

АЛЕКСАНДР БЕЛЯЕВ

ВОЗДУШНЫЙ
КОРАБЛЬ

Александр Беляев
Воздушный корабль

«Public Domain»

1934

Беляев А. Р.

Воздушный корабль / А. Р. Беляев — «Public Domain», 1934

«— Махтум! Ханмурадов! Ты чего тут лежишь? Мы тебя давно ищем! — Буся Шкляр раздвинул ветви можжевельника-арчи и свирепо смотрел на Ханмурадова сквозь стекла больших очков. Острый нос Буси покрылся потом, белая рубашка взмокла, хотя было еще только восемь часов утра. Махтум Ханмурадов лежал в траве. Золотое шитье на его тибетейке сверкало. Поддерживая голову бронзовыми мускулистыми руками, Ханмурадов сосредоточенно смотрел на лист репейника...»

Александр Беляев

Воздушный корабль

– Махтум! Ханмурадов! Ты чего тут лежишь? Мы тебя давно ищем! – Буся Шкляр раздвинул ветви можжевельника-арчи и свирепо смотрел на Ханмурадова сквозь стекла больших очков. Острый нос Буси покрылся потом, белая рубашка взмокла, хотя было еще только восемь часов утра.

Махтум Ханмурадов лежал в траве. Золотое шитье на его тюбетейке сверкало. Поддерживая голову бронзовыми мускулистыми руками, Ханмурадов сосредоточенно смотрел на лист репейника.

– Не мешай!.. Сейчас он полетит!

– Кто полетит?

– Восьминогий аэронавигатор. Вот, смотри, уже отдает концы!

– Как только ты можешь лежать на таком солнцепеке? Не человек, а туркестанская ящерица! – Буся подошел к Ханмурадову и нагнулся над репейником.

– Видишь?

Буся прищурил близорукие глаза. На конце листа возле иголки сидел паучок и хлопотно перебирал ножками, выпуская по ветру длинную паутину.

– Не испугай его! – предупредил Ханмурадов. – Увидит – сбежит. У пауков четыре пары глаз – две во лбу и две пары на затылке. Кругозор чуть ли не в триста шестьдесят градусов. Всем бы летчикам такие глаза!.. Отдал концы! Полетел! Ловко он управляет! То выпустит паутину побольше, то укоротит, захочет остановиться – смотает паутину и приземлится. Он и продовольствие с собой берет: консервы, мошек сушеных. Они же, наверно, и запасным балластом для него служат.

– Ну вот, теперь еще и Буся пропал! – послышался из арчовых зарослей новый голос. – Шкляр! Ханмурадов!

– Хо-хо! Мы здесь! – тонким голосом ответил Буся и подхватил под руку Ханмурадова. – Идем скорей, Сузи зовет.

Ханмурадов быстро и легко поднялся, расправил руки, словно собираясь лететь, и посмотрел на синеющие горы. В горах он провел детство. Махтум ложился в траву, закладывая руки за голову, и смотрел на парящих орлов... Иногда в небе пролетали большие серебряные птицы – аэропланы.

После такого дня, проведенного в горах, Махтуму снились полеты, свободные полеты, без машины, без крыльев. Надо лишь поднять руки вот так, как он поднял их сейчас, и лети – над Нарыном, Сыр-Дарьей, Ташкентом, над горами, Иссык-Кулем, Балхашем... Дальше в своих детских грезах Ханмурадов не залетал. Но орлы и стальные белые птицы решили его судьбу.

По окончании школы он отправился в Ташкент, в авиационный техникум при авиазаводе. И вот теперь...

Толпа шумно приветствовала появление трех «чемпионов» планерных состязаний: Сузи, Ханмурадова и Шкляра.

Ханмурадов одним прыжком взобрался на высокую трибуну, стоявшую в тени большого платана, и огляделся.

Кого только не было в этой пестрой толпе! И москвичи, и ленинградцы, и крепыши украинцы, и стройные кавказцы, но больше всего выделялись смуглые, загорелые туркмены. В основном это была молодежь. Много было и школьников-авиамоделистов.

Толпа расположилась табором на большой поляне. Два серебристых аэроплана грелись на солнце. Налево, возле подошвы горы, лежали планеры всевозможнейших форм, систем и размеров.

Ханмурадов обломал ветку, спустившуюся к лицу, сдвинул микрофон, поднял руку. Аплодисменты утихли.

– Товарищи! Таджики! Туркмены! Узбеки! Киргизы! Каракалпаки! Казахстанцы! Все тут? Пленум летного Туркестана! Привет! И нашим гостям привет! Ну? Что хлопаете в ладоши? Сами себе хлопаете. Довольно хлопать. Слушайте! Итоги. Наши юные моделисты побили мировые рекорды. Четыре, семь, восемь километров летали модели. Одна – круговым полетом. Хорошо. Буся Шкляр побил мировой рекорд планеризма и свой собственный коктебельский рекорд. Очень хорошо. Сузи пробуксировал на аэроплане шесть планеров по треугольнику Ташкент – Новосибирск – Москва – Ташкент. Перевез двадцать пассажиров, семнадцать тонн груза. Отлично!

