черты его характера. Порой обычный случай заставляет увидеть в человеке то главное и то единственное, что принадлежит только ему.

...Это случилось в воздухе. Машина как-то странно повела себя. Необыкновенно сильная вибрация. Случись это при взлете или над чистым льдом — выход один: посадить машину. А если под тобой десятикилометровая полоса чистой воды? Мысль работает четко в одном направлении: нужно дотянуть до ледокола.

Время как будто остановилось. Медленно, как медленно ползет стрелка, отсчитывающая расстояние.

Машину лихорадит... 6, 5, 4 километра... Кажется, что от тряски он путает скорость, высоту, расстояние... Вот уже совсем близко борт ледокола. Рука привычно опускает ручку шаг-газа. Небольшой толчок. Шасси коснулось площадки. Машина взревела в последний раз. Мотор затихает, и сразу же глухой удар, словно выстрел новогодней хлопушки.

Почему затрясло машину? Может быть, в бензин попала вода? Тогда вибрация началась бы сразу при взлете. И потом она не была бы такой сильной. Нет, здесь что-то другое...

Он вылез из машины и только тогда понял: последние метры могли быть роковыми. Рядом с машиной лежала отвалившаяся часть хвоста.

Не один час провел Лев около вертолета. В чем же все-таки причина? Все разобрано до мелочей. И только на следующий день стало ясно — заводской брак одной из деталей. Такое заключение сделали и специалисты.

Я стою на мостике. Медленно, раздвигая льды, пробивается ледокол. Курс на запад, к Певеку. В эфире слышен голос Льва Смирнова: «Москва», «Москва», я — 73-й... Прошу разрешения на взлет...»

Тетрадь вторая

ВСТРЕЧИ У ГОРЫ ПЭЖКИН'ЭЙ'

Я уже и не помню, где услышал эту песню. Память сохранила только один куплет. Сейчас он назойливо вертится в голове.

Покрыта льдом зеленая вода,
На юг летят испуганные птицы,
А я иду по деревянным городам,
Где мостовые скрипят, как половицы...

Я иду по деревянным коробам. Так называют на Севере своеобразные тротуары. Под ними трубы теплоцентрали. ЧЭК (Чаунский энергетический комбинат) снабжает поселок не только электричеством, но и горячей водой.

Пока мои познания о Певеке строго ограничены десятком строк из справочника Магаданского книжного издательства: «Кто? Когда? Почему?»

«...Поселок городского типа — прекрасный порт Северного морского пути.

А что означает его название? Еще известный этнограф и лингвист В. Г. Богораз отмечал, что свои названия поселки получили по наименованию местности. Чукотское слово «Пэккин'эй», как объясняет В. В. Леонтьев, значит «вздутая гора».

Поселок очень напоминает небольшой город. Когда идешь по его улицам, невольно забываешь, что расположен он за Полярным кругом. Кажется, что добрый волшебник взял да и перенес сюда десяток-другой добротных домов с проспекта 100 лет Владивостоку. Только вот не успел еще убрать кое-где строительный мусор и развесить по окнам шторы и занавески.

Я долго брожу по улицам Певека. Чувствую, что меня сбивает с толку контраст между старым и новым поселком, пока не признаюсь себе в обманчивости первого впечатления. И теперь он мне кажется

больше городом, одетым в асфальт и гудрон, чем поселком с деревянными мостовыми...

БУДНИ ЗАПОЛЯРНОГО ПОРТА

Море накладывает свой отпечаток на города и поселки. Оно навсегда связывает с собой судьбы людей, их характеры. Оно меняет их профессии. Море меняет, делает жизнь людей деятельной и неугомонной.

Утро вползает в порт вереницей многотонных самосвалов. И хотя порт работает круглосуточно, в эти часы он выглядит особенно приветливым и оживленным. Неугомонные руки кранов, юркие автокары, большие и малые океанские суда, отдыхающие у причалов. Видимо, все порты на свете похожи друг на друга. Но это только чисто внешнее сходство. В каждом есть что-то свое, индивидуальное, характерное, приметное с первого взгляда.

Что же отличает Певек от других дальневосточных портов?

Очевидно, прежде всего его чисто географическая особенность. Он расположен за Полярным кругом. Но тогда нужно назвать десятки других портов Арктики.

А может, другая особенность? Певек — морские ворота в «валютный цех» нашей страны. Но опять можно говорить и о таких портах, как Нагаево, Анадырь, Провидения, Эгвикино... Через них тоже идут грузы, адресованные приискам Колымы и Чукотки.

Может быть, знаменитый певекский «южак»? Так принято называть южный ветер, который регулярно хозяйничает здесь в любое время года и доставляет много бед тем, кто живет и трудится в этом арктическом поселке. Первое мое знакомство с портом и связано как раз с ним...

Он появился неожиданно и зашумел над поселком, словно сказоч-

ный ураган, выпущенный из мешка злым волшебником. А порт, будто в ожидании беды, замолчал и угрюмо опустил натруженные руки кранов, пытаясь укрыться от ветра за густым частоколом корабельных мачт. «Южак» зло лижет землю, поднимая облака пыли, ползет по причалам и гонит зеленоватую волну Чаунской губы.

В управлении порта только что закончилась диспетчерская планерка. Я в кабинете главного инженера. Его хозяин — Юрий Михайлович Омельченко сетует на злополучный ветер. «Судов в порту много, — говорит он, — и у причалов, и на рейде. А тут — нате, вынуждены простаивать. Мы же ограничены сроками навигации». В репродукторе по внутривортовой трансляции звучит голос диспетчера: «Ветер 25 метров в секунду...» Юрий Михайлович, словно продолжая сообщения диспетчера, говорит: «Ну, хотя бы вполовину меньше был, можно еще мириться. Работали бы себе...»

Тому, кто хотя бы раз побывал на Севере, понятна досада и главного инженера, и любого работника порта. Природа строго ограничила сроки арктической навигации. На каких-то два-три месяца впускает Ледовитый океан в свои владения караваны судов. И за это время нужно принять многие тысячи тонн грузов. Вот поэтому, наверное, в глазах тех, кто работает здесь, можно заметить отблеск большой человеческой заботы — это горечь за каждую потерянную минуту. Пожалуй, здесь особенно остро чувствуешь мудрость старой пословицы: «Время — деньги». На миллионы рублей завозят ежегодно грузов караваны судов в Певек. Отсюда они продолжают свой путь через тундру на прииски и в совхозы. И от того, как поработают портовики, зависит успех и золотодобытчиков, и оленеводов.

— Забот у нас, как говорят, полон рот, — продолжает Юрий Михайлович прерванный телефонным звонком разговор. — В этом году должны переработать грузов на 30 процентов больше прошлогоднего.

Сюда же прибавьте и тот груз, который недозавезли в сложную навигацию 1965 года. Вот и получается, что мощность порта нужно увеличивать чуть не вдвое. Поднажали мы перед навигацией. Кое-что реконструировали, перестроили. Пока еще итоги подводить рано, а вот в отношении технологии разгрузки угля можно говорить. Производительность увеличилась вдвое, ну и затраты уменьшились пропорционально. Степаныч вам растолкует, что к чему. Это его детище...

Я иду по причалу. «Южак» становится все злее и злее. Бухта покрыта седыми барашками. И все-таки работы в порту не прекращаются. Нет, докеры не нарушают правила техники безопасности. Молчат краны, жмутся друг к другу тупоносые автокары, но жизнь в порту не замерла. На каждом судне, в каждом трюме продолжаются трудовые будни. Здесь готовятся к новому наступлению. Как только ослабнет ветер, снова поползут из трюмов тяжелые стропы с грузом.

Начальника участка Анатолия Степановича Ситникова я разыскал на первом причале. Главный инженер посоветовал обязательно встретиться с ним. Меня очень заинтересовало новшество, о котором скупно упомянул Юрий Михайлович.

В небольшой прокуренной комнате без конца звонит телефон, приходят и уходят люди в комбинезонах и ватниках. И у каждого из них есть дело к Степанычу. Так все они называют Ситникова.

— Вас интересует первый причал, — заговорил он немного нараспев. — Да, в этом году кое-что мы там намудрили. Понимаете, разгрузка угля — дело трудоемкое. Раньше мы работали по-дедовски... Судовой лебедкой загружали уголь в бункер, а затем по транспортеру на склад. В этом году решили попробовать иначе. Из трюма краном на специальный причал. Вот и вышло, что в два раза быстрее разгружать стали. Снизилась затраты, значительно сократился простой судна, себестоимость тонны угля стала гораздо дешевле, отпала необходимость в

постоянном ремонте транспортерного хозяйства. Доход пока рано подсчитывать, но кое-что на этом будем иметь. Вот, пожалуй, и вся арифметика...

Интересная арифметика в этом заполярном порту. Только за один месяц навигации благодаря новшеству получено около четырехсот тысяч рублей прибыли.

Я сейчас вспоминаю разговор с руководителем лучшей бригады порта Николаем Андреевичем Драга. «В чем секрет успеха бригады?» — спросил я у него. «Какой тут секрет, — ответил он улыбаясь. — Главное — чувствовать локоть соседа. Это наша заповедь...»

Я иду по территории порта. Он удивительно похож на строительную площадку. «Южак» отступил, а на смену ему сюда ворвалось что-то новое, гулкое и быстрое. Порт ожил и запел ритмично, многоголосо, наверстывая вынужденное время отдыха. Я представил себе, как через несколько часов закончится смена и пойдут по поселку докеры Заполярья. Вместе с усталостью каждый из них принесет домой запах ветра и моря. А завтра они вернутся в порт, чтобы снова спорить с «южаком», чтобы торопить время, чтобы чувствовать локоть друг друга...

ХОЗЯИН «ЮЖАКА»

«Саша, научный сотрудник «солидного института» — так он мне представился. Пока у меня в блокноте всего несколько строк: «ААНИИ — Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт. Александр Дмитриев — синоптик. Автор проекта борьбы с «южаком». Очень любопытная штука!!!»

Всю ночь Саша рассказывал мне о проблемах изучения Арктики. Утром я попытался по памяти записать наш разговор. Просидел больше

часа и понял, что Сашу нужно слушать с карандашом. Он блестящий рассказчик, но мне, видно, не под силу разобраться во всей этой необъятной науке. И еще... Меня больше всего заинтересовал «южак», а Саша не первый год занимается этим злосчастливым ветром. Его так и зовут ребята «хозяин «южака»...

Мы сидим с Сашей у моря. Мне кажется немного странным, что здесь, за полярным кругом, где ветер валит с ног взрослых людей, где круглый год на сопках снег, море пахнет так же горьковато и терпко, как мой Амурский залив.

— А Нева пахнет? — спрашиваю у Саши. Он пожимает плечами: — Не думал как-то об этом...

Ночью он разговаривал с Ленинградом. Наверное, всегда бывает грустно, когда поговоришь с домом.

— Ты знаешь, старик, слышимость отличная. Мама все время спрашивала, когда закончится Арктика. Чудная она у меня. Так каждый год.

«Они всегда немного наивные, наши мамы, — думаю я про себя. — Ты не удивляйся, старик, просто ей трудно представить, что Арктика никогда не кончится для тебя...»

Саша немного грустит, и мне будто по проводам, передается его настроение.

— А до тебя кто-нибудь занимался этой проблемой? — возобновляю я наш ночной разговор.

— Конечно, занимались, — Саша оживился. — Многих «южак» терзает уже не первый год. Только каждый по-разному к нему приноравливается. В основном всех интересует статистико-климатологическая сторона этого явления. Ну, если проще — чисто погодные условия этого ветра. Штука эта очень нужная, особенно для нас, синоптиков, чтобы успешнее прогнозировать. А меня прежде всего заинтересовала физика этого явления. Как образуется «южак». Это был первый этап иссле-

дования. А уже потом, позднее, появилась возможность наметить меры борьбы с этим явлением...

— В чем же сущность, или, как ты говоришь, физика этого ветра?

Саша улыбается. Чувствую, что мой вопрос или безграмотен, или слишком наивен для Саши.

— Труднее всего популярно объяснить эту штуковину. Понимаешь, при южных и юго-восточных потоках в районе Певекского массива со стороны низменности происходит накопление большого количества воздуха. Своеобразная копилка. Это оттого, что потоки встречают на своем пути перпендикулярную преграду в виде хребта. Воздух накапливается до тех пор, пока не достигнет такого количества, что начинает переваливать через хребет аналогично жидкости, выливающейся из переполненного сосуда. Таким образом, «южак» — чисто местное явление.

— Как же ты предлагаешь бороться с ним?

— Все это пока чисто теоретически и нуждается в более тщательном изучении и анализе... Сам хребет, через который переваливают воздушные потоки, изрезан глубокими ущельями. А между ними перевалы высотой в 400 метров. Если уничтожить или сделать перевал ниже, масса воздуха будет спокойно уходить в эту своеобразную трубу. Пока точных расчетных данных, доказывающих правоту этой гипотезы, к сожалению, у меня нет...

— Но ведь ты же думаешь доказать все это?

— Сначала я хочу провести исследования в аэродинамической трубе.

— Ну, а если эти исследования дадут положительные результаты?

— Тогда все просто... Нужно будет произвести взрывные работы по уничтожению перевала. Будь моя воля, я бы уже сейчас организовал в ущелье карьер. Это было бы началом борьбы с «южаком».

