



## БЕЛЫЕ МИРЫ

2007 год объявлен Международным полярным годом. На протяжении многих лет Россия проявляла огромный интерес к Арктике и Антарктиде, где в значительной степени формируются погодные условия на Земле, где найдены несметные богатства полезных ископаемых, где кроются вопросы о происхождении нашей планеты... Словом, это целый мир, пока еще далеко не ведомый человеку.

Северный морской путь - национальная транспортная магистраль России, кратчайшим образом связывающая Европу с Азией. До 90-х годов прошлого столетия шло широкое ее освоение. Мощные атомные ледоколы водили караваны судов, работали десятки полярных станций, аэродромы дальней стратегической авиации. А потом... потом всего этого не стало.

Поправится экономика - и на смену устаревшим атомходам придут новые. Пока строим только один. Но лиха беда начало. После долгих лет в Арктику возвращаются и дрейфующие станции СП, начало которых положил в 1937 году дважды Герой Советского Союза И.Д. Папанин. Были изысканы деньги на строительство аэродрома в Антарктиде.

Нынешние СП - с двузначной нумерацией. А ведь еще живы те (к сожалению, их единицы), кто бывал на первых СП. Один из них - полярный летчик Герой Советского Союза Константин Фомич Михаленко. Ему уже восемьдесят пять. Недавно в префектуре Южного округа была развернута выставка его картин, навеянных работой в Арктике и Антарктиде.

Мысленно вижу картины Константина Фомича. Видающие в коридорах меж чиновничьих кабинетов, таких далеких от тех белых миров, в которых летчик прожил многие годы. Стрекозкой подсевший на камни По-2... На самом краю земли. Пойдемте за рассказами этих написанных с натуры полотен.

Михаленко сжал до боли кулаки. Перехватило дыхание. Как ему хотелось врезать этому негодяю Сластину. Но он только выбил из его рук протянутую кружку с вином. Да на большее и сил не было. Ноги едва держали. Пошла кругом голова. А Сластин, пьяный, кипел:

- Руки распускаешь!..  
- Ты же нас бросил, - едва процедил техник Петренко.  
- Так вот он же я...  
- Это когда мы почти добрались... Одолели горы...

Арктика требует от людей взаимовыручки, огромной собранности и не прощает наплевательского отношения к любому делу, игнорирования мелочей, которые могут перерасти в трагедию. Примером и стал тот случай. Михаленко и пилот второй машины Сластин доставляли геодезистов в верховья Маймечи, что на Таймыре. При осмотре самолета перед вылетом Константин Фомич заметил, что шасси сместилось чуть в сторону. Техник Петренко уверил: «Пустыня, немного ослаб один из тросов». Подтянули, действительно, вроде бы все нормально. Но была же причина, из-за чего он вдруг ослаб, а они до нее не докопались. И «пустыня» обернулась потерей винта при посадке. Сластину было приказано: «Доставить запасной».

Ждут день, другой, неделю - Сластина нет. В неприкосновенном запасе продовольствия оказались лишь два килограмма муки да десяток плиток шоколада. А сил Михаленко и Петренко трети не осталось: рублили листовые бревна, делали из них килты и подвдвали под крылья, чтобы поднять самолет, вывести шасси.

Прошла еще неделя. Со съестным совсем плохо. И до того скудный дневной рацион сократили вдвое. А что будут жевать дней через шесть?.. До ближайшего поселка километров 250. Решили: надо идти, пока еще есть силы.

Из записки Михаленко: «Сколько мы идем? Мне кажется - вечность... Вчера на перевале обронил в снег единственный коробок спичек - не заметил. А если бы и заметил - не вернулся, хотя коробок спичек порой равен жизни. Сотня пройденных шагов - полсотни метров. Две тысячи шагов - километр, сколько их позади, сколько впереди?.. Как в кошмарном сне, перед глазами пройденные речонки с бурно кипящей ледяной во-

дой, подьемы и спуски, камни, припорошенные снегом, чавкающая под ногами болотная тундра, поросшая цепким, как колючая проволока, кустарником, и снова камни, речонки... Две тысячи шагов - километр...