– О себе не сказал!..

– Мое дело маленькое – в хвосте планерного поезда летел. Сидел и думал. И придумал.

Буксирный транспорт уже существует. И будет развиваться дальше. Грузы, почта, пассажиры. Аэропланы-тягачи с вереницею «барж»-планеров. Новые аэровокзалы, станции, склады. Планеры отцепляются на ходу, снимаются, сдают груз, берут другой и летят дальше, буксируемые новым тягачом-аэропланом. Великолепно!

Но, товарищи, наряду с моторным буксирным транспортом должен существовать и развиваться безмоторный. Есть пароход, но есть и парусные корабли и яхты... Плоты мы гоним по течению рек. Разве мы не можем создать воздушные яхты? Воздушные «плоты»?

Вы не изучали, товарищи, планеризм в природе? Очень интересно. Летающие семена, например, летчики. Одуванчик, чертополох, клен, вяз. Тут и волоски в семенах кипрея, ивы, тут и крылообразные выросты – у сосны, ели. Есть над чем подумать и поучиться.

Но больше всех меня заинтересовал паук. На своей паутине он совершает далекие путешествия и, видимо, управляет своим полетом – следит за попутным ветром, отсиживается, когда надо, и летит дальше.

Обидно, товарищи! Паук – высококвалифицированный ткач, планерист лучше нас! И думал я: как бы нам наладить безмоторный транспорт лучше паучиного! И придумал. И даже сейчас могу всем вам показать. Желаете?

На расстоянии полукилометра среди поля виднелся круглый песчаный островок, а дальше, в двух километрах от него, стояло высокое сооружение, издали похожее на наблюдательную вышку...

– Вот, – сказал Ханмурадов, показывая на песчаный островок среди хлопковых полей. – Что это такое? Не знаете? Это мой воздушный столб. Понятно? Смотрите, смотрите! Над островком как раз парит орел! Он распластал неподвижно крылья. Воздушный, восходящий ток воздуха. Зелень хлопковых полей поглощает солнечные лучи. И над полями воздух прохладнее, тяжелее, чем над островком.

Песчаная почва островка сильно прогревается. Согретый легкий воздух испытывает давление окружающего, более плотного и более холодного, и устремляется вверх. Каждый летчик знает, что такое воздушная яма. Летишь в степи. Пролетишь над лесом, и вдруг – ах! – аэроплан камнем падает вниз. Почему? Лес – листва – поглощает много солнечных лучей, тепла. И над лесом – нисходящий воздушный ток. И я придумал воздушный столб. Смотрите! Орел вылетел из воздушного столба, снизился, снова взлетел, и вот его поднимает вверх... Ну, теперь-то вам уж, наверное, понятна моя мысль? Там, далеко, вышка. Видите? Это стартовая планерная вышка. Я полечу оттуда к воздушному столбу, планирующим спуском. В пути я потеряю часть высоты. Но мне надо лишь добраться до воздушного столба. Он меня вновь поднимет вверх, как орла. Я запасусь высотой – потенциальной энергией планеров – и смогу лететь дальше. Поставьте такие воздушные столбы на известном расстоянии друг от друга или в шахматном порядке. Постройте несколько отправных стартовых вышек, и вы сможете наладить безмотор-

ный планерный транспорт, наладить полевою воздушную связь в наших крупных колхозах и совхозах.

Сейчас я покажу вам безмоторный воздушный транспорт. Наблюдайте отсюда. Да, имейте в виду. Пока у меня имеется только один воздушный столб, добраться до него не так-то легко. Боковой ветер может отнести меня в сторону. Есть еще и другие препятствия, но вы сами сейчас увидите!

Через полчаса Ханмурадов уже парил в воздухе, подруливая к воздушному столбу.

Крутой вираж – и планер идет прямо на столб. Но тут происходит неожиданное для зрителей: планер, словно салазки, с разгона въехавшие на бугор, становится носом вверх и... переворачивается. Планер вертится, то взлетает вверх, то падает вниз... До земли не более сорока-пятидесяти метров...

– Вот тебе и паук! Как бы голову себе не свернул...

Но Ханмурадов, изловчившись, выправляет планер и врезается в воздушный столб. Теперь планер только плавно покачивает крыльями. Ханмурадов спиралью медленно поднимается вверх, стараясь не приближаться к границе невидимого столба. Вот уже планер выше стартовой точки... Подъем замедляется и, наконец, приостанавливается. Теперь Ханмурадов парит, как орел, почти на одном месте.

Ханмурадов поворачивает руль, вылетает из воздушного столба и широкою спиралью снижается.

Все спешат к Ханмурадову.

– Удачный полет, который, однако, мог окончиться и катастрофой.