Сашу как молодого ученого очень интересует эта проблема. Ему не

терпится скорее доказать, что «южак» можно уничтожить. И больше всего удручает его, что никаких попыток по активной борьбе с этим явлением не предпринимается ни со стороны местных властей, ни со стороны ученых. Хотя ни для кого не секрет, что еще ни один экономист не в силах подсчитать тот материальный ущерб, который принес «южак» за тридцать лет существования Певека. Во всяком случае, эта цифра со многими нулями...

А Саша уже мечтает о том, как использовать энергию этого ветра. Пока тоже только теоретически. Он мечтает о таких ветряных двигателях, которые будут превращать энергию «южака» в энергию электрическую. На память о нашей встрече Саша подарил мне авторский экземпляр статьи о «южаке», которая опубликована в журнале «Проблемы Арктики и Антарктики».

Мне очень хочется написать письмо его маме. Просто то, что я хочу написать этой женщине, она поймет обязательно и без моего письма. Арктика никогда не кончится для Саши потому, что он «хозяин» «южака», а этот коварный ветер пока еще свирепствует в Певеке...

В ОДНОМ МЕТРЕ ОТ МОСКВЫ...

Эта песня давно не дает мне покоя. Она уносит туда, где по неделям метет поземка, где снег добирается до самых крыш и только паутина радиоантенн способна выстоять против коварных морозов суровой Арктики. Это песня о часовых эфира, о том, кто живет за полярным кругом...

Давно уже отшумели метели, и только белоголовые сопки напоминают о том, что не так уж долго длится полярное лето. Но оно все-таки приходит сюда с юга, и на крутых склонах сопкок расцветают

маленькие желто-красные цветы. Сейчас они видны из окна радиоцентра. Рядом темноволосая радистка выстукивает ключом непонятные для меня звуки. В обыкновенном чайном стакане на столике букетик заполярных цветов. На стене цветная фотография, очевидно, из «Огонька». На ней — Красная площадь. Я смотрю на фотографию, и многоголосый эфир напоминает мне утренние позывные столицы. Темноволосая снимает наушники и понимающе смотрит на меня. «Далеко, — говорю я, — очень далеко забрались». Какая-то необыкновенно приятная хитринка в ее улыбке. «Это почему же далеко? Совсем рядом... В одном метре». Она встает, и я понимаю, что сейчас должен следовать за ней. В соседней комнате на стене обычная географическая карта. Девушка прикладывает к ней линейку. Две точки соединены ее концами: Москва — Чукотка. Затем следует лаконичный комментарий: «Совсем рядом... В одном метре от Москвы...»

Вот так состоялось мое очное знакомство с героями полюбившейся песни. Теперь меня совсем не смущает, что живут они не на Диксонне. Я знаю: и тех, и других роднит одно слово — Арктика. Она стала необходимой для каждого из них.

О радистах заполярного радиоцентра я впервые услышал еще задолго до подхода первого каравана к порту. Каждого из них представил мне Володя Ефремов во время очередного сеанса связи. Он обменивался с радиоцентром своеобразными приветами на переливчатом звонком языке морзянки.

— Это Никита Салихов. Самый большой начальник эфира и самый классный радист, — говорит Володя, показывая кивком головы на приемник, как будто это экран телевизора и сейчас появится сам Салихов. А из приемника несется песенная трель морзянки.

— А это — Михаил Юрьевич Крылов, — продолжает Володя.

— Разве можно узнать по этим тире и точкам радистов? — спра

шиваю я у него. — Или, может быть, прежде чем начать работать, они представляются тебе?

— Каждого из них можно узнать по почерку, — говорит Володя. — Вот, к примеру, Никита. Работает ровно, спокойно, неторопливо. В каждом знаке чувствуется солидность и уверенность. Обычно у нас это называется — авторитетом в эфире... Никите незачем торопиться и показывать кому-то свое мастерство на скорость. Тот, кому довелось разговаривать с ним ключом, отличит его голос среди сотни других. А в начале работы они действительно представляются. Называют свой позывной: УИВ... Будешь на берегу, обязательно побывай у Никиты....

На двери внушительная надпись: «Диспетчер связи». Сижку напротив коренастого, моложавого мужчины. У него доброе открытое лицо, живые, с искринкой глаза и коротко остриженные волосы. Так вот ты какой, Никита Салихов, самый большой начальник эфира... Ты, конечно, еще не знаешь, что я посвящен в тайны вашего ремесла. Впрочем, тайн в нем особых нет. Просто, как и в каждом деле, есть люди, отдающие свой опыт, свою любовь большому и нужному ремеслу. И ты рассказываешь мне о них... Они живут в одном метре от Москвы: москвичи и ленинградцы, киевляне и одесситы, томичи и свердловчане.

А для каждого из них постоянным местом прописки стало Заполярье...

МИХАЛЫЧ

Юрий Михайлович Крылов. В радиоцентре его называют просто Михалыч. Родился и вырос в Москве на Кировском проспекте. Почти сорока годам равен его стаж радиооператора. Двадцать лет из них проработал Михалыч на Чукотке.

В 1927 году началась трудовая биография Крылова на легендарном крейсере «Аврора». Детекторные приемники, искровые передатчики небольшой мощности — вот на них-то и постигал и оттачивал свое мастерство радист Михалыч.

Началось освоение Арктики, и молодого радиооператора потянуло на Север. Несколько лет Юрий Михайлович летал бортрадистом на самолетах полярной авиации.

Мне не терпится как можно больше узнать о жизни этого человека. А он не торопится рассказывать о себе, словно боится показаться нескромным. Мне по нескольку раз приходится повторять одну и ту же уже надоевшую обоим, фразу: «А дальше что было?»

— Дальше, — продолжает Михалыч. — Дальше была вынужденная посадка на снег. Самолет — вдребезги. А мы отделались легким испугом. С полгода провалялся в больнице. На комиссии врачи поставили точку. Летать больше не будешь. Вот и вся песня...

Было что-то горькое в этих словах Михалыча. В них не чувствовалось обиды на врачей. Просто, видно, пришлось ему расстаться с чем-то очень дорогим и близким. Только не смог он, не хватило сил уехать с Севера. Так и остался навсегда в этих краях. Много лет работал на радиостанциях Колымы. А когда на Чукотке понадобились опытные радисты, Юрий Михайлович Крылов приехал в этот далекий арктический поселок.

Годы по-разному оставляют память о себе в человеке. От крепкой и ладной фигуры Михалыча по-прежнему веет молодым задором и радостью. И только едва уловимая усталость, что непременно появляется с годами в каждом человеке, нет-нет да и засеребрится в его густой шевелюре.

Его хорошо знают радисты полярных станций. Нет, ни с одним из них никогда не встречался Михалыч. Они знают его по почерку.

Юрий Михайлович надевает наушники. Сейчас начнется его смена. Сейчас полетят в эфир слова метеосводок. 160—170 знаков в минуту. С такой скоростью работают радисты-асы. Первое движение руки... Я представляю, что в эту секунду на десятках станций приняли позывной радицентра. Еще дважды повторяет Михалыч «УИВ».

Сейчас каждый, кто выходит на связь, знает: это работает Михалыч.

ЗОЛОТЫЕ РУКИ

— Олег Володичев, — представляет Никита высокого светловолосого паренька. — Это наш технический ас.

Олег — инженер по эксплуатации техники. Так официально называется его должность.

Небольшая комната, где разместилось хозяйство инженера, напоминает больше ремонтную мастерскую, чем кабинет. На столе — радио-детали и какие-то аппараты. На стене — небольшой щиток с набором инструментов. В комнате пахнет дымом. Перед нашим приходом Олег что-то паял.

— Второй день бьюсь над этим проклятым приемником, а он молчит, как заколдованный, — немного сердито начал разговор Олег. — Вроде бы сейчас напал на след. — Он показал крохотный конденсатор и добавил: — Такая мелочь, а без нее не будет работать целый блок.

Олег относится к категории людей с золотыми руками. Они-то и не дают ему покоя. Я вспоминаю слова Никиты: «Вечно он что-то ищет, ремонтирует, переделывает». И не без гордости рассказал мне Никита, как однажды «заболел» Олег, на первый взгляд, утопической идеей. Всю приемную аппаратуру радицентра он решил соединить на один пульт. Долго бился Олег над схемой дистанционного управления. Когда

7
работа была закончена, все поняли, что это не утопия, а вполне реальная вещь. Совсем недавно детище Олега вступило в строй. Теперь радиоператор, не вставая со своего места, может включать любой приемник, настраиваться на нужную волну и работать. Ликвидирована потеря времени, которого так не хватает работникам радиоцентра в период навигации.

Обычно таких людей, как Олег, называют одержимыми. Пожалуй впервые я задумываюсь над значением этого слова. Оно, очевидно, как губка, впитывает в себя и бесконечный поиск, и влюбленность в дело, которому служишь, и потребность быть очень нужным людям.

Это уже шестая навигация Олега. Шестой год живет он и трудится в заполярном поселке.

Они приехали после окончания Ленинградского арктического училища: Олег, Валерий Лавров и Иванов, тоже Валерий. Все трое из одной группы. Не ладилось на первых порах. Тянуло домой.

— Непривычно как-то показалось, — продолжает Олег наш разговор. — Все время пурга. Очень уж долго зима тянулась. Валера Лавров уехал. Так обстоятельства сложились. А мы остались. Теперь не жалеем

Обстоятельства так сложились... О них умолчал Олег. Я сейчас вспоминаю эти слова. Они были сказаны без упрека. Значит, тот, третий, не трусил, не сбежал, не испугался Севера. Было что-то другое... Я представил долгую полярную зиму. Уже вторую неделю колдует пурга. Снег подбирается к самой крыше радиоцентра. Где-то на линии ЧП — ветром оборвало кабель. Олег вместе с двумя ремонтниками уходит искать повреждение. Найти обрыв дело несложное. Гораздо сложнее в сорокаградусный мороз на высоте трех-четырех метров исправлять повреждение. Ветер норовит сбросить со столба. Металл обжигает руки. Несколько секунд погреть их над паяльной лампой и снова за работу.

— Все обычно, только вот к морозу и ветру никак не могу при-

выкнуть, — рассказывает Олег, — дело-то, вообще, пустяковое. Прозвонить кабель в местах обрыва, соединить, спаять муфту. Это все на земле. А потом подвесить. Тогда самый главный враг — ветер...

И снова по проводам к передающей станции, словно по взлетной площадке, бегут слова. Наверное, каждое из них становится еще значительнее, еще нужнее оттого, что на одном из километров этого пути надолго осталось тепло золотых рук Олега Володичева...

ТВОЕ МЕСТО НА ГЛОБУСЕ

«А это наша Галка», — говорит Никита. «Цыганкова», — смущенно представляется она. У Галки маленькая, но сильная рука и глаза мечтательницы. Она работает на аппарате, который очень похож на телетайп. Называется он перфоратор. Галка не любит рассказывать о себе. Она считает, что нет в ее биографии ничего особенного. Родилась на Кубани, под Ставрополем. Всей семьей перебрались на Север. Школу окончила в Магадане. В институт не попала. Срезалась на экзаменах. Поступила работать на телеграф. Там и освоила эту профессию. Нравится ли на Севере? Теперь это не то слово.

— Здесь мой дом... А первое время очень плохо было. Не хватало Кубани. Встретила Ивана. Через год стала Цыганковой. Он — геолог. Какой-то ошалелый от Севера. Не сиделось ему в Магадане — уговорил уехать на Чукотку. Вот уже восьмой год здесь... Сначала я даже плакала. Зима почти круглый год. А потом работа засосала. И еще очень завидую я Ивану. Он все что-то ищет, открывает. Вернется из партии — такой счастливый. Столько интересного рассказывает. Однажды купил глобус. Обычный школьный глобус. «Смотри, — говорит, — Галка, где мы живем. Почти у самого полюса. Это твое место на глобусе...»

Хорошо, когда есть в жизни свое место. А где оно на глобусе, неважно. Вот, пожалуй, и все, что рассказала Галка.

Я расстаюсь с ребятами Заполярного радицентра. На прощанье Никита поет любимую песню о часовых эфира. Она очень дорога людям, которые «живут в одном метре от Москвы», потому что у каждого из них есть свое место на глобусе.

БОРТ 04198...

— Вылетаем ровно в девять, — сказал мне на прощанье командир корабля Василий Ситяев, — спокойной ночи. — И потом, лукаво улыбнувшись, добавил: — Смотри не проспи.

От Певека до Апапельхена не более двадцати минут езды на автобусе. Слева — спокойная гладь Чаунской губы, справа — бурная тундра упирается в бесконечную гряду кособоких сопок.

На аэродроме тихо. Укутав тупоносые головы брезентом, дремлют ИЛ-14. На бортах и спине широкие красные полосы. Это означает принадлежность к полярной авиации. Я иду по взлетной полосе. Ветер доносит сюда запах моря и снега с дальних сопок. Где-то среди этих сонных машин самолет с бортовым номером 04198. Его-то я и разыскиваю.

Возле одной из машин вижу маленькую фигурку человека. С каждым шагом фигурка увеличивается и пропорционально ей увеличивается самолет. У машины хлопочет бортмеханик Иван Егорович Лопухов. Здравуемся.

