

Р29571

И. ФЕДРОВИ

АНГЛИЯ В ДНИ ВОЙНЫ

ЗАПИСКИ ЛЕТЧИКА-ИНЖЕНЕРА
В ЛИТЕРАТУРНОЙ ОБРАБОТКЕ С. А. ДАНГУЛОВА



Издательство „Правда“
Москва—1942



Отв. редактор Е. ПЕТРОВ

Издательство «Правда»

Изд. № 181

А50397

Зак. тип. 989

Тираж 150 000 экз.

Статформат А—105×148 мм 1½ п. л. Кол. зн. в 1 п. л. 36 000

Цена 20 коп.

Подписано к печати 27/V 1942 г.

Типография «Красное знамя», Москва, Суцеская, 21.

АНГЛИЯ В ДНИ ВОЙНЫ

ТВЕРДЫНЯ НАД ТЕМЗОЙ

Летающая лодка «Каталина» приближалась к английскому побережью в облаках. Лодка покинула облака на исходе утра, и мы увидели голый, скупо усыпанный щебнем срез небольшого острова. Очевидно, встреча с этой землей не была предусмотрена в расчетах летчика, так как самолет развернулся и с набором высоты ушел в море. Мы оставались здесь до тех пор, пока на светлосером фоне моря не обозначилось темное пятнышко. «Каталина» заметно изменила курс и пошла ему навстречу. Вскоре мы обнаружили под собой катер. Наш самолет развернулся и, сделав над катером круг, послал на воду первую радиопешицу. Судно, казалось, остановило свой бег, прислушалось. Сейчас был хорошо виден его облик — это был старенький сторожевой катер, этаким «морской волк», осторожный, несколько недоверчивый, но много видевший на своем веку, знающий и дороги и тро-

ты океана. Наверно, он отвечал на наши запросы скупое, односложно, потому что «Каталина» все кружила над ним и новые депеши летели на воду. Вместе с другими пассажирами лодки я невольно взглянул в окно и принялся наблюдать за этой, не совсем обычной беседой двух детищ человека, ставших хозяевами моря и воздуха.

Я не помню, сколько раз мы прошли над катером, но, очевидно, нужный ответ был получен, потому что «Каталина» неожиданно отвалила от катера и, взяв совершенно новый курс, безошибочно вышла на побережье, к бухте.

Мы покинули «Каталину» в полдень. А часом позже сухопутный самолет унес нас в Лондон.

В предвечерние сумерки наш самолет приближался к английской столице.

Летчик нашей машины, молодой сержант в форме офицера английской авиации, лихо заломил пилотку и тоном человека, выдавшего виды, произнес:

— Чорт меня побери, я, кажется, вижу матушку Темзу! Не пройдет и десяти минут, как моя птаха будет в Хемдоне.

Пассажиры невольно пододвинулись к окнам. В сиреновой мгле действительно обозначился светлый извив реки, а вместе с ним и темные громады Лондона. А когда машина вошла в черту города — легкий атлантический ветер освободил небо от облаков, — взору представилась живописная панорама. Самолет шел на высоте трех тысяч метров, и город, развернувшийся внизу, показался мне таким же, каким я сохранил его в своей памяти после знаменитых кройдонских празд-

неств. Все также непоколебимо держали свои гордые головы старые Вестминстер и Букингэм, попрежнему буйно зеленели знаменитые лондонские сады и парки и спокойно несла свои стальные воды «матушка Темза».

Наш самолет пересек город и достиг Хемдона. Летчик перевел машину на планирование и аккуратно «притер» ее возле ангаров. К самолету быстро подъехало несколько легковых автомобилей. Навстречу мне вышла группа офицеров Британского королевского воздушного флота. Мы представились друг другу и расселись в машинах. Комфортабельные лимузины покинули аэропорт.

Я хорошо помнил облик лондонской улицы 1936 года и, когда автомашина въехала в город, не без любопытства осмотрелся вокруг. Город изменился: он подобрался, стал строже, суровее. Некоторые районы города сейчас производят впечатление военного лагеря. Очень много людей в армейской форме, почти у всех горожан поверх сумок с противогазами — каски. Часто встречаются женщины, одетые в серые комбинезоны, в шутку названные лондонцами «костюмами воздушной тревоги». На стыках улиц — противотанковые препятствия из конусообразных железобетонных тумб. Вдоль домов тянутся сплошной лентой надземные бомбоубежища — прочный прямоугольный остов, плоская крыша, массивные стены толщиной в метр. И над широкими просторами городских улиц, площадей и парков — яркобелая зыбь аэроостатов.

Мы были на месте, когда в Лондон уже вошел тихий августовский вечер. Наскоро приведа себя в

порядок и подкрепившись, я покинул дом. Город надежно погружен во тьму, однако на улицах довольнолюдно. В этот вечерний час многие из горожан вооружены электрофонариками — тонкие лучики фонарей, словно светлячки, буквально роились во тьме.

Вместительный кар пересек город с запада на северо-восток. Плотный поток горожан устремился в кино: судя по всему, там была новая программа. Я решил идти вместе со всеми. Это был небольшой окраинный кинотеатр, наполненный рабочим людом. Посетителями театра были обитатели этого района города: докеры, металлисты, текстильщики. Многие из них, прежде чем придти сюда, закончили большой трудовой день и заметно устали. Они или неторопливо беседовали или мирно дремали. Мне казалось, что некоторые из них пришли сюда не столько из желания развлечься, сколько осмыслить происходящие события, получить ответ на вопросы, которые слишком близко задевали судьбы каждого из них.

Но вот закончился очередной сеанс, и зрительный зал принял новую партию своих посетителей. А когда в зале погас свет и на экран упал первый луч проекционного фонаря, я понял, почему сегодня сюда собрался и стар и млад. Театр демонстрировал советскую хронику, посвященную отечественной войне. На экране стремительно проносились советские самолеты-истребители. В далекий опасный путь уходили наши тяжелые воздушные корабли. Шла героическая советская пехота. Могучей, всесокрушающей лавиной

двигались танки. Охваченный ярким пламенем, на землю валился немецкий «Мессершмитт». На обширном поле лежали изуродованные тела фашистских бронемашин. По широкой размытой обильными дождями дороге шли пленные немецкие солдаты. Зал следил за происходящим на экране, затаив дыхание. Англичане тут же наскоро переименовали советские «МиГи» в «Красные спитфайры», наши четырехмоторные воздушные корабли — в «советские летающие крепости», а танки — в «дредноуты русских просторов». А когда во весь экран возникло простое русское лицо нашего красноармейца, зал загудел от аплодисментов:

— Long live the russian soldier — our brother, our son!

(Да здравствует русский солдат — наш брат, наш сын!)

С толпой лондонцев я вышел из кинотеатра. Темными улицами я направился домой. Я шел все дальше, углубляясь в каменную утробу большого города, и бережно нес в сознании простой образ нашего бойца и эти слова лондонских рабочих, дорогие сердцу русского человека. Всё, что пришлось мне увидеть в этот вечер, произвело на меня сильное впечатление и надолго останется в памяти. Улетая в Англию, я знал, что Лондон живет вестями с советско-германского фронта. Знал я и то, что образ советского воина дорог трудящемуся человеку, но я просто не предполагал, что все это может принять настолько непосредственные формы. Два понятия — «Красная Армия» и «победа» — в сознании лондонцев сегодня слились воедино. Лондонец говорит: «Красная Армия» —

добавляет: «Победа». Он произносит: «Победа»—и вторит: «Красная Армия». В лице советского командира и бойца он видит своего верного друга, любит его, хочет знать о нем как можно больше.