Ханмурадов поднимает руку вверх. Он хочет говорить.

– Вы же все крылатые люди и должны понимать! – начинает он, когда толпа затихла. – Это только первый опыт. Почему потрепало мой планер? Потому что на границе нисходящих и восходящих воздушных течений должны существовать завихрения – турбулентные токи. Но их можно ослабить, уничтожить, сгладив границу песчаного островка и зелени полей. Для этого можно использовать хотя бы песок различной окраски и, следовательно, различной отражательной способности.

Затем, стартовые вышки должны быть выше. Чем более отлогим будет планирующий спуск, тем быстрее будет движение планера. Чем оно быстрее, тем легче преодолеть боковые течения и воздушные возмущения на границе столба. Но принцип, идея мне кажутся правильными. Остальное – дело расчета, нашей изобретательности, упорства в достижении цели. Я предлагаю, товарищи, организовать «Клуб ревнителев безмоторного транспорта».

– «Ревнителев» – это звучит архаически. «Клуб энтузиастов безмоторного транспорта» – вот как надо назвать, – послышался голос.

– Возражений нет? Принимается единогласно!..

* * *

После собрания Сузи взял под руку Ханмурадова.

– Пойдем, Махтум, мне надо с тобой поговорить.

Ханмурадов и Сузи уселись в густой тени на поваленное бурей дерево. Ханмурадов ждал. Сузи молча набивал короткую трубку.

– Ну, что же ты? – нетерпеливо спросил Ханмурадов.

Сузи продолжал спокойно набивать трубку, набил, закурил, дыхнул глубоким дымом и тогда только начал:

– Буксировка планеров Ташкент – Новосибирск – Москва – Ташкент была моим последним пилотированием. Я оставляю аэроплан.

Ханмурадов взмахнул руками.

– Ты оставляешь аэроплан? Наш лучший летчик! Ты с ума сошел, Сузи! Он оставляет аэроплан!

– У нас много «лучших летчиков», Махтум, но еще мало опытных капитанов дирижаблей. Я изменю аэроплану ради дирижабля. Ты уже знаешь, я сдал экзамен на капитана, совершил несколько рейсов, имею диплом... Отсюда я лечу прямо в Москву, сдам аэроплан и... точка!

– Я не согласен! – горячо воскликнул Ханмурадов и для убедительности ударил кулаком по колену. – Оставить аэроплан! Тебе!

Сузи улыбнулся.

– Ты хорошо знаешь Бусю Шкляра? Советую познакомиться с ним поближе. Худенький, маленький, голосок тоненький, на вид мальчишка. А голова – на вес золота, другой такой не купишь... Заместитель главного инженера «Дирижаблестроения».

– Это ты к чему? – спросил Ханмурадов.

– Одно к одному, – ответил Сузи, попыхтев трубочкой, и задал Ханмурадову новые вопросы: – Ты ведь не один работал над твоими воздушными столбами?

– Ну, конечно, не один. У меня есть помощники. Ты сам их видел.

– И хорошие, надежные?

– Хорошие... Нет, я так не могу разговаривать. Что это за разговор? То об одном, то о другом. Словно игра в загадки-отгадки! Говори прямо, что тебе надо?

– Один у тебя недостаток – горячий ты, Махтум!

– Солнце у нас жаркое, кровь горячая. Оттого и горячка!

– Мы выросли с тобой под одним солнцем, а вот я научился владеть собой. Ну, не кипятись, как чайник! Ты хочешь, чтобы я сказал тебе прямо, чего я хочу, – скажу прямо. – И Сузи медленно и внятно, почти тоном приказа проговорил: – Я хочу, чтобы ты, Махтум Ханмурадов, оставил свои воздушные столбы на попечение твоих помощников, а сам отправился со мной в Москву, чтобы заняться другим делом.

– Я? Чтобы я бросил столбы? Уехал? Изменил безмоторному транспорту? Никогда! Никогда-а!!

– Ну, я тоже не могу так разговаривать, – сказал Сузи. – Или садись и слушай меня, или прекратим этот разговор!

Ханмурадов безнадежно махнул головой и опустил голову возле Сузи, пробормотав сердито:

– Вот что сделал Север с человеком... Кусок льда!

– Никто не принуждает тебя к измене, – начал Сузи. – Наоборот, если только ты не взорвешься опять, как пороховая бочка, и спокойно выслушаешь меня, ты узнаешь, что о безмоторном воздушном транспорте и будет моя речь. Но только в гораздо более широких масштабах.

Твоя воздушная столбы, твоя мысль о безмоторном транспорте очень интересна. И именно потому, что эта мысль пришла тебе в голову, и потому, что ты храбр и умеешь добиваться цели... – Ханмурадов нетерпеливо зашевелился, – я и решил остановить выбор на тебе... Дело в том, что я тоже много думал о проблеме воздушного безмоторного транспорта.

– И ты тоже?..