— А ты небось рано подскочил, — начал он разговор, подставляя лестницу к правому мотору. — Командир наш любит точность. Плюс минус одна минута. У него так во всем.

— А почему полярные самолеты выкрашены в красный цвет? — спрашиваю я у Ивана Егоровича.

— Чтобы ярче были, — улыбаясь, отвечает тот и потом уже серьезно добавляет: — Всякое может случиться. Вынужденная посадка на лед или в тундре. Обычно машину трудно с воздуха рассмотреть. Сливаются все. А наши далеко видно.

Взлетная полоса нырнула под кабину, а уже через минуту легла далеко внизу. На часах три минуты десятого. «Командир любит точность», — вспоминаю я слова Ивана Егоровича. Через открытую дверь мне видно, как Василий кладет штурвальное колесо вправо, и машина, чуть накренившись, делает плавный разворот. Под нами, словно выложенные из детских кубиков, строения Певека, а затем подковообразная Чаунская губа. Рядом со мной колдует над картой штурман Николай Лютиков. Проводка самолета по заданному курсу — его главная забота. На столе карта и прибор, похожий на микроскоп. Николай объясняет, что это борт-визор. Прибор, с помощью которого штурман определяет угол отклонения машины от курса.

Василий передал управление машины второму пилоту Сергею Коломийцеву. Ситяев не только руководит полетом. Он — инструктор. Сергей сдает экзамен на командира корабля. Это его первый самостоятельный полет. За кабиной пилотов, справа, в небольшом салоне, разместилось хозяйство бортрадиста Алексея Кузьмина. Он сидит, чуть согнувшись, прижимая рукой наушники, вторая рука на ключе Морзе. Алексей поддерживает постоянную связь с землей, принимает радиограммы, передает данные разведки и местонахождение самолета.

У гидрологов Виктора Ивановича Решеткина и Николая Михайловича Шакирова свои заботы. Виктор Иванович постоянно ведет наблюдения через балюстер, небольшой выпуклый иллюминатор. Николай Михайлович наносит на карту данные наблюдений. На штурманской карте отмечен пройденный путь. Позади двадцать пять миль. Курс — ноль градусов. Мы идем точно на Север.

Бортмеханик Иван Егорович, пожалуй, самый занятой человек в самолете. Он — шеф-повар. Кроме того, Иван Егорович успевает отвечать на мои вопросы. У меня за спиной, ближе к хвосту, с обоих бортов два больших бака. Иван Егорович поясняет: «Это запасные, с горючим...»

Впереди еще более семи часов пути. Нам предстоит покрыть расстояние в 834 мили. На Север до 75 градуса северной широты, затем на восток. Обратный путь на юг до мыса Биллингса, а потом вдоль семидесятой параллели на Якан, Рыпильхен, Шмидт.

Небольшой толчок. Смотрю в иллюминатор. Даже не видно крыла. Летим в сплошном молоке. Перебираюсь ближе к Ситяеву. Мы летим на высоте 300 метров. Летим вслепую. Сергей медленно опускает штурвал от себя. Высота начинает падать. Стрелка замирает на цифре 90. «Еще ниже», — командует Василий. Высота 50 метров. Кажется, что прямо на нас несется голубоватый панцирь Северного Ледовитого океана.

На карте гидролога появляются большие пятна. Николай Михайлович закрашивает их в коричневый цвет, а рядом выводит цифры: 9—10. Это значит — под нами очень тяжелый лед, 9—10 баллов.

Самолет ложится на новый курс — 90 градусов. Идем на Восток. Видимость отличная. Машина набирает высоту.

— Скоро будет виден остров Врангеля, — оторвавшись от карты, говорит Николай, — идем курсом на мыс Блоссом.

В иллюминаторе пока до самого горизонта ледовые поля. Иван Егорович закончил колдовать на крохотной плите. На одном из баков накрыт стол. Словно фокусники, балансируем с мисками в руках. Николай, наклонившись ко мне, комментирует:

— Запиши в блокнот. Обед в ста километрах от Врангеля. Высота 300 метров. Борт ледового разведчика 04198, — и невозмутимо продолжает орудовать ложкой.

Уже через полчаса видны очертания Врангеля. Затем остров остает-

ся справа. Идем на юг. Чем ближе к материку, тем хуже видимость. Сергей все ниже опускает машину. Прижимаемся к самому льду.

Давно позади Биллингс, Якан, Рыпильхен. Наш полет подходит к концу. Внизу расцвечен огнями поселок Апапельхен. Машина резко принимает крен влево. Я не успеваю заметить, когда заканчивается поворот. Мягкий толчок, колеса коснулись полосы. Сергей выключает газ. Тушит скорость. Подруливаем к стоянке и занимаем свое место среди краснобоких ИЛ-14.

Позади восемь часов полета. Ледовая разведка длиной в 834 мили. А уже поздно вечером карта ледовой обстановки по фототелеграфу спешила к своим адресатам. Через несколько часов по новому маршруту пойдет первый караван к острову Врангеля. Он пойдет по трассе, которую проложил экипаж ледового разведчика.

А завтра этим людям снова в воздух. И снова за бортом ледового разведчика поползет туман, а на карте гидролога лягут новые рекомендации для судов, идущих по семидесятой параллели...

ДОРОГА ВЕДЕТ ДОМОЙ...

В блокноте торопливая запись. Очевидно, выписка из справочника.

«...Мыс Шмидт... К началу 30-х годов стало ясно, что плавание Северным морским путем для связи Европейского Севера с Дальним Востоком возможно и необходимо. Поэтому в 1932 году было предпринято плавание на ледокольном пароходе «Сибиряков». Экспедицией руководил О. Ю. Шмидт, судном командовал В. И. Воронин. Впервые в истории «Сибиряков», правда с большими трудностями, в одну навигацию прошел от устья Северной Двины до Берингова пролива (за два месяца и пять дней).

В 1933 году О. Ю. Шмидт предпринял новое плавание Северным морским путем на пароходе «Челюскин». Плавание проходило успешно почти до Берингова пролива. Здесь, однако, из-за обильных льдов движение пароходов приостановилось, и позднее, в результате сжатия льдов, 13 февраля 1934 года «Челюскин» затонул.

На помощь героическому экипажу были брошены все силы, и в первую очередь авиация. Экипажи самолетов сделали все возможное для спасения челюскинцев, которые вскоре были вывезены на материк. Родина высоко оценила подвиг летчиков. Семи из них первым в СССР были присвоены звания Героев Советского Союза.

Мыс Северный в Чукотском море, названный так в 1778 году Джеймсом Куком, или иначе Рыркарпий (по-чукотски «моржовый затор»), по имени руководителя этой экспедиции стал называться мысом Шмидта.

На мысе Шмидта в 1933 году был небольшой поселок полярной станции. А сейчас здесь крупный хозяйственный центр района. Десятки домов, полярная станция, большой факторий, чукотский оленеводческий колхоз-миллионер «Пионер».

На рейде за пеленой тумана едва видны контуры судов. Поселок еще спит. И только здесь, у самого холодного и седого океана, торопливо шагает время.

Мне сообщил диспетчер порта Шмидт, что теплоход «Герней» уже на подходе. Я представляю себе, как вот-вот, словно «летучий голландец», возникнет он в утренней дымке.

От Шмидта до Певека 268 морских миль. Это почти сутки пути. Впрочем, Арктика отучила меня от точных сроков. Здесь не существует расписаний. По сводкам, трасса до Певека чистая. Только кое-где незначительное скопление битого льда. Но все может моментально измениться. Задует норд-вест, коварный северо-западный ветер, и потянет за собой к берегу тяжелые ледяные поля. И тогда расстояние в

240 миль трудно измерить временем не только теплоходу, хотя он и ледового класса, но и мощному ледоколу. А пока по всей трассе гуляет южный ветер, значит, путь чист ото льда.

Я сижу на штабеле досок и с интересом наблюдаю, как шныряют по воде юркие самоходные баржи. У Шмидта мелководье, и поэтому разгрузка ведется прямо на рейде. А перевозят груз небольшие баржи, точь-в-точь такие же, как та, на которой сражалась с океаном четверка Зиганшина. На такой вот барже и добираюсь к теплоходу «Терней».

Так и не заметил я появления «летучего голландца». Теплоход появился неожиданно и замер на рейде, будто простоял здесь целую вечность. Пропела свою визгливую песню якорная цепь и скрылись в тумане берега. Видимость — два-три кабельтовых. Каждые десять минут вахтенный штурман Николай Анисимов колдует над экраном локатора. «Шесть, четыре, восемь миль от берега», — докладывает он старшему помощнику капитана Анатолию Мазуру.

«На румбе?» — обращается Анатолий к рулевому. «295...» — отвечает вахтенный матрос Юрий Вакулич. «Так держать!» — командует старший штурман.

«Есть, так держать!» — отвечает рулевой.

По инерции, просто для себя, перевожу с этого бесхитростного языка мореходов. «Каким курсом идем?» «295 градусов...» Значит, идем на запад, в сторону Певека.

И снова голос вахтенного штурмана: «До берега 2,5 мили...» Старпом вносит поправку к курсу. Едва заметный поворот штурвального колеса — и стрелка компаса отклоняется на пять градусов вправо. А туман по-прежнему висит над океаном тяжелой промозглой завесой.

В каюте первого помощника капитана Павла Балашова почти не слышно работы двигателя. Кажется, будто теплоход стоит на месте.

И хотя мы знакомы с Павлом всего несколько часов, беседуем так, словно знаем друг друга не первый год.

Еще неделю назад Балашов был на материке. А я уже давно не могу представить, что где-то греет солнце, а на улицах продают золотистые астры. Мне порой кажется, что льды — единственная составная часть нашей планеты.

Павел расспрашивает о трассе. Теплоходу предстоит разгрузиться не только в Певеке, но и в устье Колымы. И хотя судно ежедневно получает карту ледовой обстановки, первому помощнику еще и еще раз не терпится убедиться в том, что обстановка на трассе благоприятная. Экипаж теплохода торопится. Впереди предстоит еще один рейс в Арктику.

Только что сообщили по трансляции: через несколько миль должны встретить «Москву».

Вместе с Павлом поднимаемся в рулевую рубку. Ледокол уже рядом. Лег в дрейф. Слышу в эфире голос Леонида Федоровича: «Сейчас подождем вертолет...»

Старший помощник шутит: «Высадим тебя на льдину. «Москва» на обратном пути заберет. «Согласен, — отвечаю я, — буду дрейфовать на «Сп-28». «Почему — 28?» — спрашивает Павел. «Сегодня 28 июля...» Юра Вакулич советует потребовать у старпома бочку спирта. «Добро, — говорит Анатолий, — в придачу даю и бочку селедки». Я прошу еще и бочку воды. «Спирт разводить», — улыбается Анатолий. «Да нет, — отвечаю я, — после селедки жажда будет мучить».

Полярник не получился. Не нашли подходящей льдины. Прощаемся на верхней палубе. Всего одна фраза: «До встречи!»

Через несколько минут теплоход остается далеко внизу. МИ-1 все дальше и дальше уносит меня от «Тернея».

Это дорога домой...

ТРУДОВАЯ БИОГРАФИЯ «МОСКВЫ»

О делах того или иного транспортного судна судят обычно по пройденным милям, по количеству перевезенного груза и, наконец, по прибыли, которую он дает государству. А как оценить работу большого экипажа ледокола? Может быть, по тем же показателям? Но ведь ледокол не перевозит грузы. И в то же время без его помощи невозможно плавание транспортных судов в северных районах. Значит, успех транспортников зависит от работы коллектива ледокольников.

Передо мной одна из записей в судовом журнале дальневосточного флагмана ледокола «Москва»: «Находимся в 20 милях от Шмидта. Под проводкой теплоход Черноморского пароходства «Добруш»... Эта запись сделана во время вахты Леонида Федоровича Ляшко. Занес ее в судовой журнал второй штурман Валентин Родченко. А в полдень Володя Ефремов принял необычную радиограмму:

ЛК МОСКВА КАПИТАНУ ЛЯШКО

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ! УКАЗОМ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР ЛЕДОКОЛ МОСКВА ЗА УСПЕШНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАНИЙ СЕМИЛЕТНЕГО ПЛАНА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПЕРЕВОЗОК СЕВЕРНЫМ МОРСКИМ ПУТЕМ НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ ЛЕНИНА тчк КОЛЛЕГИЯ МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА ГОРЯЧО ПОЗДРАВЛЯЕТ ВАС С ВЫСОКОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ НАГРАДОЙ И ВЫРАЖАЕТ УВЕРЕННОСТЬ зпт ЧТО НА ЗАБОТУ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА ЭКИПАЖ СУДНА ОТВЕТИТ НОВЫМИ ТРУДОВЫМИ УСПЕХАМИ тчк ЖЕЛАЕМ ВАМ зпт ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ зпт СЧАСТЛИВОГО ПЛАВАНИЯ!

МИНИСТР МОРСКОГО ФЛОТА СССР БАКАЕВ

И сразу поток радиограмм. Они поступают одна за одной от сотен самых различных адресатов.

Я сижу в радиорубке и перечитываю на первый взгляд скуповатые тексты. А потом прихожу к выводу, что все это от лаконичности радиоязыка. Просто каждая радиограмма ограничена определенным количеством слов. И даже в такой торжественный день не может быть и не должно быть исключений.

