

«Антарктическая история», или Русская правда японской легенды



Известный фильм «Антарктическая история» режиссёра Корёси Курахара впервые был показан на 34-м Берлинском кинофестивале в 1983 году. В Японии он имел огромный успех и занял первое место по кассовым сборам. А позже собрал множество поклонников и немало денег по всему миру. В том числе и в России.

Лента рассказывала о молодом японском полярнике, неожиданно и невольно оставившем в Антарктиде, на станции Сёва, своих собак. «Ненадолго» привязанные возле домиков станции, они были вынуждены срываться с цепей и ошейников и выживать самостоятельно в беспощадных условиях Антарктиды. Собаки учились охотиться на пингвинов и тюленей, искали остатки продовольствия на складах предыдущих экспедиций, гибли в битвах с морскими леопардами, срывались с ледяных обрывов... Но герою фильма всё же удалось преодолеть препоны своего жестокосердного научного начальства, вернуться через год на станцию Сёва и спасти часть своих выживших питомцев. А погибших — достойно похоронить.

Мало кого могла не тронуть до слёз эта щемящая история. И ещё меньше людей знали, какая правда стоит за красивой и благородной японской кинолегендой. Её поведал нам известный журналист, летописец советской и российской авиации, главный редактор журнала «Самолёт» Юрий ОСТАПЕНКО — участник выездного секретариата СП России в Якутске.

В декабре 1958 года сорокалетний полярный лётчик Виктор Перов завершал свою зимовку в Антарктиде в составе третьей экспедиции и в летние дни декабря ждал прибытия корабля «Обь», которое должно было привезти смену и забрать зимовщиков домой.

Трудными были маршруты перовского экипажа на южном континенте. Он совершил во время годичной вахты, помимо всего прочего, на своем самолёте беспосадочный 16-часовой полёт к Южному полюсу относительной недоступности, затем первым проложил «сквозную» трассу через ледовый материк с советской станции Мирный через Южный полюс к американским зимовщикам в Мак-Мёрдо.

И вот россияне собрались домой. Но... 11 декабря советские радисты приняли экстренную радиogramму от австралийских зимовщиков со станции Моусон, которые, в свою очередь, получили сообщение от бельгийских коллег со станции Король Бодуэн. Сообщение гласило, что ещё 5 декабря не вернулся на базу лёгкий одномоторный самолёт с четырьмя бельгийскими исследователями. Командир авиационного отряда Перов понимал, почему обратились к ним: ни у кого на ледовом континенте не было надёжного двухмоторного самолёта, способного вести поиск в многочасовом полёте. Так что надо было вылетать. Практически немедленно, поскольку после обеда ожидался такой снегопад и многодневное ухудшение погоды, что ни о каком полёте и речи бы не было.

Навигатором в рискованный полёт вылезал лететь штурман отряда Борис Бродкин. В таком полёте на штурмана — без достоверных карт, без устойчивых радиосвязи, без радиомаяков по трассе — особая нагрузка. Летели в сплошной облачности. Погода действительно была — хуже не придумаешь. Тягостные часы слепого полёта без связи, с несвершенными навигационными приборами. В Моусоне австралийцы рады были бы гостям оставить переночевать, но, увы, непогода — после заправки горючим и обеда надо срочно вылетать.

Теперь надо было искать бельгийскую зимовку. Именно искать, поскольку найти несколько домиков по крышу занесённым снегом на белом снегу — задача не из лёгких. Тем более, что полётные карты шестого континента в те годы были весьма приблизительными, так что приходилось рассчитывать только на чутьё да на лётный опыт.

Внизу мелькнули какие-то строения, занесённые снегом. Но людей, обычно приветствующих самолёт, видно не было, и сверившись с картой, лётчики определили, что это законсервированная японская станция Сёва. Перов принял решение сесть и оставить здесь бочки с 300 литрами бензина — на обратном пути он мог очень пригодиться.

Историю о японских собаках знала вся Антарктида. И не только. Экстренная эвакуация Сёвы не позволила японским исследователям в прошлом году вывезти отсюда пятнадцать ездовых лаек. В Японии зимовщиков встретили отнюдь не как героев, а с негодованием: как могли люди бросить в ледяной пустыне — на верную смерть! — беззащитных животных?! Было даже внесено в парламент предложение — послать специальную экспедицию по спасению собак, но все понимали, что пока судно доберётся до Антарктиды (на это уйдёт несколько месяцев), животные уже погибнут.