– Представь... Из твоих воздушных столбов может получиться толк. Но это будет по преимуществу местный безмоторный воздушный транспорт.

– Почему только местный? – горячо возразил Ханмурадов. – Воздушные столбы можно расставить на любом расстоянии!..

– Во-первых, не на любом, – возразил Ханмурадов. – На озере ты не поставишь. А во-вторых, каждый воздушный столб – это станция, остановка для пополнения «кинетической энергии» – высоты, подобно тому как паровозы запасаются на станциях водой и топливом.

Медлительная операция! На больших расстояниях твой безмоторный транспорт будет слишком тихоходным.

– Что же ты предлагаешь?

– «Предлагаешь» – слишком громко сказано. Моя идея не так проста и не так разработана, как твои воздушные столбы. Коротко говоря, она сводится к следующему. В атмосфере существует немало постоянных воздушных течений. Пассаты, муссоны, местные воздушные течения. Словом, настоящие воздушные реки...

– Понял! – радостно крикнул Ханмурадов. – Пользуясь этими воздушными течениями, хороший планер... может... и без воздушных столбов, этих искусственных циклонов, покрывать большие пространства.

– Только не планер, – охладил пыл Ханмурадова Сузи. – Воздушные течения капризны. И на планере, пользуясь ими, далеко не улетишь. Попутно воздушные течения иногда придется искать в разных слоях атмосферы, маневрировать по вертикалям. Необходим дирижабль. Большой дирижабль.

– С моторами и пропеллерами?

– Да, с моторами и пропеллерами, – спокойно ответил Сузи.

– Лети сам! А ты еще говорил, что это не измена принципу безмоторного летания!

Сузи посмотрел на Ханмурадова.

– Нет, твоя горячая кровь слишком ударяет тебе в голову! – сказал Сузи. – Ты, Махтум, становишься фанатиком! Черт возьми! В чем ценность безмоторного транспорта? Только в том, что он самый дешевый, что он сэкономит нам горючее. Но нельзя же из «безмоторности» делать какой-то фетиш! К моторам я сам предполагаю прибегать лишь в самых крайних случаях при поисках попутного воздушного течения, при грозах, циклонах, когда нужна большая скорость полета и быстрота маневрирования. В основном же полет должен протекать без участия двигателей и гребных винтов. И ты представь себе перспективы... Воздушные корабли пересекают огромные пространства нашей Родины из конца в конец, не затрачивая ни угля, ни бензина. Туркестан грузит кипы хлопка, эти кипы ветер несет на север. И, быть может, сибирский лес, бревна – «воздушные плоты», – прилетят к нам по воздуху.

– Хорошо! – воскликнул Ханмурадов, и глаза его загорелись. – И в чем же трудность твоего проекта?

– В том, что сами аэрологи, в сущности говоря, еще очень мало знают воздушные течения, в особенности течения верхних слоев тропосферы и стратосферы. Мы не имеем карт... воздушного океана. Мы не знаем «рифов», «рек», «водоворотов», «водопадов», или, вернее, «воздухопадов». Мы находимся в положении человека, который впервые отдается волнам неведомого океана. Мы воздушные Колумбы. Мы отправляемся в страну неведомого.

– Вот это по мне! Это мне нравится! Так бы ты и сказал сразу! Летим, Сузи! – Ханмурадов уже вновь стоял на ногах, размахивая руками. В физических движениях он искал выхода обуревавшим его чувствам. – Я согласен!

– Терпение, Махтум! Пока что мы Колумбы без корабля... Я еще никому не говорил о своей идее, кроме тебя и Буси. Дело в том, что Шкляр сейчас руководит постройкой большого цельнометаллического дирижабля «Циолковский». Это как раз то, что нам нужно. Утечки газа – ни малейшей. Подъемы и снижения – без потери газа и балласта, лишь путем подогревания или охлаждения. Идеальное управление. Все механизировано и электрифицировано. Герметические каюты гондолы, приспособленные для полета в разреженном воздухе. Буся проявил массу изобретательности, выдумки, находчивости. Это его детище. И он не прочь испытать дирижабль. Но дадут ли нам этот дирижабль? Согласятся ли с планом такого рода научно-исследовательской экспедиции?

Из Москвы я думаю проехать в Ленинград, вернее – в Слуцк-Павловск, к аэрологу Влазову. На него я очень рассчитываю. Он должен быть заинтересован. Ведь это лучше шаров-

зондов, которые он пускает! Если он поддержит идею, мы подадим в соответствующие органы докладную записку. Пока можешь продолжать свои опыты с воздушными столбами. В случае удачи я сообщу тебе по радио, и ты немедленно приедешь в Москву. И примешь участие в нашей первой экспедиции. Согласен?

– Вот тебе мои обе руки и голова в придачу!