Передо мной толстая пачка радиограмм. Их, пожалуй, больше сотни. Вот тогда я и подумал, что каждая из них — это страничка большой трудовой биографии флагмана Дальневосточного ледокольного флота. И, очевидно, эти небольшие листочки могут лучше всего рассказать о большом пути ледокола «Москва».

ПРИМОРСКИЙ КРАЕВОЙ КОМИТЕТ ПАРТИИ И КРАЕВОЙ СОВЕТ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЮТ СЛАВНЫЙ ЭКИПАЖ ЛЕДОКОЛА МОСКВА С ВЫСОКОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ НАГРАДОЙ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА...

СЕКРЕТАРЬ КРАЙКОМА КПСС БАЛАКИН

ЗАМ. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КРАЙИСПОЛКОМА МАТЮШЕНКО

ПРЕЗИДИУМ ЦК ПРОФСОЮЗА РАБОЧИХ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЕТ ВАС С ВЫСОКОЙ НАГРАДОЙ...

ГОРКОМ КПСС И ГОРИСПОЛКОМ зпт ТРУДЯЩИЕСЯ ВЛАДИВОСТОКА ПОЗДРАВЛЯЮТ ОРДЕНОНОСНЫЙ КОЛЛЕКТИВ...

ПОЗДРАВЛЯЕМ ВЫСОКОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ НАГРАДОЙ тчк ПОРТОВИКИ НАХОДКИ...

ПОРТОВИКИ НАГАЕВО...

КОЛЛЕКТИВ ПОРТА ПЕВЕК...

ИМЕНИ ШТАБА МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ ЗАПАДНОЙ АРКТИКИ ПОЗДРАВЛЯЕМ ВЕСЬ ДРУЖНЫЙ КОЛЛЕКТИВ зпт КОТОРЫЙ ХОРОШО ЗНАКОМ НАМ ПО СМЕЛОЙ РАБОТЕ НАШЕМ РАЙОНЕ...

ЧТОБ ЛЬДЫ КОЛОЛИСЬ ПРИ ВИДЕ ВАШЕГО ЛЕДОКОЛА тчк ЭКИПАЖ ЛЕДОВОГО РАЗВЕДЧИКА 04198...

ОТ ИМЕНИ ЭКИПАЖА ОРДЕНА ЛЕНИНА ЛЕДОКОЛА СИБИРЬ...

ЭКИПАЖ ОРДЕНА ЛЕНИНА ТЕПЛОХОДА СТАРЫЙ БОЛЬШЕВИК...

ГРУППА СТАРЕЙШИХ КАПИТАНОВ ЩЕТИНИНА зпт ИНЮШКИН зпт ВЕДЕНСКИЙ...
ДРУГИМ ПУСТЬ ЗАВИСТЬ СЕРДЦЕ РАНИТ зпт
А СЛАВА НАС НЕ ОДУРМАНИТ тчк
ПОСКОЛЬКУ НЕТ ТАКОГО ЛЬДА зпт
КОТОРОГО БЫ НЕ ВЗЯЛА МОСКВА тчк
ПО ПОРУЧЕНИЮ ГРУППЫ НАУЧНЫХ СОТРУДНИКОВ КУПЕЦКИЙ
КОЛЛЕКТИВ ИНСТИТУТА АРКТИКИ АНТАРКТИКИ ГОРЯЧО ПОЗДРАВЛЯЕТ...

И еще одна пачка радиogramм — это приветствия от воспитанников «Москвы».

ОТ ИМЕНИ ЭКИПАЖА ЛЕДОКОЛА ЛЕНИНГРАД ИСКРЕННО ПОЗДРАВЛЯЮ КАПИТАН ФИЛИЧЕВ....

С БАЛТИЙСКИМ ПРИВЕТОМ РАДИСТ ЕВГЕНИЙ ПОТАПОВ...
ВСЕГДА ПОМНЯЩАЯ МОСКВУ И МОСКВИЧЕЙ ДОКТОР СВЕТЛАНА...

ГИДРОЛОГ НИКОЛАЙ БУБНОВ...
ЭЛЕКТРОМЕХАНИК ЕВГЕНИЙ ШНЕЙДЕР...

А если сюда же добавить 114 404 мили, которые остались за кормой ледокола, все вместе — это и есть трудовая биография орденоносной «Москвы».

...За иллюминатором валит снег. Валит большими, тяжелыми хлопьями. Арктика принесла в радиорубку запах зимы. В двери постоянно заглядывают ребята. Каждый ждет радиogramму: в этот день особенно приятно получить весточку из дома. Может быть, для того, чтобы от строчек повеяло летом...

САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ...

Нам не спится по ночам. Не спится потому, что они белые, эти ночи. И еще нам очень нравится эта бесконечно длинная дорога. Мы не измеряем ее ни временем, ни расстоянием. Обычно просто стоим у бор-

та и молчим. Я не знаю, о чем думает Володя. Чаще всего мне кажется, что в эти минуты он обязательно вспоминает Ленинград. А может быть, и нет. Я просто провожу параллель с памятью, которая вдруг позвала меня в далекий сибирский город. Он навсегда остался во мне большим, заснеженным и бессонным. Таким я его запомнил мальчишкой. Это были военные зимы.

Белая скрипучая дорога от дома через Университетскую рощу, затем через большую площадь до Транспортного института. Громоздкие, неуклюжие сани (гордость всей улицы!) и фанерный ящик на них — это был мой транспорт, на котором каждое утро мама отвозила меня в детский сад. А вечером я снова плыл по самой большой для меня дороге. Я ловлю себя на том, что невольно сравниваю ее с трассой, которая ведет по семидесятой параллели. И мне уже жалко возвращаться из детства. Может быть, это был тот единственный раз, когда, заглянув в детство, словно во сне, видишь все отчетливо и удивительно точно. А мысли безжалостно уходят в сегодня.

— Ты знаешь, — заговорил Володя. — Я иногда представляю себе, что сижу у окна троллейбуса, а он везет меня по самому большому в мире проспекту. Везет и качает... Я и не замечаю этого. Я просто люблюсь проспектом.

— Самый большой проспект... Ты так только что сказал? — переспрашиваю я у Володи. Он смотрит на меня с удивлением.

— Да, самый большой...

— Оказывается, мы думали об одном и том же, — продолжаю я. — И ты нашел это название... Понимаешь, открыл проспект.

Теперь уже начинаем фантазировать оба и наперебой.

Володя: «Здесь, как на любом проспекте, остановки. И у каждой свое название. Уэлен, Коса Двух Пилотов, Шмидт, Биллингс... А я засмотрелся и проехал мимо. Теперь придется возвращаться назад...»

Я: «Смотри не прозевай на обратном пути. Это я тебе напоминаю как кондуктор...»

Володя: «До какого часа ходит ваш троллейбус?»

Я: «Круглосуточно всю жизнь...»

Володя: «Это меня устраивает...»

Я: «И троллейбус...»

Володя смотрит на часы.

— Кажется, я уже приехал, — и, помахав мне рукой, уходит в радиорубку. Через десять минут ему заступать на вахту. Я представил себе, как он садится за стол и, надев наушники, выходит в эфир. И мне стало жаль, что где-то, за сотни миль отсюда, на приемной станции радист не знает, что сейчас он слышит голос самого большого проспекта в мире.

С АРКТИКОЙ НЕ ПРОЩАЮТСЯ...

Вот уже который вечер мы сидим в каюте капитана. Мне очень нравится слушать его рассказы об Арктике. Есть у Леонида Федоровича любимая фраза. С нее обычно начинает он самые смешные и курьезные истории. Одна из таких историй и была рассказана в этот вечер.

Это был, пожалуй, тот единственный раз, когда мы больше говорили о доме, об общих знакомых, спорили о Хемингуэе и Джеке Лондоне. И, наконец, обменявшись адресами и телефонами, договорились хотя бы изредка встречаться на берегу. Я желаю спокойной ночи капитану. Он встает, чтобы проводить меня до двери.

— Пора уже начинать прощаться... — говорю я.

— Тут у нас один твой коллега прощался с Арктикой, забавно прощался... — А затем последовала любимая фраза капитана: «Только это не для печати...»

От двери возвращаемся назад, к столу. Я уже знаю, что обязательно будет что-то забавное.

— Плавал как-то с нами один кинооператор из Москвы. Застряли мы у Шелагского. Приходит он ко мне на мостик. «Леонид Федорович, — говорит, — хочу один классный план снять. На лед мне сойти надо. А то я ни разу ногами не ступал по Арктике. Хоть на прощанье...» Я ему показываю на лед. А там следы медвежьи. Свежие. С хозяином встреча не из приятных. «Я мигом, Леонид Федорович, одна нога здесь, другая — там. Метров тридцать откручу и на ледокол». — Давай, — говорю, — двумя ногами, только быстро. Он, как по тревоге, камеру на шею и на лед. Я вахтенному приказал наблюдать за ним, а сам ушел в каюту.

Минут через двадцать прибегают вахтенный помощник. «Беда, — говорит, — медведь за корреспондентом гоняется...» Я бегом на мостик. Смотрю в бинокль: точно — медведь. Метрах в пятидесяти уже от оператора. А тот наставил на него камеру и пятится назад. Хорошо, у нас вертолет в готовности был. Гидролог на разведку собирался. Подняли мы машину в воздух. Медведь драпать от вертолета. Забрал пилот оператора в кабину — и на борт. А тот ругается: «Такой кадр мне испортил...» Потом его спрашиваю: «Ну как, попрощался с Арктикой?» «До конца не сумел, вертолет помешал. Две кассеты открутил, а третья недоснятой осталась...»

Когда уезжал, говорит мне: «А это вы верно сказали, с Арктикой не прощаются... Вернусь сюда обязательно. Медведя мне нужно доснять...»

Я долго брожу по палубе. За бортом трещит и расступается голубоватая мостовая семидесятой параллели. Я останавливаюсь у того самого места, где еще совсем недавно состоялась моя первая встреча с самым большим проспектом. Сегодня мой 99-й день на ледовой трас-

се, мое 99-е интервью у Арктики. Я знаю, что должен обязательно вернуться сюда. И совсем по-иному воспринимаю историю, рассказанную капитаном.

В эти минуты особенно остро работает память. И каждая встреча, которая произошла здесь, на самом большом проспекте, теперь для меня дорога, как память. И мечтатель Коля Олекминский, и капитан Евгений Михайлович Иванов, и Саша Дмитриев — «хозяин южака», и ребята из заполярного радиоцентра...

Что-то им очень дорого в этой белой, суровой стране.

Может быть, не каждый из них отыскивал место на глобусе. Но я уверен, что каждый из них, так же как командир вертолета Лев Смирнов, не представляет своей жизни без 70-й параллели. А она, гордая и такая поющая, лежит за бортом нашего ледокола. Счастливая и гордая страна, которая умеет влюблять в себя самых обычных людей, умеет влюблять и делать их какими-то особенными. Может быть, сегодня за много дней я особенно благодарен ей за то, что подарила она мне порой торопливые, но такие нужные и добрые встречи.

Она подарила и эту длинную, бесконечно долгую дорогу. Теперь я уже уверен, что каждый оставляет здесь что-то особое, а на первый взгляд обычное и будничное, как тот московский оператор. Недоснятый план...

А я — сотое интервью...

Нет, это что-то другое... Я не прощаюсь с самым большим проспектом. Его открыл для меня Володя. А потом я ухожу в каюту. И старенькая машинка с западающим шрифтом, и кресло, закрепленное по-штурмовому, и полка с книгами — все это останется здесь. Вместе с туманом и треском льда будет врываться в иллюминатор настороженный гудок ледокола, и Арктика по-прежнему будет местом встреч с интересными людьми. Я ловлю себя на том, что мысленно прощаюсь со всем этим.

Я прощаюсь с фотографией девушки с большими и добрыми глазами. Нет, я не прощаюсь, я просто говорю «до свидания» и Вам, Люда, потому что эти слова я говорю сегодня всем. Я не прощаюсь с Арктикой...

*Восточно-Сибирское море
Борт ледокола «Москва»*

«Лучше один раз увидеть» — так гласит народная мудрость.

А что касается Арктики, то, наверное, не каждому довелось побывать там.

Может быть, теперь, после знакомства со всем тем, что успел подсмотреть объектив фотокорреспондента Юрия Муравина в Заполярье, к сотням и сотням искренних друзей 70-й параллели прибавятся новые и новые почитатели этой замечательной и удивительно доброй дороги.

ОТ ПРОВИДЕНИЯ ДО ПЕВЕКА...

Несколько строк истории.