В Лондоне это приобретает различные формы и сказывается буквально во всем. Я никогда не забуду памятный день открытия советской выставки в лондонской галерее «Саффолк», близ площади Пикадилли. Группа наших командиров, прибывшая на открытие выставки, пользовалась в этот день особым вниманием лондонцев. Беседа, завязавшаяся между нами и горожанами в начале открытия выставки, закончилась лишь к нашему уходу. Когда мы собирались покинуть зал, лондонцы буквально засыпали нас просьбами оставить свои автографы. Помнится, в этот день нам пришлось расписываться на книгах, в блокнотах, на дамских сумках и даже чемоданах. Но самое интересное произошло перед нашим уходом. У машин, дежуривших неподалеку от парадного подъезда галереи, находилось несколько шоферов-англичан. Прослышав о том, что «русские офицеры» оставляют посетителям галереи свои сувениры, один из шоферов прошел в зал выставки, снял свою фуражку и попросил нас расписаться на тыльной стороне козырька, причем обязательно на русском языке.

Я видел, как в Гайд-парке молодой докер в течение добрых двух часов объяснял огромной толпе принципы построения Красной Армии. Я видел, с каким воодушевлением тысячные толпы лондонцев шли на большой вечер советского Красного креста в парке

Баттерлей. Мне неоднократно приходилось наблюдать, с каким увлечением, часто по два, три раза, лондонцы смотрели советский фильм «День нового мира».

Наконец, я много раз наблюдал, какой отклик находило в среде лондонцев каждое новое слово о Красной Армии, будь то новая книга, статья или просто хроникерская заметка в газете. В дни моего пребывания в Англии одна из лучших издательских фирм Лондона — «Путнем» — выпустила одновременно двумя изданиями книгу старшего политрука А. Полякова «В тылу врага». Книга вышла трехсоттысячным тиражом. В эти же дни издательство Хетчисон обратилось к советскому кинооператору Р. Кармену с просьбой сделать книгу-репортаж с фронтов русской отечественной войны. Отвечая пожеланиям английского читателя, наши лондонские друзья подготовили к изданию два больших сборника, составленных по материалам нашей прессы, — «Тактика Красной Армии» и «Советские партизаны».

Был одиннадцатый час вечера, когда я возвращался домой. Город уходил на покой. Улицы заметно обезлюдели. Однако автобусное движение поддерживалось все так же интенсивно, как прежде. В переулках отстаивалась тьма. Далеко в пролете улиц черными пятнами угадывались парки: оттуда заметно тянуло свежестью.

На своем столе я застал объемистую пачку вечерних лондонских газет. Из Советской страны шли хорошие вести: «Москва мужественно отбивает атаки немецких бомбардировщиков! Не сломить врагу

воли русских к победе!» Я погасил в комнате свет и открыл окно. В этот поздний час небо над Лондоном было сизовато-синим. Изредка над городом возникал голубой луч прожектора и, выхватив из тьмы аэростат, падал глубоко вниз. Легкая дымка заволакивала город. В глубоких провалах площадей и улиц давно прекратилось движение; вокруг разлилась полуночная чуткая тишина.

Я смотрел в тьму и думал о большой судьбе этого города. Город-колосс, он возник из тьмы тысячелетий, как чудесное олицетворение ума и силы своего народа. Он прожил героическую жизнь — этот город-богатырь, — умел ее отстаивать, и смертельным было его единоборство с врагом. Враг посылал на него легионы своих войск, обрушивал на голову города огонь больших пожаров, бактерии страшных, чумных эпидемий, железо и сталь бомбардировок. А город все стоит, могучий и непоколебимый, железной твердыней над Темзой. И невольно мысль переносилась к судьбе того, другого города, что в этот поздний час вел злую и упорную борьбу за жизнь и честь своего народа, и в сознании поднималась вера в то, что общность судьбы двух городов-героев будет всегда знаменовать нерушимое единство великих народов, поклявшихся отстоять священную землю своих предков, сокрушить врага..

Утро следующего дня выдалось теплое и ясное. В десятом часу позвонили из министерства авиации. Англичане приглашали русского летчика посетить истребительный полк, несущий охрану столицы. Вско-

ре к подъезду нашего дома подкатил лимузин министерства. Мне представился офицер британских воздушных сил капитан Уилтон.

Девушка-шофер, одетая в ладную военную форму, приветливо встретила меня у машины:

— Привет русскому офицеру!

Мы заняли свои места в лимузине. Машина пересекла северный район столицы и вскоре выбралась за город. Взору открылась асфальтовая магистраль, окаймленная густой аллеей молодых белолисток.

ПОЛКОВНИК МАК ЭВОЙ И ЕГО ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЕ КРЫЛЬЯ

Наш «паккард» стремительно мчался предместьями Лондона. Маленькие руки водительницы спокойно лежали на штурвале. Девушка вела машину играючи, легко преодолевая многочисленные переезды, обгоняя идущие впереди автомобили, ускоряя или замедляя бег. Изредка она останавливала свой лимузин, выскочила и, вскрыв капот машины, внимательно осматривала детали мотора. Возвращаясь в машину, она торопливо поправляла рассыпавшиеся пряди своих белокурых волос и, обратив на нас свои большие голубовато-серые глаза, произносила:

— Господа офицеры могут не беспокоиться: они будут на месте вовремя.

В дороге мы разговорились. Водительница нашей машины происходила из небольшого города графства Кент. Она была членом популярной в Англии женской ассоциации помощи армии и давно работала в министерстве. Она явно гордилась оказанным ей доверием и говорила, что «английские женщины могут сделать очень многое для армии». Часто бывая в военном министерстве и в строевых частях, я встречал девушек

в аккуратно выутюженных серых костюмах. Они работали радиотехниками, электромеханиками, шоферами, причем все, что им поручали, они выполняли с тем усердием, которое всегда свойственно женщинам, когда они берутся за «мужское дело».

Девушка доставила нас на место вовремя. Молодой сержант в опрятной форменной куртке принял у нас документы и тут же снесся по телефону с командованием — разрешение на наш проезд было получено немедленно. И вот машина, минуя часового, огибает служебные здания авиационного городка и, выбежав на цементную дорожку аэродрома, останавливается. Навстречу нам идет рослый, хорошо сложенный командир в форме летчика. Ему лет сорок. Как и многие англичане его возраста, он суховат, но темные глаза глядят молодо. На нем темносерый военный костюм, и в петлицах знаки различия полковника. Нас представляют друг другу.

Полковник Мак Эвой — начальник истребительной станции. Имя его хорошо известно в королевских воздушных силах. Он является представителем знаменитой плеяды старых английских летчиков, прозванной на родине «стаей славных». В авиации он двадцать лет, причем все двадцать лет много летает. У него мягкий баритон и приятная манера говорить. Мы быстро устанавливаем тот душевный контакт, который так необходим для взаимного понимания. Мак Эвой подробно интересуется советской авиацией. Он хочет знать, насколько удачно действуют наши летчики по аэродромам, как мы организуем сопровождение бом-

бардировщиков, каким образом при защите Москвы устанавливается взаимодействие между зенитной артиллерией и авиацией. Беседуя так, мы обходим летное поле, посещаем ангары, идем к машинам...

Аэродром представляет собой обширную площадку, укрытую густым травяным покровом. Ровные цементные полосы пересекали аэродром вдоль, образовав несколько правильных прямоугольников. Находящиеся на аэродроме самолеты и огневые средства замаскированы настолько тщательно, что абсолютно неотличимы от общего фона местности. Чтобы предохранить находящиеся на аэродроме дежурные самолеты от бомбардировки, они помещены в особые железобетонные портики.