* * *

...За большим массивным столом сидит аэролог Власов в туфлях и пижаме – по-домашнему. На столе – аккуратная стопочка бумаги, рукопись новой книги. На полке за столом поблескивают аппараты – барограф, модель анемометра. На стене – чертежи, графики, кривая температур, «роза ветров», фотографии шаров-зондов.

Сидит Власов в стареньком красного дерева кресле, и сам старенький. Пощипывает седой ус и поглядывает сквозь стекла золотых очков на Сузи, шевелит седыми бровями, слушает.

Потом поднимается, шаркает по ковру туфлями, руки заложил за спину, думает.

– Неведомый воздушный океан, сказали вы, товарищ Сузи! Так. Конечно, мы еще мало знаем. Но только не совсем уж и неведомый. Что на «дне» делается и в «природных» пространствах, мы хорошо знаем. Недаром же мы сами на дне воздушного океана живем! Весь первый этап тропосферы неплохо знаем... А вот что во втором этапе – стратосфере – делается... тоже кое-что уже знаем, но поменьше. «Потолок» тропосферы в наших широтах примерно десять с половиной километров. На экваторе – семнадцать, на полюсе – всего восемь. А во втором этапе «потолка», пожалуй, и совсем нет. Воздух постепенно редет и незаметно переходит в межпланетное пространство.

Безмоторный транспорт, использующий воздушные течения? Что же, это мысль. Но где же мы с вами на ветру летать сможем? Начнем с тропосферы. Вблизи экватора не полетишь. Вдоль «термического экватора» лежит экваториальная зона штилей, безветрие. Моряки это хорошо знают. Севернее этой полосы штилей в тропической зоне ветры весь год направляются от востока к экватору – пассаты. Во внетропической полосе нашего полушария ветры направлены от запада к полюсу. А в полярной – опять с востока к экватору.

Надо еще сказать, что во внетропической полосе ветры изменяют свое направление в зависимости от времен года на прямо противоположное. Это муссоны. Но у нас муссоны есть только на Дальнем Востоке.

Что же мы имеем в тропосфере для безмоторного транспорта? У экватора, в зоне штилей ничего не имеем. Безветрие. Штиль.

Повыше этой полосы мы можем совершать круглый год полеты с востока на запад. Но не обратно. Причем чем ближе к экватору, тем больше нас будет относить на юг. Значит, в этой зоне можно установить разве что кругосветные полеты в одном направлении – с востока на запад. Чтобы попасть, скажем, с восточного берега Африки на Суматру, нам пришлось бы лететь не ближайшим путем – на восток, через Индийский океан, а вокруг всего света на запад пересечь Африку, пересечь Атлантический океан, Южную Америку, Тихий океан и прилететь на Суматру с востока. Долго и дорого!

Но, конечно, если мы будем пользоваться пассатами только в один конец рейса – с востока на запад, а обратно идти на моторной тяге, мы сэкономим на горючем все-таки целую половину.

– А скорость полета?

– В центральной части пассатов скорость перемещения воздуха от шести до восьми метров в секунду. Скажем, семь метров.

– Два с половиной километра в час, шестьдесят в сутки! Маловато... – разочарованно сказал Сузи. – Воздушная река с вялым течением. «Речной транспорт». Для грузов малой скорости годится!

– Теперь внетропическая зона. Тут «верхом на муссонах» мы могли бы двигаться полгода от запада к полюсу и полгода в обратном направлении. Это уже лучше. В северных широтах над континентом ветры вообще довольно непостоянны. Но и там, конечно, можно найти попутные течения.

– В общем, плоховато?

– Почему же? Ведь и многие наши земные реки текут очень медленно и не туда, куда нам хочется. Взять хотя бы сибирские. Навигация коротка. В Северный Ледовитый океан впадают. Будь их течение на юг, сколько бы леса, угля по сибирским рекам вывозили! Течения не повернешь. Все ж таки мы пользуемся и этими реками. А в общем – да. В тропосфере плоховато.

– А в стратосфере? – оживился Сузи.

– В стратосфере? Если бы мы знали, что делается в стратосфере! Теоретически общая циркуляция воздуха должна быть такова. На экваторе воздух сильно нагревается, делается легче, поднимается вверх, к границам стратосферы, и разливается широкими потоками, обтекающими весь земной шар, от экватора к полюсам – к более холодным местам планеты.

Таким образом, в высших слоях тропосферы должны существовать постоянные воздушные течения, в нашем полушарии – с юга на север. Это крайне важное обстоятельство. Высоко над нами протекает настоящий воздушный Гольфстрим. И использовать его для безмоторного транспорта я считаю вполне возможным.

Что же делается на Северном полюсе с воздухом, непрерывно притекающим сюда от экватора? Если бы принесенный от экватора воздух оставался на полюсе, то скоро на экваторе и совсем не осталось бы воздуха. Между экватором и полюсом должна существовать непрерывная циркуляция, непрерывный обмен воздуха. Экваториальный обмен воздуха. Экваториальный воздух, прилетевший на полюс, низвергается вниз, и затем он должен идти в обратном направлении к экватору – в более низких слоях.