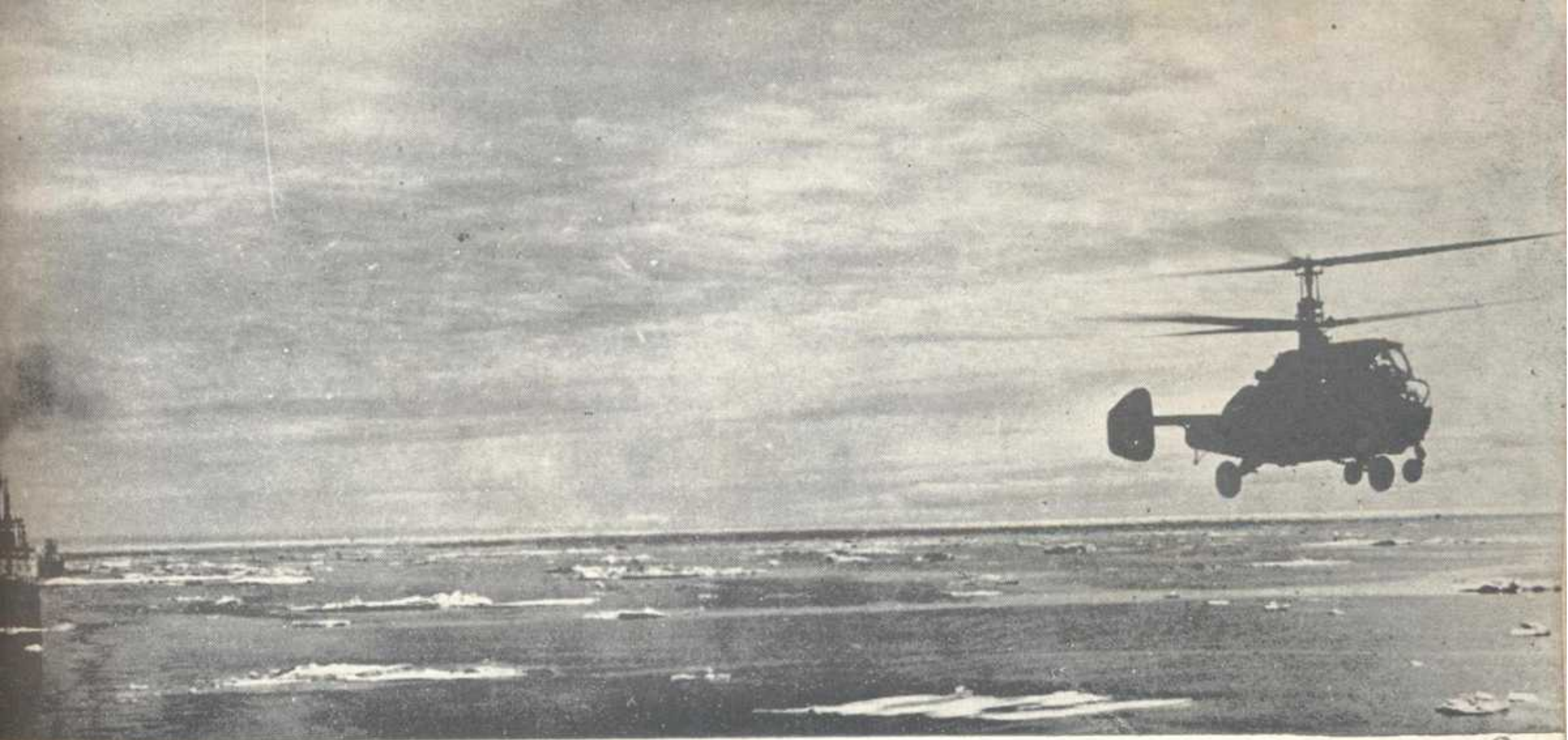
«Провидения (залив) на Чукотском полуострове. Открыт капитаном Муром на корабле «Пlover» в 1848 году.

Назван в ознаменование «счастливого провидения», позволившего его судну провести благополучно зимовку в этом заливе...»

Ворота Арктики — так называют бухту Провидения... К ним ведут долгие морские мили через шторма и льды. Здесь начинается Арктика. Отсюда дальше на север ведут весну ледоколы...

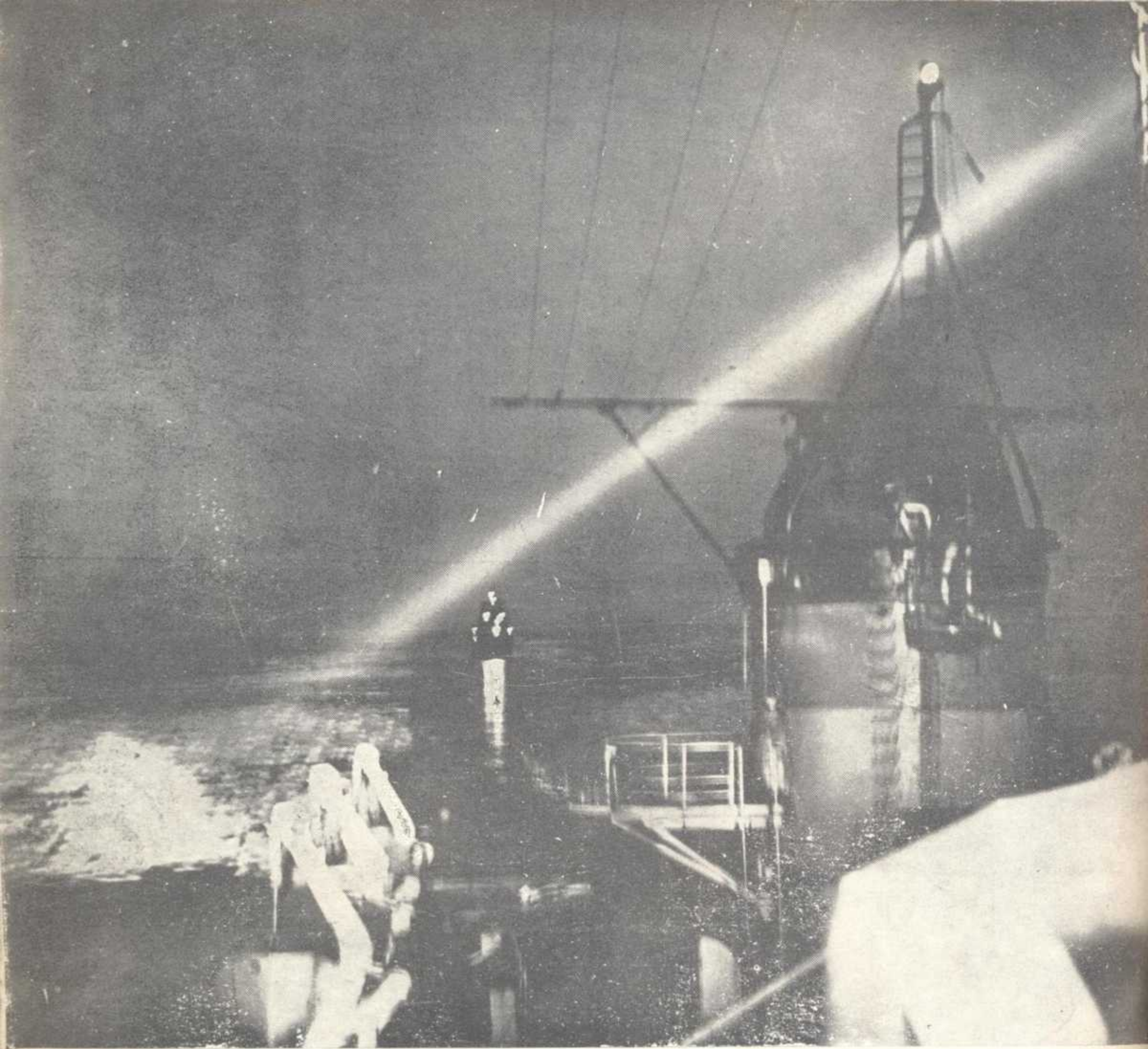






И, как сигнал к наступлению, три протяжных гудка

Это — как передышка перед боем. А потом: «Крепить якоря по-походному...»



Караван ведут мощные ледоколы. Неохотно уступает океан дорогу. Трещат и
пелзаются льды. Они привыкли покоряться людям

Потому что десятилетиями строилась эта дорога





Сегодня они хозяева 70-й параллели



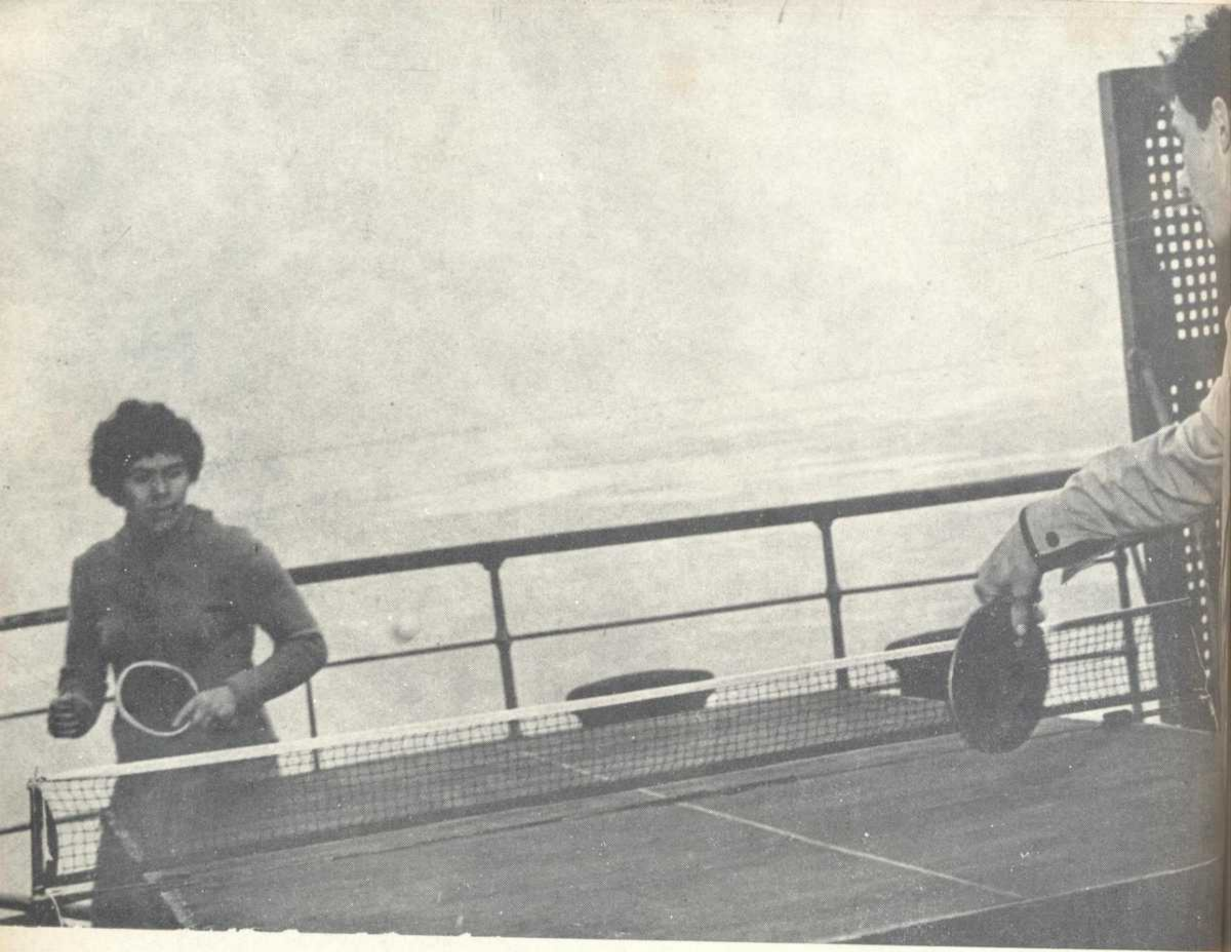
У нерпы хозяйство гораздо меньше...

После вахты на треверзе мыса Шмидта...





У радистов ответственная встреча...



Последние мили пути...

**МОРЕ
НАЧИНАЕТСЯ
С ПРИЧАЛОВ...**

Сначала в аудитории...