И вот они — живые! Лыжники к ногам, прыгающие на грудь, норовящие лизнуть в лицо. Соскучившиеся по людям собаки плакали! Да, собачьи глаза были полны слёз, они катились по заиндевелым мохнатым мордам и заставляли прозрачными бусинками вокруг кричащих отчаянием глаз.

Перов глянул на своих помощников и изумился: эти суровые мужики, которые столько раз глядели в глаза смерти,

тоже плакали?! Он потрогал на всякий случай и свои щёки — мокрые, будь неладные! А лётчики уже бросали из кабины на снег коробки с НЗ...

Да, они выжили, японские собачки! Не все, но выжили, несмотря на пятидесятиградусные морозы, свирепые ветры, бескормицу.

Как ни хотелось взять их на борт, сделать это было невозможно. Оставив им еду, лётчики пошли на вылет, решив сообщить о чуде японцам, чтобы те искали возможность забрать своих четвероногих героев-зимовщиков. Делая круг над брошенной станцией, пилоты видели горсточку седых от инея собак, которые сидели вокруг оставленных бочек, словно показывая, что отныне они при деле — сторожат доверенное имущество и верят, что не будут забыты. Перову казалось, что сквозит рёв моторов он слышит их вой...

После Сёвы связь с бельгийским лагерем установилась отличная, и через пару часов Виктор вышел в грузовую кабину выпить чайку, который уже должны были приготовить механики. И обомлел от увиденного: члены экипажа разместились на расстеленном на полу ватном чехле вокруг громадного пса, который, положив голову на передние лапы, спал непробудным сном, отсыпаясь за многие месяцы страха, отчаяния, голода и холода...

Сидевший тут же Бродкин объяснил, что пёс сам забрался в фюзеляж, обнаружен был уже после взлёта, а теперь не выбрасывать же его! Отдадим бельгийцам — не обещать, наверное. За 13 часов лётного времени, что самолёт пришлось потратить на полёт до Короля Бодуэна, Большому Бодуэну (так нарекли находчивого пса) так и не удалось проснуться, и только когда самолёт пошёл на снижение, он оторвал, наконец, голову от пола...

Сама станция и её обитатели несколько озадачили даже уже выдавшего себя Виктора Перова. Впечатление было такое, будто оказались на подмосковной зимней даче у большого начальника. На столах — белые скатерти и столовые приборы со множеством вилок, на полу пушистые ковры, на стенах картины, писанные маслом, все обитатели станции чисто выбритые, в добротной и даже элегантно одежде. Никаких русских вагончиков с коптящими керосиновыми печками, на которых сохнут валенки и портянки...

Но наибольшее потрясение вызвали сами обитатели станции. Заместителем улетевшего и пропавшего начальника экспедиции барона де Жерлаша оказался барон де Маре, а в составе исчезнувшего экипажа самолёта «Остер» находился член бельгийской королевской семьи — принц де Линь, который был к тому же и пилотом.

Так уж получилось, что, живя много лет в самоизоляции, выстояв недавно в жуткой войне, советские люди привыкли видеть иностранцев больше через прищел. Обычный человек не только не имел контактов с иностранцами, но и рисковал многим, если таковые случались. Ну, а что касается всяких там баронов и графов, то тут вопрос был предельно ясным: враги. Не зря же мы под корень вывели у себя в стране! А тут бароны, забыв своё прямое дело эксплуатации пролетариата, запускают метеозонды, чистят взлётную полосу, направляют самолёт... Но конечно же, все члены экипажа, отобранные строгой парткомовской комиссией для работы за рубежом, старались не показывать виду, что их смутило количество вилок на скатерти или очень уж волнует, принц или не принц исчезнувший пилот.

Появление японской собаки Бодуна на новой станции вызвало настоящий переполох среди бельгийцев. Они, конечно, знали про трагедию Сёвы, но что она получила такое продолжение, даже и вообразить никто не мог. Пёс сразу же стал всеобщим любимцем.

...Вылетели тотчас после обеда и заправки. На борту в качестве проводника был де Маре, который знал примерное



направление полёта исчезнувшего «Остера».