Неплохая для нас механика. С любой точки нашего юга мы поднимаемся на большую высоту, находим экваториальные течения и идем с ними на север до любого места, где и снижаемся. Пускаясь в обратный путь, поднимаемся, находим воздушные течения от полюса к экватору и летим на юг.

Это теоретически. Но практически дело может обстоять не так просто. В особенности над континентами, где неоднородность земной поверхности – горы, леса, озера – оказывает большое влияние на воздушные течения. От этих континентальных воздействий может в первую очередь пострадать правильность нашего воздушного течения с севера на юг, лежащего в более низких слоях. Тут нам, наверно, встретятся всякие неожиданности. Мы окажемся в роли мореплавателей без карт.

– Но ведь и карты не могли быть созданы без мореплавания! – возразил Сузи.

– Верно. Без первого... не обойдешься, – сказал Власов и замолчал, задумался. Устал ходить. Уселся в кресло, посмотрел на Сузи, шевельнул ус улыбкой.

– Так вы хотите новый дирижабль «Циолковский» использовать для исследования воздушной трассы безмоторного транспорта? Мы, значит, конкуренты. Дело в том, что я сам на этот дирижабль рассчитываю. И мне почти обещали, что он будет предоставлен научной экспедиции по исследованию субстратосферы.

Сузи приуныл.

– Вы сами полетите?

– Ну, сам я уж стар для таких полетов! Зонды пускать – это мне впору. Я по радио буду руководить работами экспедиции. Теперь это просто делается.

Власов окинул взглядом свой кабинет.

В нем все было приспособлено для спокойной умственной работы. Ковры и гардины заглушали звуки. Лампа под зеленым абажуром мирно освещала письменный стол...

Неожиданно Власов поднялся и вновь заходил по кабинету, шаркая туфлями.

– Гм... Гм... А может быть... Почему бы и нет!.. – бормотал он. – В конце концов, – обратился аэролог к Сузи, – мы с вами не соперники и не конкуренты. Почему бы и не соединить одно с другим? Можно заниматься поисками воздушных Гольфстримов и производить мои аэрологические наблюдения. Скажу вам прямо: для одного вашего безмоторного воздушного транспорта вам «Циолковского» не получить. Идея неплоха, да сыровата. А если одно с другим...

Власов быстро подошел к радиотелефону и вызвал Москву.

– Ну как? Ничего еще не известно? – спросил он некоего Ивана Ивановича. – Решено? Предоставляют? Отлично! Отлично! Обрадовали вы меня!.. «Циолковский» мой, – торжественно доложил Власов Сузи. – А знаете, не полететь ли мне самому?

«Ну, с тобой, пожалуй, не оберешься хлопот», – подумал Сузи.

– В самом деле! – продолжал аэролог, быстро расхаживая по кабинету. – Старуха у меня да собачка Бишка – вот и вся семья. Скучать обо мне будут. Ну, да ведь теперь радио, телевизор – каждый день видаться будем. Ах, лечу! Анна Павловна! Анечка!

Вошла полная седоволосая маленькая старушка. Услышав о решении мужа, она сложила руки на выпуклом животе и тихо сказала:

– Этого еще не хватало!

Черный пудель беспокойно вертелся у ног хозяйки и заглядывал в ее глаза...

Через два часа Ханмурадов получил радиотелеграмму:

«ВЫЕЗЖАЙ НЕМЕДЛЕННО В МОСКВУ. СУЗИ».

* * *

Тушино разрослось в большой город.

– Дирижаблеводческий совхоз, – шутит Буся Шкляр. И в самом деле: эти громадные эллинги, рядами уходящие вдаль, похожи на стойла гигантских первобытных животных.

– Каждый месяц из этого гнезда вылетает новый птенец – пожиратель пространств.

– А где же «Альфа»? – спрашивает Ханмурадов.

«Альфа» – так решили назвать первый дирижабль, приспособленный для полетов в субстратосфере.

– И даже в стратосфере, – пояснил Шкляр. – Не упади в обморок, Махтум. На «Альфе» имеется не только винтомоторная группа, но и реактивный двигатель. Эллинг 127. Садись на дрезину!

Электрическая дрезина быстро катит вдоль эллингов. Вот и 127-й. Буся проводит Ханмурадова в боковую дверь, они поднимаются на лифте. Шкляр открывает двери. Ханмурадов невольно вскрикивает. Он привык к грандиозным масштабам новых фабрик и заводов. Но этот эллинг, в который влез бы пяток столичных вокзалов, поражает. Чудовищный «кит» занимает все помещение. Вокруг него – сложный переплет лестниц, площадок, паутина тросов, проволок, кабелей. Люди похожи на муравьев, облепивших мертвого крота... Ослепительно вспыхивают голубые огни электросварки. Но что удивительней всего – ни суеты, ни шума. Играет невидимый оркестр. Работа под музыку? Ханмурадову это нравится.