Пока мы осматривали аэродром, техники выкатили на летное поле «Спитфайр-2». Было условлено: до обеда командование предоставляет мне возможность ознакомиться с машиной на земле, после обеда — в воздухе. По общему мнению английских конструкторов, «Спитфайр» — одна из наиболее удачных конструкций самолета-истребителя, созданная англичанами за последнее время. Самолет представляет собой компактный, цельнометаллический моноплан с низко расположенными крыльями. На самолете установлен мотор известной мировой фирмы «Ролс-Ройс», в крыльях машины до десяти скорострельных пулеметов. Машина тщательно камуфлирована. Поверхность корпуса и плоскостей отполирована. Машина имеет совершенные аэродинамические формы.

Осмотр самолета закончен. Прежде чем направиться

в столовую, командир предлагает мне осмотреть Дом офицеров. Он расположен тут же, в авиационном городке, в нескольких шагах от аэродрома. Мы идем асфальтовой дорожкой, обрамленной яркой зеленью.

Дом офицеров—двухэтажное кирпичное здание, просторное и удобное. Вместе с командиром мы проходим в библиотеку и читальный зал. В библиотеке наряду со специальной литературой есть художественная. В частности можно найти произведения русской классической литературы: Пушкина, Толстого, Горького. Современные советские писатели представлены Шолоховым, «Тихий Дон» которого в Англии вышел полностью. Из читальни мы проходим в так называемый музыкальный зал. В нем наряду с фортепиано имеются некоторые смычковые и струнные инструменты. Комната отдыха командиров обставлена строго, но достаточно комфортабельно: мягкие кожаные кресла, темнокоричневые покрытые сукном столы, массивные шкафы, украшенные художественной резьбой по дереву. Мак Эвой обращает наше внимание на один из них. Шкаф выглядит нарядно: на верхних трех полках его стоят серебряные кубки. Это призы, завоеванные летчиками полка на соревнованиях спортивной авиации. Тут же хранятся подарки летчиков полку. Согласно традиции, существующей в английской авиации, каждый летчик, прослуживший некоторое время в полку и уходящий в другую часть, должен в память о себе оставить какой-нибудь подарок. Обычно это серебряная кружка, дорогая ваза, бокал и т. д. Я обратил внимание на то, что полк не имеет

своего знамени. Потом я узнал, что знамя полка в известной степени заменено нагрудным знаком летчика — в каждом полку свой знак.

Закончив осмотр Дома офицеров, мы направляемся в столовую, которая помещается тут же. Обширный, во всю высоту здания, зал. Много света и воздуха. Зал полон офицеров. Большой дубовый стол командира находится у дальней стены зала. Командир, сидя за ним, видит весь зал. Мак Эвой предлагает мне место по правую руку от себя. Нас, как и остальных офицеров, обслуживают девушки в военной форме — члены все той же женской ассоциации помощи армии. Обед проходит в оживленной беседе. Командир интересуется боевой деятельностью русской авиации. Он просит рассказать о новых советских конструкциях самолетов-истребителей. Особо его занимает наш противотанковый самолет. Он хочет знать, насколько сокрушителен его огонь, как защищен самолет, на каких высотах он преимущественно действует. По моей просьбе, командир рассказывает о своем крыле и его людях. Всю войну крыло провело в боях над Лондоном. В последнее время летчики крыла перешли от обороны к наступлению. Они все чаще пересекают границы своей страны и углубляются на территорию врага. Последний большой воздушный бой между летчиками английского крыла и немецкими «мессершмиттами» разыгрался за два дня до нашего приезда. В этом бою англичане сбили четырнадцать машин, потеряв четыре.

А между тем весть о том, что русский летчик бу-

дет летать на «Спитфайре», быстро распространилась в полку. К нашему возвращению на аэродром здесь уже было немало летчиков. Я решаю приступить к полету немедленно, быстро надеваю парашют и направляюсь к машине. Командир настоятельно советует не удаляться от аэродрома и на всякий случай сообщает мне наиболее приметные наземные ориентиры на его подступах. Затем он сообщает мне особенности выпуска и подъема шасси на «спитфайрах». И, наконец, просит во время полета не упускать из поля зрения аэростаты.

A 29571. Мотор запущен. Осторожно вырuling на взлетную полосу. Включаю сектор газа. Разбег продолжается семь секунд — и я в воздухе. В полную силу своих трех тысяч оборотов гудит мотор. Убираю шасси и, увеличив шаг винта, набираю высоту. Достигнув пятнадцати тысяч футов, я по методу советских испытателей опробовал «Спитфайр». Самолет оказался послушным в управлении, мягким и маневренным в полете и доставил мне искреннее наслаждение. Через семь минут полета мы перешли с машиной с «вы» на «ты» и дальше действовали как старые, хорошо знающие друг друга друзья. Я бросал самолет из одной фигуры в другую. «Петля», «бочка», «симмельман», «штопор» возникали в воздухе. Машина послушно выполняла волю летчика. Наконец, достигнув высоты четыре тысячи метров, я ввел «Спитфайр» в пике. Стремительно завертелись стрелки альтиметра. Скорость нарастала неудержимо. Когда до земли оставалось тридцать метров, я выхватил машину из пике

я круто пошел в гору. На высоте тысячи пятисот метров я придал самолету горизонтальное положение и внимательно осмотрел приборы. Мотор работал безотказно, температура воды и масла была нормальной. Я перевел мой «ястребок» на планирование, выпустил шасси и устремился к земле. Вскоре самолет мягко коснулся травяного грунта аэродрома: посадочные свойства «Спитфайра» оказались такими же высокими, как и летные.

Я выключил мотор и, быстро сбросив парашют, выпрыгнул из машины. Вместе со своим командиром навстречу мне шла группа офицеров полка. Мак Эвой сердечно поздравил меня с благополучным окончанием полета и просил обязательно посетить завтра аэродром.

По его словам, сегодня ночью на аэродром должен быть доставлен модернизированный вариант «Спитфайра», который полковник обязательно хочет мне показать. В этот момент из группы летчиков вышел офицер в обычной летной форме и на чистейшем русском языке произнес:

— На аэродроме базируется польский истребительный полк. Нам бы очень хотелось, чтобы завтра вы заодно побывали и у нас!

Я пожал руку польскому летчику и обещал завтра быть у него в полку. Мы расставались, по существу, лишь на несколько часов. Тем не менее Мак Эвой хотел соответственно обставить наш отъезд. Следуя принятой в Англии традиции, он, прежде чем расстаться, предложил нам осушить «кубок дружбы».

У ПОЛЬСКИХ ЛЕТЧИКОВ

Следующее утро вновь застало нас на пути к аэродрому. Лондон давно остался позади. Мы едем полями. Навстречу бегут опрятные английские деревни в тридцать—сорок усадеб. Суровое дыхание войны ощущается и здесь. Так же, как и возле Лондона, стоят на дорогах противотанковые надолбы. Кое-где среди зелени полей проступают вышки постов воздушного наблюдения. Ровные поляны, которые могут пригодиться вражеским летчикам, перечеркнуты накрест туго натянутыми тросами.

Наш автомобиль подошел к аэродрому. Над летным полем бились по ветру высоко поднятые английский и польский национальные флаги. Полковник Мак Эвой встретил нас, как старых друзей:

— Новая машина подготовлена к полету. Там сейчас поляки. Кстати, ведь вы обещали побывать у них сегодня?..

По дороге полковник тепло говорил о своих товарищах по оружию — польских летчиках:

— Это настоящие истребители, и первый из них — сам командир Рогоза. Храброе, честное сердце имеет этот человек!

И вот мы знакомимся с Рогозой. Он суховат, высок, при ходьбе чуть-чуть сутулится. У него лучистые серые глаза, светлые волосы. На нем форма военного летчика британских воздушных сил. На рукавах френча английские знаки «скаудер лидера», на отворотах — соответствующие польские.