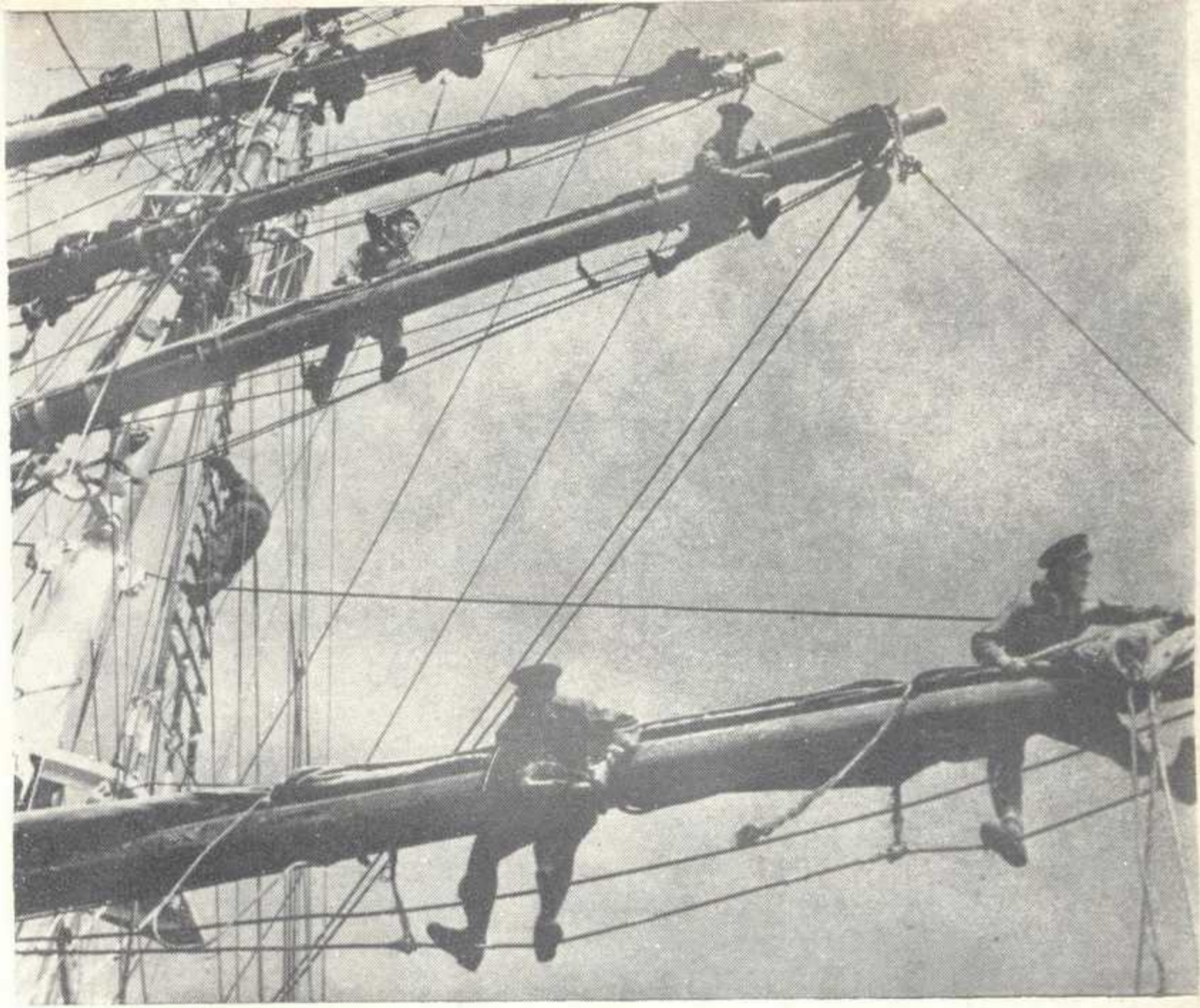


В первом походе



Взрослеют мальчишки...





Мужают мальчишки...

Постигают морскую науку...



Постигают матросский труд



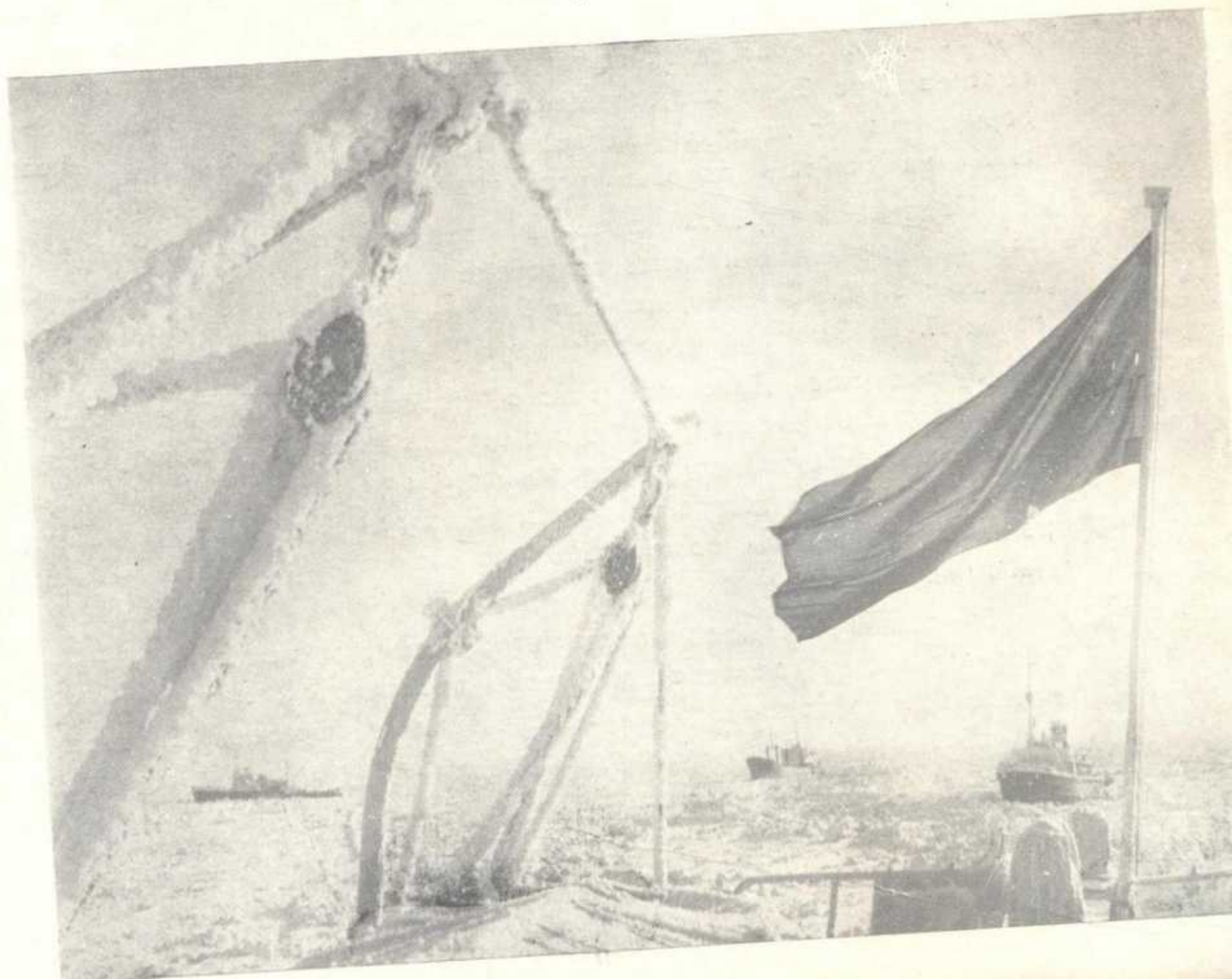
Навстречу мечте...



Так начинается Арктика

**МОЖЕТ
СЛУЧИТЬСЯ
ВСЯКОЕ...**

Ледовый плен...



Даже за сотни миль от Северного морского пути долетает суровое дыхание Арктики. И тогда... тогда может случиться всякое...

Скупые газетные строчки... Теперь они тоже история мужества моряков-полярников.

Вот о чем писала газета «Правда» в январе 1966 года:

Экзамен на мужество

120 моряков-добровольцев несут вахту в ледовом плену.

ЮЖНО-САХАЛИНСК. 1. (По телефону). В необычных условиях встретили Новый год 120 моряков Дальневосточного пароходства. Их суда попали в ледовый плен.

Суровая сахалинская зима обрушилась на север острова бешеными метелями и трескучими морозами. Несколько кораблей, которые привезли жителям нефтяной Охи продовольствие и технические грузы, не успели выйти к чистой воде, путь им преградили торосистые льды. Буквально до последней возможности продолжали мужественно бороться экипажи дизель-электрохода «Пенжина» и теплохода «Красногорсклес», но были вынуждены отступить перед стихией. Не смогли пробиться и повернули на юг ледокол «Лазарев» и дизель-электроход «Волочаевск», которые спешили на помощь ледовым пленникам.

Подлинный героизм, высокие моральные качества, понимание долга и ответственности показали капитан теплохода «Красногорсклес» В. К. Столяров, старший механик В. Ф. Синявин, капитан буксира «Свободный» И. Ф. Калибаба, старший механик Л. П. Завьялов и многие другие моряки.

Руководство Дальневосточного пароходства и Сахалинского морского флота приняло решение организовать зимовку экипажей судов. На долгую и трудную зиму были оставлены только добровольцы, большинство из них коммунисты и комсомольцы. Старшим капитаном каравана избран Юрий Петрович Сарвут, капитан буксира «Аргус», первым помощником по политической части — Александр Семенович Чебыкин.

Зимовщики ощущают постоянную заботу и внимание жителей острова. Сейчас рассматривается вопрос о том, чтобы проложить к судам ледовую дорогу с берега и провести трубопровод для обеспечения их горючим. Вертолеты доставили морякам продукты к праздничному столу и даже... елки. На одном из кораблей перед

зимовщиками выступили с новогодним концертом артисты Охинского народного театра, которые специально прилетели на льдину с острова.

Зимовщики просили передать через «Правду», что они не чувствуют себя оторванными от родной земли и вместе со всем советским народом уверенно вступают в новый год.

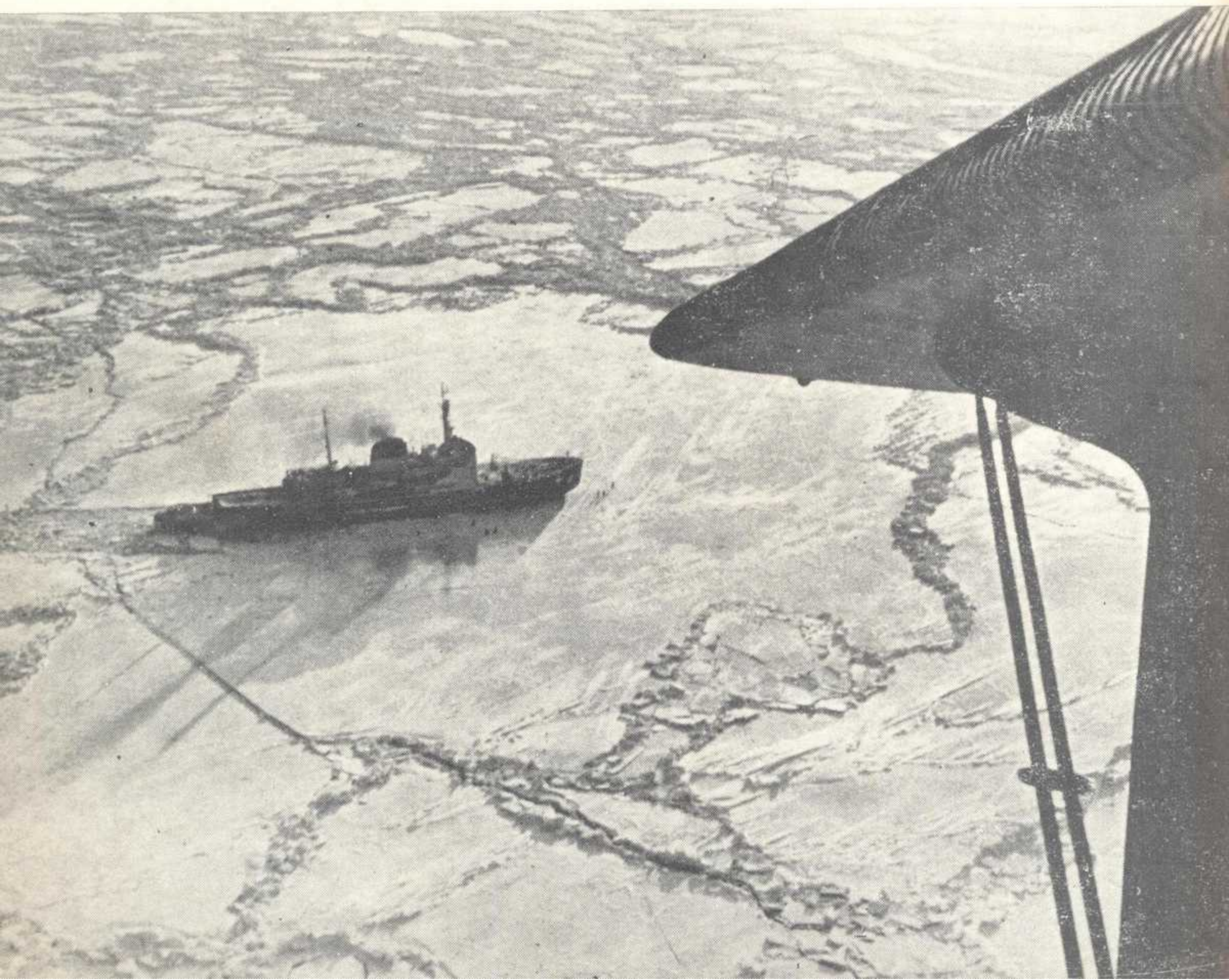
От редакции: коллектив правдистов от имени миллионов читателей «Правды» шлет сердечные новогодние поздравления мужественным морякам, восхищается их стойкостью, желает доброго здоровья.