В полдень вытряхнули весь остаток муки в жестянку, разболтали холодной водой и разделили последнюю плитку шоколада...

Их нашли совсем обессиленными. Позже они узнали, почему не прилетел Сластин с запасным винтом: он оказался трусом и не решился один лететь в горы. И к тому же запил, забыв об оставленных им в беде.

А тревогу о пропавшем экипаже забил Д.К. Тымнегагин - единственный летчик-чучка в полярной авиации. Он узнал об аварии случайно и доставил едва оклемавшихся Михаленко и Петренко к их подраненному самолету.

Как скупа и вместе с тем безоговорочно кисть художника... За спиной - горный кряж, впереди - обрыв, сбоку - нагромождение камней. Предельная сжатость увиденного глазом пространства. И со всем этим контрастируют люди, на выручку которых прилетел Михаленко. Но как он сам отсюда выберется?..

Гляжу на Михаленко и думаю: «Сколько ж ты этих винтов поменял, летчик?» Через минуту-другую, когда узнаю о жизни своего собеседника побольше, я спрошу его об этом. Впервые вижу человека, совершившего 997 боевых вылетов. В войну за 500 присваивали звание Героя - автоматом, так сказать. Он летал на «кукурузниках». От начала до конца Великой Отечественной - битва за Москву, Сталинград, Курская дуга, Белоруссия, Германия.

Двукрылая фанерная стрелока... Через огонь и свинец. Это не какая-нибудь там штабная, ползающая по

**Когда Арктика еще не подтаивала ● Через СМЕРШ - в полярную авиацию ● Айсберги по курсу - и на полотне ● Книга, написанная жизнью**

тылам авиация, это ночная бомбардировочная. И вот на По-2 больше двух тысяч часов в небе над врагом. Тихо парили на небольшой высоте и наносили верные удары. Немцы панически боялись «небесных тихоходов», летчики которых даже тренировались в тучах прожекторов, имитируя боевое пилотирование.

- А полное имя нашего полка, - говорит Михаленко, - 45-й гвардейский Краснознаменный, Варшавский, ордена Суворова ночной бомбардировочный.

И все-таки «фанера» есть «фанера» - от любой искры запылать могла. Сколько же он, Михаленко, потерял за войну этих самолетиков, действительно привычных лишь над кукурузным или картофельным полем? И я спрашиваю, ожидая услышать какое-то двузначное число.

- Всего два. Один подбили, когда летел с боеприпасами и сухарями в блокированный под Москвой армией Ефремов. Второй - в Польше.

В тот, первый, раз, оказавшись с окруженцами в промерзших лесах, Михаленко многое увидел и запечатлел в своей памяти навсегда. Как начальник тыла полковник Петров пил коньяк и жрал ветчину, а рядом с ним пускали по кругу сухую корку солдаты и таял от голода подбитый летчик Федор Маслов, который спешил на помощь загибающейся в снегах армии. Как выкатился на них (Михаленко и еще одного летуна) в чистом поле вражеский танк, и они уже подумали: «Все», - но немец вдруг развернул бронированное чудовище и

ретировался, очевидно, памятуя, как бросаются под гусеницы с гранатами в руках эти русские.

Выбравшись из окружения в свой полк, он не удивлялся, что его по ночам таскают в Смерш (смерть шпионам - военная контрразведка) и отстранили от полетов. Перед его глазами еще стояли мнимые раненые - едва приземлились, они стащили с себя все бинты, и запомнилась отчужденность иных высоких офицеров - там, за линией фронта. А он ведь был тоже «оттуда».

Он рвался в бой, а его каждые сутки многократно мучили одним и тем же вопросом: «С каким заданием вернулся?» Думал, ему обрадуются, а небо перечеркнули... В том, мирном, времени он вот так же мечтал о полетах, парил в мыслях над полями и лесами Гомельщины, пока не оказался в аэро клубе. Думал стать летчиком-истребителем, но мама - сестра милосердия, рано ушедшая из жизни, - видела его врачом. Не уважать желание самого близкого ему человека... «Ради ее памяти», - сказал отец. И он уступил.