Голос у Рогозы спокойный, грудной, чуть-чуть тронутый хрипотой. Речь ровная, размеренная. Как многие польские летчики, он свободно говорит по-русски. Он представил нам своих офицеров и, обменявшись несколькими фразами, извинился, что отвлек меня от подготовки к полету. Решили продолжать разговор позже.

Я начал осматривать самолет. Присутствовавшие здесь польские техники, казалось, только и ждали этого момента. Это были славные ребята из Кракова и Лодзи, Познани и Люблина. До войны они работали слесарями или техниками, электромонтерами, шоферами. Почти у каждого из них в Польше осталась семья. Во мне они видели не только представителя великой дружественной страны, но еще и русского — славянина, родного по крови человека.

Надо было видеть, с каким старанием польские техники показывали мне самолет! Они раскапотировали его полностью в несколько минут. Каждый счел своей обязанностью сообщить какие-то особенные, только ему известные данные этой машины. А потом техники начали подносить сюда «для ознакомления» различные детали мотора, оборудования, вооружения и вскоре натаскали целую гору.

Ну вот, наконец, все закончено. Самолет осмотрен. Беру парашют и выхожу в поле. На этот раз мне предстояло вести в воздух «Спитфайр-5» — модернизированный экземпляр истребителя. Улучшив скорость, а отчасти и маневренность машины, конструктор сделал более мощным ее вооружение.

К началу полета погода заметно изменилась. Ветер пригнал с моря груды облаков и ограничил высоту. Весь комплекс фигур следовало проделать на высоте тысячи—тысячи пятисот метров. Я произвел один за другим три полета, несколько раз проверил машину на самых сложных эволюциях. Как и вчера, самолет оставил приятное впечатление. Отрадно было отметить, что летные данные машины значительно повысились, в то же время техника пилотирования и эксплуатация несколько не усложнились.

Новая встреча с польским летчиком состоялась в Доме офицера сейчас же, как только закончились полеты. Когда я прибыл туда, там уже находились польские военные. Я обратил внимание на старшего из них — маленького, очень подвижного, с пухлыми руками. Он был одет в обычный офицерский френч, только на отворотах виднелись кресты. Под френчем вместо светлой сорочки — черная блуза с крахмальным воротничком. Я узнал в этом человеке полкового ксендза. Рогоза запаздывал, и беседу начал ксендз. Он говорит по-русски, сохраняя темп польской речи:

— У нас сейчас общий враг, но не это одно связывает наши народы. Люди моего поколения хорошо понимают, что польская интеллигенция истари формировалась под сильным влиянием русской обществен-

ной мысли. Сердцу каждого славянина такие русские имена, как Пушкин, Тургенев, Толстой, — близки. Русский язык для многих из нас не менее дорог, чем язык наших предков. Вот, например, наш командир Рогоза. Он учился в петроградской гимназии и навсегда сохранил искренние симпатии к России..

Когда речь шла о Рогозе, у каждого польского летчика было что рассказать. По клочкам фраз, по отдельным репликам, случайно брошенным замечаниям я все яснее рисовал облик этого примечательного воздушного бойца. Рогоза родился в Польше. Однако детство и юность провел в России. В авиации он больше десяти лет. В Польше летал на всех отечественных самолетах-истребителях, в Англии — на «харрикейнах» и «спитфайрах».

Когда немцы вторглись в Польшу, Рогоза был включен в часть, действующую против соединения фашистских эскадр Кессельринга. Позже генерал Сикорский поставил талантливого летчика во главе одной из польских истребительных частей, защищающих Лондон. Вместе с английскими летчиками Рогоза отбивал атаки врага, вместе с ними он перешел к нападению. В темные ночи, в туман, в дождь водил Рогоза эскадрильи «спитфайров» через море, в глубь вражеской территории. Под охраной его истребителей летали на трудные задания английские бомбовозы. Слава о храбром и умелом польском офицере прокатилась в королевских воздушных силах.

В ходе беседы мы не заметили, как в комнату вошел Рогоза. Он присел, достал трубку, закурил. Разговор шел о создании польской армии в СССР, об ее

кадрах, вооружении. Рогоза слушал молча, поглядывая на окружающих, потом спросил, когда будет закончено формирование армии, какие роды оружия в ней будут представлены. Вдруг он поднялся и горячо, с еле заметной дрожью в голосе произнес:

— Нашей армии в России нужны летчики. Мои люди жаждут попасть в Россию. Предложите — все пойдут.

И смотрел на польского летчика и думал: «Как должна быть велика в этом человеке любовь к отчизне, если сквозь все невзгоды пронес он немеркнущее желание продолжать смертельный бой с врагом, драться до конца за родную землю!»

Нашу беседу прервал сигнал тревоги, и Рогоза быстро оставил нас, сказав на прощанье:

— Не теряю надежды встретиться с вами в России.

Несколько дней не был я на польском аэродроме, но, посещая английские авиационные части, нередко встречал польских летчиков. Оpozнав во мне русского, они запросто вступали в беседу, и неизменно выявлялся их живой интерес к великой борьбе нашего народа, к его истории, к его культуре. Однажды на станции ночных истребителей мне довелось встретить старого польского летчика, оказавшегося литератором. Много лет изучал он русскую художественную прозу. Он летал день и ночь, но, когда выдавалась свободная минута, садился и переводил рассказы Чехова.

Наконец я вновь побывал на уже знакомом мне аэродроме с намерением повидать Рогозу. Польские

летчики встретили меня радушно, но среди них не было командира. Опыт почти двадцатилетней работы в авиации научил меня: когда в кругу летчиков кто-либо неожиданно отсутствует, не всегда следует это обнаруживать. И я не подал виду, что замечаю отсутствие Рогозы.

Но один летчик за несколько минут до боевого вылета коротко поведал мне о судьбе своего командира:

— Он погиб на прошлой неделе, во время полета к Эмдену. Сопровождал бомбовозы. Над Ла-Маншем эскадру атаковала стая «мессершмиттов». Рогоза защищал бомбовозы яростно. Было сбито девять немецких машин, остальные обратились в бегство. Но тут он совершил ошибку: пошел за ними вслед. Они увлекли его вглубь, навалились...

Он умолк, потом поднял голову и, бросив взгляд в темное небо, произнес раздельно по-польски:

— У, вражья души!

На мгновение он задержал мою руку в своей и, крепко пожав ее, устремился к машине. И тут же, энергично набирая скорость, над нами пронеслась эскадрилья польских летчиков.

«РУССКАЯ ТАНКОВАЯ НЕДЕЛЯ»

Незадолго до открытия «недели танков» всю английскую прессу облетела телеграмма о первой крупной победе советских войск. Речь шла о разгроме 39-го танкового корпуса немцев на подходах к Минску. Английская пресса уделила этому событию огромное внимание, посвятив ему, кроме обычных телеграфных сообщений своих корреспондентов в СССР, несколько статей военных специалистов. Во всех статьях особое внимание было уделено роли советских танков в разгроме немецкого корпуса. В частности уже тогда многие военные обозреватели английских газет приходили к выводу: если бы СССР имел больше танков, то участь 39-го немецкого корпуса постигла бы и другие соединения гитлеровской армии.

Таким образом, еще до того, как Англия заговорила о «неделе танков», многие английские газеты, в сущности, сказали уже по этому поводу свое слово. Все это оказало благотворное влияние на подготовку общественного мнения к проведению «русской танковой недели», как ее вскоре назвали в Англии.