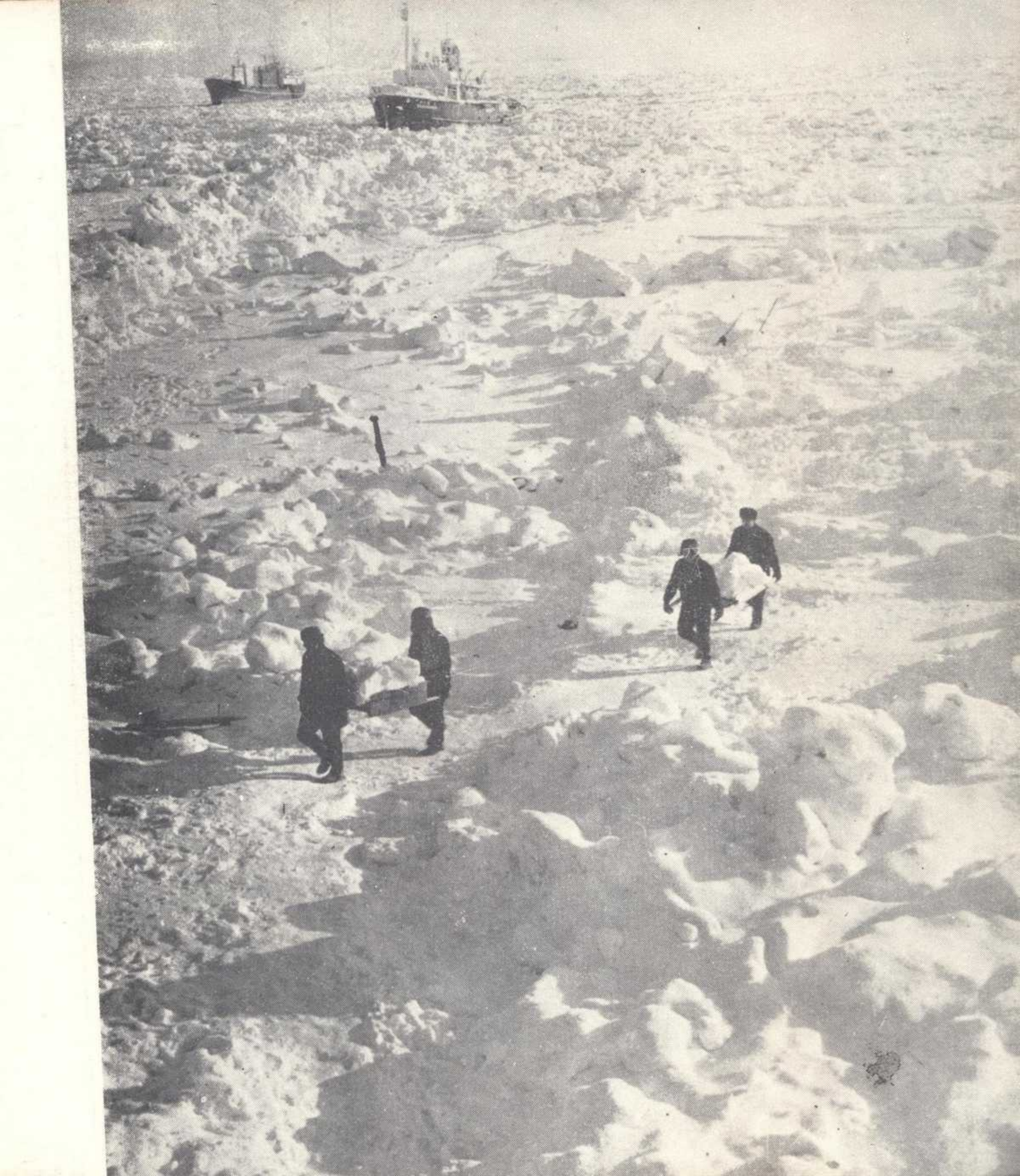
Стихия сковала стальные тела океанских судов



Бессильным оказалось и 22-тысячное сердце ледокола

И только мужество, мужество и воля способны выстоять...









Редкая встреча — бензовоз с топливом и океанский корабль

Да еще руки друзей, которые всегда рядом...



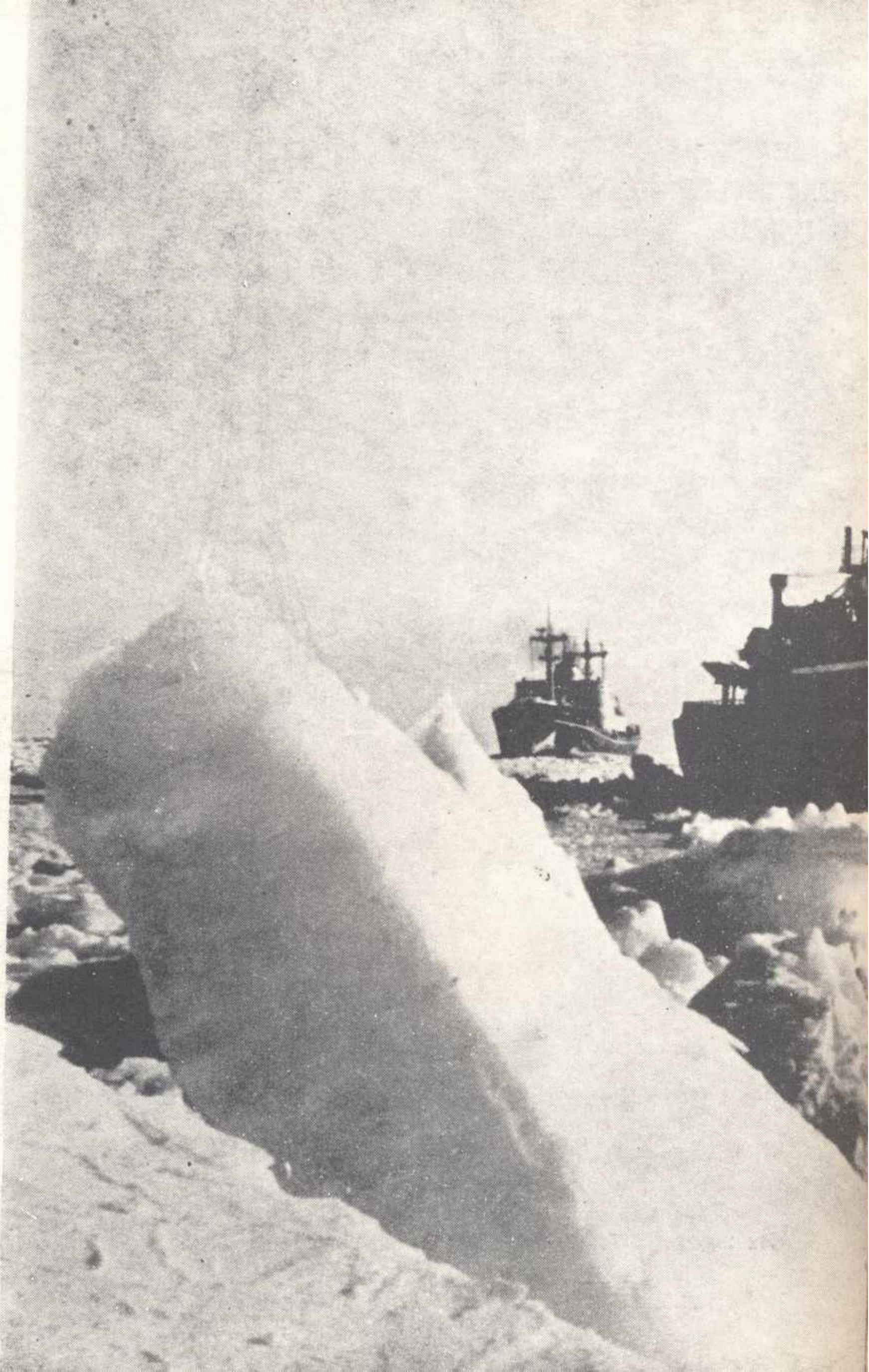
Их ждет Арктика...
Их ждут порты Колымы
Чукотки

КОРАБЛЯМ
НЕ СПИТСЯ
В ПОРТУ

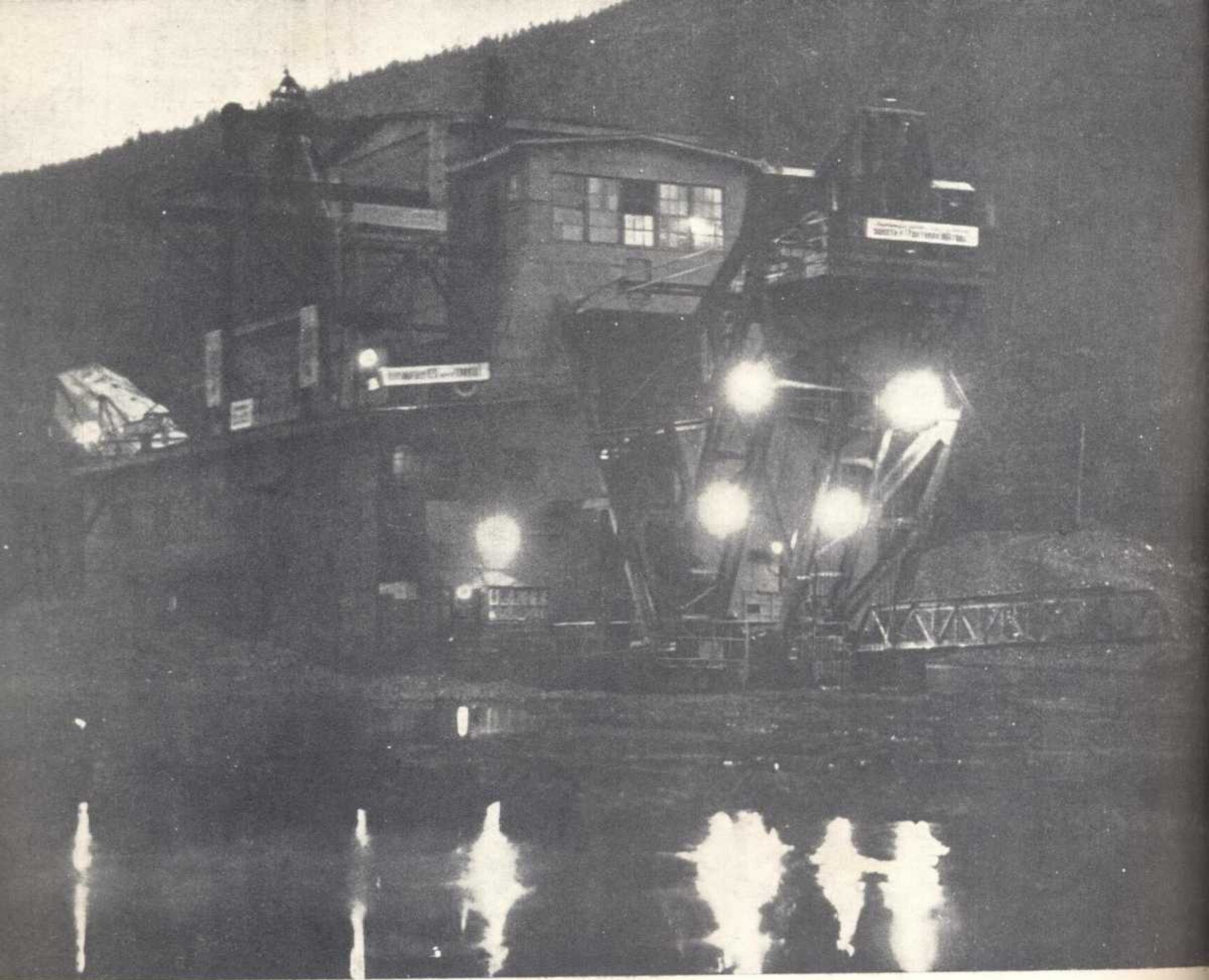


Их ждет Магадан...

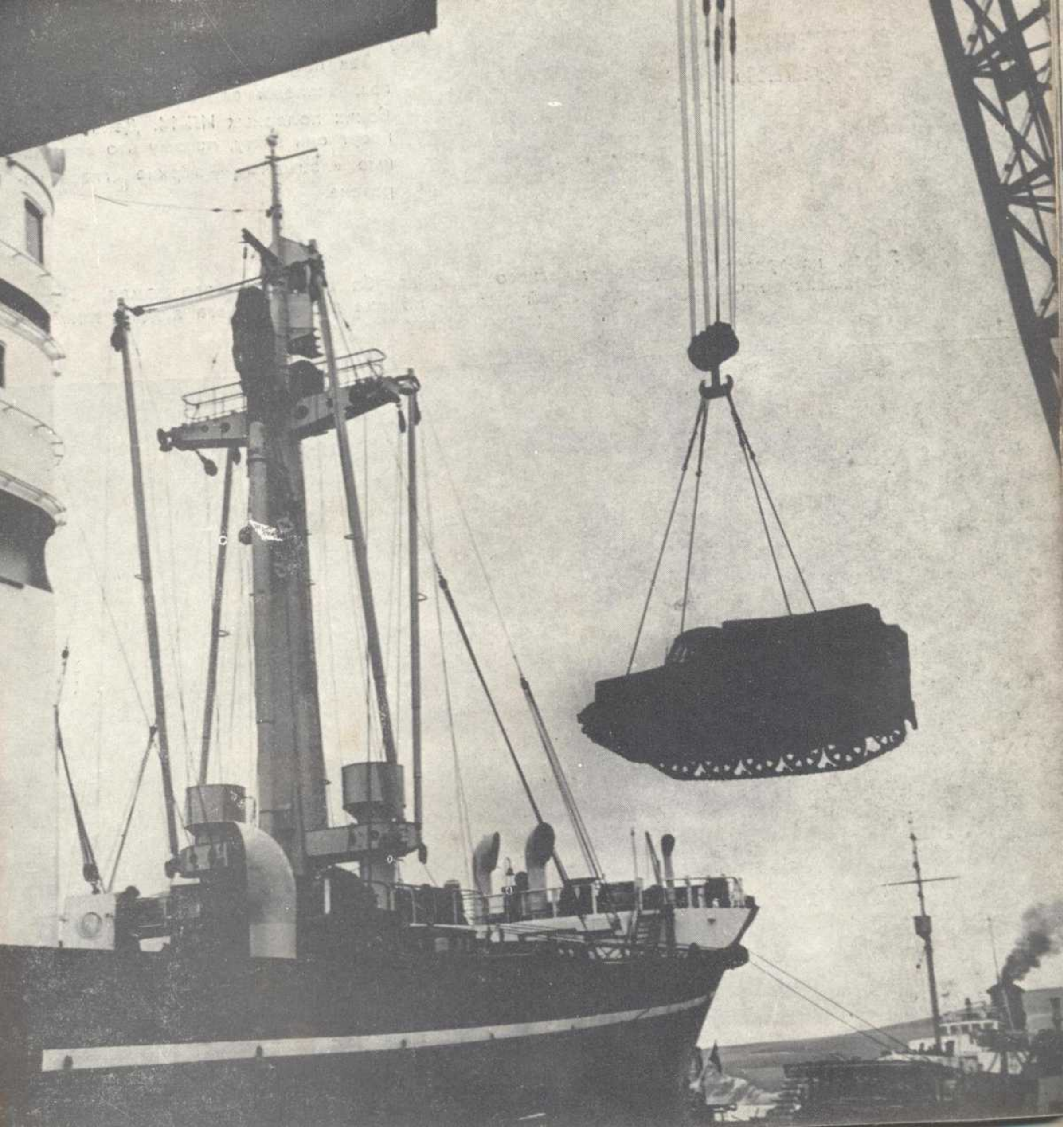
Они доставляют ценные грузы на суровую землю