Потерявшиеся бельгийские исследователи планировали провести какие-то работы у горы Сфинкс — так они назвали кусок скалы, выступивший из-под ледяного панциря Антарктиды. Но ни на одной полётной карте его, конечно, не было. Далее они планировали от Сфинкса пролететь к так называемым Кристалльным горам. И вот уже совсем тёмно, и в ледяном плену. На выручку им по земле отправились трое спасателей, которые сами теперь находились неизвестно где и неизвестно в каком состоянии.

Целый день 13 декабря лётчики утюжили поверхность ледника, до рези в глазах вглядываясь в сверкающую его поверхность. Галс за галсом, час за часом.

14 декабря — вновь галс за галсом... После обеда, наконец-то, увидели троих спасателей, которые пробились к Сфинксу. Появилась надежда, что они на правильном пути. И действительно, к исходу дня вздымающаяся ввысь гряда подсказала им, что они у цели — скорее всего, это и были Кристалльные горы.

Первым разбитый самолёт увидел второй пилот Афонин. Командир тотчас заложил крен, все прильнули к иллюминаторам. Увы, людей у завалившегося на левое крыло «Остера» не было. Надо было искать место для посадки, и больше часа пробыли там, пока не покинутому самолёту.

Из обнаруженной записки выходило, что четыре дня назад люди уже покинули место аварии и, скорее всего, пошли к горе Триллингена, где был склад продуктов...

И снова галс за галсом... И опять — никаких признаков, ни одного ориентира до самой темноты. Уже когда ложились спать на базе бельгийцев, к русским пришёл радист и принёс радиogramму «капитану Виктору Перову» из... Токио. Президент Всеяпонского общества попечительства животным приносил искреннюю благодарность японского народа советским лётчикам за приятную весть о том, что собаки Сёвы живы и за то, что одна из них спасена и умоляет, если есть возможность, спасти при обратном рейсе и остальных, поскольку «господин Перов избран почётным председателем общества «Собаки Сёвы»...

Наутро опять многочасовой полёт в поисках иголки в стоге сена. Галс за галсом...

К ночи 15 декабря усталый, раздражённый экипаж вернулся на базу. Хотелось лишь одного — спать.

Четвёртый день вьюгу изловачивали и надежду, и тревогу. На маршруте между горой Триллингена и лагерем они увидели разбитые сани, разбросанную одежду, предметы снаряжения полярников. Четыре цепочки сле-

дов уходили на восток, теряясь в снежных заносах.

После короткого отдыха на базе и заправки, Виктор Перов стал готовить экипаж к последнему полёту. Последний, потому что горючего больше не было. Его оставалось в обрез, чтобы вернуться домой в Мирный, и то — с учётом 300 литров, оставленных вблизи Сёвы. На запрос в Мирный начальник экспедиции сначала последовал строгий приказ прекратить поиски и возвращаться, но через четверть часа пришла ещё одна радиogramма. Из Москвы. От начальника управления «Главсевморпути» Афанасьева: искать пропавшую экспедицию до последней капли бензина. К вылету подготовились мгновенно. Словно и не было трёх суток бесперывных изматывающих полётов. Все знали — сейчас или никогда.

Погода портилась на глазах. Позёмка уже начинала перерастать в метель, и все понимали, что если сейчас, именно сейчас, а не, скажем, к обеду не найти людей, их уже никогда не найти. Тем более, что, по расчётам, продукты, которые могли быть у них, уже кончились...

И они нашли их, чёрт возьми! Нашли в тот момент, когда казалось, что всё потеряно. Оранжевая палатка, сморщенная, полузанесённая снегом, только на миг мелькнула под крылом и тотчас скрылась из глаз, но этого было достаточно. Перов сумел посадить машину в паре километров от палатки.

Все четверо пропавших были живы, слегка обморожены, но истощены до крайности голодом и усталостью. Их быстро загрузили в самолёт, и Перов, убагая от надвигавшейся пурги, дал газ на взлёт...

Встреча на станции Король Бодуэн напоминала громкий митинг интернациональной дружбы, хотя в нём участвовали всего восемнадцать человек. А в кают-кампании повар — барон де Ги — закатил праздничный ужин.