Говоря о танках, англичане не без гордости произносят: «Наше оружие!». В этом есть свой смысл. Известно, что впервые в истории военного искусства танки были созданы и применены англичанами. Осенью этого года исполняется четверть века с того

дня, как первый раз в знаменитом сражении у Камбрэ появились английские танки. Появление танка как мощного современного оружия в Англии положило начало возникновению своеобразной школы идеологов «танковой войны», утверждающих, что судьбы будущих войн будут решать исключительно танки. Основные принципы этой школы не выдержали испытания времени. Однако некоторые изречения основоположника этой школы генерала Фуллера пользуются известной популярностью среди военных специалистов Англии и теперь. Английские военные, например, часто говорят: «Бензин сильнее мускулов, сталь крепче костей». Как известно, фраза эта принадлежит Фуллеру, однако английские военные обращаются к ней с иными целями, чем человек, впервые ее произнесший.

Правда, призвав к жизни могучее оружие современной войны, Англия в послевоенные годы не сумела достойно продолжить эту работу, и многие из боевых качеств, которыми славен сегодня танк, были сообщены ему военными специалистами других стран, в частности СССР. Английские специалисты возвратились к этой работе, по существу, лишь в последние шесть—восемь лет и, надо отдать им должное, сумели многое сделать для того, чтобы придать этому делу достойный размах. Знатоки танкового дела — английские офицеры — высоко оценивают новые модели английских танков «Матильда» и «Виккерс», считая их скоростью, маневренностью, вооружением и толщиной брони отвечающими строгим современным требованиям.

И вот «неделя танков» открылась. Вся столичная

и периферийная пресса Англии широко отметила это событие.

Пресса дала серию посвященных «неделе» корреспонденций, сопроводив их множеством интересных рисунков. Вообще, следует подчеркнуть, что культура рисунка в английской газете очень высока. Помимо всемирноизвестного Давида Лоу в Англии много других выдающихся художников-графиков, которые работают только для газеты. «Русской танковой неделе» художники английских газет посвятили многие десятки прекрасных рисунков. Некоторые из них я вырезывал, и к концу «недели» у меня собралась целая стопка их.

Вот чудесный рисунок Лоу. На фоне Ленинграда стоят три танкиста — три богатырски сложенных русских парня. Они пытливо всматриваются в запад. Под рисунком лаконичная подпись: «Они ждут — мы должны дать им танки».

Вот другой рисунок. На баррикадах стоит работница — у нее строгое русское лицо, за плечами винтовка. Она на минуту оставила свое место на баррикадах, чтобы принять из мужественных рук английского рабочего «букет с танками».

Вообще же английские художники-газетчики охотно работают над «русской темой». Многие из их прекрасных рисунков, посвященных великой отечественной войне советского народа, заслуживают быть собранными в специальный альбом. Особенно хороши рисунки, посвященные обороне Ленинграда, проникнутые искренним уважением к отважным защитникам великого города.

Открытие «недели» было ознаменовано огромным рабочим митингом на одном из крупных танкостроительных заводов страны. Вместе с сотрудниками советского посольства на митинг была приглашена наша военная миссия. Группа советских людей прибыла на завод, когда там был объявлен обеденный перерыв. Рабочие быстро узнали гостей из Советской страны. Послышались возгласы:

— Long live the soviet Russia!

(Да здравствует советская Россия!)

Митинг решено было проводить на открытом воздухе. Огромный заводской двор заполнили рабочие. Когда советские люди появились на территории заводского двора, здесь уже стояли только что выпущенные заводом пять танков. Сейчас же после того, как митинг открылся, рабочие предложили дать первому из этих танков имя Сталина и тут же нанесли это имя на броню. У танка, названного именем вождя советского народа, установили трибуну, и слово получил наш посол, тов. Майский. Рабочие подошли вплотную к трибуне, некоторые взобрались на танки и, приняв непринужденные позы, кто сидя на корточках, кто полусклонившись, близко пригнулись к советскому послу, принялись слушать. В одно мгновение огромная масса людей замерла, тишина воцарилась кругом. Майский говорил негромко, но голос его был слышен далеко. Некоторые из присутствовавших здесь рабочих слушали Майского не впервые. Имя нашего посла популярно в Англии. По приглашению общественных организаций страны он часто бывает на заводах.

Сегодня посол говорил о великой миссии союзников — освободить человечество от коричневой чумы, завоевать своим народам свободу и независимость. Советская Россия нанесла гитлеровской военной машине первые грозные удары, развеяв миф о ее непобедимости. Победа над фашистской Германией будет завоевана на континенте. В данный момент основные силы врага находятся в России. Значит, от успешных операций советских войск зависит наша общая победа. Советской армии должна быть оказана всяческая помощь, в частности самолетами и танками. Задача английских рабочих состоит в том, чтобы и в дни «танковой недели» и в последующее время неуклонно увеличивать выпуск продукции. От этого, в конечном счете, зависит наша победа.

Рабочие покрыли последние слова советского посла могучими криками «ура» и возгласами:

— Long live our victory!

(Да здравствует наша победа!)

Вслед за товарищем Майским с речами выступили представители английского правительства, профсоюзные деятели, рабочие завода. Митинг прошел с огромным подъемом. Рабочие приняли решение мобилизовать все средства для максимального увеличения выпуска продукции, дать Советской стране как можно больше танков.

Наутро отчеты об открытии «русской танковой недели» появились во многих газетах. «Таймс» дал огромную фотографию митинга на танкостроительном заводе. Фотография запечатлела общую панораму митинга в момент речи Майского. Фигура советского

посла дана на фоне танка с тщательно выписанной надписью на броне: «Stalin»

Вечером я побывал в одном из лондонских кино-театров: в хроникальную часть программы уже вошло несколько эпизодов, посвященных первому дню «недели танков». Зрительный зал с интересом следил, как из широко раскрытых ворот танкостроительного завода шли легкие танки; на броне их было напечатано «To Russia», то есть «В Россию».

Как стало известно потом, английские танки, выпущенные в те памятные дни, прибыли в Советскую страну вовремя и приняли участие в боях за Москву. Для наших друзей в Англии, много сделавших для проведения «недели танков», это было хорошим сюрпризом. Однако еще тогда многие из них говорили, что «русская танковая неделя» — это всего лишь начало большой работы по оказанию помощи СССР, которую следует с еще большей интенсивностью вести дальше. Впрочем, эту же мысль в той или иной форме выражали представители самых различных слоев английского народа. Через некоторое время после окончания «недели танков» я развернул «Ньюс кроникл» и в отделе «Что мы должны сделать для победы» прочел крохотное письмецо в редакцию. На мой взгляд, оно говорит о многом. Как сообщает редакция, письмо принадлежит доктору Мэзилрату из Льюмсхема. Письмо лаконично. Вот его текст:

«Русский фронт — главный фронт. Наши танки и самолеты должны быть посланы туда».

В КУЗНИЦЕ ВОЗДУШНОГО ОРУЖИЯ

На этот раз нам предстояло отправиться в глубь страны. Англичане решили показать нам один из своих крупных авиационных заводов. Теплым августовским утром нам позвонили из министерства авиации и сообщили, что два мощных пассажирских «локхида» ожидают нас на аэродроме. Вереница автомашин с советскими командирами пронеслась по улицам Лондона от посольства к аэродрому.

На красной линии аэродрома стояли наготове два пассажирских самолета «Локхид-электра». Английские офицеры представили нам экипаж самолетов, и мы заняли свои места. Машины старательно выписали приветственный круг над Лондоном и легли на курс. Мы шли над облаками. Изредка они раздвигались и взору открывалась обширная равнина, иссеченная густой сетью железных и шоссежных дорог. Земля была скупо убрана зеленью: темные полосы лесов и рожиц легли по берегам рек, вдоль оврагов, окаймляли пруды.

Завод мы заметили издали по пепельно-сизой шапке дыма, прикрывающей его строения. Когда машина подошла ближе, мы увидели перед собой море аэро-статов. Они прикрыли завод настолько надежно, что

пробраться сквозь них к аэродрому не было никакой возможности. Наши летчики условились совершить посадку на соседнем аэродроме и оттуда попросить директора принять самолеты.