Их ждут золотодобытчики Чукотки



ВОЗДУШНЫЕ «ЛОЦМАНЫ»

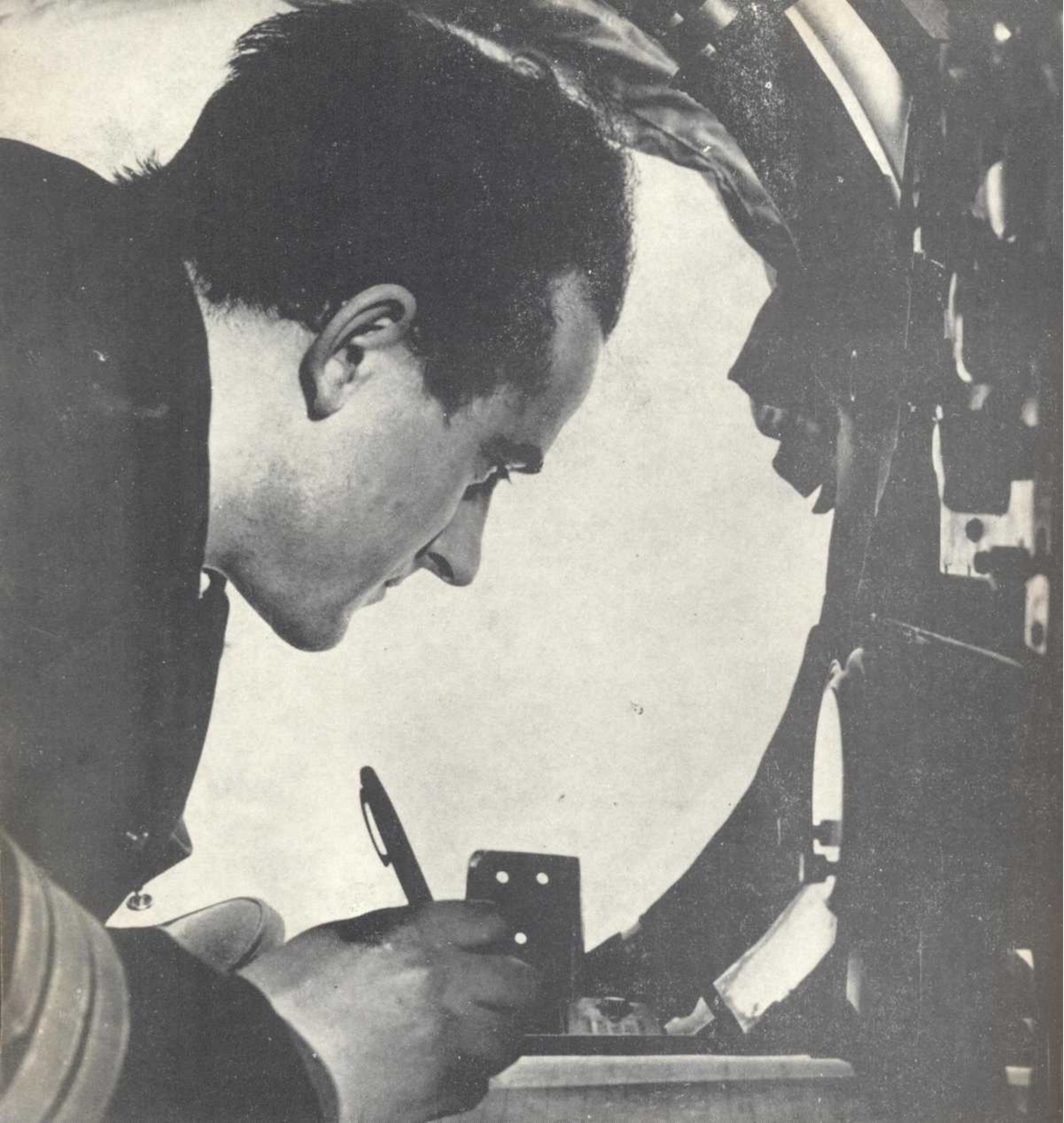
Так называют в Арктике гидрологов, экипажи вертолетов и краснобоких полярных ИЛ-14. День и ночь несут они вахту, потому что воздушные «лоцманы» — зоркие глаза каравана.

Здесь, на трассе Северного морского пути, палуба ледокола — это земля. Пусть небольшая ее частица, пусть порой зыбкая, но она всегда дорога людям, покоряющим высоту



В короткие минуты отдыха между полетами еще и еще раз проверить машину





Гидролог Николай Бубнов наносит на карту данные ледовой разведки, прокладывает путь каравану



Ушел в ледовую разведку и полярный ИЛ-14. Уже завтра новым маршрутом на остров Врангеля пойдет караван. А сегодня он ложится тонкой линией на карте.

Ее проложили гидрологи Евгений Нелепов (слева) и Геннадий Иванов



Завтра этим людям снова в воздух. Их ждет новое задание. И снова за бортом ледо-
вого разведчика поползет туман, а на карте гидролога лягут новые рекомендации
для судов, идущих по семидесятой параллели

МИЛИ ЛЕДОВОГО ФЛАГМАНА...

Город наш неразрывно связан с морем. Его улицы сбегают с крутых сопок к бухте Золотой Рог и здесь заканчиваются причалами, у которых грузятся или щедро отдают содержимое своих трюмов океанские суда. Они приходят и уходят незаметно, беззвучно. Да и надо ли оповещать об этом весь город? Корабль отправляется в рейс или приходит в родной порт так же буднично, как человек, повернув ключ в замке своей квартиры, утром уходит на работу.

И все-таки несколько раз в году бухта оглашается приветственными гудками всех стоящих в ней судов. Так бывает, когда во Владивосток возвращаются с далекого промысла китобои. Так бывает, когда в бухту Золотой Рог входят ледоколы. Они несут на своих бортах соль арктических морей. Какой приморский мальчишка не забросит любое лю-

Ледокольщики, как спасатели, в любое время приходят на помощь. Такая у них работа...





**Двадцать шесть арктических навигаций
за плечами боцмана Александра Пет-
ровича Рейма**

бимое занятие и не поспешит к бухте, заслышав, как «здороваются» и как «растаются» корабли?

Но мало кто из встречающих и провожающих ледоколы знает, как дорога на ледовой трассе по-мужски скупая фраза: «Благодарю за проводку»... Девятьсот четыре раза прозвучала она в адрес дальневосточного флагмана ордена Ленина ледокола «Москва», ровно по количеству проведенных судов. 114 404 мили осталось за кормой орденоносного ледокола. Мили ледового флагмана — это его трудовая биография, это большой путь ледокола «Москва».

Караван пробивается на Север





Мозг ледокола — штурманская рубка...



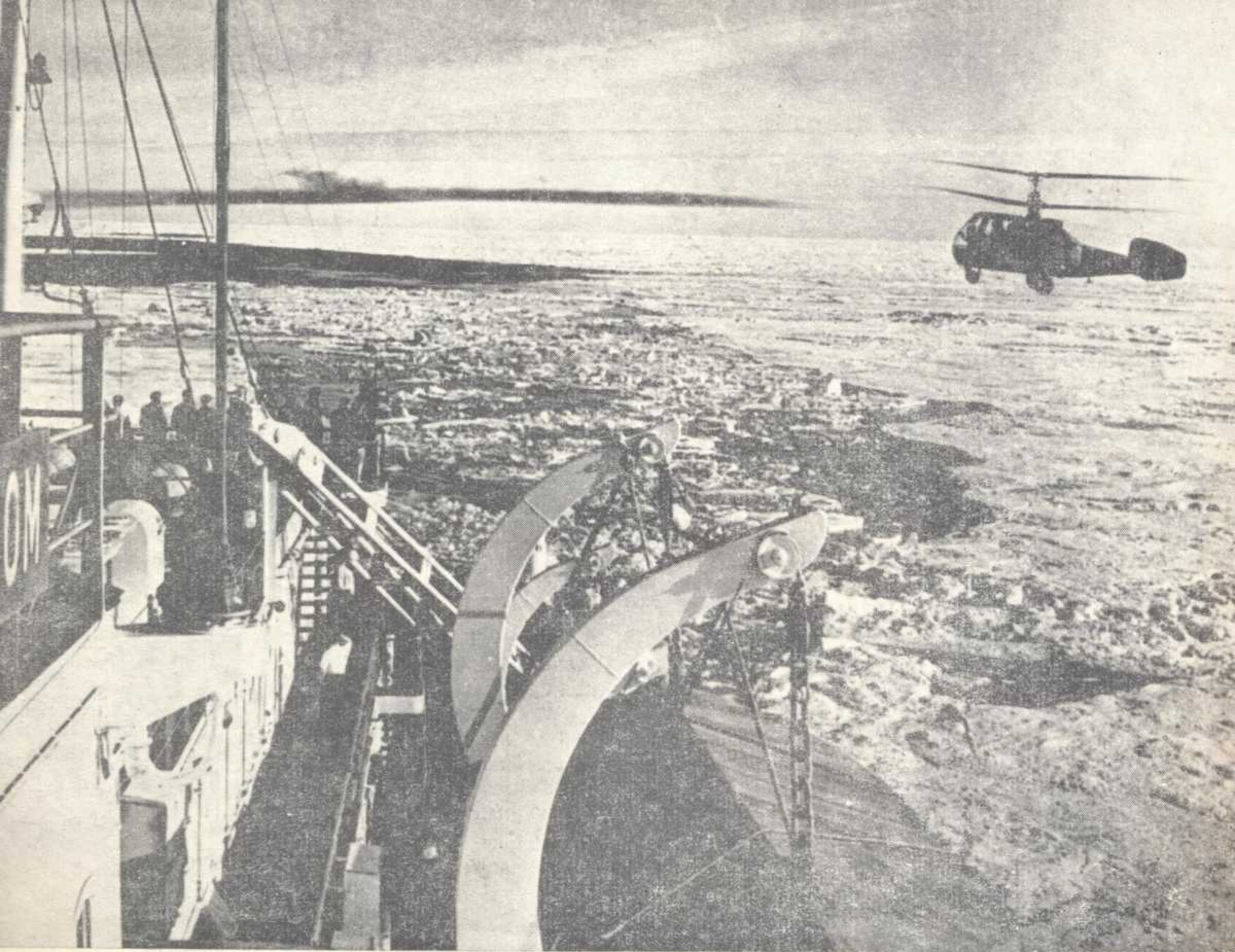
Несет вахту гидролог из института Арктики и Антарктики Геннадий Сергеев



Хозяйство дневально
Кати Монаковой

Коротки минуты отды-
ха, коротки на Аркти-
ческой трассе...





До свидания, 70-я параллель...

Идут годы, но не меняется традиция. И тот, кто когда-то босоногим встречал ледокол «Сибирь», взрослым приходит теперь на пирс морского вокзала на встречу с арктическими богатырями — дизель-электроходами «Москва» и «Ленинград». Все так же радостно и приветливо шумит бухта, поздравляя с возвращением ледовых бойцов



Б. Лившиц

САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ

Редактор С. Цуканова
Худож. редактор Н. Горбунов
Тех. редактор А. Ершов
Корректор Т. Макушина

ВД 02205 Сдано в набор 24.VII-68 г.

Подписано к печати 29.IV-69 г.

Формат $70 \times 70 /_{16} = 5,85$ усл. печ. л.

(2,4 уч.-изд. л. + 3,22 вкл.)

Тираж 5000 экз. Бумага офсетная.

Цена 73 коп. Заказ 194.

Дальневосточное книжное издательство Комитета по печати
при Совете Министров РСФСР. Владивосток, Ленинская, 43.

Полиграфкомбинат Приморского краевого управления по печати
Владивосток, Океанский проспект, 69.

73 коп.

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ВЛАДИВОСТОК 1969 г.**

0-73

САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПРОСПЕКТ



14231000214928