Будучи на третьем курсе Минского медицинского института, Михаленко однажды одолел на лыжных соревнованиях марафонскую дистанцию - 50 километров, после чего оказался в особом батальоне, который готовился к боям в Финляндии. Но он по-прежнему грезил об авиационном училище. И вот наконец-то мечта совсем рядом. Она совпала со стремлением страны иметь в надвигающейся войне как можно больше летчиков. Михаленко отправили в Харьков, однако там, как выяснилось на месте, готовили только штурманов. И уже в ходе войны ему, окончившему еще школьником аэро клуб, удалось пересечь за штурвал самолета.

Михаленко долго и даже через Смерш шел к военной авиации и трудно уходил из нее. Его рапорты об увольнении из армии оказывались в

- А как вы пристрастились к живописи? - задаю вопрос, взглядывая на развешанные по стенам картины, которые рассказывают о героической и будничной Арктике, Антарктиде. Вот и сейчас мой собеседник мучается не поисками лекарств от склероза - поисками правильных очертаний шлюпов «Восток» и «Мирный», явивших миру Шестой континент.

- Мы базировались на мысе Шмидта, откуда выполняли ледовую разведку. В Чукотском море обстановка была, что случается редко, благоприятной для судоходства, и капитаны не очень-то обременяли нас просьбами о разведке. Но любое безделье хуже самой тяжелой работы. И я по-настоящему завидовал Жене Ерилову, нашему радисту. В ту пору он заочно учился в Институте народного творчества и, чуть свободная минута, уходил на этюды. И однажды, видя, как я изнывал от безделья, он пригласил меня с собой: «Попробуй, Фомич». И я дерзнул. Так появился этюд нависшего над морем мыса Рыркайпий, а я стал студентом Жениного вуза.

А в 1957 году Михаленко пришел на «Оби» - флагмане советского антарктического флота - к Шестому континенту. На борту судна находились три самолета. С их помощью предстояло детально оглядеть огромные районы, инструментально привязать их к определенным точкам, чтобы уточнить старые и составить новые карты. Михаленко и его товарищи по экспедиции прокладывали путь последующим поколениям исследователей Антарктиды. Человек всегда будет стремиться к неведомому, чего бы ему это ни стоило, и благодаря таким, как Михаленко, мы сможем теперь шагать там, где находились «белые пятна».

Над «Обью» нависали айсберги. Даже краски художника Михаленко, передающие красоту исполненных, не способны скрыть их опасности. А тут еще сиг-

корзине. Помог заместителю командира эскадрильи Михаленко случай: встретил под Берлином знакомого генерала, тот и решил все в одночасье.

Пришел наниматься в Главное управление гражданского воздушного флота. Предварительный разговор велся только по телефону. Из записок Михаленко: «Летчиков, жаждущих попробовать себя на мирном поприще, оказалось много, так много, что моя очередь в отдел кадров подошла лишь на третий день. Телефонная трубка переходила из рук в руки, а весь разговор носил такой характер:

- На чем летали?  
- Я - истребитель! - отвечает капитан со звездой Героя на груди. - Летал на «яковлевых» и «лавочкиных»!  
- Налет?  
- Около семисот часов!  
- Не подходит! Следующий!

Капитан обескураженно вертит в руке телефонную трубку и не может скрыть растерянности. Я его понимаю: в армии летчик-истребитель, да к тому же Герой Советского Союза, ас! А здесь... Всего лишь «следующий»!.. Следующий я».

Михаленко, умевшему сестра на «пятак» и летавшему на всепогодном По-2 к партизанам, предложили полярную авиацию. Это было 15 апреля 1946 года. В тот же день он познакомился с одним из первых Героев Советского Союза Ильей Павловичем Мазуруком, отважным летчиком, осуществившим папанинскую экспедицию в районе Северного полюса. И потом еще тринадцать месяцев (оберегал дрейф легендарной четверки - И. Папанина, Е. Федорова, Э. Кренкеля, П. Ширшова) Мазурук вместе со своим экипажем провел на острове Рудольфа, что рядом с «макушкой» Земли. Так вот он и отправил Михаленко в первый полярный полет.