Так и сделали. Мы задержались на новом аэродроме всего полчаса и, когда вновь поднялись в воздух, увидели нечто любопытное. Пока мы ожидали, в толще азростатов, прикрывающих завод, был образован своеобразный коридор, наши самолеты вошли в него и стали осторожно пробираться вперед. Я бросил взгляд за борт самолета. Серебристые колбасы азростатов нехотя ползли вниз. Некоторые из них только что достигли земли и лениво переваливались с боку на бок, словно стараясь поудобнее улечься.

Однако не успели мы покинуть один коридор, как попали в другой. Правда, в этом случае он оказался на земле. В целях защиты от воздушных десантов хозяева устали обширное поле аэродрома старенькими автомашинами и тракторами, сделав его абсолютно непригодным для посадки. Чтобы принять нас, надо было освободить поле от многочисленных «фюрдов» и «ролс-ройсов».

И вот, проделав такой сложный путь, мы стоим перед директором завода — светловолосым человеком лет сорока, с удивительно живыми глазами. Один из нас шутит, намекая на трудности посадки:

— В Англии всегда так обставляется приезд желанных гостей?

— О, нет! — произносит директор. — Наоборот! Впрочем, вы сами убедитесь в этом сегодня же.

Мы направляемся к заводу. Еще с воздуха завод

производил грандиозное впечатление. Гигантские корпуса, окрашенные в строгие, темные тона, представлялись нам целым городом. Осмотреть завод в один день, естественно, не было никакой возможности, и мы условились разбиться на три группы с тем, чтобы каждая познакомилась с каким-то одним участком завода. Нашу группу возглавил сам директор завода.

Но прежде чем разойтись, директор предложил нам осмотреть конструкторское бюро — мозг завода. Мы поднялись на второй этаж корпуса и вошли в огромный зал. Зал был устроен над цехами и занимал почти всю площадь корпуса. Став у одной его стены, вам с трудом удавалось рассмотреть противоположную. Во всю длину зала, в несколько рядов, стояли аккуратные столики работников бюро. И несмотря на то что за каждым столиком сидел кто-то из работников, в зале стояла нерушимая тишина — люди работали сосредоточенно, углубившись в свои дела.

Директор представил нам главного конструктора завода — небольшого светлорусого человека в скромном темнокоричневом пиджаке. Он оказался интересным собеседником и сообщил нам много любопытного о работе бюро. По его словам, бюро выполняет в настоящий момент ответственные правительственные задания по модернизации одного из лучших английских самолетов-истребителей.

Покинув конструкторское бюро, каждая наша группа продолжала свой путь самостоятельно. Но прежде чем вновь войти в здание, директор сообщил нам, что осмотр завода мы начнем с гаража. Признаться, замечание директора показалось нам несколько не-

обычным, но когда мы вошли в гараж и познакомились с его работой, то почувствовали, что директор был прав. Собственно говоря, сам гараж не представлял собой ничего необычного: это было полутемное помещение с цементным полом и огромными воротами. В тот момент, когда мы вошли в гараж, там находилось несколько автомашин, которые или ремонтировались или заправлялись горючим. Главное заключалось не в облике гаража, а в его чрезвычайно важных функциях. Они заключались в том, чтобы обеспечить переброску нужных заводу деталей, над изготовлением которых работало свыше двадцати соседних предприятий. Для выполнения этой задачи дирекция, по существу, использовала весь свой автопарк. В тот момент, когда мы были в гараже, в пути находилось, по данным диспетчера, несколько десятков автомашин.

После осмотра гаража дальнейший наш путь по заводу соответствовал технологическому процессу. Из гаража мы направились в склады материалов и готовой продукции. Склад материалов представлял собой высокое помещение, уставленное стеллажами. Материалы были тщательно маркированы и распределены в строгом порядке. Склад готовой продукции одновременно являлся и экспедицией: здесь сосредотачивались готовые детали, и отсюда они направлялись по цехам. В том и другом складе обращали на себя внимание небольшое число обслуживающего персонала и вместе с тем четкая организация дела: в складах совершенно нет ожидающих, движение автомашин организовано таким образом, что к приходу

одной обязательно разгружается другая. Ежеминутно в склады вбегают электровозы, быстро нагружаются деталями и устремляются по цехам.

Мы идем вслед за одним из них. Медницкий цех оглушает нас грохотом своих гигантских молотов. Цех настолько грандиозен, что издали он кажется площадью, закованной в железобетон. Мы проходим добрых двести метров и достигаем лишь середины цеха. Здесь установлен большой воздухообжимный пресс цеха. Мы подходим к нему. Он вбирает в себя куски листового дюрала и возвращает их в виде капотов машин. Только в центральной части цеха работает по меньшей мере тысяча человек, причем каждого квалифицированного рабочего обслуживает чернорабочий: он подает материал, разбирает и увозит готовую продукцию, следит за исправностью инструмента.

Мы быстро минули механический цех и вошли в наиболее интересный из цехов — сборки новых самолетов. Цех представлял собой обширное помещение, по обе стороны которого были укреплены находящиеся в процессе сборки самолеты. Чтобы предохранить машины от поражения на случай бомбардировки, между ними были воздвигнуты невысокие, но очень прочные железобетонные стены. Вообще же для борьбы с пожарами на заводе приняты действенные меры: буквально через каждые пятнадцать—двадцать шагов установлены на тележках огнетушители, тут же укреплены краны с брандспойтами, много ящиков с песком и у каждого из них — перчатки

для тушения зажигательных бомб. Работа на заводе продолжается и в часы воздушной тревоги.

Нам была предоставлена возможность ознакомиться со всем процессом сборки машин. Когда мы вошли в цех, у истоков конвейера уже находились фюзеляж и хвостовая часть будущего самолета. Рабочие приступили к стыковке; они действовали умело, споро. Машина шла по конвейеру дальше. На самолете укреплялись моторы, к нему подвешивались крылья, ставилось оборудование, арматура. И вот перед нами возник облик красивой и сильной машины. Продолжая свой путь, самолет покинул цех сборки и шел дальше. Там на новой машине устанавливалось вооружение, там же оно и наводилось.

В день, когда мы были на заводе, в сборочном цехе находилось больше сотни самолетов, но этой цифрой далеко не определялась производственная мощность завода.

— Наш завод, — сказал нам директор, — может выпускать значительно больше самолетов, и он будет их выпускать. Сейчас для завода готовятся кадры. Не пройдет и двух месяцев, как число наших рабочих увеличится вдвое. Для будущих рабочих сборочного цеха уже подготовлено рабочее помещение.

И директор показал нам его.

Это был огромный зал, пока еще не полностью оборудованный, но такой же благоустроенный, как тот, который мы только что посетили.

Оставалось посмотреть изготовленные заводом самолеты в воздухе, и мы направились на аэродром. По дороге я заглянул в ангары — они были пусты.

Я объяснил это тем, что изготовленные заводом самолеты не задерживаются здесь и немедленно поступают в части. На подчеркнуто ровном поле аэродрома стояла готовая к старту машина. Еще издали мы заметили неподалеку от машины ее летчика — он был одет в белоснежный комбинезон, какой обычно носят в Англии заводские пилоты-испытатели. Мы подъехали к самолету, и меня представили летчику. Это был один из наиболее искусных мастеров летного дела, встреченных мною в дни пребывания в Англии. Он выглядел простым и симпатичным парнем — белобрысый, с синеватыми глазами и красными веснушками на лице, такими яркими и крупными, какие обычно проступают у совсем молодых ребят в погожие майские дни. Мы с ним быстро сошлись. Он рассказал мне, что работает на заводе более пяти лет, много летает, причем в последнее время полностью посвятил себя отработке высшего пилотажа на новых самолетах-истребителях. Директор попросил летчика показать машину. Мой молодой приятель быстро вскочил в самолет и прямо от ангара вихрем взмыл в воздух.