– Буся!..

Но где же Буся?.. Он уже летит на подвешенном к тросу кресле в другой конец эллинга, перебирается, как паук с паутины на паутину, осматривает работу, дает указания и летит дальше...

– Ну как?.. – спрашивает Сузи, появившийся незаметно сзади.

Ханмурадов только причмокнул губами.

Сузи здесь свой человек. Он усаживает Махтума рядом с собой на двухместное кресло, и они летят по подвесной дороге на высоте третьего этажа в конец эллинга, пролетают сквозь отверстие в стене и влетают во второе отверстие.

Лифт спускает их на землю. Здесь стоит совсем готовая гондола дирижабля, сверкая толстыми стеклами семнадцати иллюминаторов и серебристыми стенками. Один иллюминатор ярко освещен.

Ханмурадов следом за Сузи взбирается по лесенке и входит в гондолу. Как только открылась дверь, яркий свет лампы под матовым абажуром осветил длинный коридор. Они прошли в конец коридора. Прямо перед ними – дверь. Она открылась сама. Вспыхнула лампа, осветив капитанскую рубку. Круглое окно из толстого стекла впереди. Окно занимает также часть пола. Учебный письменный стол, на нем – пульт управления. На столе – самопишущие аэронавигационные инструменты.

– Один человек может управлять всем воздушным кораблем, спокойно сидя в этом кресле, – сказал Сузи.

– И кто же будет сидеть в этом кресле? – спросил Ханмурадов.

– Я! – просто и спокойно ответил Сузи, усаживаясь в кресло.

– Ради этого можно променять аэроплан на дирижабль. Поздравляю, Сузи. А я кем буду?

– Ты будешь моим помощником.

– Но ведь я...

– Ты опытный летчик, Махтум. Понять устройство этих приборов нелегко, но научиться управлять ими сможет ребенок. Мы быстро научим тебя вместе с Бусей. Он мой официальный заместитель и «бортмеханик». У нас будет трехсменное дежурство... В сущности говоря, тебе придется только нести вахту и следить за инструментами. Они устроены так, что автоматически сигнализируют о малейшей неисправности механизма или отступлении от заданного режима полета. И ты тотчас сможешь вызвать нас на помощь.

– А кто еще летит? Я насчитал семнадцать кают.

– Большинство их будет пустовать, – ответил Сузи. – Полетят всего пять человек.

– Я, ты, Буся, а остальные?

– Сейчас ты познакомишься еще с одним из них.

Они прошли к каюте № 5. На этот раз дверь сама не открылась. Сузи постучал.

– Да, – послышалось в ответ, и дверь распахнулась.

– Познакомьтесь! Профессор Власов, мой друг и помощник Ханмурадов, – представил Сузи.

Власов подстригся, помолодел. Он был одет в серый дорожный костюм. Власов дружески пожал руку Ханмурадова и принялся за прерванную работу. Он осторожно вынимал из ящичков метеорологические приборы и расставлял их на столе.

– Камера для исследования космических лучей, – сказал он, вынимая из ящичка новый прибор.

– Вильсона?

– Власова! – ответил аэролог и шевельнул бровью.

– Так вот какие дела, дорогой капитан, – сказал Власов, обращаясь к Сузи. – Нашим безмоторным воздушным транспортом заинтересовались больше, чем я предполагал.

Ханмурадов от удовольствия прищелкнул пальцем.

– Комбинированные цели экспедиции вполне одобрены. Правительство оказывает нам всяческое содействие. Я предложил как первое исследование воздушной трассы исследовать путь от Ташкента до Обдорска – они лежат почти на одной долготе, Обдорск немного западней. Но нам дано задание покрепче, дорогие мои: уж коли исследовать, то исследовать весь путь от крайней южной до крайней северной точки СССР. И начинать нам полет придется от Кушки...

– Знаю! – воскликнул Ханмурадов. – Летал в Кушку! Пристанционный поселок Туркменской ССР. Конечная станция Кушкинской ветки Средне-Азиатской железной дороги.

– Еще бы вам не знать! В восемнадцати километрах к югу, на афганской границе, находится самая южная точка СССР – тридцать пять градусов и тридцать восемь минут северной широты. Это Африка, Алжиру соответствует. А самая северная точка известна – Северный полюс. Исследованию воздушных течений Арктики вплоть до полюса придается особое значение, так как с этим связан ряд важнейших арктических проблем, дальнейшее освоение Великого Северного морского пути, трансарктическая воздушная связь с Северной Америкой и прочее и прочее. Задача нелегкая. Нам придется долететь до полюса и без посадки, найдя обратное течение, вернуться на юг. Я уж слышал, что товарищ Ханмурадов энтузиаст безмоторного летания. Но боюсь, что на Северном полюсе без винтовой тяги нам не обойтись. Ведь так мы можем попасть в такой «ветворот», что нас либо об лед разобьет, либо снесет куда-нибудь в Исландию или к каким-нибудь островам Патрика... Я уж старухе своей не говорил об этом. Назвался груздем – полезай в кузов...