- Через недельку можете?  
- Хотя сегодня, товарищ генерал.

- Давай договоримся: просто Илья Павлович. Ясно? А теперь - ни пуха тебе, ни пера!

И начались арктические будни. В дальнем становище шальной медведь крепко помял пастуха - его надо срочно доставить в районную больницу; в верховьях северной речушки застрял катер - требуется какая-то деталь к двигателю; где-то затерялись олени стада - нужно их найти; высадить в горы геологов и астрономов; доставить почту и продукты в полевые партии; подпрыгнуть с грузом на дрейфующую станцию СП; сходить в ледовую разведку, чтобы выверить путь судов в нагромождении торосов...

На полотнах летчика - знакомые мне лица. И даже ощущаю крепкое рукопожатие иных. Помню, они, такие глыбистые, приносили в редакцию ощущение веры в человеческие силы, неизбывную любовь к Арктике, своему делу. Заслуженные, обожаемые народом и простые люди.

Михаленко летал в небе Арктики вместе с Козловым, Котовым, Крузе, Задковым, Мазуруком, Черевичным. Встречался с Чухновским и Алексеевым, Фарихом и Водопьяновым. Еще до войны все эти прославленные люди были самой Историей, были в чем-то первыми: Чухновский - основатель отечественной полярной авиации, участник экспедиции по спасению экипажа дирижабля «Италия», Мазурук и Козлов были участниками первой экспедиции на Северный полюс в 1937 году, Черевичный первым в мире сел на полюсе относительной недоступности (почти 400 миль от СП в сторону Аляски), Водопьянов участвовал в спасении челюскинцев, был в семье первых Героев Советского Союза...



Снега, как и льды, - его стихия. (Фото из архива Михаленко)

налы бедствия - «SOS... SOS... Французская зимовка Дюмон-Дюрвиль просит: «Помогите. Пропал геликоптер. На нем два человека. Помогите». Советское судно круто меняет курс, маневрируя среди айсбергов. На один из них надо выгрузить самолет. И вот уже Михаленко в небе. Уходит на поиск людей. Тогда все обошлось.

Мне довелось дважды быть на Шестом континенте. Однажды взглянул на небо, чтобы представить в нем летчиков первых советских антарктических экспедиций, и замер - оно было зеленым. Разволновался под пуховиком сердце, мне стало как-то не по себе, хотя я слышал, что Антарктида может учудить всякое. Какой-то неземной свет источали сине-малахитовые, с сахарными надломами айсберги, хрустальный снег, даже глубокие, чистые просторы зашлили каким-то сказочным озарением... Очевидно, это игра света, причудливое его смешение и перекрасило небо. И в этом могучем сиянии красок растерявшийся, с расходящимся пульсом, человек... Что ты значишь... Но столько было очарования в душе! Это невиданное полотно подарил мне берег «Правды», на котором довелось побывать. А берег «Правды» подарил миру Михаленко и его друзья-полярники, благодаря которым он был открыт и лег с таким названием на карту. Как и оазис Бангера, на который в месиве снега садился на своем Ан-2 Константин Фомич. Я тоже был в этом утробном, похожем на каменную пустыню месте и думал о тех, кто проторил сюда путь, кто открыл загадку здешнего незамерзающего озера, когда кругом на тысячи километров сплошь ледники.

«Да, прошли годы... И не жаль прожитого, не страшно оглянуться назад: жизнь сложилась именно так, как хотелось, как мечталось. Жизнь, отданная интересной работе, поискам, исследованиям, творчеству», - пишет Михаленко об одном из героев своей книги «По курсу - полюс. Записки полярного летчика». Но эти же слова, без сомнения, и о нем самом.

**Владимир ЧЕРТКОВ,**  
почетный полярник СССР