Я увидел полет мастера, нашедшего в авиации свое призвание, свою страсть. Полет был прочувствован творчески, он представлял собой нечто, похожее на цельное художественное создание, обладающее всем тем, что отличает работу художника. Полет начался обычно. Покинув землю, летчик достиг высоты двух тысяч метров и перевел машину в горизонтальное положение. Он прошелся по горизонтали несколько раз, спокойно, неторопливо, словно

стараясь выверить, насколько надежно работает сердце машины. Летчик обрушил самолет в пике неожиданно и, развивая страшную скорость, понесся к земле. И вот, когда машина достигла наибольшей быстроты и, казалось, ничто не могло изменить ее положения в воздухе, летчик дьявольским усилием воли обернул ее вокруг продольной оси и, возвратив ей прежнее положение, продолжал неудержимо мчаться к земле. Он выхватил самолет из пике, когда до земли оставалась какая-то доля секунды полета, и, устремившись в гору, скрылся в облаках. Он так же неожиданно вырвался из пучины облаков и по отвесу вновь помчался к земле, выровнял самолет и на предельной скорости прогудел над аэродромом, повторив в воздухе его границы. Потом он перевернул самолет на спину. Машина прошла низко над нами, выбрасывая из своих патрубков маслянисто-черные хлопья дыма. А между тем скорость движения машины все уменьшалась, и, когда она достигла критического предела, летчик осторожно возвратил ей нормальное положение и лениво, но круто пошел в гору. Затем он развернулся, выбросил шасси и со скольжением на крыло направился к земле.

Мы устремились навстречу самолету. Летчик вновь был среди нас, веселый, словоохотливый, и лишь красноватые от прилива крови глаза и вздрагивающие руки говорили об его усталости.

Обеденный стол для нас был накрыт в общезаводской столовой. Когда мы вошли в нее, зал был полон рабочих. Столики вытянулись во всю длину зала. Мы прошли между ними, отвечая на многочисленные

приветствия рабочих. Когда мы добрались до своего стола и уселись, к нам стали подходить рабочие целыми группами. Они запросто сажались рядом с нами так, как будто бы перед ними были их старые друзья, соседи, с которыми они хотели обсудить свои насущные дела. Помнится, в этот день к нам подошел седовласый рабочий с густыми, лохматыми бровями. Он сказал:

— Мы работаем день и ночь. Нам подчас трудно. Но мы дадим русским самолеты... Больше самолетов... Много.

В память встречи с нами некоторые из присутствовавших здесь рабочих предложили нам обменяться монетами, папиросами, причем убедительно просили, чтобы все это было «обязательно из Москвы». Один из рабочих, получив от нас папиросу, завернул ее в чистый платочек и бережно спрятал в карман.

Столовая соответствовала размерам завода — огромный ее зал мог вместить по крайней мере полторы тысячи человек. Мы обратили внимание на мебель, которой была обставлена столовая, — чрезвычайно простую, компактную, красивую. Так например акуратные, рассчитанные человек на десять—двенадцать столы были покрыты светлой клеенкой, укрепленной по краям никелированными обводами. Обед был сервирован просто: на первое — суп с картофелем, на второе — небольшой кусок мяса с макаронами.

К началу обеда в столовую прибыл солдатский джаз-оркестр из соседней воинской части. Рабочие тепло встретили солдат. В программу оркестра вош-

Ли несложные танцевальные номера и современные английские песенки. Особенным успехом у рабочих пользовалось исполнение лирических песен: советской — «Сердце» и английской — «У меня есть маленькая дочь». Когда концерт близился к концу, на авансцену вышел весь состав оркестра и в зал ворвались дорогие сердцу каждого советского человека звуки нашей прекрасной песни «Широка страна моя родная». Трудно передать, насколько бурную реакцию вызвала она у огромной рабочей аудитории. Надо отдать должное оркестру: он исполнял нашу песню с особым подъемом, и, когда закончил, могучий шквал аплодисментов буквально потряс зрительный зал.

Наши самолеты поднялись с заводского аэродрома, когда тьма уже затянула землю. Ничего нельзя было рассмотреть. Плотный покров ночи скрывал очертания заводских корпусов. Но каждый из нас знал, что кузница воздушного оружия и ночью работает в полную силу. И каждый чувствовал, как бьется среди мрака тихих полей здоровое сердце гиганта-завода.

НА ТРАНСПОРТЕ С ОРУЖИЕМ ДЛЯ СССР

В пасмурный октябрьский вечер, когда над Лондоном лежала легкая пелена тумана, я простился с английской столицей. Машина несла меня к вокзалу. Город еще не спал. По тротуару неторопливо двигался нескончаемый людской поток. У подъезда вокзала одиноко мерцал синий огонек. Наша машина вышла к нему. Обширная платформа вокзала была ровно залита неярким электрическим светом. Мы без труда нашли свой вагон, и экспресс умчал нас из Лондона к морю.

Следовало торопиться: со дня на день Англию должен был покинуть караван транспортных судов с оружием для СССР. Нам была предоставлена возможность отбыть на родину на одном из судов каравана.

Поезд шел всю ночь, изредка врываясь в туннели, грохотом наполняя каменные утробы гор. Долго я не мог уснуть, подошел к окну. Небо было укрыто облаками; далеко в стороне, над темной полоской леса, самолет нес разноцветные огни.

Мы прибыли в город с опозданием и сейчас же снеслись с портом. Приготовления к отплытию

корабля были закончены, и нам следовало как можно быстрее прибыть на место. Вскоре мы увидели наш корабль. Это был мощный современный транспорт, прочный, достаточно быстроходный, емкий. В знаменательные дни боев за Атлантику он неоднократно пересекал океан и, встречаясь лицом к лицу с врагом, много раз уходил из-под удара. Нам сообщили, что капитан этого судна, Аркрайт, плавает на нем лет пятнадцать.

Мы увидели капитана сейчас же, как только прибыли на корабль. Это был старый моряк, низкорослый, с обветренным лицом и широкими, откинутыми назад плечами. Он стоял на палубе своего судна и курил трубку. Капитан принял нас внимательно, но сдержанно, даже несколько сурово. Когда обычные при такой встрече фразы были произнесены, капитан сообщил нам, что его пароход предназначен для транспортных целей и пассажиры не найдут здесь особенных удобств для себя.

Мы познакомились с капитаном ближе, когда корабль был уже в море. Помнится, день выдался сумрачный, ветренный, низко над водной гладью океана ветер гнал облака. Транспортные суда шли в кильватере. Рядом, в сероатой мгле, двигались грозные корпуса сопровождающих нас военных кораблей. Мы повстречались с капитаном на спардеке. Он приветствовал нас издали:

— Как устроились русские офицеры?

Я поблагодарил капитана за внимание и очень просил сообщить, какие вести слышны из России. (Мы знали, что в капитанской каюте установлена рация, и

Аркрайт всегда был в курсе текущих событий.) Капитан охотно удовлетворил нашу просьбу. Разговор происходил в середине октября — в дни, когда немецкие атаки на Москву возобновились с новой силой, — и капитан, естественно, говорил о защите советской столицы.

— Москва отбивается яростно, — заключил он свое сообщение, — Вряд ли удастся немцам ее смять. Что говорить, русские умеют драться.

В ходе беседы выяснилось, что капитан и прежде бывал в советских портах. Особенно теплые воспоминания сохранились у него о Ленинграде.

— Очень приятный город, строгий и вместе с тем какой-то душевный, — задумчиво произнес Аркрайт, и его умные, обычно суровые глаза засветились большой сердечной теплотой.