– Товарищи! А где радиорубка? – послышался женский голос из коридора. Сузи открыл дверь и столкнулся с молодой девушкой.

– Ты мне чуть лампы не разбил! – сказала девушка. – Где же радиорубка, Сузи?

– В конце коридора, рядом с капитанской рубкой, номер два, – ответил Сузи и, обратившись к выглядывавшему из каюты Власову Ханмурадову, сказал: – Ну вот, теперь ты знаешь всех участников полета. Это наша радистка товарищ Женя Лаврова. – Девушка на ходу кивнула Ханмурадову головой и поспешила к радиорубке.

– Всего пять человек. Почему так мало? – спросил Ханмурадов.

– Мы отправляемся в длительное путешествие. Неделями мы будем лететь без спуска. Нам надо иметь большой запас продовольствия, воды. Поэтому экипаж ограничен до минимума, – ответил Власов.

В каюту, запыхавшись, вбежал Шкляр.

– Ну, у нас все готово, Буся, – сказал Власов. – Хоть сейчас лететь.

– У меня тоже готово, – ответил он. – Последний шов сварен. Ночью продувка, а завтра утром можно подвести и гондолу, прикрепить – и кончено.

– Всякий конец есть вместе с тем и начало! – сказал Власов.

* * *

...Утро пришло из-за афганских гор. Солнце поднялось над горными хребтами и заглянуло в долину.

Но любопытные люди опередили солнце. Они уже стояли плотной толпой возле огромного дирижабля. Стальная волнистая оболочка «Альфы», покрытая слоем алюминия, ослепительно вспыхнула в лучах восходящего солнца.

Пограничный поселок Кушка обезлюдел. Мужчины и женщины, старики и дети, а вслед за детьми и собаки пришли посмотреть на невиданное зрелище. Весть разнеслась и по соседним кишлакам. Сновали автомобили. Вытянув длинные шеи, ревели верблюды. Изумленные ослы садились на задние ноги, поднимали уши вверх и неистово ревели. Дирижабль стоял прямо на земле. Его гондола удерживалась якорями, но в них не было надобности: утро тихое, безветренное.

Стоящие в первых рядах заглядывают в толстые стекла иллюминаторов. Их семнадцать.

Семнадцать иллюминаторов – семнадцать кабин. Но экипаж состоит всего из пяти человек: капитана Сузи, его помощника Ханмурадова, инженера-механика Шкляра, аэролога Власова и радистки Лавровой.

Приготовления окончены. Сузи открывает иллюминатор капитанской рубки, машет белой фуражкой и кричит в толпу:

– «Альфа» идет в первый рейс безмоторного плавания: Кушка – Северный полюс – Ташкент!

Крики, рукоплескания, звуки оркестра. Иллюминатор закрывается.

– Снимаемся! – говорит Сузи в микрофон.

– Снимаемся! – вторят репродукторы во всех кабинах.

Борис Михайлович Шкляр – Буся, как его зовут, – самый малорослый и легковесный из всего экипажа: вес – 45 килограммов, рост – 145 сантиметров – разогревает газ, поворачивает рычаг. Электророботка поднимает якоря.

«Альфа» плавно взлетает вверх почти по отвесу.

Радистка Лаврова передает в эфир:

– Говорит «Альфа». Взлет в пять часов девять минут. Ветер – ноль. Небо безоблачно...

– Счастливого пути! – отвечает ташкентская радиостанция. – Ленинград, Москва, Харьков шлют приветствия «Альфе».

Ханмурадов стоит рядом с Сузи, поглядывает то на альтиметр, то в иллюминатор, на уходящую вниз землю.

В отлете всегда есть что-то волнующее. «Нет, это не страх за свою судьбу, – думает Ханмурадов. – Скорее это похоже на то чувство, которое охватывает зрителя, когда поднимается занавес в театре. Сейчас начнется пьеса. Какова она будет?..»

Ханмурадов наклоняется к окну. Толпа еще видна. Тысячи завистливых глаз смотрят на «Альфу». Ханмурадов смеется и говорит:

– Если бы они могли быть на нашем месте!

– А ты еще колебался, лететь ли тебе! – отвечает Сузи, не отрываясь от альтиметра.

– С какой скоростью поднимаемся? Какова подъемная сила газа? – тоненьким голоском через дверь спрашивает Буся.

– Высота – три тысячи пятьсот метров, – отвечает Сузи, – наполнение... – И не договорил: яркие лучи солнца ударяют в глаза. Сузи щурится и отдает в микрофон новый приказ: – Надеть очки!

До стратосферы далеко. Но в солнечном спектре становится все больше ультрафиолетовых лучей, вредных для глаз. Все надевают дымчатые очки. Словно туча покрыла солнце. Небо кажется пепельно-серым.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.