После ужина, когда все разошлись отдыхать, в кают-кампании остались два лётчика: бывший рабочий паренёк из Средней Азии Виктор Перов и принц крови де Линь.

По мере этого разговора и последующих бесед мифы, которыми были напичканы оба лётчика, разрушились, оставив нетронутой человеческую суть. Они вскоре были друзьями.

Де Линь рассказывал о своей родине, о семье, о том, как после оккупации его родины гитлеровцами он тайно переправился в Англию, выучился на лётчика, вступил в отряд Сопротивления. Ему удалось летать только на маленьких машинах. А на чём летал месье Виктор?

Виктору Перову лётного опыта было не занимать. Начав летать ещё в довоенные годы, подлинную школу мастерства и закалку характера он прошёл



тихо свистнул. Словно один тугой мохнатый комок сорвался с места, и через секунду на льду не было ни одного животного. Механики тотчас задраили двери, и Ли-2 порулил на взлёт.

Почти всю дорогу до Моусона Перов просидел в фюзеляже, наблюдая, как его спутники кормят отошедших собак, устраивают им логово из ватных моторных чехлов, и только когда уже дело шло к посадке, вернулся в пилотскую кабину, потрепав за разорванным ухом громадного чёрного зверя.

Австралийцы были рады, что именно им выпала честь первыми приветствовать героев, за поиском которых следил весь мир.

На льду обнимались мужчины, лаiali счастливые собаки, почуяв конец их родину. Сдав мохнатый груз, командир скомандовал экипажу собираться на вылет. Австралийцы оторопели: как так? А праздник?! Но местный метеоролог показал карты: непогода могла вот-вот накрыть станцию. И тогда австралийцы прямо на взлётную полосу притащили стол, который они накрыли в кают-кампании. Он мог достойно соперничать, чёрт возьми, с тем, что творил барон де Ги! Такого, наверное, не видел никто и никогда. На белом снегу стоял стол, покрытый белоснежной крахмальной скатертью, с торчащими крахмальными салфетками, хрустальными фужерами, сверкающий серебром приборов, отливающий рубином вин, украшенный всевозможными яствами, какие только мог изготовить коллектив зимовки. Угощения достались и семи новым — мохнатым — обитателям станции. Однако пора было собираться в путь, и к самолёту потянулась целая процессия из людей и собак.

Перов был доволен, что всё хорошо обошлось, и бельгийцев нашли, и собак пристроили.

На перегоне Моусон — Мирный стало веселее: всё-таки дорога домой! Связь с Мирным установилась нормальная, и радист сразу как-то засуетился, застучал ключом, и вскоре передал командиру бланк радиogramмы из Москвы: за успешное выполнение специального задания командир самолёта награждён орденом Ленина, члены экипажа — орденами Красного Знамени, а переводчик — орденом «Знак Почёта».

Виктор Михайлович удовлетворённо крикнул, передал управление второму пилоту Афонину и вышел в салон, чтобы порадовать товарищей радостным известием.

Картина, которую он увидел, сразила его на месте: свободные от вахты участники экспедиции сидели вокруг чёрного пса с разорванным ухом, улетающего из алюминиевой миски разогретую тушёнку. Меньшник развёл руками, мол, Михайлович, не обессудь, выбрал тебя вожак, признал своим хозяином, остался! Мы его решили Командором назвать, нет возражений?

Командор перестал есть и поднял морду, а потом подошёл к Перову и сунул свою голову в ладони командира...

Как свидетельствовал начальник Полярной авиации М.И.Шевелёв: «Орден получили все (в том числе и начальник станции, который был против этих поощрений). Награды были вручены и бельгийские, и наши. Лётчиков пригласили в Бельгию, где их принимала королевская семья. А для меня самой большой наградой было то, что всё обошлось».

Орден Ленина Виктор Михайлович привинтил к парадному пиджаку перед наградами за войну и мирный труд. А вот с орденом короля Леопольда вышла неувязочка: по команде секретариата Н.С.Хрущёва его изъяли и поместили в... Музей революции. По особым торжественным случаям Перов мог брать свою награду под расписку с обязательством вернуть её через пару дней, но всё время недоумевал, зачем Музею революции, которая свергла у нас царей-королей, нужен орден чуждого короля?!