Капитан просил русских офицеров впредь обращаться к нему запросто и обязательно навестить его хотя бы сегодня вечером.

Однако в этот вечер нам не удалось повстречаться с капитаном. На корабле был дан сигнал:

— Мины!

Экипаж корабля занял свои места по тревоге. Я тоже был на палубе. В нескольких метрах от борта обозначился рогатый огурец мины. Я видел в эту минуту капитана: он даже не шелохнулся. Помнится, завидев мину, он проводил ее внимательным, чуточку лукавым взглядом и, когда она миновала судно, озорно улыбнулся:

— Провесло!

Потом ткнул трубкой в пролет трюма и, очевидно, имея в виду находящийся там груз, добавил:

— Ничего, мы донесем это добро русским.

В следующий вечер капитан нас принял в своей каюте. Это была небольшая комната: в одной половине находилась гостиная, в другой, за темной шторой, — спальня. Гостиная служила капитану одновременно и рабочим кабинетом и была обставлена мягкой кожаной мебелью. Я обратил внимание капитана на то, что окраска стен его кабинета не соответствует окраске остальных помещений корабля. Капитан принял это не без улыбки:

— Но ведь мой кабинет отстроен заново..

И Аркрайт пояснил нам свою фразу. Немцы бомбили корабль много раз, но самой яростной была последняя атака. Бомба врага врезалась в верхнюю палубу корабля и, пройдя каюту капитана, взорвалась глубоко внизу, разворотив нутро корабля, обсыпав капитана известью и щепой.

— На другой день, — весело заметил капитан, — немецкое радио потопило мой корабль в своих сводках. А он, как видите, не только держится на воде, но осмеливается даже плыть и везти оружие русским..

А между тем наш корабль исправно шел своим курсом. Время от времени я поднимался на палубу и внимательно следил за ладным ходом кораблей. Впереди торговых пароходов, словно бритвами рассекая морскую волну, шел эскорт военных кораблей, на флангах флотилии расположились сторожевые суда. С капитанского мостика флагмана командир

эскорта распоряжался своими судами, как полком солдат. Корабли переговаривались между собой, пользуясь световой сигнализацией.

Я интересовался, как используются самолеты для охраны эскорта с воздуха. Моряки, не раз ходившие в составе конвоя в Америку, рассказали мне много интересного. Оказывается, если конвой идет у берегов Англии, воздушный эскорт его обычно несут летающие лодки «Сандерланд». Если же конвой уходит в дальний путь, на борт некоторых кораблей берется по одному, два истребителя. В случае опасности, они выбрасываются в воздух с помощью катапульт. Отразив атаку врага, летчик вынужден оставить свой самолет в воздухе, так как ни одно судно каравана не располагает площадкой, годной для посадки машины. В этом случае оставленный в воздухе самолет гибнет; что же касается пилота, то он спускается на парашюте в море.

А между тем жизнь на корабле текла в размеренном темпе: сменялись вахты, были склянки — и все, это в положенное время, ни на минуту раньше, ни на минуту позже. А рядом лежала необозримая морская равнина, и в однообразном облике ее моряки прочли приближение шторма. Задолго до начала его по каютам пронеслось короткое слово «лаг». Для моряков оно говорило многое. Лаг — невысокая, но сильная океанская волна, и появление ее на море обычно предшествует шторму. По кораблям была отдана команда: «Ожидается шторм».

Ветер рос неудержимо. Он поднял мощную волну. Зарываясь в морскую пучину, транспорт поднимал

корму, и тогда были видны выхваченные из воды то стремительно вращающиеся, то совсем остановившиеся лопасти корабельных винтов. Сумерки сгустились быстро, на воду легла плотная тьма.

Шторм достиг наибольшей силы в полночь. Гигантские волны, высотой в трехэтажное здание, легли одна за другой поперек корабля. Корабль положило на правый борт — самописец отметил крен в тридцать девять градусов! В таком положении наше судно пробыло четыре секунды. На верхней палубе лопнули дюймовые тросы. Ветер разбил находящиеся здесь ящики с грузом и разметал щепы по палубе. Аркрайт вызвал наверх команду корабля. Поистине неустрашимо работали в эту ненастную ночь матросы — на корабле они состояли почти сплошь из индусов. Разувшись и обнажив себя по пояс, они несмотря на ледяное дыхание шторма пробыли на палубе несколько часов, стремительно появляясь то в одном, то в другом ее конце, действуя ловко, напористо. И всюду вместе с матросами был капитан — их командир и сподвижник. А ветер крепчал неудержимо, и ночь была такой темной, что нельзя было рассмотреть поднесенную к лицу руку.

Когда чуть-чуть забрезжил рассвет, я поднялся на палубу. Шторм стихал. Вокруг лежало пустынное море.

Мы шли одни.

Я прошел на бак. В сумеречной мгле возвышалась одинокая фигура капитана. Он стоял неподвижно, несколько ссутулившись, устремив усталый взгляд в мгlistую даль океана.

Он стоял так долго, пока в предрассветной мгле не возникли силуэты кораблей каравана. Потом он задал свою трубку, осмотрелся и, увидев меня, подошел. Главерное, в нем еще не улеглись впечатления прошедшей ночи, и, как это всегда бывает с людьми, не хотелось оставаться одному.

Мы прошли в каюту выпить утреннюю чашку крепкого кофе.

Я видел, как капитан опустился в кресло и, протянув руку, достал стоявший неподалеку портрет в темнокоричневой рамке. Он поставил его перед собой, и немеркнувшей любовью был исполнен взгляд его глаз.

Я взглянул на портрет: яснолицый юноша в форме летчика английских воздушных сил смотрел на нас.

Я спросил Аркрайта: «Кто это?». Капитан откинулся в кресле и произнес негромко:

— Сын. Летчик. Какой уже год он водит воздушные корабли из Америки в Англию... — потом вновь наклонился к портрету и сказал тихо, словно прислушиваясь к своим мыслям: — Я вот смотрю и думаю: может быть, в эту трудную ночь он тоже вел свой корабль океаном?..

Когда над морем вновь зашло солнце, ветер стих, облачность поднялась и горизонты как бы отодвинулись от корабля. Караван уходил в наиболее угрожаемую зону, и моряки, опасаясь налета вражеских бомбардировщиков, усилили наблюдение за воздухом.

Появился самолет — разведчик врага. Он сделал круг над караваном и ушел на юговосток. К исходу второго дня мы слышали гул авиационных моторов.

Самолетов не было видно: они шли над облаками, — однако, судя по шуму моторов, курс их лежал прямоком на караван. Люди обратили настороженные взгляды к небу — шум авиационных моторов нарастал неуклонно, вот он достиг наибольшей силы, потом слух зафиксировал еле заметный спад; теперь шум моторов все ослабевал и наконец совсем затих.

Команда корабля была уверена, что враг не оставит попытки разыскать караван и вновь пошлет в море разведывательные машины. И вот в один из этих дней тревожное слово прошумело по кораблям:

— Самолет!

На горизонте обозначилась продолговатая черточка самолета. Он шел прямо на караван. Моряки обратили туда свои бинокли. Минуту продолжалось молчание, и вот радостный крик огласил корабль:

— Русский самолет! Звезды! Красные звезды!

Да, это был наш самолет — летающая лодка советских морских летчиков. Она сделала над нами приветственный круг и не покинула каравана до тех пор, пока не ввела его в порт.

И вот брошен якорь, с корабля на пристань перекинут узкий трап. Люди бегут в порт. Мне хочется быть вместе с ними. Но прежде, чем покинуть судно, я оглядываюсь вокруг. Капитан стоит на баке, такой же строгий и сосредоточенный, как в тот памятный день, накануне нашего выхода в море.

Я иду ему навстречу и крепко жму его честную и мужественную руку.

Путру самолет унес меня в Москву.